PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

PESV

FECHA	VERSIÓN	RAZÓN DEL CAMBIO
01/02/2021	1	- Versión Original. Documento interno para la utilización y control del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO,** con el fin de mejorar y actualizar su contenido conforme a las disposiciones establecidas por el gobierno nacional, **Ley 1503 de 2011** por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposicionoes, **Decreto 2851 de 2013,** el cual se establece la adopción de **PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL – PÉSV** y **Resolución 1565 de 2014,** por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del **PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL – PÉSV.**

TABLA DE CONTENIDO

Pag.

PROLOGO 7
1. INTRODUCCIÓN 9
1.1. Problemática de la Seguridad Vial 9
1.2. Beneficios de la Implementación del Plan Estrategico de Seguridad Vial (PESV), para la Organización 12
2. OBJETIVO GENERAL 14
2.1. Objetivo del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV 14
2.2. Objetivos de la Ley 14
2.3. Objetivos de la Metodologia 14
3. OBJETIVOS ESPECIFICOS 16
4. CONCEPTOS Y DEFINICIONES 17
4.1. Conceptos 17
4.2. Definiciones 18
5. NORMATIVIDAD 30
6. ALCANCE 32
7. ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL – PESV 32
7.1. Conformación del Comité de Seguridad Vial 32
7.2. Politica de Seguridad Vial 33
7.3. Diagnostico 34

7.3.1. Resultados del diagnóstico interno de la situación actual. 36

7.3.2. Resultados de la encuesta para el diagnostico de seguridad vial. 36

7.3.3. Evaluación del riesgo. 36

7.3.4. Resultados de la encuesta para el diagnostico de seguridad vial. 38

7.4. Implementación del Pan Estrategico de Seguridad Vial PESV 39

7.5. Seguimiento y Evaluación 40

7.6. Indicadores 40

8. ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL - PESV 43

8.1. Corportamiento Humano 43

8.1.1. Procedimiento selección de conductores 43

8.1.2. Pruebas de ingreso 45

8.1.3. Capacitación en seguridad vial 46

8.1.4. Control de documentos conductores 47

8.2. Regulaciones de la Corporación 47

8.2.1. Regulación de horas de conducción y descanso 47

8.2.2. Limites de velocidad en Colombia 48

8.2.3. Velocidad al guardar distancia entre vehiculos 52

8.2.4. Uso del cinturón de seguridad 52

8.2.5. No uso de equipo de comunicaciones móviles mientras se conduce. 54

8.2.6. Directrices generales de regulación del parque automotor 55

8.2.7. Obligaciones de los funcionarios que tienen asignado vehiculos..... 57

8.2.8. Obligaciones de los conductores 57

8.2.9. Normas de seguridad 59

8.2.10. Prohibiciones 61

8.2.11. Elementos de protección personal 62

8.3. Vehículos Seguros 64

8.3.1. Programa de mantenimiento preventivo y correctivo..... 64

8.3.2. Documentos del plan de mantenimiento..... 64

8.3.3. Requerimientos para la contratación de vehiculos..... 65

8.3.4. Idoneidad del personal participante en las actividades de mantenimiento..... 66

8.3.5. Procedimientos de inspección diaria de vehiculos..... 66

8.3.6. Control de documentación, registro de vehículos, mantenimiento..... 67

8.4. Infraestructura Segura 67

8.4.1. Rutas internas 68

8.4.2. Rutas externas 68

8.4.3. Análisis de las vías en el departamento de Nariño **¡Error! Marcador no definido.**

8.4.4. Gestion del trafico y crculación en el entorno de la empresa… ….68

8.5. Atención de Victimas por accidente de tránsito..... 71

8.5.1. Referencia histórica de accidentalidad en la empresa 71

9. SANSIONES 73

10. INFRACCIONES..... 74

11. RECURSOS Y FUENTES DE INFORMACIÓN 78

PROLOGO

La seguridad vial implica uno de los grandes retos de las sociedades post modernas que están marcadas por los desarrollos de las metrópolis, las ciudades y aún de los sectores rurales, y donde la incursión de los vehículos tiene primacía, incluso sobre las personas. La seguridad peatonal se concibe desde una mirada integral que involucra la educación vial, entendida esta como la adquisición de hábitos que le permiten al ciudadano acomodar su comportamiento a normas y principios del tránsito y la seguridad peatonal, como uno de sus objetivos.

La seguridad peatonal forma parte de este proceso, participando activamente, como es la educación social, que implica una educación para la ciudadanía responsable, que se concreta a partir de la creación de hábitos y actitudes de convivencia, cultura ciudadana, calidad de vida, respeto por el medio ambiente y, por supuesto, hábitos y conductas frente a la seguridad vial y peatonal.

La seguridad vial debe ser concebida como un sistema social, que se caracteriza de manera holística, el cual comprende una variedad de actividades o procesos en los que participan diferentes actores que interactúan entre sí en ambientes físicos, mediante la utilización de medios de transporte motorizados o no motorizados. Es importante anotar que de una manera ideal, es necesario que este sistema social tenga una dinámica libre de conflictos y contradicciones, puesto que su finalidad es la prevalencia de la vida de las personas, además del mantenimiento óptimo de la infraestructura vehicular.

Para el optimo funcionamiento operativo del sistema de seguridad vial es indispensable que las personas actúen de forma coordinada, ya sea porque su participación es directa en el engranaje (peatones, ciclistas, pasajeros y conductores de vehículos motorizados) o indirecta, representada en los actores involucrados como diseñadores de las políticas y programas en seguridad vial que actúan como facilitadores del funcionamiento del sistema.

El primer paso que debe dar una sociedad que pregona la vida como valor supremo, es reconocer a las víctimas de los accidentes de tránsito y el problema estructural y social, de salud pública de primera magnitud que implican, admitir que las causas que las ocasionan, en su mayoría son evitables y aceptar que la seguridad vial debe hacer parte de las políticas y responsabilidades de las organizaciones, entidades y empresas, sin importar su tamaño o actividad.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Problemática de la Seguridad Vial

En las últimas décadas, la región de América Latina y el Caribe (ALC) se ha visto severamente afectada por el alto índice de mortalidad causado por las incidencias de tránsito. A la fecha, los siniestros viales son una de las primeras causas de muerte en la región, principalmente entre personas de 5 a 44 años. Esta situación es responsable de más de 142,000 muertes al año y aproximadamente más de 5 millones de personas lesionadas.

El problema es de tal magnitud que hace años organismos internacionales como Naciones Unidas, y elMundial de la Salud, han tomado conciencia de la necesidad de actuar de manera coordinada hacia la mejora de la seguridad vial y la reducción de las consecuencias del tráfico y la siniestralidad.

La estrategia de Seguridad Vial del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y su Plan de Acción 2010 - 2015, es una respuesta a la necesidad de contribuir en la solución y constituye la hoja de ruta del Banco en el apoyo a iniciativas de mejora de la seguridad vial en la región, como una de sus prioridades para los próximos años. Abordar la grave epidemia de muertes causadas por la falta de seguridad vial es un tema prioritario para el BID.

En el 2009 y en preparación a un ambicioso programa de trabajo que le permitiera al BID identificar un marco de referencia para una estrategia de trabajo con resultados medibles, el BID encomienda a la Asociación Española de la Carretera a un extenso proyecto para diagnosticar la situación de la región en materia de siniestralidad e identificar los factores de riesgo que la amenazan a la región.

Según el último informe sobre accidentalidad vial publicado por elMundial de la Salud, a nivel mundial la mitad de los fallecidos en accidentes de

transporte son los denominados usuarios vulnerables (peatón y usuarios de motocicleta y bicicleta).

Colombia presenta retrocesos en temas de seguridad vial en la última década. Para el 2013 se reportó el número más alto de muertes por accidentes de transporte de los últimos 10 años y la segunda peor tasa por 100.000 habitantes solo sobrepasada levemente por la presentada en el 2012.

Actualmente mueren al año en el mundo cerca de 1.250.000 personas, en el caso de Colombia el número de personas fallecidas en accidente de tránsito para el 2013 asciende a 6.219 y 41.823 heridas, según el reporte del Instituto Nacional de Medicina Legal en su publicación Forensis 2013.

En el año 2010 los accidentes de tránsito han sido una de las diez primeras causas de muerte, con una tasa de 13,27 muertes por 100.000 habitantes según las cifras del DANE.

En el 2012, se registraron 5.363 muertos y 36.014 lesionados por accidentes de tránsito, según el Fondo de prevención vial:

Los departamentos con las mayores tasas de muerte por 100.000 habitantes en el país fueron: Casanare (32,3), Arauca (28,7), Cesar (24,4), Meta (22,2) y San Andrés (18,9). En cuanto a las lesiones no fatales, los departamentos con las tasas de casos más altas fueron: San Andrés (267,8), Quindío (229,8), Casanare (197,1), Arauca (193,6) y Risaralda (176,1).

