



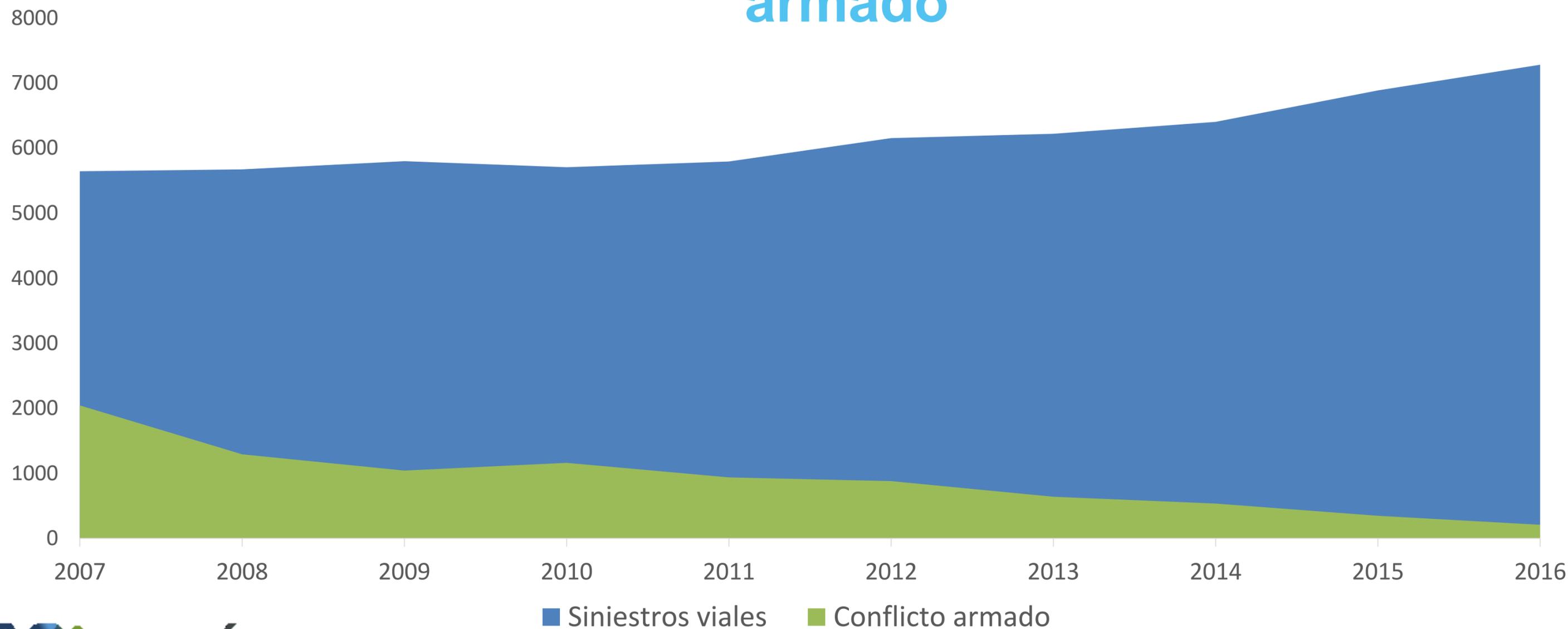
Elaboración e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV

A background image of a busy city street scene, likely Bogotá, showing pedestrians, cyclists, and cars. The image is overlaid with a semi-transparent green filter. A white banner with blue text is positioned at the bottom center.

Alcaldía de Bogotá

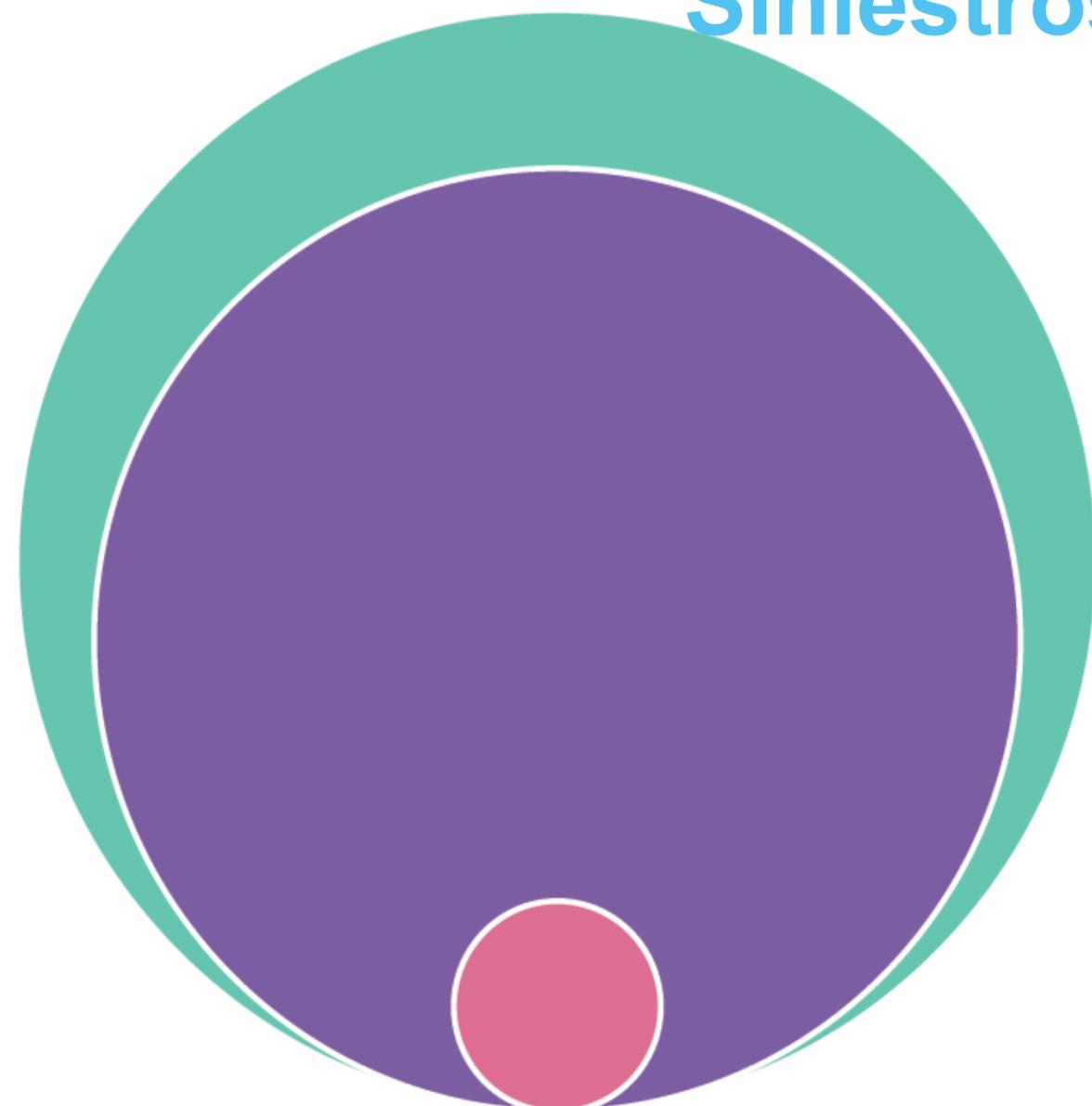
¿Por qué trabajar en Seguridad Vial?

Muertes por siniestros viales vs. muertes por conflicto armado



¿Cómo nos afecta la movilidad?

Siniestros Ene. – Dic. 2017



- 14.882 Lesionados
- 10.919 Siniestros graves
- 546 Muertes

*En un siniestro grave se puede registrar más de un lesionado

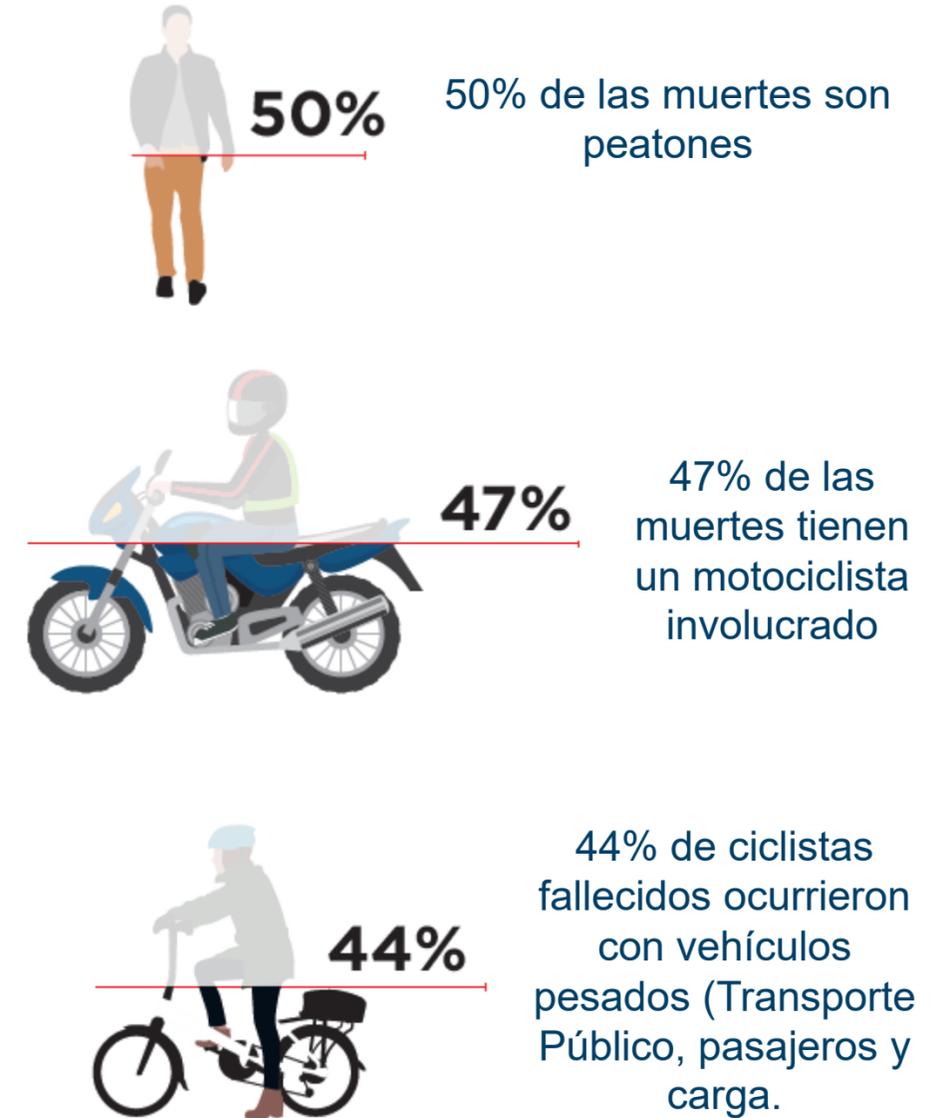
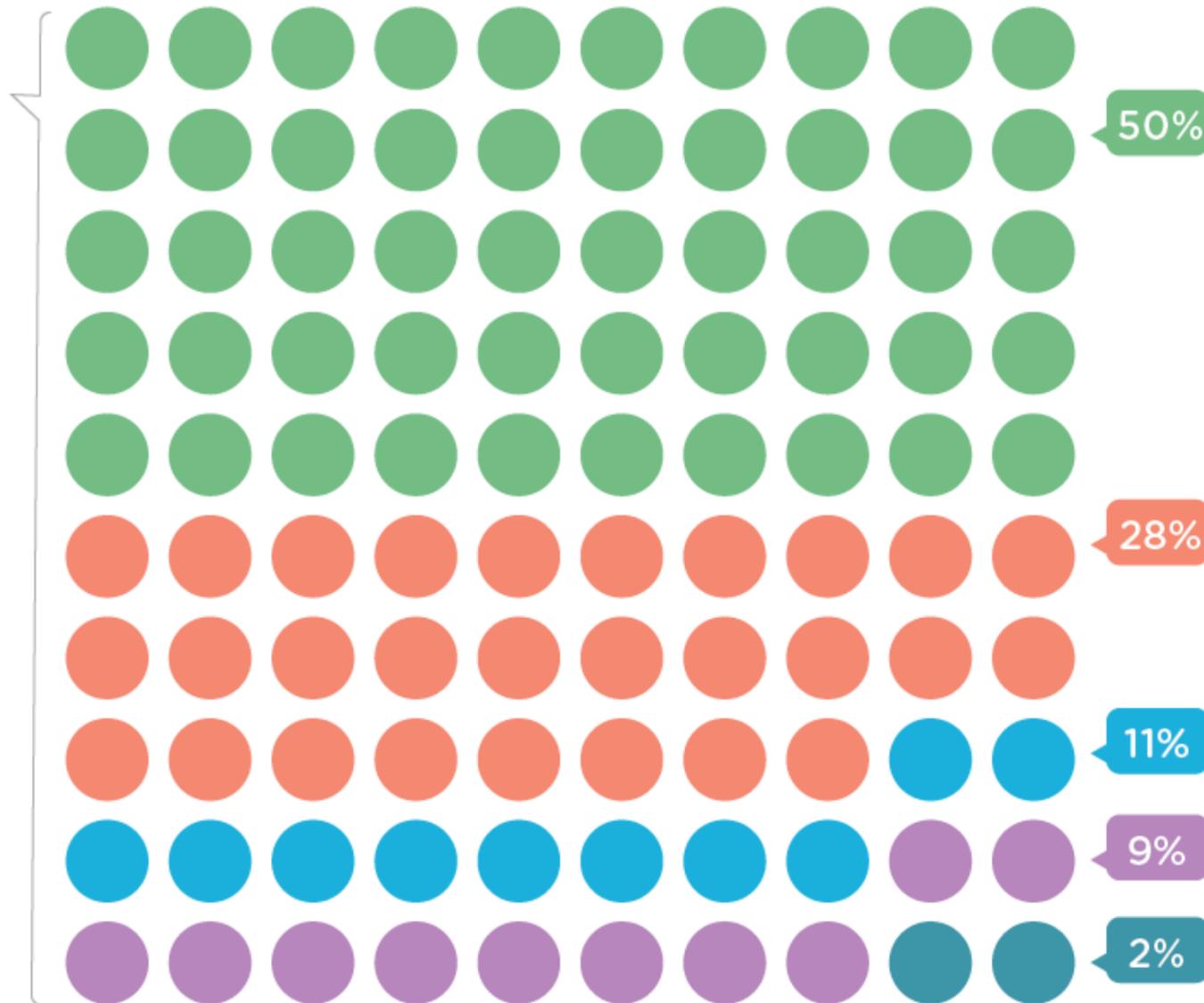
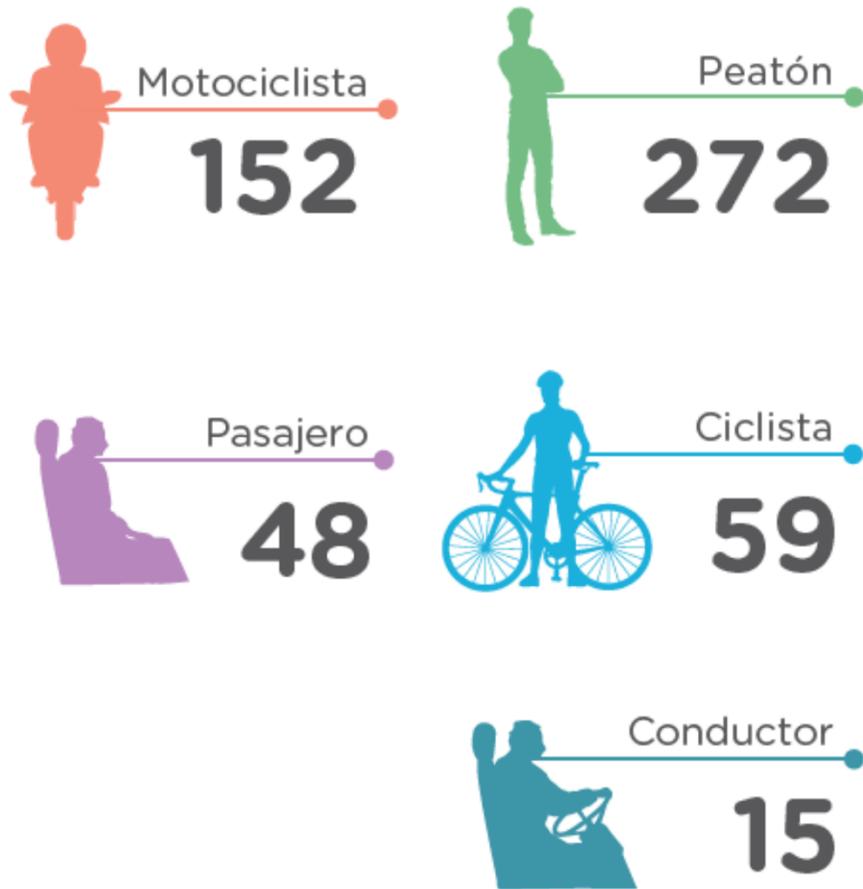
En bogotá ocurre un siniestro grave cada **48 minutos**