La circunstancia del hecho asociado al caso de los accidentes de tránsito muestra que, en las muertes el desobedecer las normas de tránsito causó el mayor número de hechos (42%), seguido del exceso de velocidad (32%) y posibles fallas mecánicas (8%). En cuanto a las lesiones no fatales, el desobedecer las normas de tránsito, el exceso de velocidad y la embriaguez aparente fueron las causas que originaron este tipo de lesiones con 64%, 21% y 7% respectivamente.

Las principales causas de accidentalidad en Colombia son el exceso de velocidad, efectos de alcohol y la violación de las normas de tránsito. Considerado que el riesgo de accidentalidad cuando se mezcla licor es alto, donde un 45% de la

población que consume alcohol conduciendo tiene una probabilidad de riesgo en accidentalidad.

Según el Código de Tránsito Colombiano, la conducción de un vehículo es considerada una actividad peligrosa. Por eso, en vez de señalar culpables, es necesario que cada persona conozca algunos datos que lo harán reflexionar sobre la responsabilidad que tiene a la hora de manejar un vehículo y de transitar por la vía pública.

Los accidentes de tránsito están entre las primeras 10 causas de muerte en todos los momentos de vida de las personas. En los jóvenes entre 15 y 29 años, esta es la primera causa de muerte, superando enfermedades como el Sida o la leucemia.

Según estadísticas recientes, el 65% de las víctimas de los accidentes de tránsito en Colombia muere en zonas urbanas.

El 61% de las personas involucradas en un accidente de tránsito en el país manejaba una motocicleta. La mitad de las muertes se presentaron por caídas o por el impacto contra objetos fijos.

El 65% de las personas que mueren en un accidente de tránsito fallecen por causa de politraumatismos (múltiples heridas). El trauma craneano y de tórax, la segunda y tercera causa de muerte.

En Colombia, mueren más hombres que mujeres en accidentes de tránsito (en una relación de 4.2 a 1). La mayoría de varones muertos en accidentes de tránsito están en el grupo entre 20 y 44 años.

Las principales causas de accidentalidad en Colombia son el exceso de velocidad y la violación de las normas de tránsito.

El miedo y el estrés son las principales emociones que produce la conducción de vehículos entre la población colombiana.

Las distracciones son la causa número 1 de accidentes de tránsito en Colombia: maquillarse, conversar, mandar mensajes de texto o chatear, las distracciones más comunes entre los conductores colombianos.

El conductor fue la principal víctima de los accidentes de tránsito en Colombia, con el 48. 5% del total de fallecidos.

Estos medios de transporte cubren el 80.6% de las muertes lo que genera una alerta importante y un desafío de acción que no permite espera.

1.2. Beneficios de la Implementación del Plan Estrategico de Seguridad Vial (PESV), para la Organización

El**CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO**, tiene implementado un **Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST)**, para el cumplimiento de los requisitos establecidos en las siguientes Normas: Calidad:

- Ley 1562 de 2012.
- Decreto 1072 de 2015.

La implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial para el**CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO** , trae como beneficios:

- Formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
- Reducción de los índices de accidentalidad.
- Proteger y salvar vidas.
- Disminución de las incapacidades laborales.
- Cumplimiento de la normatividad vigente.
- Promocionar la cultura de la seguridad vial a todo nivel.

- Reducción del número de comparendos por infracciones viales.
- Reducción de costos de operación del parque automotor.
- Reducción de lesiones / muertes por accidentes de tránsito.
- Promocionar los aspectos de responsabilidad social empresarial.
- Incremento de la vida útil del parque automotor.

2. OBJETIVO GENERAL

2.1. Objetivo del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV

Establecer los lineamientos estratégicos en educación, responsabilidad social y organizacional, para promover en las personas, la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento vehicular o de uso de la vía pública en el**CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .**

2.2. Objetivos de la Ley

De acuerdo con la normativa vigente, tanto los ciudadanos del común como los sectores público y privado deben procurar que:

- Se contribuya a que la seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos.

- Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible.

- Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la seguridad vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.
- Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

2.3. Objetivos de la Metodologia

- Identificar y caracterizar los sujetos con la obligación de elaborar el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

- Socializar los conceptos y definiciones que se deben tener en cuenta para estructurar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, presentando un modelo para definir el alcance y objetivos del mismo.

- Introducir al grupo objetivo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en el conocimiento de las manifestaciones del problema de la seguridad vial nacional y las posibilidades de los PESV.

- Desarrollar las pautas para la realización del diagnóstico de la seguridad vial empresarial.

- Concretar un modelo conceptual del Plan Estratégico de Seguridad Vial empresarial e institucional.

- Establecer la relación entre los Planes Estratégico de Seguridad Vial con otros sistemas como la ARL y el SG-SST.

- Asumir de manera propositiva, que la responsabilidad de la seguridad es compartida entre todos los usuarios de la vía.

- Definir una estructura conceptual para la evaluación de la relación costo-beneficio del plan estratégico empresarial e institucional de seguridad vial.

3. OBJETIVOS ESPECIFICOS

Comportamiento humano: Establecer programas de Selección de conductores idóneos y realizar capacitación en la Sensibilización, con el fin de que adopten buenas prácticas y conductas de movilidad segura.

Programa de mantenimiento preventivo y correctivo: Fortalecer el programa de mantenimiento preventivo y correctivo a los vehículos de la organización **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO** , fijando criterios técnicos de conformidad con la normatividad vigente, para garantizar que estos se encuentran en óptimas condiciones de funcionamiento y sean vehículos seguros para su uso.

Infraestructura segura: Implementar los protocolos de revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías.

Atención víctimas: Capacitar al personal en los procedimientos ante un accidente o incidente y sensibilizarlos en el tema con el análisis del impacto social y organizacional para lograr una cultura de prevención.

4. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

4.1. Conceptos

Plan estratégico de seguridad vial - PESV: Es un instrumento que define los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO** al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

Plan de acción: Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.

Política de seguridad vial: Establecer actividades de promoción y prevención de accidentes, en áreas operativas, en las instalaciones de la empresa y en las vías públicas, por ello todos los empleados y contratistas son responsables de participar en las actividades que desarrolle la empresa a fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes, que puedan afectar la integridad física, mental y social de los empleados, contratistas, comunidad en general, la propiedad privada, equipos y medio ambiente.

Cambio Permanente: Cambio que se establece indefinidamente por requerimiento de la actividad, el negocio, el cliente y el cual remplaza o modifica cualquiera de los aspectos nombrados.

4.2. Definiciones

- **Accidentalidad vial:** Es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido a la acción riesgosa, negligente o irresponsable.

- **Accidente de trabajo:** Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte.

- **Accidente de tráfico in-itinire:** Aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo.

- **Accidente de tránsito:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

- **Acera o andén:** Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.

- Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

- **Adelantamiento:** Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

- **Agente de tránsito:** Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

- **Alcoholemia:** Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

- **Alcoholimetría:** Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

- **Alcohosensor:** Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

- **Amenaza:** Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.

- **Aprendiz:** Persona que recibe de un instructor, técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

- **ARL:** La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.

- **Autopista:** Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

- **Bahía de estacionamiento:** Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

- **Barrera para control vehicular:** Dispositivo dotado de punzones pinchallantas para uso en retenes y puesto de control de las fuerzas militares, la Policía Nacional, las autoridades de tránsito y transporte.

- **Berma:** Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

- **Bicicleta:** Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

- **Bocacalle:** Embocadura de una calle en una intersección.

- **Calzada:** Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

- **Camioneta picó:** Vehículo automotor destinado al transporte de personas en la cabina y de carga en el platón.

- **Capacidad de carga:** Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

- **Capacidad de pasajeros:** Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.

- **Capacitación:** Es toda actividad realizada en una organización, respondiendo a sus necesidades, que busca mejorar la actitud, conocimiento, habilidades o conductas de su personal.

- **Carreteable:** Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos.

- **Carretera:** vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

- **Carril:** Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

- **Carrocería:** Estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de personas o de carga.

- **Casco:** Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique.

- **Casualidad:** Causa o fuerza a la que supuestamente se deben los hechos y circunstancias imprevistos, especialmente la coincidencia de dos sucesos.

- **Causa:** Son los medios, las circunstancias y agentes generadores de riesgo.

- **Centro de diagnóstico automotor:** Ente estatal o privado destinado al examen técnico- mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

- **Centro de enseñanza para conductores:** Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas.

- **Centro de enseñanza para formación de instructores:** Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la formación de instructores en técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

- **Centro integral de atención:** Establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Podrá ser operado por el Estado o por entes privados que a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su auto sostenibilidad.

- **Chasis:** Conjunto de elementos que proporcionan soporte a todas las partes del vehículo mediante un bastidor.

- **Chatarrización:** Desintegración total de un vehículo automotor.

- **Choque o colisión:** Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

- **Ciclista:** Conductor de bicicleta o triciclo.

- **Ciclorruta:** Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

- **Ciclovía:** Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

- **Cinturón de seguridad:** Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.

- **Clase de vehículo:** Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.

- **Colisionar:** Chocar dos o más cuerpos en movimiento, especialmente vehículos.

- **Comparendo:** Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

- **Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTI, 2002).

- **Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

- **Conjunto óptico:** Grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, pilotos de freno y reverso.

- **Croquis:** Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

- **Cruce e intersección:** Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran.

- **Cuneta:** Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales.
- **Deficiencias:** Fallas o un desperfecto, carencia de algo
- **Discapacitado:** Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.
- **Embriaguez:** Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.
- **Equipo de prevención y seguridad:** Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.
- **Equipo:** Maquinaria, mobiliario, herramientas, vehículos, enseres, material y equipos en los laboratorios y demás objetos similares para la prestación de los servicios de la entidad.
- **Espaciamiento:** Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro.
- **Estacionamiento:** Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.
- **Glorieta:** Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central.
- **Grúa:** Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo.
- **Homologación:** Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

- **Infracción:** Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

- **Inmovilización:** Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.

- **Instructor:** Persona que imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos.

- **Licencia de conducción:** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

- **Licencia de tránsito:** Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

- **Línea de vehículo:** Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas.

- **Luces de emergencia:** Dispositivos de alumbrado que utilizan los vehículos en actos propios de su servicio, o vehículos para atención de emergencia.

- **Luces de estacionamiento:** Luces del vehículo que corresponden a las señales direccionales, pero en un modo de operación tal que prenden y apagan en forma simultánea.

- **Luces exploradoras o antiniebla**: Dispositivos de alumbrado especial que facilitan la visibilidad en zonas de niebla densa o en condiciones adversas de visibilidad.

- **Mantenimiento:** Se define el mantenimiento como: todas las acciones que tienen como objetivo mantener un artículo o restaurarlo a un estado en el

cual pueda llevar a cabo alguna función requerida.1 Estas acciones incluyen la combinación de las acciones técnicas y administrativas correspondientes.

- **Mantenimiento correctivo:** Conjunto de acciones tomadas para eliminar la(s) causa (s) de una no conformidad detectada o presentada u otra situación indeseable.

- **Mantenimiento preventivo:** Conjunto de acciones tomadas para eliminar la (s) causas (s) de una no conformidad potencial u otra situación potencialmente indeseable.

- **Marcas viales:** Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.

- **Márgenes de seguridad:** Distancia espacial o temporal del agente respecto al peligro, hace referencia a un parámetro que emplean los conductores para controlar los riesgos del tráfico.

- **Matrícula:** Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consigna las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario.

- **Motocicleta:** Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

- **Multa:** Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

- **Nivel de emisión de gases contaminantes:** Cantidad descargada de gases contaminantes por parte de un vehículo automotor. Es establecida por la autoridad ambiental competente.

- **Norma de emisión de ruido:** Valor máximo permisible de intensidad sonora que puede emitir un vehículo automotor. Es establecido por las autoridades ambientales.

- **Número de serie:** Número de identificación que cada fabricante le asigna a un vehículo.

- **Organismos de tránsito:** Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

- **Parada momentánea:** Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

- **Parqueadero:** Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

- **Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

- **Paso a nivel:** Intersección a un mismo nivel de una calle o carretera con una vía férrea.

- **Paso peatonal a desnivel:** Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.

- **Paso peatonal a nivel:** Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.

- **Peatón:** Persona que transita a pie o por una vía.

- **Peligro:** Situación en la que existe la posibilidad, amenaza u ocasión de que ocurra una desgracia o un contratiempo.

- **Peso bruto vehicular:** Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.
- **Placa:** Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo.
- **Prelación:** Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.
- **Rebasamiento:** Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo antecedía en el mismo carril de una calzada.
- **Remolque:** Vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora a la cual no le transmite peso. Dotado con su sistema de frenos y luces reflectivas.
- **Retén:** Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.
- **Retención:** Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.
- **Sardinel:** Elemento de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar la calzada de una vía.
- **Semáforo:** Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.
- **Señal de tránsito:** Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.
- **Señales luminosas de peligro:** Señales visibles en la noche que emiten su propia luz, en colores visibles como el rojo, amarillo o blanco.
- **Separador:** Espacio estrecho y saliente que independiza dos calzadas de una vía.

- **Sistema de Gestión Integral HSEQ:** Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades del, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.

- **Sobrecarga:** Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

- **Sobrecupo:** Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

- **Tipo de carrocería:** Conjunto de características que definen la carrocería de un vehículo.

- **Tráfico:** Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

- **Tránsito:** Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

- **Transporte:** Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

- **Vehículo:** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público Vehículo de emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.

- **Vehículo de servicio oficial:** Vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas.

- **Vía:** Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.
- **Vía arteria:** Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.
- **Vía ordinaria:** La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.
- **Vía peatonal:** Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.
- **Vía principal:** Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.
- **Vía troncal:** Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo.
- **Zona de estacionamiento restringido:** Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.
- **Zona escolar:** Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.

5. NORMATIVIDAD

- Plan Nacional de Seguridad Vial (2011-2021).
- **Decreto 1072 de 2015** "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo".
- **Resolución 2273 de 2014**, "Por medio de la cual se ajusta el PNSV", 2011-2021.
- **Ley 1712 de 2014**, " Por medio de la cual se crea la ley de transparencia y del derecho de acceso a la información pública nacional y se dictan otras disposiciones".
- **Resolución 1565 de 2014**, "Por la cual se expide la guía metodológica, para la elaboración de Planes Estratégicos de Seguridad Vial".
- **Decreto 2851 de 2013**, "Por la cual se reglamenta los art. 3,4,5,6,7,9,10,12,13,18, y 19 de la Ley 1503 de 2011".
- **Ley 1562 de 2012** "Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo".
- **Resolución 1282 de 2012**, "Por medio de la cual se adopta el PNSV", 2011-2021.
- **Ley 1503 de 2011**, "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía".
- **Ley 1383 de 2010**, "Por la cual se reforma la ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones".

- **Ley 1239 DE 2008**, “Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 del 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones” (Límites de velocidad establecidas.).
- **Ley 769 del 2002**, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".
- **Ley 115 de 1994**, “Por la cual se expide la ley general de educación”
- Guía ARL- Positiva

6. ALCANCE

El alcance del presente documento aplica a todo el personal del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO ,** empleados, Contratistas, Pasantes, Visitantes, cuando realicen sus desplazamientos dentro y fuera de la ciudad para la entrega de mercancía.

7. ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL – PESV

Para la eficacia de la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad vial en el **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO** , se tuvo en cuenta las siguientes líneas de acción:

- Comportamiento humano
- Vehículos seguros
- Infraestructura segura
- Atención a Victimas

7.1. Conformación del Comité de Seguridad Vial

La alta Dirección del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO ,** crea el Comité del Plan Estratégico de Seguridad Vial, cuyo objetivo es Plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes.

Así mismo consignan las funciones de la alta dirección y del comité de seguridad vial; se designó el responsable del PESV, para garantizar el mecanismo adecuado y el seguimiento de las acciones contempladas.

7.2. Politica de Seguridad Vial

Se ha establecido la siguiente Política de seguridad vial para la entidad.

Es compromiso del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO** , implementar actividades de promoción y prevención, donde todos los funcionarios y contratistas son responsables de participar y cumplir en el desarrollo del **Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV**, con el fin de disminuir la accidentalidad vial que pueda afectar la integridad física, mental y social del ser humano.

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO** cuenta con un recurso humano idóneo, competente y comprometido a mejorar continuamente con la implementación del **Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV**, cumpliendo con la normatividad vigente.

Para cumplir este propósito, el **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO** se enmarca bajo los siguientes parámetros:

- Cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito terrestre según Ley 769 del 2002, Ley 1383 del 2010, Ley 1503 de 2011, Decreto 2851 de 2013 y Resolución 1565 de 2014 y demás normatividad vigente sobre la materia.

- Establecer estrategias de sensibilización y concientización de sus funcionarios y contratistas, a través de capacitaciones de orientación en la prevención de accidentes de tránsito, respetando la normatividad vigente y adoptando conductas proactivas frente al manejo defensivo.

- Vigilar la responsabilidad de sus funcionarios y contratistas frente a la realización de los mantenimientos preventivos y correctivos de los vehículos

de la corporación o terceros, provistos para el ejercicio de su labor, con el objeto de mantener un desempeño óptimo de estos y establecer medidas seguras de control para evitar la ocurrencia de accidentes, que puedan generar daños a la persona o a la propiedad.

7.3. Diagnostico

Se realiza un cuestionario de diagnóstico interno, donde se determina la situación actual del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO** , revisando los documentos existentes dentro del **Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo – SG-SST,** con el fin de establecer el cronograma de actividades y proyectar acciones de mejora necesarias, para el cumplimiento de lo expuesto en la Resolución 1565 de 2014. Igualmente se aplicó una encuesta para el diagnóstico de seguridad vial en el **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO**, aplicando el formato de encuesta general.