41 heridos al día por siniestros de tránsito

Ocurre una muerte en el tránsito cada **16 horas**

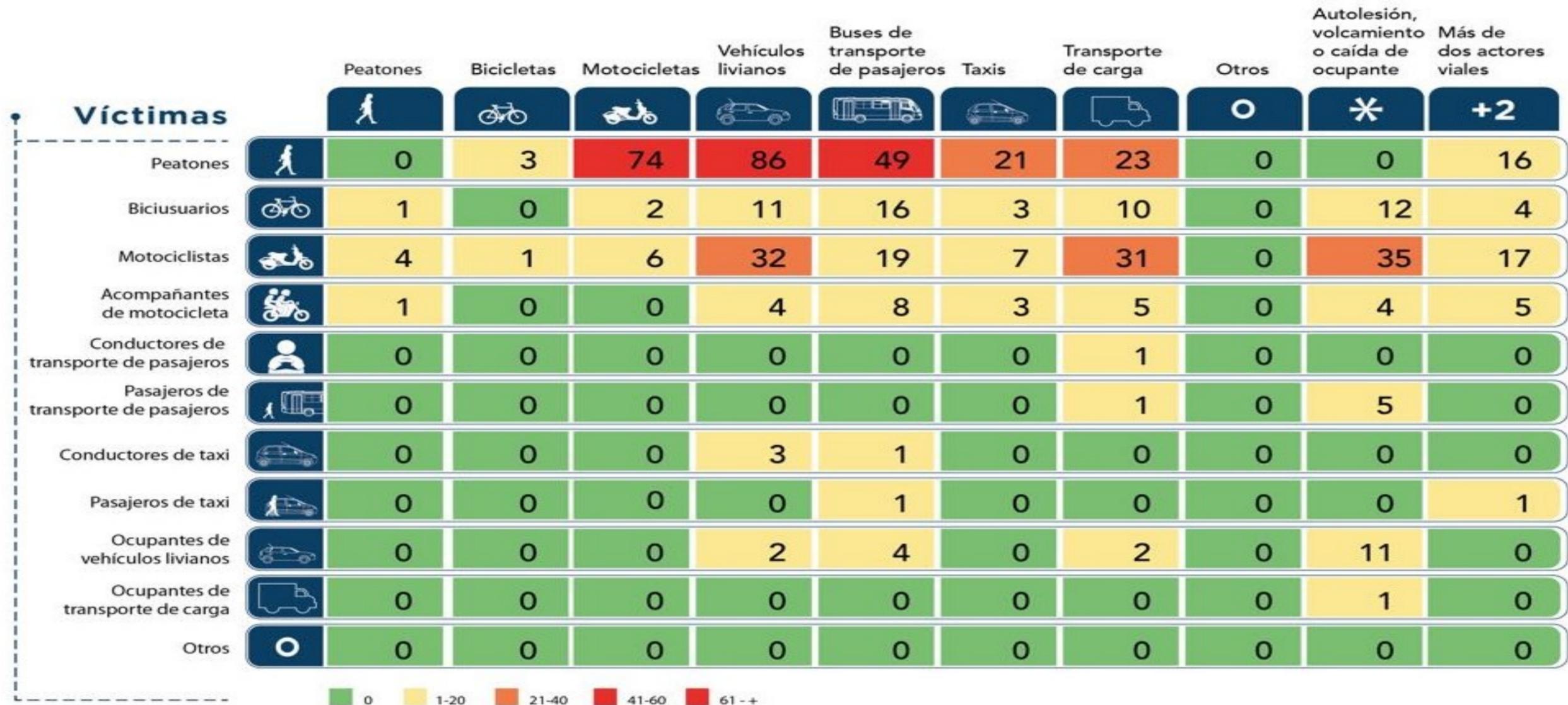
¿Cómo nos afecta la movilidad?

Víctimas fatales en 2017



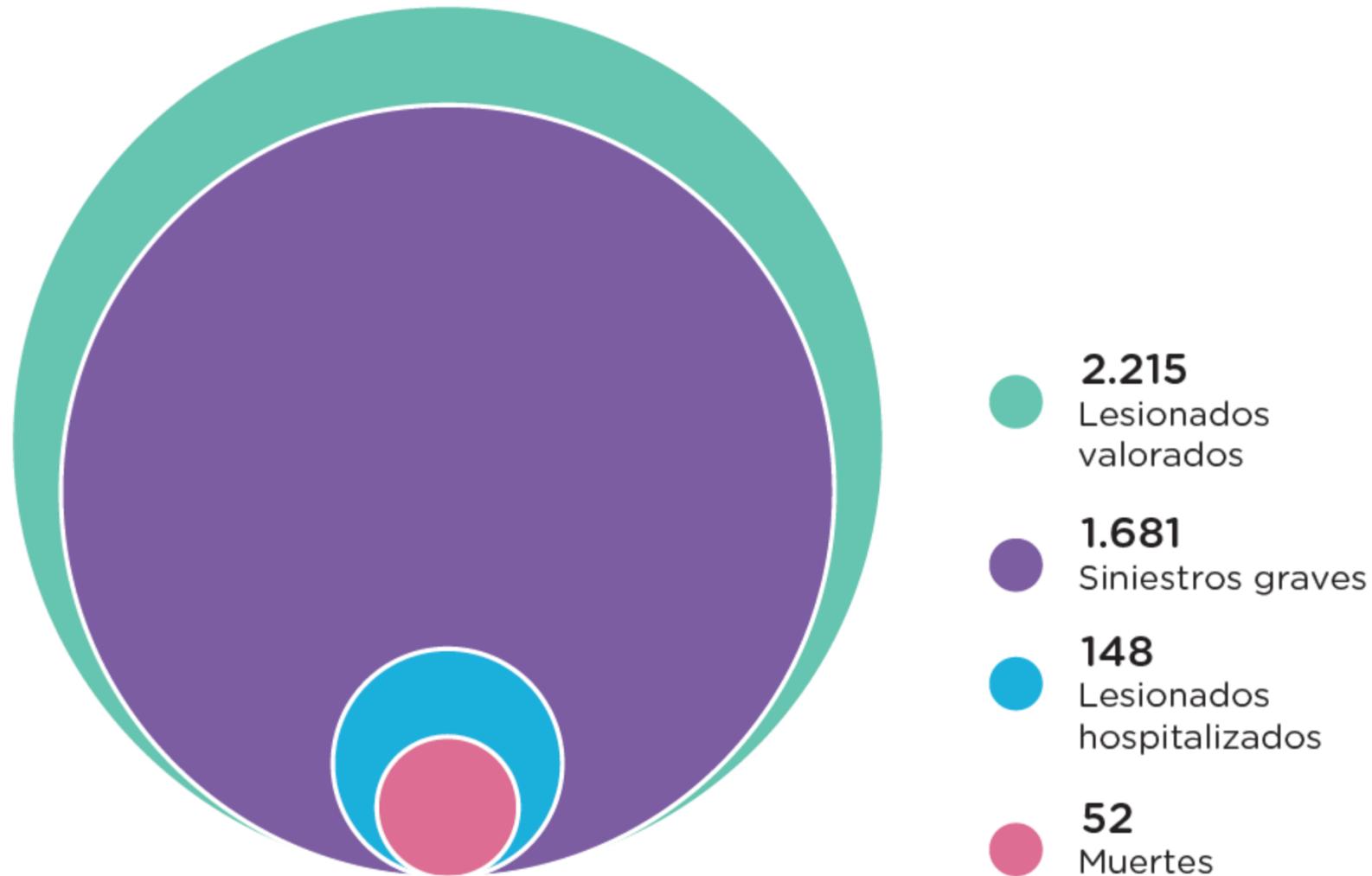
¿Cómo nos afecta la movilidad?

Fallecidos en siniestros de tránsito. Ene-Dic 2017



¿Cómo nos afecta la movilidad?

Siniestros asociados a taxis en 2017



*En un siniestro grave se puede registrar más de un lesionado

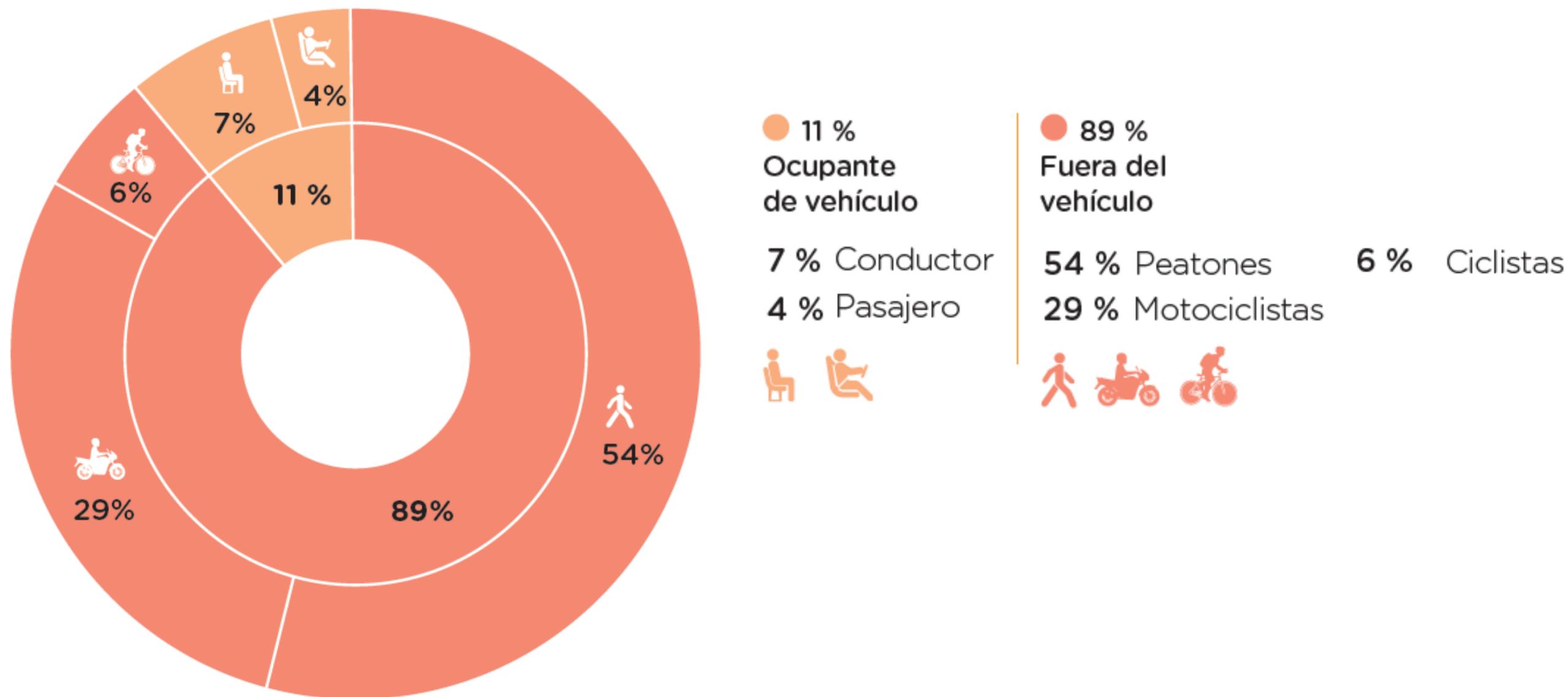
Ocurre un siniestro grave con taxis cada **5 horas y 12 minutos**

6 heridos al día por siniestros de tránsito

Ocurre una muerte en el tránsito cada **7 días**

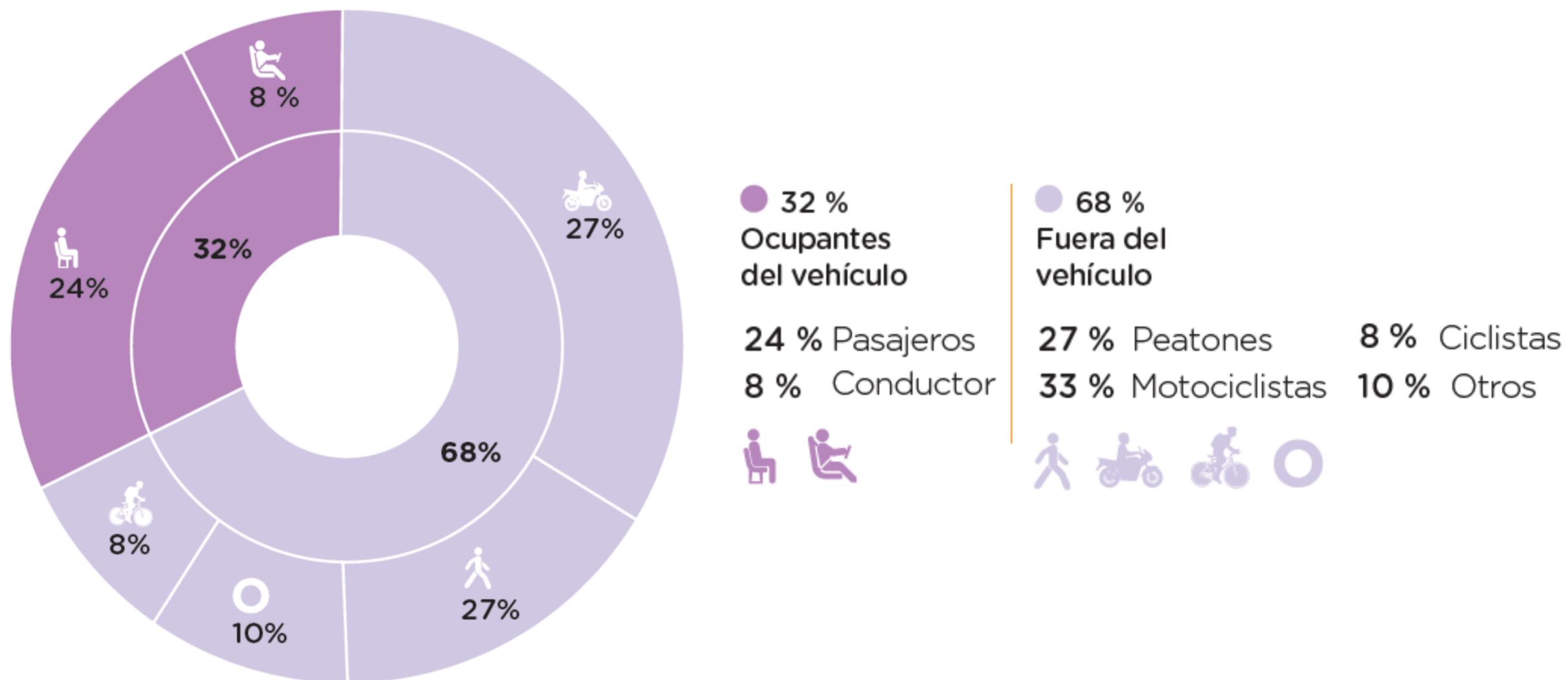
¿Cómo nos afecta la movilidad?

Víctimas involucradas en siniestros con taxis en 2017



¿Cómo nos afecta la movilidad?

Lesionados involucradas en siniestros con taxis en 2017





¿Cómo nos afecta la movilidad?

Las víctimas fatales por siniestros viales le cuestan a la ciudad

\$500 mil millones

en promedio por año

Corresponde al valor actualizado a 2018 por IPC del valor calculado para 2011, de \$397.980 millones

Fuente:

Secretaría Distrital de Movilidad (2013). Producto 3. Documento de línea base de diagnóstico para el contrato de consultoría SDM-CMP-PTD-050-2012-Elaboración de los estudios, diseños y estructuración técnica, financiera y legal del Proyecto Cobros por Congestión para la Ciudad de Bogotá D.C. elaborado por Unión Temporal SDG-PHR-AKIRIS.

¿CÓMO LOGRAR UNA MOVILIDAD MÁS SEGURA?





Compromiso empresarial

La Red es una iniciativa de la Secretaría Distrital de Movilidad, que tiene como fin propiciar el **trabajo interinstitucional** entre entidades públicas y privadas a través del intercambio, visibilización y divulgación de prácticas empresariales de seguridad vial enfocadas a **salvaguardar la vida en las vías**.

¿Qué nos motiva?

Propiciar una cultura de planeación, gestión y divulgación de buenas prácticas, en pro de una movilidad **VISIÓN CERO**.



¿Para qué trabajamos?



**Reducir víctimas
en siniestros viales**



**Reconocer a las empresas
que trabajan en pro de la
Seguridad Vial**



**Promover espacios de
intercambio de experiencias
exitosas en Seguridad Vial**

Participando en la Red su empresa logrará

Apoyo y acompañamiento



- En la puesta en marcha de iniciativas de Seguridad Vial.
- Capacitación y sensibilización al personal de la empresa.

Intercambio de conocimiento



- Espacios para generación, divulgación e intercambio de experiencias exitosas.

Reconocimiento



- Las buenas prácticas de seguridad vial se convierten en un factor de calidad inherente a la prestación de sus servicios.
- Referente de seguridad vial empresarial en Colombia.

Nuestro trabajo durante 2018

9
Talleres
técnicos
con más de
450 asistentes



Nuestro trabajo durante 2018

5 Webinars

Con más de
750 reproducciones

Con estrategias para
controlar e implementar
acciones exitosas de
seguridad vial empresarial



Nuestro trabajo durante 2018

4

Empresas participantes de Juego de Roles





¿Quién puede hacer parte de la Red?

Todas las empresas que hayan logrado o que quieran romper paradigmas frente a
la **Seguridad Vial.**



¿Cómo ser parte de la Red?

1. Visita la página redempresarial.movilidadbogota.gov.co y regístrate.
2. Asiste a los eventos y talleres de la Red y mejora tus conocimientos en Seguridad Vial.
3. Comparte y divulga el sello que la organización ha alcanzado.

Nuestro trabajo durante 2018

Primera entrega de sellos de buenas prácticas en seguridad vial

29 empresas reconocidas



8



12



9

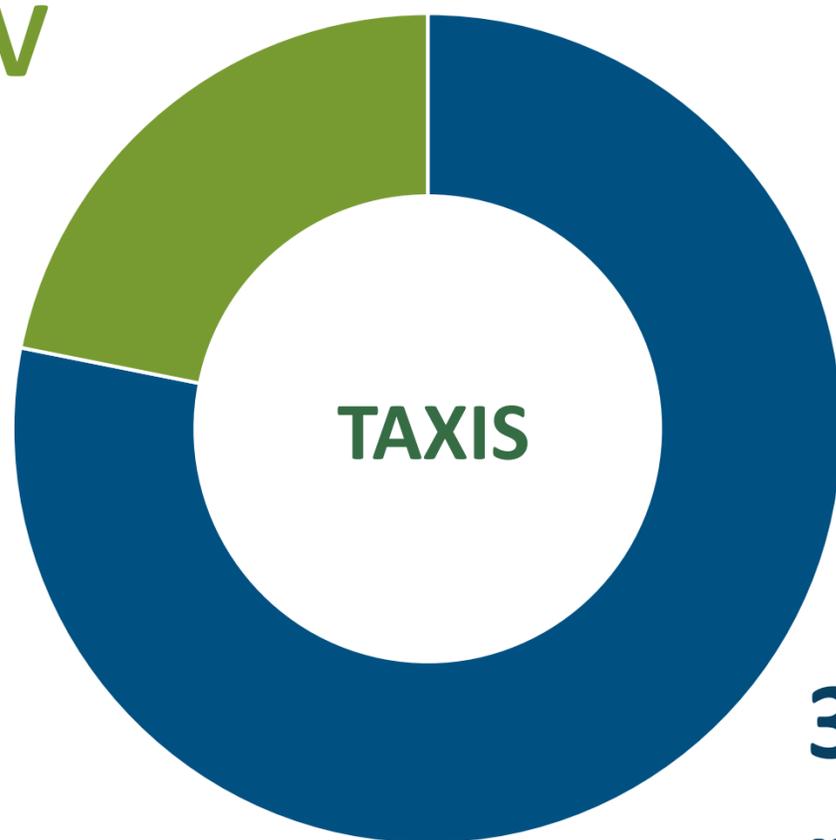


¿CÓMO ELABORAR E IMPLEMENTAR EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL?



Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV

19 tienen
PESV



36 en
proceso

57

Planes revisados

24 visitas de seguimiento

Más de 13 empresas
han sido asesoradas por la SDM

Desafíos encontrados PESV

Involucrar a todos los niveles de la organización

Controlar las partes involucradas en la operación

Divulgación de lecciones aprendidas

Fortalecer los procesos de selección de conductores

Cultura de la prevención

Control de la flota (Propia – Tercerizada)

¿Quiénes deben presentar un PESV?

De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 todo entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir con sus **finés misionales** o en el desarrollo de sus actividades:

- Fabrique, ensamble o comercialice vehículos automotores o no automotores.
- Contrate o posea más de **10 vehículos** automotores o no automotores.
- Contrate o administre **2 o más conductores**.

¿Por qué se debe elaborar un PESV?

Reducir

Garantizar

Asegurar

La ocurrencia de siniestros viales

Sobrecostos y depreciación de vehículos por siniestros y partes no cubiertas por el seguro

La confiabilidad y disponibilidad de la flota

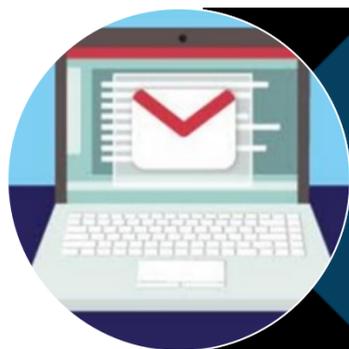
Mejor calidad del servicio de transporte de pasajeros y mercancías

La atención eficiente a víctimas en siniestros viales

Recorridos seguros y eficientes

La cultura del autocuidado en las vías

¿Cómo contribuye el PESV en los procesos internos empresariales?



Organiza las actividades adecuadamente



Facilita el control y seguimiento de datos e indicadores



Documenta y resalta las buenas prácticas en SV

Estructura de ponderación y calificación de los PESV



Diagnóstico – Objetivos – Acciones - Indicadores



5% Valores agregados

Nuevas propuestas o innovaciones que se presentan en el PESV y se observan como un valor agregado.

Proceso de visita de seguimiento a los PESV

- »» Contacto con la empresa.
- »» Visita en el domicilio de la empresa, donde se verifica el componente documental y las evidencias de cada pilar.
- »» Visita a sedes o patios adicionales en otra locación.
- »» Informe (oficio) mediante el cual se comunican las prácticas deseables y los requerimientos o “debe” a la empresa para poder aprobar la implementación del PESV.
- »» Se da un periodo a la empresa para implementar las correcciones.
- »» Se verifica el ajuste de los requerimientos y se ratifica o retira el aval al PESV.



Tips para la creación del PESV

»» Si la empresa cuenta con **vehículos propios**, debe presentar un **plan completo** en el que se evidencien todos los pilares detalladamente.



»» Si la empresa **contrata a un tercero** (empresa transportadora), debe generar un PESV para todos los procesos en los que está involucrada (Ej.: políticas, indicadores, controles, etc.) y debe actuar como **supervisor e interventor** de los procesos de esta y establecer unos requisitos mínimos para auditar, solicitando evidencias de su implementación.

Tips para la creación del PESV

- » Transcribir o acoger políticas y procedimientos tal cual como se presentan en la normatividad, **la empresa debe modificar los insumos de la guía, de acuerdo a la naturaleza de sus labores.**
- » Datos como la flota vehicular, hoja de vida de conductores, registro de accidentes, entre otros, están disponibles y **deben ser presentados dentro del PESV.**



- » Se debe iniciar la implementación del PESV mientras se obtiene el aval.

Tips para la creación del PESV

- »» Presentar **evidencias** de una planificación de actividades concretas para implementar el PESV.
- »» Realizar una **descripción** de la **naturaleza económica** de la empresa y de las **actividades de transporte**.



- »» Evidenciar la **idoneidad** de los profesionales a cargo del PESV, actividades de mantenimiento, capacitaciones, etc.
- »» Plantear el PESV para **todos los funcionarios** de la empresa, no solo aquellos a cargo de las actividades de transporte.



Fortalecimiento institucional

30%

Es el pilar considerado de mayor importancia, puesto que en este se define el diagnóstico de la empresa, la política de Seguridad Vial y se realiza la planeación de las acciones a desarrollar.

1.1. Objetivos del PESV

1.2. Comité de Seguridad Vial

1.3. Responsable del PESV

1.4. Política de Seguridad Vial

1.5. Divulgación de la política de Seguridad Vial

1.6. Diagnóstico – Caracterización de la empresa

1.7. Diagnóstico de riesgos viales

1.8. Planes de acción de riesgos viales

1.9. Implementación del PESV

1.10. Seguimiento y evaluación de los planes de acción del PESV



Fortalecimiento institucional

30%

1.1. Objetivos del PESV

»» Objetivo general del PESV

El objetivo del Plan de la empresa debe estar relacionado tanto con las actividades que realiza diariamente, como con el fin principal de la ley: la Seguridad Vial en las empresas.



“...en el ejercicio de las labores de transporte la empresa “NOMBRE DE LA EMPRESA” buscará cumplir con la implementación del PESV, de acuerdo con la normatividad vigente, de forma que se logre una reducción en los siniestros viales en las actividades diarias laborales...”



Fortalecimiento institucional

30%

1.1. Objetivos del PESV

»» Objetivos específicos del PESV

Dentro de los objetivos específicos, se espera que la empresa plantee algunos logros esperados y el medio por el cual se realizaran. Estos objetivos pueden plantearse de manera general para cada uno de los 5 pilares o enlazándolos con indicadores y metas de medición.

“...dentro del pilar de comportamiento humano, el departamento de recursos humanos actualizará los procedimientos de selección y control de formación de conductores...”





Fortalecimiento institucional

30%

1.1. Objetivos del PESV

»» Directrices de la alta dirección

Es necesario que se manifieste por parte de los directivos o el comité de gerencia la voluntad para que la empresa desarrolle las actividades del Plan.

Esta declaración puede estar incluida dentro de la política de Seguridad Vial o en un aparte diferente.

“...el comité directivo de “NOMBRE DE LA EMPRESA” abajo firmante, se compromete a garantizar los recursos humanos, financieros y de tiempo para llevar a cabo...”





Fortalecimiento institucional

30%

1.2. Comité de Seguridad Vial

»» Acta de comité de Seguridad Vial

La conformación del comité de Seguridad Vial es uno de los puntos más importantes del desarrollo del PESV, puesto que el comité será el encargado de velar por la ejecución de los objetivos y alcances planteados.

Se recomienda que el comité se conforme de manera interdisciplinaria y que se designe un responsable por pilar.

»» Objetivos del comité de Seguridad Vial

El comité debe velar por el cumplimiento de la planeación, implementación, seguimiento y control mediante indicadores de gestión.



Fortalecimiento institucional

30%

1.2. Comité de Seguridad Vial

Integrantes del comité de Seguridad Vial

La alta dirección debe manifestar la designación de los integrantes que estén realmente involucrados con el PESV y en la práctica lo implementen.

Roles y funciones de los integrantes del comité de Seguridad Vial

Para cada uno de los integrantes, se deben definir roles y funciones para la implementación y desarrollo del PESV.



Fortalecimiento institucional

30%

1.2. Comité de Seguridad Vial

» Frecuencia de reuniones del comité de Seguridad Vial

En el documento, se debe especificar cada cuanto se realizarán las reuniones del comité (mensual, bimensual, trimestral). Se recomienda incluir reuniones extraordinarias en caso de presentarse incidentes o problemas asociados a la Seguridad Vial.

NOMBRE DE LA EMPRESA ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

ACTA No. 001 FECHA: AAAA-MM-DD

- » Asistentes
- » Orden del día
- » Desarrollo de la reunión
 - » Objetivos
 - » Roles y funciones
 - » Frecuencia de reuniones
 - » Compromisos
- » Firma





Fortalecimiento institucional

30%

1.3. Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial

» Responsable del PESV

El responsable deberá ser designado, teniendo en cuenta que cumple una labor esencial para la implementación y seguimiento de las acciones del PESV. Se recomienda relacionar la función con un cargo y no una persona para evitar abandono del cargo por rotación del personal.

» Idoneidad del responsable del PESV

La idoneidad se define por la RAE como “Adecuado y apropiado para algo”, por eso se valora positivamente conocimientos en sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo, sistemas integrados de calidad, seguridad física, control vehicular y de personal, entre otros.