Este cuestionario nos permite levantar una matriz de los riesgos viales del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO**, en los desplazamientos in-itinere y en misión dirigida a los funcionarios y contratistas de la organización.

En el diagnóstico general, además de presentar un análisis de desplazamientos nos da los riesgos de la infraestructura y todos aquellos aspectos que afectan a la persona y a elen Seguridad Vial.

Las variables que se analizaron del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO** son las siguientes:

- Actividades que realiza: El ejercicio de la autoridad ambiental en el Departamento de Nariño.
- Tamaño de la empresa: Centro Agroecuario de Nariño, establecida en un solo centro de trabajo ubicado en la calle 17 No. 19-99 en la ciudad de

Pasto, cuenta con parqueadero interno, bodega principal y auxiliar, sala de ventas y administrativo**.**

- Segmento al que pertenece: Comercio al por mayor de materias primas agropecuarias, animales vivos
- Tipos de vehículos utilizados para los desplazamientos:
  - Camión NQR, 5 toneladas, placa SVS228
  - Camión NHR, 2 toneladas, placa GTY947
- Cantidad de empleados, directos e indirectos, contratistas: Directos: 15 – Indirectos: 2 - Contratistas: 1
- Clasificación del personal según su rol dentro de la empresa: Operativo (Técnicos), conductores y administrativos:

Administrador
Administrador
Jefe de Cartera
Auxilar de Contabilidad
Vendedor de Mostrador
Vendedor de Mostrador
Jefe de Bodega
Vendedor Externo
Auxiliar de Bodega, Conductor y Oficios Vari
Jefe de Bodega
Oficios Varios
Vendedor de Mostrador
Vendedor de Mostrador
Vendedor de Mostrador

- Rol de la persona dentro de la vía; Conductor, pasajero y peatón.

- Tipo de desplazamientos de misión: internos y externos de sus empleados y contratistas.
- Tipo de desplazamientos in-itinere: (desde su casa hacia el trabajo y viceversa) de sus empleados y contratistas.

7.3.1. Resultados del diagnóstico interno de la situación actual.

A continuación se presenta el diagnóstico de la situación actual de la documentación requerida para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV en el Centro Agropecuario de Nariño:

- Camión NQR, 5 toneladas, placa SVS228, modelo 2019, combustible: Diesel, SOAT a: 30/10/2021, Tecnomecánica: 31/10/2021
- Camión NHR, 2 toneladas, placa GTY947, modelo 2021, combustible: Diesel. SOAT a: 14/09/2021, Tecnomecánica: VIGENTE.
- Camión FRR, capacidad 6 toneladas, placa WEI956, modelo 2015, combustible: Diesel, SOAT a: 24/07/2022, Tecnomecánica: 03/07/2021.

7.3.2. Resultados de la encuesta para el diagnostico de seguridad vial en el Centro Agropecuario de Nariño.

Los resultados de la aplicación de la encuesta serán presentads como un documento anexo al presente documento.

7.3.3. Evaluación del riesgo.

Mediante el diagnostico realizado, se determinaron algunos riesgos de vital importancia, para mitigar el riesgo de accidentalidad en el CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO, Se efectúo clasificación, priorización, y evaluación de los mismos, dando lugar a la evaluación del riesgos del Plan Estratégico Vial y a su vez hacen los planteamiento de las acciones a seguir, dirigidas a eliminar o mitigar los riesgos de accidentalidad.

En la evaluación del riesgo, se tuvo en cuenta las siguientes variables, obtenidas del resultado del diagnostico, teniendo en cuenta personal, Administrativo, Operativo-Misional y peatonal.

EVALUACIÓN DEL RIESGO						
GRUPO DE TRABAJO	**Administrativo**		**Operativo - Misional**		**Comercial**	
CARGO						
ROL EN LA VÍA	**Conductor**		**Peatón**		**Pasajero**	
RIESGOS / HÁBITOS				**NIVEL DEL RIESGO**		
				Alto	**Medio**	**Bajo**
Realización maniobras abruptas						
No Respetar las señales de tránsito						
No Guardar la distancia requerida						
No Informar cuando persiste cansancio o fatiga						
Conducir bajo efectos de alcohol o alucinógenos						
Hablar por celular conduciendo						
Fumar conduciendo						
Producir comunicación distractora						
Pitar por agilizar el movimiento de vehículos						
No revisar el vehículo antes de salir						
No Informar oportunamente las novedades presentadas						
No Acatar las órdenes emitidas						
No Aplicar políticas de HSEQ						
No Mantener el vehículo en buen estado						
Distracción por acompañante						
Presión del acompañante para agilizar el paso						
No aplicar márgenes de seguridad						
No informar al enterarse de presuntos peligros en la vía						
No Custodiar el vehículo en caso de siniestro en la vía						
Parquea en lugar inseguro o no adecuado						
Sobre pasar vehículo en la vía- Doble calzada sin los cuidados						
Transportar personas particulares en el vehículo sin autorización						
Transitar por andenes destinados a peatones						
Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos						
Transitar por zonas prohibidas						
Conducir con luz alta						

Pitar en lugares prohibidos			
No aplicar normas de transito			
NO Usar el cinturón de seguridad			
No estar pendiente que sus ocupantes usen el cinturón de seguridad			
No hacer el pare en los lugares previstos			

7.3.4. Resultados de la encuesta para el diagnostico de seguridad vial en el Centro Agropecuario de Nariño.

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO,** implementará un control del riesgo, en la cual periódicamente se hará evaluación de los mismos, a través de una matriz, que contendrá la identificación de las siguientes variables:

- ✓ Riesgo
- ✓ Causa
- ✓ Acciones de control
- ✓ Responsable
- ✓ Fecha de ejecución

GESTIÓN DEL RIESGO					
IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS					
RIESGO / PELIGRO	**CAUSA**	**ACCIONES DE CONTROL**	**RESPONSABLES**	**FECHA DE EJECUCIÓN**	**SEGUIMIENTO**
NO CONTAR CON VEHÍCULOS EN BUEN ESTADO, NO CONTAR CON CONDUCTORES IDÓNEOS	Fallas técnicas del vehículo	Realizar lista de chequeos	Líder del proceso Responsable Parque automotor Contratación Comité seguridad vial	Diarios	semanal
	Deficiencias en la programación	verificación del estado de los vehículos al salir del taller		Por actividad de Mantenimiento	semanal
	Mantenimiento deficientes	Supervisión programa de mantenimiento		semanal	semanal
	No existen listas de chequeo	Estudios previos actualizados		Estudio realizado	
	Fallas de tipo operacional	Capacitación a los conductores sobre seguridad vial		Cada 3 meses	anual
	Errores de tipo humano	Capacitación a los conductores sobre seguridad vial			anual
	Conductores no idóneos	Capacitación a los conductores sobre seguridad vial			anual
	Conductores no capacitado	Capacitación a los conductores sobre seguridad vial			anual
	Carencia de campañas de sensibilización	Capacitación a los conductores sobre seguridad vial			anual

	Demoras en la contratación y adquisición de servicios de Mantenimiento	Planeación del proceso		Anual	anual
	Carencia de información sobre el estado de la ruta	Verificación orden Publico – POLINAL		diarios	diario
	Deficiencias en el mantenimiento	Verificación estado de las vías- TRANSITO			
	Deficiencias en la consecución de repuestos originales	Verificar el mercado			
	Condiciones meteorológicas	Verificar tiempo- IDEAM			
	Límites de velocidad	verificar regulación			
	Niveles de congestión en la vía	verificar situaciones presentes- Orden publico			
	Deficiencias en la infraestructura vial	verificar estado de la vías			
	Deficiencias de mantenimiento estructural	Supervisar el programa de mantenimiento			
	Desconocimiento de las normas de transito	Verificar normatividad			
INADECUADO USO DE LOS VEHICULOS	No existe mayores controles en las programaciones de salidas y llegada de los vehículos , Uso inadecuado de los vehículos por parte de los conductores, Insuficiente personal para desarrollar las labores de supervisión, Carencia de campañas de sensibilización en el uso de los vehículos,	Incumplimiento de la normatividad vigente. Compromisos personales, Programaciones no adecuadas, No hay control personal en la Bomba para supervisar el tanqueo del vehículo		Subdirectores (Programacion e s ajustadas a la misión) y vigilancia mayor control en la salidas	diario

7.4. Implementación del Pan Estrategico de Seguridad Vial PESV

En la elaboración del Plan Estratégico Vial, se tuvo en cuenta la guía metodología establecida en la Resolución 1565 de junio 6 del 2014.

Se establecieron unos Objetivos (general y específicos) y Política de Seguridad Vial.