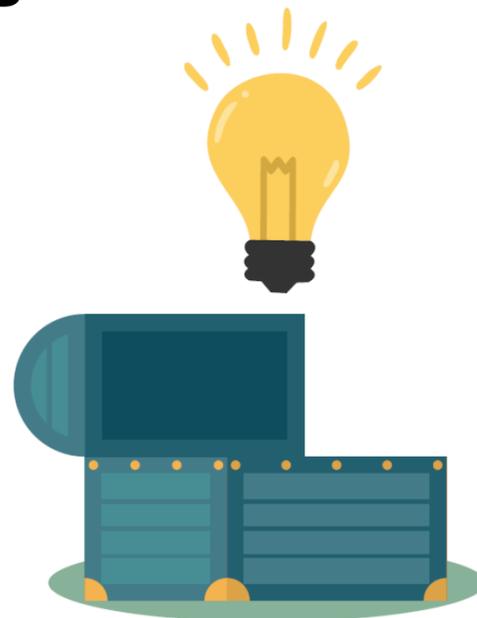
Fortalecimiento institucional

30%

1.4. Política de Seguridad Vial

» Política documentada

La política de Seguridad Vial, deberá buscar la protección de la vida humana como derecho fundamental, **¿Cómo garantiza esto su empresa?**



POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL NOMBRE DE LA EMPRESA

“NOMBRE DE LA EMPRESA, como empresa responsable en seguridad vial, establecerá medidas para desarrollar una operación segura de sus procesos: X, Y, Z y promocionará los buenos comportamientos y prácticas en las actividades de movilidad cotidianas de sus empleados, cumpliendo con la normatividad vigente y procurando un mejoramiento continuo del PESV y sus componentes.....”



Fortalecimiento institucional

30%

1.4. Política de Seguridad Vial

»» Actividades de la empresa

Dentro de la política se debe identificar claramente la actividad laboral de la empresa, y definir como es aplicable la seguridad vial en ella.

Si la empresa se dedica a:

- »» Seguridad privada, su política incluirá garantizar la seguridad vial en las actividades de traslado de clientes, o de supervisión de perímetros por personal motorizado.
- »» Transporte carga, la política incluirá parámetros para llevar a cabo el cargue y descargue de forma segura, definir una logística adecuada para la seguridad de los conductores, etc.
- »» Transporte de pasajeros, la política deberá garantizar que toda su operación garantice la Seguridad Vial y que su fin sea el traslado seguro de los usuarios.





Fortalecimiento institucional

30%

1.4. Política de Seguridad Vial

»» Metas en la implementación de la Seguridad Vial

»» ¿Busca su empresa posicionarse como la empresa del sector con menos accidentes de sus trabajadores?

»» ¿Cómo empresa del sector YYY reducirá las causas de accidentes asociadas a factores controlables en un 100%?

»» ¿Mediante el cumplimiento del 100% del mantenimiento, garantizará la prestación de un servicio de transporte libre de fallas por vehículos?

»» Normatividad legal

Una política bien formulada, incluye la normatividad legal aplicable y garantiza su cumplimiento.

Adicionalmente, como todo proceso que busque resultados dentro de una empresa, se debe establecer la **mejora continúa** como un objetivo constante.



Fortalecimiento institucional

30%

1.5. Divulgación de la política de Seguridad Vial

» Política de Seguridad Vial divulgada

La disminución de la siniestralidad vial es un eje primordial del estado y se urge a las empresas a fijar una política e iniciar actividades de divulgación mientras se consolida el documento o se logra la aprobación del PESV.

Se recomienda incluir la divulgación de la política de Seguridad Vial y los objetivos del PESV en el proceso de inducción y re inducción a la empresa.

Debe presentarse evidencia de la divulgación de la política en las instalaciones de la sede, página web, correo institucional, o cualquier otro medio que disponga la empresa.





Fortalecimiento institucional

30%

1.6. Diagnóstico – Caracterización de la empresa

»» Actividad económica

Algunos parámetros útiles que se deben proporcionar son:



- »» ¿Qué actividades de transporte realizan?: insumos, productos, personal, directivos, comerciales
- »» ¿Transporta insumos o productos entre cada una de sus sedes?
- »» ¿Ofrece un servicio de transporte a los trabajadores de la jornada nocturna?

- »» ¿Transporta los productos a sus clientes?
- »» ¿Cómo se transportan los agentes comerciales?
- »» ¿Se transporta la gerencia con vehículos de la compañía?
- »» ¿Se contrata a un mensajero? ¿cómo se transporta?
- »» ¿Se contrata una empresa para el traslado de los productos? ¿Cuál empresa?, ¿Cómo es su relación contractual? ¿Cómo supervisa esta operación?



Fortalecimiento institucional

30%

1.6. Diagnóstico – Caracterización de la empresa

»» Personal de la empresa

Esta información cuantitativa permite definir los actores dentro de su compañía:

»» Número de empleados totales.

»» Número de empleados administrativos.

»» Número de monitoras de ruta y suplentes.

»» Número de estudiantes (Aprendices SENA).

»» Número de usuarios internos que utilizan el servicio de ruta.

»» Número de empleados operativos.

»» Número de asesores externos.

»» Número de conductores (mensajeros) propios y suplentes.

»» Número de conductores contratados por una empresa de transporte.

»» Número de empleados que se transportan en vehículos propios para realizar actividades de promoción, compra de insumos, trámites, etc.





Fortalecimiento institucional

30%

1.6. Diagnóstico – Caracterización de la empresa

»» Vehículos al servicio de la empresa

Esta información cuantitativa permite definir los actores dentro de su compañía.

»» Número de motos propias de la compañía.

»» Número de motos arrendadas (por pago de rodamiento u otro tipo de contrato).

»» Número de bicicletas propias.

»» Número de bicicletas de propiedad de los domiciliarios.

»» Número de camiones propios.



»» Número de camiones subcontractados a una empresa tercerizada.

»» Número de vehículos propios.

»» Número de vehículos propios contratados a la empresa de seguridad para el gerente.



Fortalecimiento institucional

30%

1.6. Diagnóstico – Caracterización de la empresa

» Lugares de operación

Se deben especificar las ciudades en que la empresa presenta operaciones de transporte y describir la magnitud de estas actividades, esto, con el fin de establecer la entidad responsable de avalar y realizar el seguimiento al PESV.

» Empresas con domicilio en Bogotá, con actividades de transporte al interior del distrito deben realizar la radicación en la **Secretaría Distrital de Movilidad**.

» Empresas con operaciones de transporte en varias ciudades deben realizar un capítulo del PESV para cada ciudad y radicar el PESV completo en la **Superintendencia de Puertos y Transporte**.

» Se recomienda radicar el capítulo correspondiente a Bogotá en la **Secretaría Distrital de movilidad**.





Fortalecimiento institucional

30%

1.6. Diagnóstico – Caracterización de la empresa

»» Mecanismos de contratación de vehículos

De acuerdo a la naturaleza de su empresa identifique:

- »» Se contrata a una persona que posee moto y mediante se reconocerá un precio por rodamiento.
- »» La empresa no posee vehículos, pero contrata un número determinado de vehículos a un tercero, con los que transporta a los empleados en horario laboral.
- »» Contrata a un conductor para conducir los vehículos de propiedad de la empresa.
- »» Los vehículos fueron adquiridos mediante la modalidad de leasing y figuran como propiedad de FINANCIERA XXX, pero son operados por su empresa.
- »» A los empleados que prestan el servicio en su empresa, se les paga un valor por poner a disposición de la empresa los vehículos para su transporte.





Fortalecimiento institucional

30%

1.6. Diagnóstico – Caracterización de la empresa

»» Mecanismos de contratación de conductores

Documente los mecanismos de contratación de los conductores con fines misionales.



»» La empresa contrata empleados con licencia de conducción vigente, cuya función no es conductor, pero que dentro de sus labores realizan actividades de conducción.

»» La empresa contrata para actividades misionales personas que posean motocicleta; que también son utilizadas para desplazamientos in itinere.

»» La empresa vincula mediante contrato directo a un número de conductores que operarán los vehículos de la compañía.

»» La empresa contrató con una compañía de conductores el servicio para que operen sus vehículos.

»» Para el transporte personal del gerente, la empresa dispone un vehículo que puede ser conducido por el gerente o un conductor.



Fortalecimiento institucional

30%

1.7. Diagnóstico de riesgos viales

» Encuesta /Instrumento para determinar el riesgo vial

En el anexo 1 de la Resolución 1565 de 2014, se presenta un ejemplo que puede ser adecuado a las particularidades de cada empresa.

Esta encuesta debe ser aplicada a todo el personal de la empresa, sin importar que no se desempeñen como conductores, para conocer los riesgos de los viajes realizados como misionales o in itinere.



- » Licencia de conducción y categoría.
- » Grupo de trabajo (Admon, comercial, operativo).
- » Incidentes o accidentes de tránsito en los últimos años?
- » Desplazamientos en misión (frecuencia, distancia, vehículo, planificación).
- » Desplazamientos in itinere (vehículo, distancia, tiempo).
- » Qué factores de riesgo percibe en sus desplazamientos?
- » Cuáles causas motivan el riesgo de sufrir un accidente de tránsito?



Fortalecimiento institucional

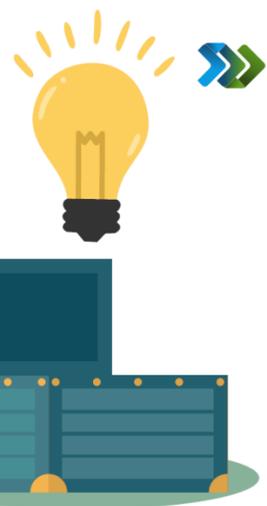
30%

1.7. Diagnóstico de riesgos viales

»» Consolidación y análisis de la encuesta

Se recomienda presentar la información en las siguientes 7 categorías para realizar un análisis efectivo de los riesgos viales.

»» **Datos generales:** Edad, género, tipo de contrato y grupo de trabajo.



»» **Experiencia en la conducción:** Personal que posee licencia de conducción, categoría de la licencia, años de experiencia, accidentes e incidentes de tránsito en los últimos años.

»» **Horario de trabajo:** Frecuencia con la que realiza desplazamientos en misión, quién planifica estos desplazamientos y con qué antelación se notifican estos desplazamientos.

»» **Desplazamientos in-itinere:** Medio de transporte desplazamientos in-itinere, kilómetros recorridos (ida y vuelta), duración de los desplazamientos.



Fortalecimiento institucional

30%

1.7. Diagnóstico de riesgos viales

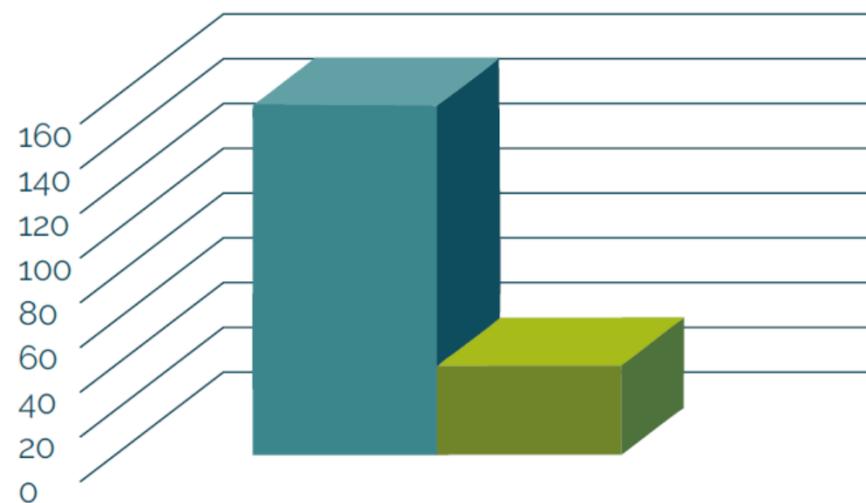
Consolidación y análisis de la encuesta

Desplazamientos en misión: Vehículo empleado para los desplazamientos

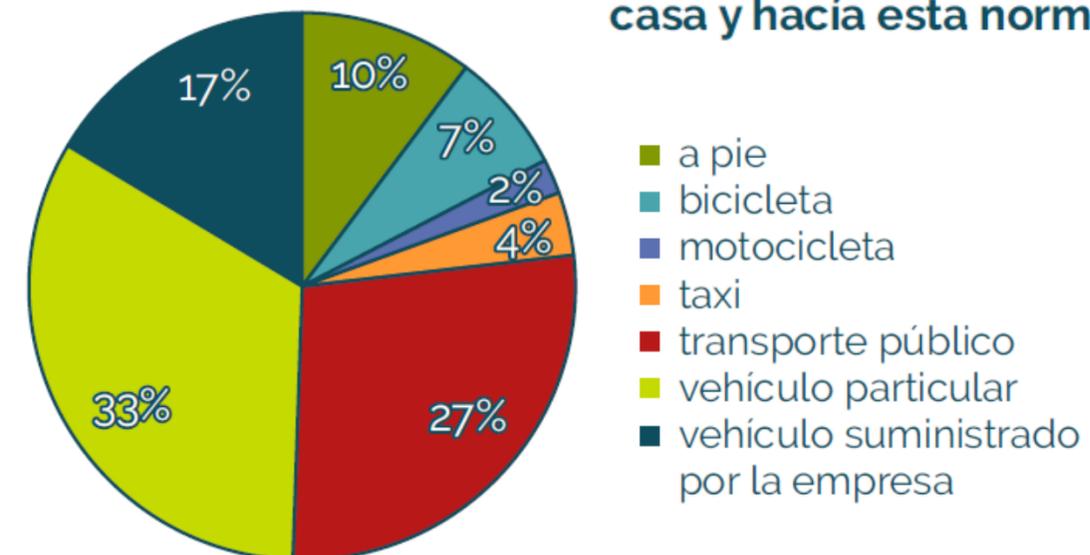
Factores de riesgo identificados: Tanto para los desplazamientos en misión como in-itinere.

Causas que motivan el riesgo a sufrir un accidente de tránsito y propuesta para la reducción del riesgo.

¿ha tenido algún accidente vial en los últimos 5 años?



¿cómo se transporta desde su casa y hacia esta normalmente?





Fortalecimiento institucional

30%

1.7. Diagnóstico de riesgos viales

»» Definición de riesgos viales de la empresa

Una vez aplicada la encuesta y realizando un análisis de los desplazamientos, se deben definir los riesgos viales para la empresa de acuerdo al rol en la vía de todo el personal (Peatón, pasajero, ciclista, conductor).

ROL EN LA VÍA	TIPO DE ACTIVIDAD	TIPO DE DESPLAZAMIENTO	RIESGO IDENTIFICADO
Conductor	Rutinaria	In Itinere/Misión	Conductor se queda dormido mientras transita por las vías.
Peatón	No Rutinaria	In Itinere/Misión	Infraestructura vial
Motociclista	Rutinaria	In Itinere/Misión	Uso inadecuados de EPP
Ciclista	No Rutinaria	In Itinere	Infraestructura vial
Pasajeros	No Rutinaria	In Itinere/Misión	Inseguridad y riesgo público



Fortalecimiento institucional

30%

1.7. Diagnóstico de riesgos viales

» Clasificación y calificación de riesgos viales

Es importante que la clasificación y calificación se base en una norma o estándar, no existe una regla de calificación específica para riesgos en seguridad vial, pero se pueden ajustar varias alternativas teóricas: GTC 45, Matriz de Haddon, etc.

Ítem	Riesgo	Probabilidad	Impacto	Clasificación
Riesgo por vehículos	Accidentes o fallas por ausencia de mantenimiento preventivo en los vehículos	0.3	5	1.5
Riesgo por comportamiento humano	Accidente o incidente por falta de descanso del conductor en trayectos largos	0.1	4	0.4
	Accidente o incidente por exceder los límites de velocidad	0.1	4	0.4
Riesgo por infraestructura	Accidente o incidente por mala iluminación	0.3	3	0.9
Riesgo por atención a víctimas	Demoras en los tiempos de atención por falta de protocolo de emergencias de tránsito	0.7	5	3.5



Fortalecimiento institucional

30%

1.8. Planes de acción de riesgos viales

»» Definición de planes de acción

De acuerdo con los riesgos identificados la empresa debe establecer formas de mitigarlos y reducir su probabilidad de ocurrencia.

»» Viabilidad de los planes de acción

Los planes de acción propuestos, describen actividades viables de ser implementadas, definen recursos, responsables, tiempos de implementación e indicadores de gestión.

El riesgo identificado es la posible falla de los vehículos por negligencias en el mantenimiento preventivo.

Plan de acción: Establecer un control semanal a cargo del coordinador de transporte para la revisión de los planes de mantenimiento y el seguimiento de su cumplimiento.

Se viabilizará mediante la asignación de la función a este cargo.





Fortalecimiento institucional

30%

1.9. Implementación del PESV

»» Cronograma de implementación

Se debe presentar un cronograma de implementación de planes de acción, el cual cuente con fechas y responsables definidos para su implementación.

El cronograma sirve también como un instrumento de seguimiento de control a las actividades.

Actividad	Responsable	Enero		Febrero		Marzo		Observaciones
		P	E	P	E	P	E	
Creación del perfil de conductor	Profesional en RH							
Actualización de la base de datos de conductores	Auxiliar de RH							
Comités de seguridad vial	Comité de Seguridad Vial							
Verificación del chequeo preoperacional	Supervisor de despachos							No se ejecutó, el vehículo estaba en mantenimiento este mes.
Inspección a infraestructura para identificar riesgos	Profesional en SST							



Fortalecimiento institucional

30%

1.10. Seguimiento y evaluación de los planes de acción del PESV

»» Indicadores del PESV

Para medir la efectividad y el porcentaje de implementación del Plan, se requieren mínimo 3 indicadores, la empresa deberá formular y realizar el seguimiento respectivo, se sugiere una periodicidad trimestral.

Se sugiere incluir indicadores para la valoración de las actividades del Plan como:

- »» Porcentaje de actividades planeadas del PESV frente al porcentaje de actividades ejecutadas.
- »» Costos derivados de los siniestros viales.
- »» Costos invertidos en prevención de accidentes vs. costos reducidos por disminución de siniestralidad.
- »» Número de horas muertas de operación vehicular por fallas mecánicas.
- »» Número de infracciones cometidas al mes por los conductores de la empresa.





Fortalecimiento institucional

30%

1.10. Seguimiento y evaluación de los planes de acción del PESV

»» Auditorías del PESV

Se deben definir los procedimientos y planes de acción que requieren un seguimiento riguroso para verificar su cumplimiento, de acuerdo con la operación de la empresa.

»» Si su empresa cuenta con un sistema de gestión documental, sistema de calidad u otro formato de gestión organizacional, se deberá incluir al PESV como un procedimiento dentro del mismo, que debe ser auditado y evaluado en el cumplimiento de los requerimientos legales.

»» Si no se cuenta con un sistema de gestión organizacional, se recomienda que se realice la evaluación periódica, con base en la Resolución 1231 de 2016, mediante la cual se verifican el cumplimiento de todos los requerimientos de la norma.

»» La periodicidad mínima puede ser anual o más frecuente (trimestral, semestral, etc.) para procesos que requieran un seguimiento especial.





Comportamiento humano

30%

Este pilar establece las condiciones y características que el personal de conducción, propio o contratado, debe cumplir para ejercer sus actividades y desplazamientos de forma segura.

2.1. Procedimiento de selección de conductores

2.2. Comité de Seguridad Vial

2.3. Responsable del PESV

2.6. Diagnóstico – Caracterización de la empresa

2.7. Diagnóstico de riesgos viales

2.8. Planes de acción de riesgos viales



Comportamiento humano

30%

2.1. Procedimiento de selección de conductores

»» Perfil del conductor

Este documento establece las condiciones que debe cumplir un candidato que aspire al cargo de conductor dentro de la empresa, según tipo de vehículo, debe contener mínimo los siguientes factores:

NOMBRE DE LA EMPRESA	
PERFIL DE CONDUCTOR DE MICROBUSES	
OBJETIVO	Garantizar la idoneidad de los conductores de microbuses, en términos de experiencia, conocimientos, entre otros.
EXPERIENCIA	GENERAL: Mínimo 8 años certificados en conducción de vehículos livianos o pesados. ESPECÍFICA: Mínimo 4 años certificados en la conducción de vehículos de transporte de pasajeros tipo microbús o bus.
EDAD	Entre 25 y 60 años.
ESTADO DE SALUD EN GENERAL	<ul style="list-style-type: none"> No debe tener deficiencias visuales o auditivas que no puedan ser corregidas con prescripción médica. Percepción normal de los colores y de profundidad. No debe tener prótesis en piernas o brazos. No debe tener propensión al consumo de alcohol o drogas. No debe padecer enfermedades como epilepsia, elevadas concentraciones de colesterol o triglicéridos, cardiopatías, esquizofrenia o inestabilidad emocional.
CONOCIMIENTOS Y HABILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Código Nacional de Tránsito Mecánica básica Manejo defensivo Inspección vehicular. Atención de emergencias en carretera.





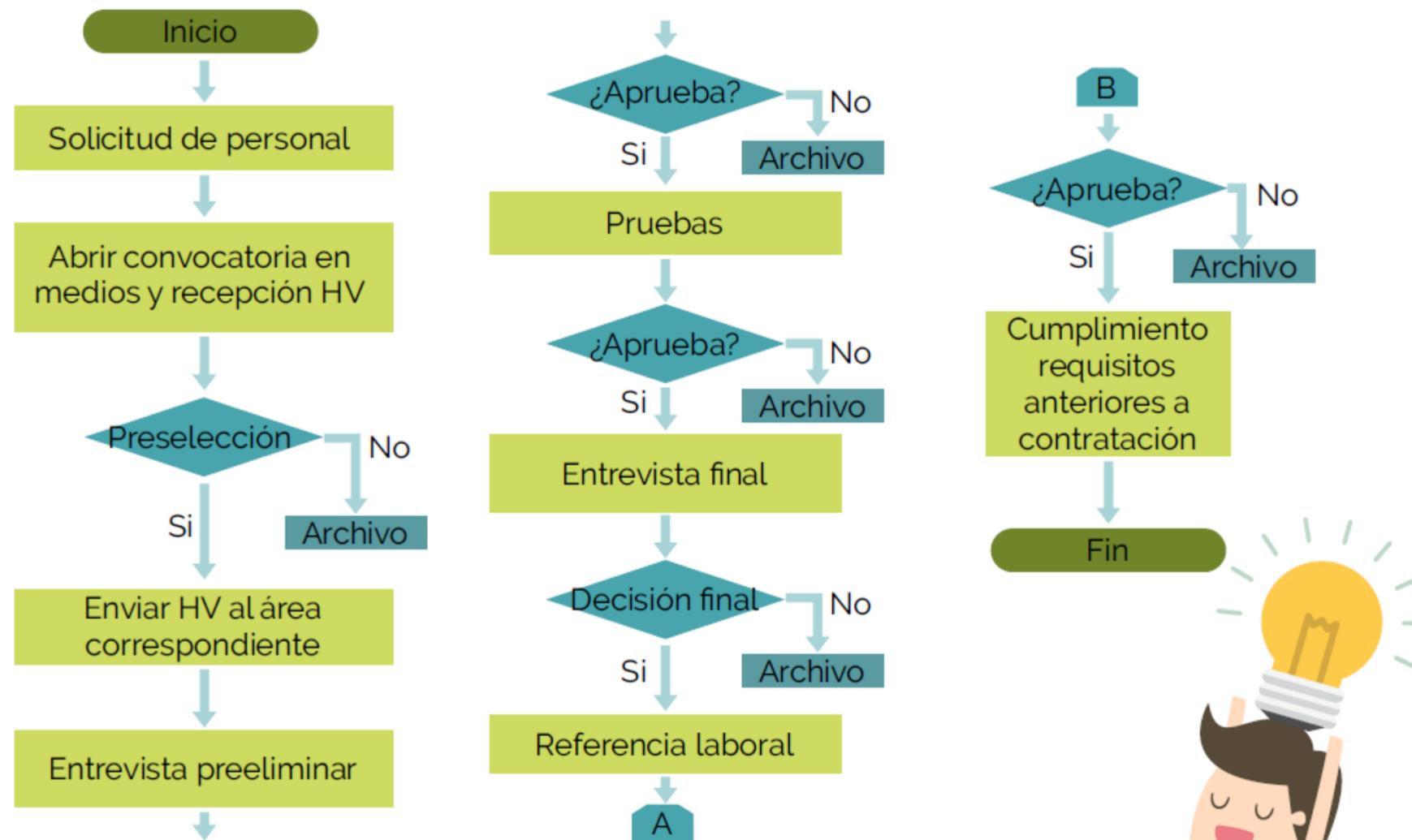
Comportamiento humano

30%

2.1. Procedimiento de selección de conductores

Procedimiento de selección de conductores

La empresa debe establecer un procedimiento documentado para la contratación de personal idóneo en conducción, de acuerdo con el tipo de vehículos que se requiera, iniciando desde la necesidad del cargo, hasta la contratación.





Comportamiento humano

30%

2.2. Pruebas de ingreso de conductores

»» Exámenes médicos

La empresa debe realizar exámenes médicos de ingreso a los conductores, con el fin de evaluar su estado de salud, dichos exámenes deben ser como mínimo:

- Visiometría
- Audiometría

»» Idoneidad en exámenes médicos

Con el fin de evidenciar la idoneidad y certificación del centro médico y/o persona natural que realice los exámenes, es necesario incluir soporte como copias del examen, certificación y/o contrato del servicio con la empresa responsable, en los que se evidencien el cumplimiento de los requisitos de ley para la prestación de este servicio.



Comportamiento humano

30%

2.2. Pruebas de ingreso de conductores

» Exámenes psicosenométricos

Documentar el proceso y los criterios establecidos por la empresa, para la realización de los exámenes psicosenométricos durante el proceso de selección y evaluación de los conductores.

» Idoneidad en exámenes psicosenométricos

Evidenciar la idoneidad y certificación del Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC) y/o IPS avalada para realizar el examen, incluir soporte como copias del examen, certificación y/o contrato del servicio con la empresa o entidad contratada.



Comportamiento humano

30%

2.2. Pruebas de ingreso de conductores

Prueba teórica

Debe documentar el modelo de evaluación de la prueba teórica de conducción y/o normatividad de tránsito, definiendo los criterios para su realización. Así mismo, definir el puntaje de evaluación mínimo para aprobar dicha prueba.

Prueba teórica de conducción

1. Identifique las señales de tránsito y explique brevemente que significa:













Comportamiento humano

30%

2.2. Pruebas de ingreso de conductores

Idoneidad en exámenes teóricos

Evidenciar con soportes como certificados, licencia de instructor de conducción, la idoneidad de la persona que realiza y califica los exámenes teóricos aplicados a los candidatos y/o empleados conductores evaluados por la empresa.





Comportamiento humano

30%

2.2. Pruebas de ingreso de conductores

Prueba práctica

Se debe documentar los criterios de la empresa para la aplicación de la prueba práctica a los conductores, teniendo en cuenta el tipo de vehículo y todos aquellos aspectos importantes para su aplicación.

Prueba práctica de conducción

Fecha de seguimiento: _____ Nombre del instructor: _____

Lugar de inicio seguimiento: _____ Distancia recorrida: _____

Aspecto	Si	No	Observaciones
¿Conduce con seguridad y no realiza maniobras riesgosas?			
¿Conduce bajo los criterios de manejo defensivo?			
¿Mantiene un buen dominio del vehículo?			
¿Frena y acelera adecuadamente?			
¿Circula por el carril, sin pisar las líneas viales?			
¿Adelanta únicamente por la izquierda?			
¿Circula por el carril correspondiente acorde a la velocidad?			
¿Adelanta solo en sitios permitidos?			
¿Conserva una distancia prudencial con el vehículo del frente?			
¿Anuncia adelantamiento y cambio de carril con las direccionales?			
¿Anuncia giro con la direccional y con señal de mano?			
¿Verifica previamente los carriles antes de ingresar y salir de uno?			
¿Disminuye la velocidad para ingresar a una curva?			
¿Disminuye la velocidad y mira ambos lados antes de la intersección?			
¿Disminuye la velocidad al pasar un semáforo?			
¿Disminuye la velocidad al cambiar de verde a amarillo el semáforo?			
¿Detiene completamente la marcha ante un semáforo en rojo?			
¿Respeto todas las señales de tránsito que se encuentran en la vía?			

2. Habilidad para dar inicio y detención:

1= Muy mal (0/20%)	2= Mal (5/20%)	3= Aceptable (10/20%)	4= Bien (15/20%)	5= Muy Bien (20/20%)
-----------------------	-------------------	--------------------------	---------------------	-------------------------

3. Dominio de espacios:

1= Muy mal (0/20%)	2= Mal (4.25/17%)	3= Aceptable (8.5/17%)	4= Bien (12.75/17%)	5= Muy Bien (17/17%)
-----------------------	----------------------	---------------------------	------------------------	-------------------------

4. Capacidad de reacción:

1= Muy mal (0/20%)	2= Mal (5/20%)	3= Aceptable (10/20%)	4= Bien (15/20%)	5= Muy Bien (20/20%)
-----------------------	-------------------	--------------------------	---------------------	-------------------------

5. Habilidad para dar marcha atrás:

1= Muy mal (0/20%)	2= Mal (4.25/17%)	3= Aceptable (8.5/17%)	4= Bien (12.75/17%)	5= Muy Bien (17/17%)
-----------------------	----------------------	---------------------------	------------------------	-------------------------

6. Habilidad para maniobrar:

1= Muy mal (0/20%)	2= Mal (5/20%)	3= Aceptable (10/20%)	4= Bien (15/20%)	5= Muy Bien (20/20%)
-----------------------	-------------------	--------------------------	---------------------	-------------------------

Evaluador

_____/100
Promedio



Comportamiento humano

30%

2.2. Pruebas de ingreso de conductores

» Idoneidad de quien realiza las pruebas prácticas

Evidenciar con soportes como certificados, perfil profesional y/o licencia de instructor, la idoneidad de la persona que realiza y califica los exámenes prácticos aplicados a los candidatos y/o empleados conductores evaluados por la empresa.

Es importante tener en cuenta que la licencia del instructor sea acorde con la categoría de vehículo a evaluar.





Comportamiento humano

30%

2.2. Pruebas de ingreso de conductores

» Pruebas psicotécnicas

Definir los criterios para la realización y calificación de las pruebas psicotécnicas aplicadas a los conductores.