Se diseñaron los formatos de aplicación a la política de seguridad vial, lista de chequeos, y control de documentos de conductores y vehículos, mejoras al formato de salida de vehículos y al programa de capacitación a conductores, (programa de bienestar social), con el fin de mitigar los riesgos de accidentalidad, atención de víctimas y programa de mantenimiento preventivo de vehículos.

7.5. Seguimiento y Evaluación

Se establecen los parámetros para la elaboración, revisión, aprobación, actualización, distribución y control de los documentos del Plan Estratégico de Seguridad Vial del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .**

- El responsable del parque automotor, dará aplicación estricta a las acciones establecidas en el presente documento e informará al Comité los pormenores presentados, revisando y controlando cada acción implementada. Ejercerá el control y custodia de los documentos originados en el presente Plan.

- **El Comité de Seguridad Vial:** realizará cada 4 meses una evaluación, control y seguimiento a las acciones implementadas en el presente Plan, elaborando las respectivas actas de reunión, donde se exponga las novedades presentadas por el Representante del parque automotor, planificará las acciones de mejora a seguir, así mismo dará traslado para autorización y aprobación por la alta Dirección.

- **Revisión por la Dirección:** La Dirección General, revisará el cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad y tomarán las decisiones que permita mejorar en el Sistema de Seguridad Vial en el **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** teniendo en cuenta las observaciones del Comité Estratégico de Seguridad vial.

7.6. Indicadores

Con el fin de controlar la gestión en la implementación del **PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL - PESV**, verificar el cumplimiento de objetivos, evaluar los resultados obtenidos y tomar decisiones que permitan mejorarlo, se definen los siguientes indicadores que permitan medirlo:

Indicador de desempeño: son aquellos indicadores que proporciona un medio sencillo y fiable para medir logros (cumplimiento de objetivos y metas establecidas), reflejar los cambios vinculados con las acciones del plan, monitorear y evaluar sus resultados. Los indicadores de desempeño pueden ser indicadores estratégicos o indicadores de gestión.

INDICADOR DE DESEMPEÑO			
NOMBRE	**FORMULA**	**FRECUENCIA**	**META**
Ejecución del Plan de Acción	# De acciones implementadas del PESV X 100 Total de acciones definidas en el PESV	Trimestral	70% en un año

Indicadores de actividad: son aquellos indicadores que ofrecen información sobre el grado de consecución que conforman el plan:

INDICADOR DE ACTIVIDAD			
NOMBRE	**FORMULA**	**FRECUENCIA**	**META**
Número de personal formado en Seguridad Vial	# De personas formadas X 100 # Total de personas a formar en seguridad vial	Trimestral y al ingreso de personal nuevo	100%
Cumplimiento de los programas de mantenimiento de los vehículos	# De mantenimientos realizados X 100 # Total de mantenimiento programados	Trimestral	100%
Número de evaluaciones practicas realizadas a los conductores	# De evaluaciones realizadas X 100 # Total de evaluaciones programados	Mensual	100%

Indicadores de resultado: son aquellos indicadores que van a permitir a la empresa conocer el grado de cumplimiento de los objetivos que se han marcado:

INDICADOR DE RESULTADO			
NOMBRE	**FORMULA**	**FRECUENCIA**	**META**
Impacto económico de los incidentes de tránsito	Costos directos + Costos Indirectos	Mensual	100%
Impacto económico de los accidentes de tránsito	Costos directos + Costos Indirectos	Mensual	100%

Tasa de vehículos	# De vehículos inspeccionados X 100 # Numero de vehículos	Mensual	100%
Índice de frecuencia	# De Accidentes viales ocurridos a motorizados Total de motorizados expuestos	Mensual	>ó = 0.02
Índice de severidad en accidentes de tránsito	# Días de incapacidad mes por accidentes viales X 100	Mensual	Disminuir en 0.5%
% de Afectación	# De conductores lesionados en accidentes de tránsito X 100	Mensual	Disminuir en 0.5% mes
% de Afectación	# De días de incapacidad por accidentes de tránsito X 100	Mensual	Disminuir en 0.5%
% de Afectación	# De días con vehículos no disponibles por accidentes de tránsito X 100	Mensual	Disminuir en 0.5%
Índice de víctimas mortales en accidentes de tránsito durante el transporte	# De Accidentes de tránsito con víctimas mortales en un mes X 100 Total de Operaciones de Transporte	Mensual	0%

8. ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL - PESV

8.1. Corportamiento Humano

8.1.1. Procedimiento selección de conductores

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** tiene implementado un procedimiento para SELECCIÓN, VINCULACION, INDUCCIÓN, REINDUCCIÓN, EVALUACIÓN Y DESVINCULACIÓN DEL PERSONAL.

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** tiene establecido en su MANUAL DE FUNCIONES el perfil de sus conductores, donde se describe: el propósito principal, la descripción de funciones esenciales, las contribuciones individuales (criterios de desempeño), conocimientos básicos o esenciales, competencias comunes, competencias comporta mentales y requisitos de estudio y experiencia.

Además, el **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** aplicará los criterios de la normatividad vigente para la selección de los conductores, como persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo teniendo en cuenta perfiles, requisitos, exámenes, capacitación e idoneidad, requisitos que se deben adicionar al Manual específico de funciones, competencias laborales y requisitos de los empleos de la Planta de Personal.

Dentro de las pruebas requeridas, se encuentran, las establecidas por la ley, con la forma y periodicidad establecida por el Ministerio de Trabajo o Ministerio de Protección Social y Salud, así como los exámenes requeridos para la obtención de la licencia de conducción.

- **Criterios para la selección de conductores contratados:**

  - ✓ Que el participante tenga una edad mínima 18 años.

- ✓ Tener licencia de conducción vigente y adecuada al tipo de vehículo que opere.
- ✓ Debe estar apto en exámenes médicos y pruebas prácticas y teóricas expedidas por la autoridad competente.
- ✓ No contar con sanciones en el RUNT
- ✓ Estar afiliado al sistema de seguridad social en salud, pensión y riesgos laborales de acuerdo al tipo de actividad que desarrollan.
- ✓ Contar con experiencia en el ramo
- ✓ Tener formación en conducción (Certificado expedido por entidad competente)

- **Documentos que debe presentar:**
  - ✓ Hoja de vida formato único
  - ✓ Fotocopia cedula de ciudadanía
  - ✓ Licencia de conducción (Actualizada)
  - ✓ Antecedentes judiciales (Procuraduría-POLINAL)
  - ✓ Antecedentes fiscales (Contraloría)
  - ✓ Experiencia relacionada (Certificación

- **Exámenes médicos y pruebas que debe presentar:**
  - ✓ Visiometría (expedido por la persona natural o jurídica competente)
  - ✓ Audiometría (expedido por persona natural o jurídica competente)
  - ✓ Coordinación motriz (expedido por persona natural o jurídica competente)

- ✓ Sicología (expedido por persona natural o jurídica competente)
- ✓ Prueba teórica y práctica (expedido por persona natural o jurídica competente)

- **Formación:**
  - ✓ Ser Bachiller (presentar diploma expedido por centros educativos reglamentados)
  - ✓ Certificación de conductor idóneo o profesional (expedido por autoridad competente, donde certifique que está habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo).

Prueba teórica: Esta prueba debe medir el nivel de conocimiento del conductor, sobre los factores propios de la conducción, normatividad, vial y del vehículo que va a conducir.

Prueba práctica: Realizar una prueba práctica, que permita conocer los hábitos y habilidades en la conducción, estas pruebas deben estar basadas en el tipo de vehículo que se va a conducir.

Las certificaciones de las pruebas teórica-práctica relacionadas, deben ser expedidas por personas naturales o jurídicas competentes, que garantice la idoneidad del conductor, según lo establecido por las leyes que rigen la materia.

Nota. El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** podrá exigir en cualquier evento estos requisitos u otros que considere necesario en el proceso de selección.

8.1.2. Pruebas de ingreso

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** tiene establecido contratos o convenios con entidades competentes (IPS), para que sus conductores - funcionarios realicen los exámenes médicos ocupacionales en los que se determine su aptitud para llevar a cabo las funciones requeridas.

Deben realizarse los exámenes de: visiometría, audiometría, exámenes de coordinación motriz, examen de sicología.

8.1.3. Capacitación en seguridad vial

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** tiene implementado el cronograma de capacitación y entrenamiento , donde se incluye capacitación a todo el talento humano que trabaja en el **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** el cual requiere de mejoras para dar cumplimiento al Resolución 1565 del 2014, realizando capacitaciones en seguridad vial, a través de personas naturales o jurídicas idóneas, en temas de conocimiento y experiencia en seguridad vial, transito, transporte o movilidad, accidentalidad, normatividad vigente y atención a víctimas.

Recopilada la información por cada dependencia, se envían al área de Talento Humano, quien consolidará la información para la elaboración del Plan de capacitación establecido para cada periodo.

Los objetivos que se buscan con el programa de capacitación son:

- Sensibilizar en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad.
- Socialización de la normatividad vigente en temas de tránsito y transporte.
- Sensibilización en todos los roles de la seguridad vial, tanto en el ámbito laboral, como en lo cotidiano.
- Análisis de los factores de riesgo, de acuerdo con los ejes definidos dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial.

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** debe informar por lo menos ocho (8) días antes a los participantes de dicho evento al Jefe inmediato o participantes en general, que para el efecto dejará constancia de invitación y comunicación de la misma.

8.1.4. Control de documentos conductores

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** debe documentar y registrar un mínimo de información de los conductores y vehículos, de tal manera que permita controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de ley requerida, así como el control y trazabilidad de los documentos del conductor. FT-SST-082 Formato Lista de Chequeo documentos de conductores, la cual se aplicará con una periodicidad trimestral.

8.2. Regulaciones de la Corporación

8.2.1. Regulación de horas de conducción y descanso

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** dentro del Programa de bienestar social, promueve campañas de relajación al personal, propendiendo por el descanso adecuado de los conductores, estableciendo acciones que regulen las horas máximas de conducción y el adecuado descanso.

Con el fin de disminuir los riesgos de accidentalidad, a través de relajación para mitigar el cansancio o fatiga, se considera necesario limitar las horas máximas de conducción y los relevos para los conductores en rutas extremas de recorrido y ejercitando las pausas activas en un determinado recorrido.

TIEMPO	KM- RECORRIDO	TIEMPO DESCANSO
3 horas	100 / 200 Km	10 minutos de descanso

Esta herramienta debe constituirse en un factor importante para disminuir los factores de riesgos, por la fatiga o cansancio que causa esta actividad cuando los recorridos son extremos o largos.

El conductor dejará constancias de la realización de las pausas activas, estado de la vía, incidentes o accidentes presentados u otros comportamientos ocurridos en la via y adopción del protocolo de alistamiento.

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** debe implementar unas campañas que permita divulgar entre el personal de conducción y acompañantes una política de manos seguras, mente tranquila al volante, aplicando estrategias de relajamiento y temas que hagan reflexionar al personal sobre el alto grado de riesgos que poseen.

El Área administrativa, a través de Seguridad y Salud en el trabajo, diseñara estrategias de relajamiento a través de personas naturales o jurídicas debidamente competentes, donde los conductores encuentren espacios de disminución de la fatiga y el cansancio producido por la actividad de la conducción, con el fin de disminuir los riesgos de accidentalidad en la vía pública.

8.2.2. Limites de velocidad en Colombia

Según la OMS - Organización Mundial de la Salud, el aumento de la velocidad promedio está relacionado con la probabilidad de la ocurrencia de un accidente de tránsito, como con la gravedad y consecuencias del mismo. Se estima que un aumento del 5% en la velocidad promedio ocasiona un aumento de hasta el 10% de los accidentes que causan traumatismos (heridas) y el 20% en los accidentes con víctimas mortales. Además, las posibilidades que tiene un peatón de sobrevivir a un accidente de tránsito aumentan en un 90% si el vehículo que lo atropella conduce a 30 kilómetros por hora o menos, que es la velocidad máxima para transitar por cruces o intersecciones y que es donde encontramos los peatones interactuando con la vía pública. Estas posibilidades disminuyen a la mitad si el vehículo va a una velocidad superior a los 40 kilómetros por hora, a mayor velocidad, mayores errores en la conducción.

La revista española de investigaciones Eroski consumer también trae importantes datos sobre la accidentalidad en el mundo y la incidencia de los errores en la conducción cuando excedemos los límites de velocidad; algunos de ellos los resumimos a continuación: La velocidad depende en gran medida de la familiaridad que tenga el conductor con la carretera, a mayor conocimiento de la vía, mayor velocidad. Las curvas suaves son los tramos más peligrosos cuando se circula con exceso de velocidad, la causa es el exceso de confianza del conductor.

En una intersección, la posibilidad de maniobras evasivas de urgencia son menores si la velocidad es mayor. Cuando llueve, el 24% de los accidentes son motivados porque la velocidad es inadecuada. El 83% de los accidentes por velocidad se debe a que el conductor no adapta su conducción a las circunstancias que le rodean (lluvia, niebla, terrenos difíciles, alto tráfico, etc.). El riesgo de sufrir un accidente cuando se toma una curva a una velocidad incorrecta se triplica. Cuanto mayor sea la velocidad de aproximación a una curva mayor es la inseguridad potencial de ésta. A mayor velocidad, mayores riesgos.

El Fondo de Prevención Vial también nos llama la atención sobre la incidencia de la velocidad en la accidentalidad. Según cifras de esta importante organización, la velocidad causa el 40% de los accidentes en el país, siendo las víctimas más vulnerables los ciclistas, motociclistas y los peatones (sobre todo la población mayor). La mayoría de ellas (65%) muere en las zonas urbanas, aunque el riesgo de que un accidente cobre víctimas mortales es 11 veces mayor cuando se conduce por carretera. A mayor velocidad, más gastos también, El Fondo de Prevención Vial nos indica que está demostrado que andar a más de 80 kilómetros por hora incrementa el consumo de combustible en un 20 y 40%. A mayor velocidad, más daños, pero no solo la accidentalidad se incrementa al aumentar la velocidad al conducir. El desgaste que hacemos de los diferentes sistemas del vehículo también es notorio. Algunos de los daños que ocasiona manejar a altas velocidades son: Desgaste prematuro de llantas y frenos. Daños en el motor: el exceso de revoluciones eleva su temperatura y así pueden ocurrir fallas en la lubricación de sus partes. Daños en la suspensión por causa de golpes y otros sucesos que ocurren al disminuir la capacidad de reacción del conductor y su incapacidad para esquivarlos.

Los factores que se afectan cuando una persona decide manejar un automotor a grandes velocidades son sus condiciones físicas. Mientras que una persona que conduce a una velocidad normal puede tener un rango visual de 100 grados, al conducir a 100 kilómetros por hora este ángulo solo es de 45 grados, lo que aumenta el riesgo al conducir, pues la persona no tiene un rango visual adecuado que le dé el dominio suficiente sobre lo que ocurre a su alrededor.



Por medio de la Ley 1239 de 2008 se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 de 2002, se establecen los límites de velocidad en vías urbanas y municipales.

- ✓ **Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales**. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora. El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora".

- ✓ **Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales.** En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora. Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Las Secretarías de Tránsito de cada municipio y departamento colombiano tienen la capacidad de establecer un límite de velocidad diferente al asignado en el Código de Tránsito. Quiere decir que dichas autoridades tienen el poder de decidir

si el límite de velocidad establecido en la ley es aplicable para los conductores en las calles y carreteras de su jurisdicción, el cual se el debe dar cumplimiento.

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** aplicará los criterios de velocidad establecidos en el Código de Transito, teniendo en cuenta aquellos Municipios que tengan establecidos estos requisitos en su Jurisdicción. En el formato FT-SST-075 Autorización salida de vehículos y protocolo de alistamiento, se establecieron las velocidades máximas como recomendación para los desplazamientos en misión.

- **Límites de velocidad en zonas urbanas público.** En vías urbanas las velocidades máximas serán de sesenta (60) kilómetros por hora excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades máximas.

- **Límites de velocidad en zonas rurales.** La velocidad máxima permitida en zonas rurales será de ochenta (80) Kilómetros por hora. En los trayectos de las autopistas y vías arterias en que las especificaciones de diseño y las condiciones así lo permitan, las autoridades podrán autorizar velocidades máximas hasta de (100) kilómetros por hora por medio de señales adecuadas.

- **Límites de Velocidad máxima interna en la Organización**: El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** regulará, La velocidad máxima que será de 5 kilómetros por hora, para el ingreso y salida de los vehículos y motos de propiedad de Corponor y particulares que ingresen y salgan de la Corporación.

Para los vehículos de visitantes, será responsabilidad de la Vigilancia, informar al conductor este parámetro establecido. En caso de que sea un vehículo de propiedad de la Corporación y/o funcionario se informará al responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV, para tomar los correctivos o acciones necesarias en el Comité de Seguridad Vial.

En el parqueadero se colocaran señales informativas, que permitan difundir esta medida para su cumplimiento.

8.2.3. Velocidad al guardar distancia entre vehiculos

Según el Código de Tránsito, al andar a una velocidad de 30 kilómetros por hora, un vehículo debe guardar una distancia por lo menos 10 metros con el vehículo que va delante de él; con una velocidad entre 30 y 60 kilómetros por hora, los vehículos deben distanciarse 20 metros. Entre 60 y 80 kilómetros por hora, la distancia entre automóviles debe ser de 25 metros y a más de 80 kilómetros por hora un vehículo debe detenerse 30 metros antes del vehículo que lo precede.