» Idoneidad de quien realiza las pruebas psicotécnicas

Evidenciar con soportes como certificados, perfil profesional, experiencia, la idoneidad de la persona que realiza y califica las pruebas psicotécnicas aplicadas a los candidatos y/o empleados conductores evaluados por la empresa.



Comportamiento humano

30%

2.3. Pruebas de control preventivo a conductores

» Pruebas preventivas a conductores

Periódicamente la empresa debe realizar las siguientes pruebas preventivas a los conductores: **Pruebas médicas, psicosenométricas, teóricas y prácticas.**

Se recomienda alinearse a lo establecido en el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo, en cuanto a la periodicidad de su realización.

» Idoneidad de quien realiza las pruebas

Evidenciar con soportes como certificados, la idoneidad de la persona natural o entidad certificada, que aplica periódicamente, cada una de las pruebas preventivas a los conductores de la empresa.

Esta idoneidad, puede ser la misma presentada en el **inciso 2.1** si las personas o entidades a cargo de las pruebas de ingreso y preventivas son las mismas.



Comportamiento humano

30%

2.4. Capacitación en Seguridad Vial

Programa de capacitación en Seguridad Vial - (Conductores propios)

De acuerdo con las falencias y necesidades identificadas en el diagnóstico de la empresa, se debe establecer un programa documentado de capacitación en Seguridad Vial, en el que se evidencien los contenidos por tema a desarrollar.

Información cronograma de capacitación

- Población objetivo de cada capacitación.
- Duración estimada de cada capacitación.
- Responsable de cada capacitación.
- Fecha de realización.

Se recuerda que, aunque el principal énfasis del programa de capacitación son los conductores, el personal administrativo debe ser incluido en las capacitaciones de acuerdo a su rol en la vía.



Comportamiento humano

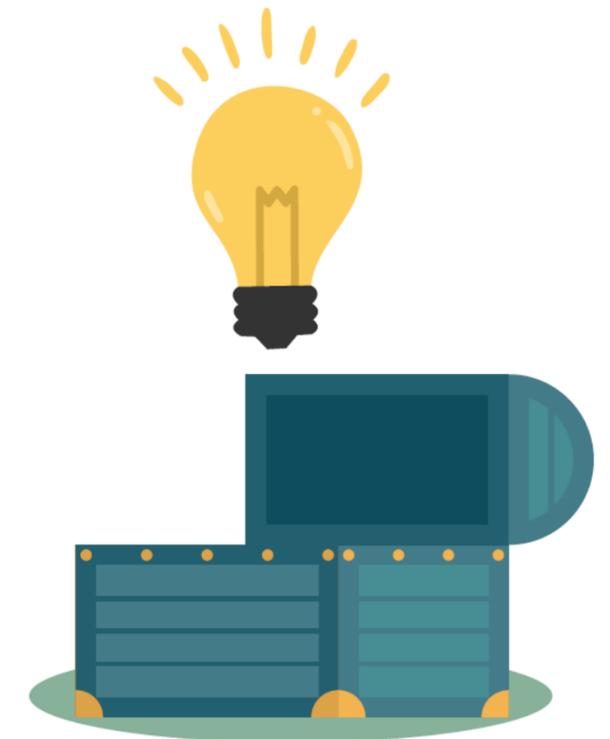
30%

2.4. Capacitación en Seguridad Vial

»» Temáticas cronograma de capacitación

- Normatividad en tránsito y transporte aplicable para la empresa.
- Sensibilización en los diferentes roles del factor humano.
- Cómo actuar frente a accidentes de tránsito.
- Temas identificados en el diagnóstico de la empresa.
- Temas acordes con los tipos de vehículos que opera la empresa.
- Temas tanto para conductores nuevos y antiguos.

El programa de capacitación debe ser exigido tanto a conductores propios como tercerizados en caso de contar con ellos.





Comportamiento humano

30%

2.4. Capacitación en Seguridad Vial

 Cronograma de capacitación

A continuación se presenta un ejemplo de la información que se debe consignar en el cronograma.

MÓDULO	I.H.	DIRIGIDO A	MODALIDAD	RESPONSABLE	AÑO:	
					JUNIO	JULIO
Resolución de conflictos para una movilidad segura	2 horas	Conductores	Presencial	ARL		
Comportamientos y cultura ciudadana	2 horas	Conductores	Presencial	Asesor		
Seguridad Vial general	2 horas	Todo el personal	Presencial	ARL		
Código Nacional de Tránsito	2 horas	Conductores	Presencial	Asesor		
Sensibilización diferentes actores viales	2 horas	Todo el personal	Presencial	Asesor		
Cómo actuar en caso de accidente de tránsito	2 horas	Todo el personal	Presencial	ARL		
Conocimiento del vehículo a operar	2 horas	Conductores	Presencial	Entidad externa		



Comportamiento humano

30%

2.4. Capacitación en Seguridad Vial

» Evaluación de capacitación

Documentar el modelo de evaluación de las capacitaciones, definiendo un porcentaje mínimo de aprobación de los conductores y/o empleados que tomaron la capacitación, establecer las acciones correctivas a realizar para los casos que no aprueben (Re capacitación, retroalimentación, etc.).

Evaluación de capacitación

Fecha: _____ Área: _____

Nombre: _____ Cédula: _____

Tema de capacitación: _____

Expositor: _____

1. ¿Cuál fue el tema principal de la capacitación?
Explíquelo con breves palabras.

2. Mencione 5 enseñanzas puntuales que le dejan para aplicar en sus labores o puesto de trabajo

3. ¿Considera que es un tema de importancia?
Explique su respuesta.





Comportamiento humano

30%

2.4. Capacitación en Seguridad Vial

» Programa de capacitación para conductores no propios

En caso que los conductores no sean propios de la empresa, se debe documentar los requisitos mínimos exigidos sobre el cumplimiento del plan de capacitación a la organización que provee el servicio:

- Temas de capacitación a exigir al personal de conductores no propios.
- Periodicidad de las capacitaciones.
- Mecanismos de control de asistencia y aprobación de la capacitación (pruebas de evaluación).
- Actualizar en la base de control la capacitación exigida vs tomada por los conductores.
- Definir responsable.



Comportamiento humano

30%

2.5. Control de documentación de conductores

» Información de los conductores

Es necesario incluir soportes (registros) en los que se pueda evidenciar la información consignada, así como el control y trazabilidad de las acciones definidas dentro del PESV de la empresa:

- Nombres y Apellidos / Número de identificación / Edad.
- Grupo de trabajo al que pertenece / Tipo de contrato.
- Años de experiencia en la conducción.
- Inscripción ante el RUNT.
- Tipo de licencia de conducción y vigencia.
- Tipo de vehículo que conduce.
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos.
- Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos.
- Reporte de incidentes y accidentes- fecha, lugar, área rural/urbana.



Comportamiento humano

30%

2.5. Control de documentación de conductores

»» Reporte de comparendos

Para controlar el reporte de comparendos evitando no identificar a tiempo condiciones como la suspensión de la licencia por la frecuencia o re incidencia de las infracciones se recomienda:

- Establecer la frecuencia de verificación, para lo cual se recomienda que se realice como mínimo **mensualmente**.
- Establecer una base de datos para conductores propios y tercerizados, donde se evidencie la fecha de consulta, el motivo del comparendo y la acción correctiva realizada por la empresa.
- Designar a un responsable para la verificación y aplicación de los procedimientos en caso de presentar comparendos los conductores, indicando nombre y cargo dentro de la empresa.



Comportamiento humano

30%

2.6. Políticas de regulación de la empresa

» Política de control de alcohol y drogas

La política de la empresa debe describir los:

- Protocolos y mecanismos para la realización de las pruebas.
- Periodicidad para su realización y responsables para la aplicación de dichas pruebas.
- Sanciones con aquellos conductores cuyo resultado del examen sea positivo.



“Para “NOMBRE DE LA EMPRESA”, la vida de los trabajadores es primordial, así como su salud, por lo tanto, prohíbe para los empleados propios, en misión y/o de las empresas contratistas conducir los vehículos al servicio de la compañía, bajo efectos del alcohol, drogas y medicamentos que produzcan somnolencia contemplados en el Código nacional de tránsito.

La empresa se reserva el derecho de realizar en cualquier momento inspecciones y pruebas aleatorias de alcohol al personal, a través de profesionales y/o equipos idóneos para tal fin en las instalaciones de la empresa o en la vía según sea pertinente.

Nota: Dentro del cronograma de trabajo de actividades del PESV se incluye el inicio de pruebas de alcoholemia de forma aleatoria con una frecuencia de aplicación semanal.”



Comportamiento humano

30%

2.6. Políticas de regulación de la empresa

» Política de regulación de horas de conducción y descanso

Se debe documentar y divulgar una política para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso, teniendo en cuenta que NO se deben superar las horas máximas de conducción. Para lo cual, se deben planificar actividades de SST frente a la importancia de las pausas activas.

Se deben incluir los soportes necesarios que permitan evidenciar el reporte de las jornadas laborales o la planificación de los turnos.





Comportamiento humano

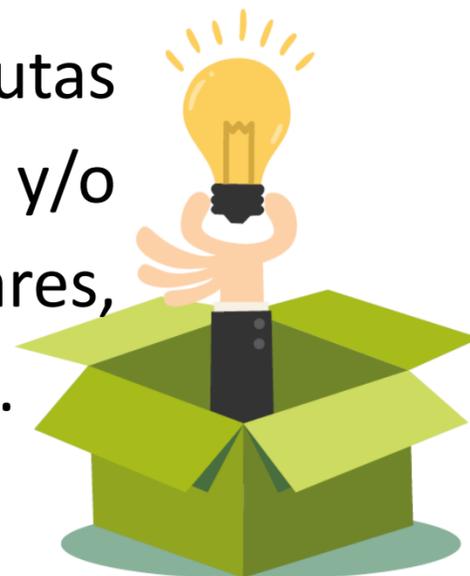
30%

2.6. Políticas de regulación de la empresa

» Política de velocidad

Debe indicar el límite de velocidad de los vehículos que prestan servicio a la empresa, propios o tercerizados, en las zonas rurales y urbanas.

Como mecanismo de control de esta política se puede utilizar GPS, en rutas escolares el reporte de las monitoras y/o estudiantes, “operativos” en vía, radares, reporte de comparendos, entre otros.



“Los conductores deberán respetar y acatar los límites de velocidad de sus vehículos de la siguiente manera:

- Carreteras nacionales y departamentales: 80 km/h.
- Carreteras urbanas: 60 km/h.
- Vías rurales, residenciales o escolares: 30 km/h
- Rutas internas: 20 Km/h

Y de acuerdo a la señalización que presenten las rutas por donde se encuentra transitando.

El conductor deberá ajustar la velocidad a las condiciones del viaje y de la vía.”



Comportamiento humano

30%

2.6. Políticas de regulación de la empresa

» Política de uso del cinturón de seguridad

La política debe manifestar la obligatoriedad del uso de los cinturones de seguridad y describir cómo se controla su uso.

Se debe evidenciar la socialización que se realiza a los conductores acerca de la política ya sea en planillas de asistencia a socialización, exámenes, folletos, socializaciones, etc.

Se debe indicar con cuáles mecanismos de control de uso del cinturón de seguridad cuenta la empresa y cómo los monitorea.





Comportamiento humano

30%

2.6. Políticas de regulación de la empresa

» Política de uso de elementos de protección personal (EPP's)

Debe establecer una política de uso de Elementos de Protección Personal - EPP de acuerdo con el tipo de vehículo a conducir, realizar especial énfasis con los conductores de motos y bicicletas por su alta vulnerabilidad.

“La empresa se compromete a velar por suministrar a los mensajeros de la compañía con EPP's acordes a sus funciones y necesidades, dando cumplimiento a la normatividad vigente para dichos elementos.

Por lo tanto, es obligatorio su uso adecuado, así como el cuidado de los mismos, de acuerdo a las instrucciones del fabricante.

La empresa verificará trimestralmente su estado y se controlará su uso por listados de chequeos, reporte de comparendos, entre otros.”





Comportamiento humano

30%

2.6. Políticas de regulación de la empresa

» Política de uso de equipos bidireccionales

En la política debe estar expresa la prohibición del uso de equipos bidireccionales durante la conducción y los mecanismos de control de estos durante la conducción. Se deben determinar en el reglamento interno de trabajo, contrato o en el documento contractual que determine la empresa, las sanciones a los conductores que hacen uso de equipos bidireccionales durante la conducción.



Vehículos Seguros

20%

En este pilar se verifica y controla el funcionamiento adecuado del parque automotor, garantizando la confiabilidad de la flota dispuesta para la operación.

Algunas estrategias que se desarrollan en este pilar son el control de la documentación del vehículo y del conductor, idoneidad de proveedores de mantenimiento, seguimiento al plan de mantenimiento y adopción de recomendaciones del fabricante.

3.1. Mantenimiento preventivo

3.2. Mantenimiento correctivo

3.3. Chequeo pre - operacional



Vehículos Seguros

20%

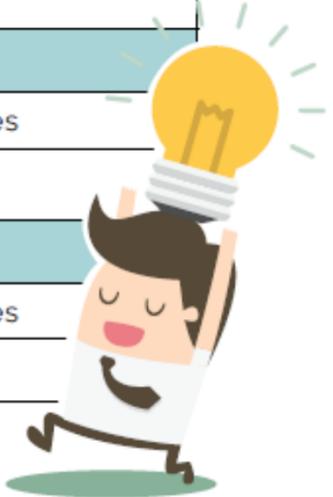
3.1. Mantenimiento preventivo

Hoja de vida de los vehículos

La empresa debe disponer de registros actualizados con toda la información de los vehículos propios y tercerizados.

Logo	Nombre de la empresa					
	Hoja de vida de los vehículos					
Conductor	Nombre	Cédula	Teléfono	Correo		
Propietario	Nombre	Cédula	Teléfono	Correo		Empresa afiliada
Vehículo	Número VIN	Número de motor	Placa	Ciudad	Color	

Especificaciones técnicas	Capacidad Kg/pasajeros	Marca	Modelo	Tipo	Color	Año	Cilindrada
Documentación	Fecha vigencia SOAT	Seguros y pólizas			Fecha de vencimiento revisión técnico mecánica		
		Empresa	Número	Fecha vigencia			
Registro de mantenimientos realizados							
Fecha	Encargado del mantenimiento	Tipo (correctivo/preventivo)	Descripción	Observaciones			
Revisión de comparendos							
Mes	Fecha de consulta	Si / No	Motivo	Estado	Observaciones		
Reporte de incidentes							
Mes	Fecha	Lugar	Descripción	Observaciones			
Reporte de accidentes							
Mes	Fecha	Lugar	Descripción	Observaciones			





Vehículos Seguros

20%

3.1. Mantenimiento preventivo

Recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento

La empresa debe ejecutar el plan de mantenimiento de cada vehículo, acorde a las recomendaciones del fabricante (manual del propietario), donde se identifican las actividades de mantenimiento y la periodicidad para realizarlas tanto en tiempo como en kilómetros.

Rutina	6 meses 5.000km	12 meses 10.000km	18 meses 15.000km	24 meses 20.000km	30 meses 25.000km	36 meses 30.000km
Inspección General	x	x	x	x	x	x
Aceite y filtro	x	x	x	x	x	x
Llantas	x	x	x	x	x	x
Filtros		x		x		x
Fluidos						x



Vehículos Seguros

20%

3.1. Mantenimiento preventivo

»» Cronograma de intervenciones de vehículos propios

El cronograma debe construirse a partir de las recomendaciones técnicas de mantenimiento dadas por el fabricante y modificadas de acuerdo con lo evidenciado en la operación de la empresa.