La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, se guardará la distancia requerida de acuerdo con la siguiente velocidad.



Criterio	Distancia Establecida
Velocidades hasta treinta (30) KM/Hr	10 metros de distancia
Velocidades de 30 a 60 KM/Hr	20 metros de distancia
Velocidades de 60 a 80 KM/Hr	25 metros de distancia
Velocidades de 80 KM/Hr en adelante	30 metros de distancia

El conductor deberá prever la situación que se encuentra la vía, como el estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede, y así evitar colisionar.

8.2.4. Uso del cinturón de seguridad

Todo empleado o contratista del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** debe tener puesto el cinturón de seguridad siempre que salga del y permanezca en ruta conduciendo un vehículo por corto que sea el trayecto y así mismo es responsable de que cada uno de los ocupantes del vehículo use de manera apropiada, segura y en todo momento el cinturón de seguridad.

El cinturón de seguridad es un elemento involucrado en la seguridad pasiva de un vehículo que presta una función fundamental para la seguridad del conductor y los pasajeros que viajan en él: amortiguan los posibles daños ocurridos en el accidente de tránsito y minimiza el impacto y consecuencias del mismo.

Los Cinturones de seguridad, son los encargados de retener en una posición firme a los pasajeros de un vehículo e impedir que salgan disparados en caso de una colisión. Estudios indican que sufrir un accidente de tránsito sin llevar puesto el cinturón de seguridad equivale a caerse desde un tercer piso.

En Colombia, no usar el cinturón de seguridad conduce a una multa de 15 salarios mínimos diarios legales de acuerdo a la ley 769 art. 130 literal c. “Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo”.5

Para ello, El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** implementara campañas del uso del cinturón de seguridad para que en caso de ocurrir un accidente de tránsito, se proteja la vida y la integridad de las personas que viajan en él, teniendo en cuenta lo definido en la legislación y su aplicación.

Quienes incurran en esta falta además de cumplir con la sanción por la ley, deberán asistir a un curso de seguridad vial ya sea invitado por el Área de Seguridad y salud en el Trabajo o debe hacerlo por autoridad competente.

El responsable del Comité de Seguridad Vial reportara estas acciones al Comité para tomar las medidas necesarias para que no vuelva a incurrir en estas faltas los conductores infractores y exigirles la certificación de la asistencia al curso.

El comité estudiara estos casos y remitirá a la Oficina de Control Interno Disciplinario, para tomar los correctivos necesarios y reglamentar su acción, cuando halla inasistencia al curso aplicando las acciones pertinentes para que no se vuelva a presentar estas novedades.

Dentro de la lista de chequeo se debe revisar que el vehículo cuente con todos los elementos de seguridad pasiva y activa como: el airbag, apoyo cabezas, llantas, suspensión, frenos, iluminación, climatización etc.

8.2.5. No uso de equipo de comunicaciones móviles mientras se conduce

Está prohibido el uso de teléfonos celulares inclusive si se cuenta con dispositivos manos libres mientras se conduce. Para poder recibir o realizar una llamada debe estacionarse completamente el vehículo de manera apropiada y en un lugar seguro que no coloquen en peligro su integridad y la de sus ocupantes.

De acuerdo al art. 21 de la Ley 1383 del 2010: “Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así: Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres”.

Mientras esté en la vía, así sea frente a una señal de pare o ante un semáforo en rojo, y el vehículo esté encendido, una persona no puede usar su celular. Si requiere hacer una llamada urgente o escribir, la persona debe buscar un lugar seguro y autorizado para estacionar. Hay que advertir que existen otros elementos distractores, como la manipulación del equipo de sonido del carro o maquillarse en el caso de las mujeres, que también ocasionan accidentes en estos casos.

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** implementará campañas, a través del Área de Seguridad y Salud en el Trabajo, para fortalecer, el no uso de equipos

móviles de comunicación, ni manos libres, mientras se esté conduciendo, con el fin de disminuir el riesgo de accidentalidad en al ruta.

Instalar avisos publicitarios en un costado del vehículo, para que esta política llegue a todos los ocupantes del vehículo y estén prevenido junto con el conductor.

8.2.6. Directrices generales de regulación del parque automotor

- **Asignación:** El Director General o Secretario General asignará los vehículos a cada dependencia que lo requiera, según las necesidades que se presenten; así mismo podrá efectuar cambios o traslado del automotor cuando sea requerido por necesidades del servicio en las dependencias.

- **Programación:** La programación de transporte la harán los responsables en la utilización de los vehículos (Subdirectores o Jefes de Oficina), haciendo uso del formato establecido FT-SST-079 Programación semanal de vehículos.

- **Autorizaciones de salida:** las autorizaciones de salida del vehículo será expedida por la persona designada por el Comité de Seguridad Vial, el cual dará la autorización de salida del vehículo para el cumplimiento de las funciones de la organizacion, utilizando para ello los formatos establecidos en el Sistema de Gestión del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** realizando los protocolos definidos en el formato FT-SST-075 Autorización salida de vehículos y protocolo de alistamiento. El conductor dejará constancias de la realización de las pausas activas, estado de la vía, incidentes o accidentes presentados u otros comportamientos presentados en la parte de observaciones del formato FT-SST-075 Autorización salida de vehículos y protocolo de alistamiento, documento que será devuelto por el conductor al terminar la jornada al vigilante, con el fin de verificar el ingreso del vehículo. Nota Las programaciones de reparto que se hagan semanalmente se reportarán al administrador de la empresa. En los fines de semana y festivo se deberá presentar autorización de salida del vehículo, diligenciando el formato respectivo indicando fecha, hora, y actividad a realizar. La Empresa de vigilancia dará estricto cumplimiento al control de salidas y entradas

de los vehículos diligenciando debidamente el formato respectivo, registrando el kilometraje de salida y entrada del mismo.

- **Protocolo de alistamiento**: diariamente se realizará un protocolo de alistamiento de los vehículos programados, efectuándose una revisión de la situación general del vehículo, en caso de evidenciarse alguna novedad por parte del responsable, se enviara al taller para corregir la situación presentada. Nota: Los protocolos de salida deben firmarse por el responsable del parque automotor y el conductor, en el formato diseñado para tal fin FT-SST-075 Autorización salida de vehículos y protocolo de alistamiento.

- **Identificación del Vehículo**: Los vehículos de propiedad del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** se identificarán a través de una calcomanía con el logotipo de la organización grabado en las puertas laterales o en un lugar visible que permita su identificación.

- **Disposición de los vehículos:** Todos los vehículos quedarán a disposición de la Secretaría General, durante las horas no programadas y en las Direcciones Territoriales a cargo de los Directores Territoriales.

- **Control de los vehículos:** El control de los vehículos, estará a cargo de la Secretaria General, Subdirectores, Directores Territoriales, Jefes de Oficina y la persona responsable del parque automotor o quien haga las veces de apoyo al área de Servicios Generales.

- **Conducción del vehículo:** El vehículo solo será conducido por el conductor designado, por el subdirector o jefe de oficina o por el funcionario responsable del parque automotor, cuando las necesidades del servicio así lo demanden, quien velará por el buen estado y funcionamiento del mismo, cuando se requiera deberá solicitar la orden del mantenimiento según el formato establecido FT-SST-078 Autorización mantenimiento.

- **Uso:** Los vehículos del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** sólo podrán utilizarse para el ejercicio de actividades propias de la empresa.

- **Parqueo:** Todos los vehículos asignados deberán ser parqueados en el parqueadero de la empresa una vez terminada la jornada laboral, dejando en oficina administrativa las llaves respectivas y suministrándole al vigilante la información sobre el estado como ingresa el vehículo, es decir, relacionar si el vehículo no presenta golpes o rotura de partes (luces, acrílicos, etc.), la cual deberá quedar consignando en el libro de registro respectivo. Así mismo aquellos vehículos que por extensión de horario en las labores y viaje que realicen no puedan ingresar en la hora establecida deberá registrarse de la misma manera. El estacionamiento del vehículo se realizar de acuerdo a las normas internas establecidas y señalizadas, el cual debe quedar en dirección hacia la salida de emergencia, sin obstaculizar la salida de otros vehículos.

- **Suministro de Combustible:** El suministro de combustible se realizara antes de cada salida, Para tal fin, cada conductor debe reportar el kilometraje del vehículo.

8.2.7. Obligaciones de los empleados que tienen asignado vehiculos

El Responsable del SG-SST que tenga asignado el vehiculo de carga, deberá:

- Velar para que el conductor cumpla con las normas, conductas y acciones establecidas en el presente documento.

- Permitir la realización de los mantenimientos e inspecciones, dentro de las fechas previamente programadas, y/o reparaciones a que haya lugar, para el correcto funcionamiento de los vehículos.