Verificación plan de mantenimiento												
Motor S/Activa	Inspección Kilómetros / Tiempo											
	5.000km/1mes		10.000km/2mes		15.000km/3mes		20.000km/4mes		25.000/5mes		30.000km/6mes	
	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.
Aceite motor	R		R		R		R		R		R	
Filtro de aceite	R		R		R		R		R		R	
Filtro de combustible	I		I		I		R		I		I	
Filtro de aire	I		R		I		R		I		R	
Fugas de aceite	I		I		I		I		I		I	
Fugas de combustible	I		I		I		I		I		I	
Graduación de válvulas	I		-		-		-		-		A	
Tanque de combustible	-		-		-		-		-		I	
Tensión de correas	I		I		I		I		I		I	
Verificación ventilador	I		I		I		I		I		I	
Fijación tubos de escape	-		I		-		I		-		I	
Soportes de motor	I		I		I		I		I		I	
Embrague S/Activa	Inspección Kilómetros / Tiempo											
Líquido embrague	-		-		-		-		-		R	
Funcionamiento embrague	I		I		I		I		I		I	
Recorrido y juego pedal	I		I		I		I		I		I	

Verificación plan de mantenimiento												
Eje trasero S/Activa	Inspección Kilómetros / Tiempo											
	5.000km/1mes		10.000km/2mes		15.000km/3mes		20.000km/4mes		25.000/5mes		30.000km/6mes	
	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.	R.F.	I.C.
Aceite de engranajes	I		I		I		R		I		I	
Perdidas de aceite	I		I		I		I		I		I	
Juego control cambios	-		-		-		-		-		I	
Mecanismo ctrl cambios	L		L		L		L		L		L	
Sensores de aceite	I		I		I		I		I		I	
Sensores reversa	I		I		I		I		I		I	
Conexiones de sujeción	-		-		-		I		-		I	
Desgaste de puntas	-		-		-		-		-		I	
Rodamientos	-		-		L		-		-		L	
Aceite diferencial	-		-		-		R		-		-	
Perdidas de aceite	I		I		I		I		I		I	
Ajuste diferencias	-		-		I		-		-		I	
Eje delantero S/Activa	Inspección Kilómetros / Tiempo											
Rodamientos	-		-		L		-		-		L	
Aceite diferencial 4x4	-		-		-		R		-		-	
Perdidas de aceite	I		I		I		I		I		I	

R.F: Recomendación Fabricante -- I.C: Inspección en Cambio -- I: Inspeccionar -- A: Ajustar -- R: Reemplazar -- T: Torque -- L: Lubricar



Vehículos Seguros

20%

3.1. Mantenimiento preventivo

»» Verificación de mantenimiento para vehículos afiliados (terceros)

Para los casos en que los vehículos sean contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa prestadora del servicio cuente y ejecute el plan de mantenimiento según las especificaciones del fabricante.

Para tal fin, se recomienda contar con un plan de auditorías, para verificar la correcta ejecución de los planes, programas o cronogramas de mantenimiento de las empresas prestadoras del servicio.



Vehículos Seguros

20%

3.1. Mantenimiento preventivo

» Idoneidad

Para garantizar la idoneidad del personal propio o contratado para realizar las labores de mantenimiento de la flota vehicular, se debe evidenciar su experiencia o formación a través de diplomas, certificados de cursos o laborales.

Se recomienda que las instalaciones donde se realicen los mantenimientos estén certificadas en procesos de calidad y/o Normas Técnicas Colombianas (NTC).





Vehículos Seguros

20%

3.2. Mantenimiento correctivo

»» Protocolo

Elaborar un documento donde se explique el paso a paso de qué se debe hacer en caso de que el vehículo presente una varada en vía.

Este documento debe contener números telefónicos para emergencias, aseguradora o servicio de grúas y responsable de la empresa del control de estos aspectos.



El protocolo debe ser divulgado al personal de la empresa y se recomienda se ubique en un lugar de fácil acceso en el vehículo.

»» Idoneidad en mantenimientos correctivos

Evidenciar la experiencia o formación del personal propio o contratado para realizar las labores de mantenimiento de la flota vehicular, a través de diplomas, certificados de cursos o laborales.



Vehículos Seguros

20%

3.3. Chequeo pre - operacional

» Inspección pre - operacional

La empresa debe establecer un formato de inspección diaria según la tipología del vehículo, donde se verificará y registrará el estado de los sistemas de seguridad activa y pasiva, niveles de fluidos, documentación, kit de carretera, entre otros.

Se recomienda consultar el formato presentado en el anexo 2 de la Resolución 1565 del 2014 y adaptarlo a la particularidad de la empresa.





Vehículos Seguros

20%

3.3. Chequeo pre - operacional

Inspección pre - operacional

INSPECCIÓN PRE-OPERACIONAL - MOTOCICLETA				
PLACA:		FECHA	LUN	
MARCA:		KILOMETRAJE		
MODELO:		CONDUCTOR	NOMBRES Y APELLIDOS	
ELEMENTOS DE INSPECCIÓN	CRITERIO DE INSPECCIÓN	LUN		
		C	NC	
1. DOCUMENTACIÓN				
LICENCIA DE TRÁNSITO	DOCUMENTOS VIGENTES Y COINCIDENTES CON LAS PLACAS DEL VEHÍCULO			
SOAT				
REVISIÓN TECNOCOMECÁNICA				
LICENCIA DE CONDUCCIÓN	CATEGORÍA A1 o A2 VIGENTE			
2. ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL				
CASCO	ESTADO ESTRUCTURAL	EL STICKER DE LA PLACA DE LA MOTOCICLETA DEBE COINCIDIR CON LA PLACA FÍSICA, EL CASCO NO DEBE TENER FISURAS, PARTES ROTAS O FALTANTES		
	VISERA	SIN RAYONES EXCESIVOS (debe proporcionar buena visibilidad)		
	SISTEMA DE AJUSTE	EL SISTEMA DE SUJECIÓN DEBE AJUSTAR Y PERMANECER CERRADO		
BOTAS DE SEGURIDAD	EL CONDUCTOR DEBE HACER USO DEL ELEMENTO			
GUANTES	GUANTES CON PROTECCIÓN EN LOS NUDILLOS			
PROTECCIÓN DORSAL	EL CONDUCTOR DEBE HACER USO DEL ELEMENTO			
CHALECO REFLECTIVO				
RODILLERAS				
EQUIPO DE LLUVIA	EL CONDUCTOR DEBE PORTAR EL ELEMENTO			

ELEMENTOS DE INSPECCIÓN	CRITERIO DE INSPECCIÓN	LUN	
		C	NC
3. MOTOR			
NIVEL DE ACEITE	El nivel debe de encontrarse entre mínimo y máximo		
NIVEL DE REFRIGERANTE	El nivel debe de encontrarse entre mínimo y máximo		
FUGAS DE ACEITE	NO SE DEBEN EVIDENCIAR FUGAS DE ACEITE		
4. SUSPENSIÓN			
HORQUILLA (suspensión delantera)	RETENEDORES SIN FUGAS DE ACEITE		
AMORTIGUADOR o AMORTIGUADORES TRASEROS			
5. DIRECCIÓN			
CENTRO DE DIRECCIÓN (Eje de manillar) - AJUSTE	ELEMENTO NO DEBE TENER UN AJUSTE EXCESIVO - NO DEBEN HABER HOLGURAS AL APLICAR UNA FUERZA DE HALADO POR EL CONDUCTOR		
6. LLANTAS			
LABRADO DE LA LLANTA DELANTERA	EL LABRADO DE LAS LLANTAS DEBE SER SUPERIOR A 2 MILIMETROS		
LABRADO DE LA LLANTA TRASERA			
PRESIÓN DE INFLADO CORRECTA	LA PRESIÓN DEBE SER LA SUGERIDA POR EL FABRICANTE. Delantera (de 28 a 30PSI) - Trasera (de 32 a 34 PSI)		
PERFIL DE LA LLANTA	NINGUNA LLANTA DEBE TENER DEFORMACIONES (huevos o bolas, rajaduras, o elementos incrustados en ninguna de sus caras)		
ESTADO ESTRUCTURAL DEL RIN DELANTERO Y TRASERO	LOS ELEMENTOS NO DEBEN TENER FISURAS, O ABOLLADURAS		



Vehículos Seguros

20%

3.3. Chequeo pre - operacional

Inspección pre - operacional

ELEMENTOS DE INSPECCIÓN		CRITERIO DE INSPECCIÓN	LUN	
			C	NC
7. FRENOS				
SISTEMA DE FRENOS DE TAMBOR	RECORRIDO DEL PEDAL DE FRENO	EL RECORRIDO DEL PEDAL DEBE SER CORTO		
	GRADUACIÓN DEL CONJUNTO	EL CONJUNTO (Tornillo de graduación y resorte) DEBE ESTAR DISTENSIONADO Y ENTRE LOS LIMITES DEFINIDOS EN LA CARA EXTERNA DEL TAMBOR		
SISTEMA DE FRENOS DE DISCO	NIVEL LÍQUIDO DE FRENOS	EL NIVEL DEBE ENCONTRARSE POR ENCIMA DE LA MARCA DE MIN Y POR DEBAJO DE LA LINEA DE MÁXIMO		
	PASTILLAS DE FRENO	EL MATERIAL EXPUESTO AL DESGASTE DEBE ESTAR EXPUESTO A SIMPLE VISTA		
	DISCOS	EL ELEMENTO NO DEBE TENER DESGASTE EXCESIVO O FISURAS		
8. KIT DE ARRASTRE				
PIÑÓN - CADENA - CORONA		EVIDENCIA DE LIMPIEZA Y LUBRICACIÓN DEL CONJUNTO		
PIÑÓN		LOS DIENTES NO SE ENCUENTRAN EN MAL ESTADO (PUNTIAGUDOS)		
CADENA		LA CADENA NO DEBE ESTAR DEMASIADO TENSIONADA O MUY SUELTA		
CORONA		LOS DIENTES NO SE ENCUENTRAN EN MAL ESTADO (PUNTIAGUDOS)		

ELEMENTOS DE INSPECCIÓN	CRITERIO DE INSPECCIÓN	LUN	
		C	NC
9. LUCES - ELECTRICIDAD			
FUNCIONAMIENTO DEL PITO	AL ACCIONAR EL MANDO DEBE EMITIR UNA SEÑAL SONORA		
LUCES ALTAS	AL ACCIONAR EL MANDO CORRESPONDIENTE SE REALIZA EL CAMBIO DE LUCES ADECUADAMENTE		
LUCES BAJAS			
STOPS	AL ACCIONAR EL FRENO DELANTERO Y TRASERO SE DEBE ENCENDER LA LUZ		
DIRECCIONALES DERECHAS DELANTERAS	DEBEN MANTENERSE CON INTERMITENCIA, LOS BOMBILLOS NO DEBEN ESTAR FUNDIDOS		
DIRECCIONALES DERECHAS TRASERAS			
DIRECCIONALES IZQUIERDAS DELANTERAS			
DIRECCIONALES IZQUIERDAS TRASERAS			
10. VIDRIOS Y ESPEJOS			
ESPEJO DERECHO	EL ELEMENTO NO DEBE ESTAR ROTO O CON RAYONES QUE IMPIDAN TENER BUENA VISIBILIDAD		
ESPEJO IZQUIERDO			
11. CARENAJE Y ACCESORIOS			
ESTADO EXTERIOR DEL CARENAJE	NO DEBE PRESENTAR ABOLLADURAS O GOLPES		
GUARDABARROS DELANTERO	EL ELEMENTO NO DEBE ESTAR ROTO O NO DEBE FALTAR		
GUARDABARROS TRASERO			
BAÚL	EL ELEMENTO DEBE ESTAR FIJO SOBRE LA MOTOCICLETA		
ASIENTO	EL ELEMENTO NO DEBE ESTAR ROTO		
SOPORTE DE ESTACIONAMIENTO	EL ELEMENTO DEBE FUNCIONAR Y SOPORTAR LA MOTO SIN PROBLEMA		
TUBO DE ESCAPE	EL VEHICULO NO DEBE TENER RESONADOR		



Vehículos Seguros

20%

3.3. Chequeo pre - operacional

»» Diligenciamiento del chequeo

La empresa después de implementar el formato de inspección pre operacional deberá capacitar a los conductores en el correcto diligenciamiento del mismo.

La frecuencia del registro deberá ser diaria, antes de dar inicio a la conducción del vehículo.

»» Auditorías al correcto diligenciamiento

Se debe designar a una persona responsable de realizar el seguimiento del debido diligenciamiento de los formatos, de manera que se identifiquen las novedades de los vehículos o “no conformidades”.

- Se aclara que la revisión debe enfocarse a verificar la veracidad de la información plasmada.
- Se recomienda que la auditoría se realice como mínimo de manera semanal.



Infraestructura Segura

10%

En este pilar se realiza un análisis de las condiciones actuales de la infraestructura interna y externa de la empresa, estableciendo planes de acción para los riesgos encontrados.

Caracterizar los riesgos a los que esta expuesto el personal de la empresa tanto en misión, como en su desplazamiento cotidiano al trabajo permite establecer medidas de prevención, identificación de puntos críticos y estudios de seguridad vial para las rutas frecuentes.

4.1. Rutas internas

4.2. Rutas externas



Infraestructura Segura

10%

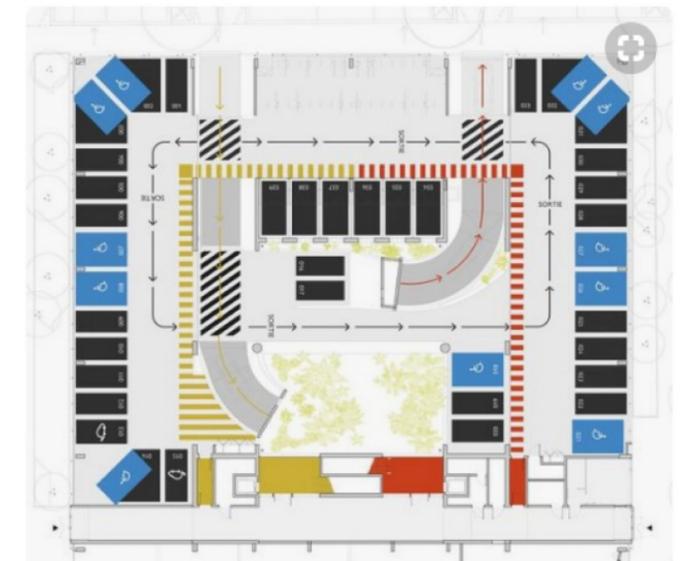
4.1. Rutas internas

»» Revisión del entorno físico donde opera

Se debe realizar una revisión del entorno físico donde opera la empresa, indicando si existen conflictos de circulación entre los peatones, vehículos, zonas de descargue y parqueaderos.

Dicha revisión debe contemplar aspectos tales como señalización, demarcación e iluminación.

- Esta inspección se puede plasmar en un reporte y un plano donde se indique los controles (como señales de velocidad, cruces peatonales, sentidos de circulación, etc).
- Se recomienda incluir fotografías de las condiciones encontradas.
- En caso de **no** contar con rutas internas se debe presentar evidencia fotográfica que los exima de este numeral.





Infraestructura Segura

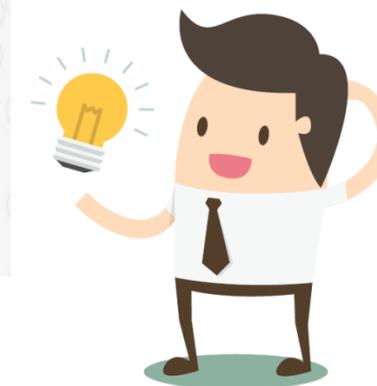
10%

4.1. Rutas internas

»» Desplazamiento en las zonas peatonales de las instalaciones

Presentar evidencia fotográfica y una descripción de las condiciones que se enumeran a continuación para las zonas de desplazamiento de peatones:

- Señalización.
- Demarcación.
- Iluminación de acuerdo a las horas de operación.
- Segmentación de las zonas de circulación de los vehículos.
- Paso privilegiado sobre el vehicular.



Si como resultado de esta descripción se encuentran factores de riesgo, deben ser incluidos en los planes de acción y referenciarlos en la descripción.



Infraestructura Segura

10%

4.1. Rutas internas

» Vías internas de circulación de vehículos

Las vías internas de las instalaciones de la empresa deben cumplir estándares de:

- Señalización.
- Demarcación.
- Iluminación adecuada para las horas de operación.
- Definición y señalización de velocidad máxima de circulación de vehículos.
- Elementos de control de la velocidad en la vía.

Esta revisión se recomienda acompañarla con evidencia fotográfica de las condiciones actuales de la infraestructura y de igual manera que para las zonas peatonales, que se incluyan en un plan de acción las actividades de mejora que se deban realizar.





Infraestructura Segura

10%

4.1. Rutas internas

»» Parqueaderos internos

La empresa debe proporcionar infraestructura para parqueaderos internos, que cuente con

- Señalización.
- Demarcación.
- Iluminación adecuada para las horas de operación
- Zonas de estacionamiento para cada tipo de vehículo.

En caso de no contar con zonas de estacionamiento, se debe soportar la información con evidencia fotográfica.



Incluir como plan de acción los factores de riesgo que se identifiquen.



Infraestructura Segura

10%

4.1. Rutas internas

Mantenimiento de señales

La empresa debe establecer una política o procedimiento de mantenimiento de las vías internas y su señalización.

Para el caso de que las instalaciones no sean propias, se debe establecer una periodicidad para realizar inspecciones de seguridad y comunicar las recomendaciones de mejora a los administradores o propietarios.

Inspección de rutas internas				
Conflictos peatonales				
Item	Cumple		Actividad	
	Si	No	Hallazgos	Acción
¿Están las zonas señalizadas, demarcadas e iluminadas para su desplazamiento?				
¿Las zonas de desplazamiento de los peatones están debidamente identificadas y en lo posible separadas de las zonas de circulación de los vehículos?				
¿Las zonas de circulación privilegian los peatones sobre el paso vehicular?				
Dispositivos de control de velocidad				
Item	Cumple		Actividad	
	Si	No	Hallazgo	Acción
¿Están definidas, señalizadas y socializadas las velocidades máximas permitidas en las vías internas?				
¿Existen elementos sobre la vía que favorezcan el control de la velocidad dentro de las instalaciones?				
Entorno y control de parqueaderos				
Item	Cumple		Actividad	
	Si	No	Hallazgo	Acción
¿Están definidas, señalizadas e iluminadas las zonas destinadas para el parqueadero en las vías internas de la empresa?				
¿Las zonas de parqueadero en lo posible están debidamente identificadas?				
¿Las zonas de parqueaderos en lo posible están separadas de las zonas de cargue y descargue de los vehículos?				
¿Están establecidas las zonas de parqueo por tipo de vehículo?				



Infraestructura Segura

10%

4.2. Rutas externas

Estudio de rutas

Los estudios de rutas o "rutogramas" son la forma de identificar para cada recorrido los puntos críticos y así establecer estrategias de prevención frente a estos.

Cuando la empresa **no** tiene establecidas rutas externas frecuentes debido a la naturaleza de su operación, debe generar estudios de seguridad vial para las zonas cercanas a la empresa y a los diferentes puntos que visita en



Estos rutogramas y estrategias deben ser debidamente socializados con los conductores e implicados directamente en las actividades de transporte.



Infraestructura Segura

10%

4.2. Rutas externas

» Política de administración de rutas

La política debe describir el procedimiento de planificación de desplazamientos del personal, así como los horarios definidos para las jornadas de trabajo y para la salida y llegada de los vehículos.

» Apoyo tecnológico

Se recomienda implementar elementos de apoyo tecnológico, para retroalimentar los comportamientos viales del personal de la empresa y de esta forma generar acciones preventivas y correctivas para los riesgos identificados.

» Políticas de socialización y actualización de información

La empresa debe establecer mecanismos para divulgar preventivamente información sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas para todo el personal.



Atención a víctimas 10%

En este pilar se deben establecer y divulgar los protocolos adecuados para atender a las víctimas en caso que ocurra un siniestro vial.

El conjunto de acciones seguras que se deben llevar a cabo de forma sistemática cuando ocurre un siniestro contribuye a salvar vidas en las vías.

4.1. Atención a víctimas

4.2. Investigación de accidentes de tránsito



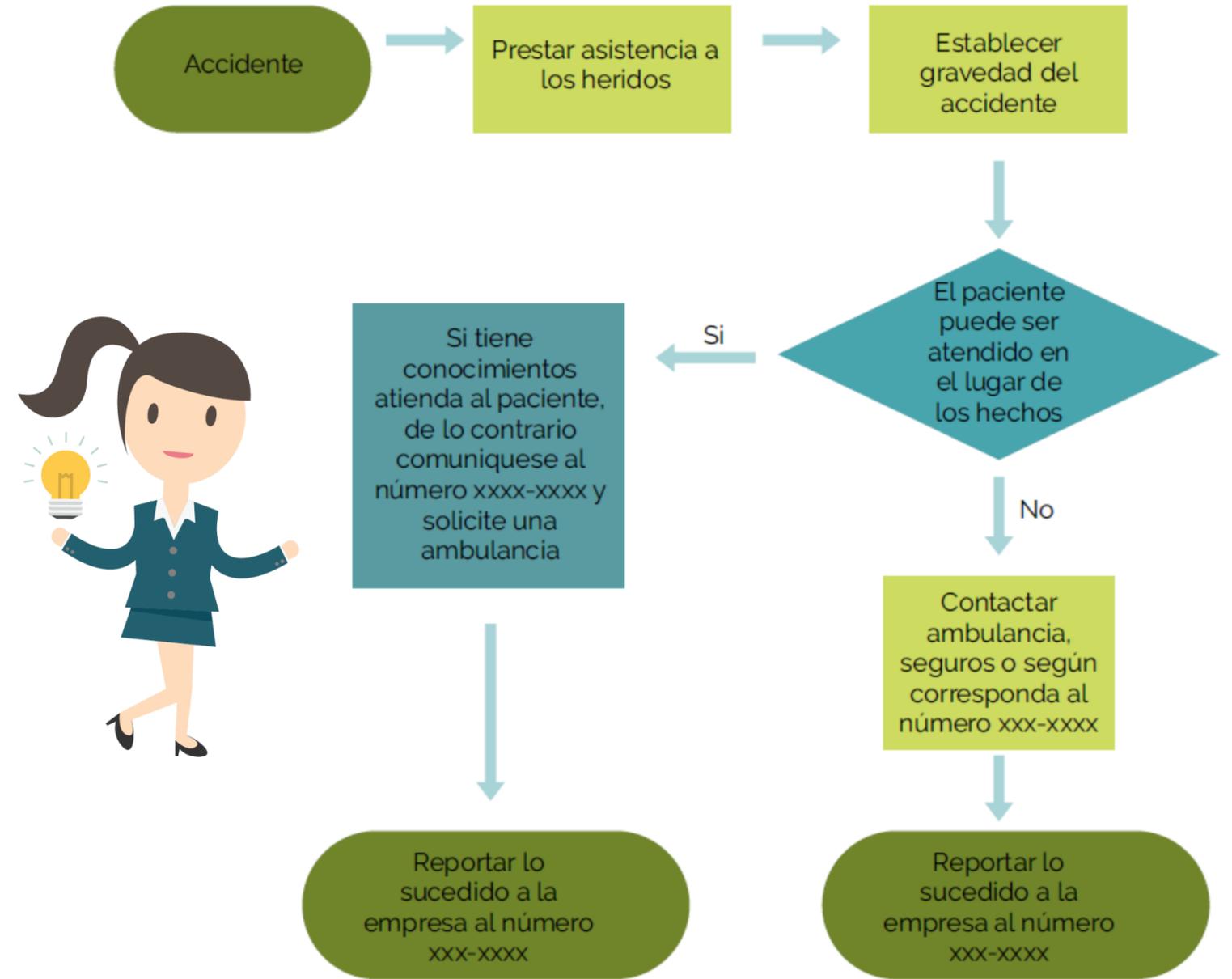
Atención a víctimas 10%

5.1. Atención a víctimas

»» Protocolos

La empresa debe establecer un protocolo de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito, sin importar si los vehículos o los conductores son propios o tercerizados.

Este protocolo debe ser una guía clara de a qué números telefónicos deben comunicarse las personas y el flujograma que se sigue de manera interna.





Atención a víctimas 10%

5.1. Atención a víctimas

»» Divulgación de protocolos

Los protocolos deben ser divulgados de manera que en el momento de un accidente el personal sepa cómo actuar y mantenga la situación bajo control. Para evidenciar que esta socialización se ha realizado, es necesario presentar registros de asistencia a la capacitación donde se especifique puntualmente el tema de protocolo de atención a víctimas.

Se recomienda incluir la divulgación de los protocolos en los procesos de inducción y re inducción del personal.





Atención a víctimas 10%

5.2. Investigación de accidentes de tránsito

➤ Información documentada de accidentes de tránsito

Es necesario elaborar una base de datos donde se registren los accidentes y/o incidentes de tránsito. Si bien pueden catalogarse como accidentes laborales y reportarse dentro de formatos establecidos en el SG-SST, es necesario hacer precisión que corresponden o se originan en hechos de tránsito.

La base de datos puede contener, por ejemplo:

- Fecha, hora y lugar del A.T
- Nombre y Apellido - Número de C.C.
- Tipo de accidente y/o incidente
- Parte del cuerpo afectada
- Naturaleza y agente de la lesión
- Labor que desempeñaba en el momento
- Consecuencias
- Descripción del accidente (qué paso)
- Condición insegura - Acto inseguro
- Factores de trabajo - Factores personales





Atención a víctimas

10%

5.2. Investigación de accidentes de tránsito

»» Análisis de accidentes de tránsito

La empresa debe mencionar que variables tiene en cuenta para realizar el análisis de los accidentes y/o incidentes de tránsito como por ejemplo:

- »» Frecuencia.
- »» Daños.
- »» Gravedad.
- »» Factores personales.
- »» Factores de trabajo.
- »» Actos inseguros.





Atención a víctimas

10%

5.2. Investigación de accidentes de tránsito

»» Lecciones aprendidas

Las lecciones aprendidas se constituyen como el compendio del conocimiento adquirido sobre una experiencia, y su importancia radica en que permiten a través de la experiencia prevenir la ocurrencia de futuros accidentes y/o incidentes.

NOMBRE DE LA EMPRESA		
Lugar del accidente:	Fecha del accidente:	Hora:
Descripción de los hechos: (Es deseable que se incluya una fotografía del suceso, cuidando que su contenido no sea violento)		Cómo evitar que te pase a ti:
<p>Uno de nuestros compañeros (O el nombre de la persona), estaba realizando sus actividades como mensajero y mientras transitaba por la Av. Ciudad de Cali con Calle 13 a las 3:00p.m. se vio involucrado en un choque simple con otros dos vehículos por realizar maniobras de adelantamiento de vehículos entre los carriles.</p> <p>Como resultado de este accidente nuestro compañero fue incapacitado 2 días, las entregas que debía realizar sufrieron retrasos y su moto está siendo reparada, así como los otros dos vehículos.</p>		<p>Siempre respeta tu carril, no realices adelantamientos entre los vehículos y no te ubiques en los puntos ciegos de los demás vehículos.</p>





Atención a víctimas

10%

5.2. Investigación de accidentes de tránsito

» Fuente de información

Se debe definir la fuente de información, sobre la cual se podrá obtener registro de los accidentes y/o incidentes de tránsito de la empresa.

“Toda la información referente a accidentes de tránsito se registrará en la Matriz de reporte general de accidentes, la cual ha sido incluida en el sistema de calidad de la empresa y se identifica mediante el formato MA-001”.





Atención a víctimas 10%

5.2. Investigación de accidentes de tránsito

» Procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito

Apoyados en el SG-SST y en la ARL, la empresa debe definir el procedimiento de investigación de accidentes y/o incidentes de tránsito, el cual debe ser divulgado a todo el personal y contener toda la información que pueda necesitarse durante la investigación (códigos de los formatos, tiempos, responsables, etc.).

1. El responsable del PESV documentará el suceso en la Matriz de reporte general de accidentes. Así mismo coordinará la investigación del accidente en un periodo menor a 15 días.
2. El responsable del PESV o del SG-SST reportará el accidente y/o incidente con la ARL al número XXXXXX en un periodo máximo de 48 horas hábiles después de ocurrido el suceso.
3. El responsable del PESV documentará las lecciones aprendidas y velará por su divulgación a través de carteleras, correos electrónicos y/o charlas informativas.





Atención a víctimas 10%

5.2. Investigación de accidentes de tránsito

Indicadores

La compañía debe desarrollar una matriz de indicadores de accidentes de tránsito, los cuales deben contar con los siguientes factores:

Se sugiere que la empresa incluya dentro de sus indicadores la cuantificación de los costos de los accidentes y/o incidentes de tránsito.

Nombre del indicador	Definición	Fórmula	Periodicidad	Fuente de información
Severidad de los accidentes de tránsito	Número de días perdidos y/o cargados por accidentes de tránsito en un período de tiempo	$(\text{Número de días de trabajo perdidos por accidente de tránsito en el período Z} + \text{número de días cargados en el período Z} / \text{Horas hombre trabajadas en el período Z}) * 240.000$	Trimestral	Formato FR-011 "Ausentismo EC y AT"
Frecuencia de los accidentes de tránsito	Número de veces que ocurre un accidente de tránsito, en un período de tiempo	$(\text{Número de accidentes de tránsito que se presentaron en el período Z} / \text{Total de horas hombre trabajadas en el período Z}) * 240.000$	Trimestral	Formato FR-012 "Matriz de reporte general de accidentes"
Mortalidad de los accidentes de tránsito	Número de accidentes de tránsito mortales en un período de tiempo	$(\text{Número de accidentes de tránsito mortales que se presentaron en el período Z} / \text{Total de accidentes de tránsito que se presentaron en el período Z}) * 100$	Trimestral	Formato FR-013 "Matriz de reporte de accidentes mortales"



¿Qué estás esperando para hacer parte de esta iniciativa?

redempresarial.movilidadbogota.gov.co