8.2.8. Obligaciones de los conductores

Las personas a quien se le haya encomendado la conducción de los vehículos deberán:

- Cumplir con los deberes y obligaciones contempladas en el presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, y la normatividad vigente sobre la materia.

- Preparar con antelación el uso diario del automotor asignado, para el cumplimiento de sus funciones.

- Portar los documentos vigentes como: licencia de conducción, tarjeta de propiedad, seguro obligatorio y certificado de gases. No puede conducir el vehículo si algunos de los documentos mencionados se encuentran vencidos, esto acarreara las sanciones correspondientes y asumirá el pago de las multas de tránsito que le sean impuestas.

- Permitir la revisión interna del vehículo en la entrada y salida de las instalaciones, así mismo suministrar la información requerida por los Vigilantes.

- Responder económicamente por los daños causados al vehículo o a terceros, cuando estos sean imputables a la negligencia o descuido en el desempeño de su labor, la cual será determinada por la autoridad competente. De igual manera serán de su entera responsabilidad las multas e infracciones a las normas de circulación y tránsito que por esta cause se genere. En cualquier caso se deberá abrir la correspondiente acción disciplinaria.

- Responder por el cuidado y correcta conservación del vehículo, así como de la herramienta y demás accesorios entregados para su funcionamiento. Mantener el vehículo organizado y en impecable estado de aseo interior y exterior.

- Vigilar y velar permanentemente por el estado mecánico general, llantas, líquidos de batería, frenos y demás fluidos necesarios. Asimismo verificar el correcto funcionamiento de todos los sensores o alarmas testigos ubicadas en el tablero de controles, de tal manera que pueda programar el mantenimiento preventivo y correctivo. Mantenerlo abastecido de combustible y demás aditamentos necesarios para su normal

funcionamiento, seguimiento que deberá realizar diariamente mediante mantenimientos preventivos.

- Para el cumplimiento de lo anterior el conductor deberá informar y solicitar por escrito con la debida antelación y visto bueno del Funcionario que tiene a cargo los vehículos el respectivo servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a la Secretaria General - Área de Servicios Generales, dependencia encargada de adelantar el trámite pertinente, para la previa valoración del vehículo.

- Presentar de forma inmediata ante el Responsable del SG-SST, en caso de accidente, el informe escrito y detallado sobre los hechos, previo aviso al jefe inmediato adjuntando copia del croquis y/o informe de la autoridad competente, dentro de las siguientes veinticuatro (24) horas hábiles luego de ocurrido el incidente.

- Mantener permanentemente y en óptimas condiciones de funcionamiento el equipo de carretera y los dispositivos requeridos según el Código de Transito.

- Reportar diariamente el kilometraje del vehículo para la identificación de necesidad de mantenimientos preventivos y correctivos; así mismo para el análisis de consumo de combustible del y de ésta forma efectuar las proyecciones necesarias de gasto y de los mantenimientos preventivos y correctivos.

- Las placas del vehículo deben encontrarse en buen estado para cualquier inspección oficial.

8.2.9. Normas de seguridad

En la utilización de los vehículos se deberán tener en cuenta las siguientes normas de seguridad:

- Es obligatorio el uso de cinturones de seguridad para todos los ocupantes del vehículo, de acuerdo al modelo se debe tener presente el uso del cinturón en el asiento trasero.

- Todos los ocupantes deben observar adecuada postura corporal.

- No se pueden subir o bajar de un vehículo mientras éste se encuentre en movimiento.

- El conductor debe realizar una inspección visual diaria al estado mecánico del vehículo antes de movilizarse en él, los frenos, llantas y luces deben estar en óptimas condiciones de operación; de igual forma los espejos y ventanas deben estar limpios, dejando la consigna previa en el protocolo de salida. FT-SST-075 Autorización salida de vehículos y protocolo de alistamiento.

- Antes de encender el vehículo, el conductor debe verificar que a los costados, en frente o detrás del vehículo no existan objetos, personas u otros vehículos que puedan verse afectados u ocasionen daño al mismo vehículo al iniciar la marcha.

- Ninguna persona debe trabajar bajo el vehículo mientras permanezcan puestas las llaves en el switch de ignición a excepción de encontrarse bajo la supervisión de un mecánico.

- Ninguna persona podrá descansar, dormir o recargarse bajo un vehículo a excepción de las ocasiones en que se encuentre realizando algún trabajo al automotor. No deje herramientas o equipo bajo el vehículo que ha sometido a mantenimiento.

- Asegúrese de dejar el vehículo estacionado y completamente parado antes de alejarse del mismo. En un área inclinada, estacione el vehículo en el contorno del terreno. Póngale calzas (tacos) a las ruedas si usted debe estacionar el vehículo en un área inclinada y no puede seguir el contorno del camino

- Mantenga las luces encendidas cuando sea necesario.

8.2.10. Prohibiciones

- Conducir el vehiculo bajo los efectos del alcohol o sustancias alucinógenas.
- Cometer actos contra la moral y las buenas costumbres en el desempeño del servicio.
- Utilizar el vehículo fuera de los horarios laborales establecidos sin previa autorización.
- Utilizar el vehículo para enseñar a conducir.
- Permitir la utilización del vehículo por otro funcionario o personas extrañas.
- Prestar o transferir el vehículo sus accesorios o repuestos, cambiar o sustituir piezas o elementos del mismo.
- Instalar cualquier tipo de equipo, seguro, radio, accesorio y adornos sin autorización previa.
- Emplear el automotor en labores y terrenos para las cuales no fue diseñado.
- Transportar un número de personas o carga que exceda las especificaciones técnicas y lo señalado en la matrícula del vehículo, o transportar personas o elementos ajenos a la Entidad sin la respectiva autorización.
- Efectuar cualquier tipo de reparación sin la respectiva autorización.
- Realizar actividades fuera de las programadas y asignadas por el jefe inmediato.
- Quitar la calcomanía de identificación oficial del vehículo

- Poner en riesgo la seguridad física del vehículo, estacionando en lugares que no corresponden o circulando por áreas restringidas.
- Quitar, cambiar o sobreponer las placas de circulación.
- Pitar para agilizar movimiento de vehículos o en sitios prohibidos.
- Fumar, hablar por celular cuando está conduciendo o durante la operación de llenado de combustible. Para hacer uso del celular en el recorrido, el conductor deberá parquear en un lugar seguro señalizando su detención.
- Infringir las normas contempladas en el presente documento y en la normatividad vigente sobre la materia.

8.2.11. Elementos de protección personal

Se calcula que en el 83% de los accidentes de tránsito el directo responsable es el conductor, un carro inseguro puede también ocasionar magnificar los daños acarreados por la colisión. Por eso, debemos prestarle atención a los elementos de la seguridad activa y pasiva del vehículo para que sean nuestra ayuda en caso de que suframos un accidente de tránsito.

El Área de Seguridad y Salud en el Trabajo deberá revisar los elementos de seguridad pasiva y activa del vehículo.

Elementos de protección activa:

- **Los frenos:** son los encargados de detener el vehículo cuando ante este se presentan obstáculos que impiden su circulación.
- **Las llantas:** garantizan la adherencia y control del vehículo, incluso en situaciones climáticas adversas. Tienen gran responsabilidad en el frenado del vehículo y amortiguan las vibraciones que éste produce.
- **La suspensión:** garantiza el contacto de las 4 ruedas con el piso. Le otorga estabilidad en el ejercicio de la conducción.

- **La dirección:** le da toda la maniobrabilidad necesaria al conductor para dirigir su vehículo de forma eficiente.

- **La iluminación:** proporciona al conductor la capacidad de ver y ser visto por otros conductores. Evita accidentes de tránsito en condiciones de baja o nula visibilidad.

- **La climatización:** regula la temperatura en el interior del automóvil. Es un elemento de seguridad activa porque garantiza la atención en el ejercicio de la conducción al evitar la fatiga en el conductor (cuando la temperatura interior es 5 grados más caliente que el exterior es muy probable que se produzca estos efectos en quien conduce el vehículo).

Elementos de Seguridad Pasiva: Los elementos involucrados en la Seguridad Pasiva de un vehículo tienen una función fundamental para la seguridad del conductor y los pasajeros que viajan en él: amortiguar los posibles daños ocurridos en el accidente de tránsito y minimizar el impacto y consecuencias del mismo. Para ello, se han creado una serie de objetos diseñados para que, ocurrido el accidente de tránsito, se proteja la vida y la integridad de las personas que viajan en él. Estos son:

- **Airbag:** son bolsas de aire que se inflan en milésimas de segundos para disminuir el contacto del conductor o los pasajeros con el interior del vehículo en caso de un fuerte impacto. Además, absorbe parte de la energía cinética del conductor y los pasajeros al momento del choque y evita lesiones cervicales al evitar movimientos de cabeza muy pronunciados. Pueden ser laterales, airbelt (cinturón de seguridad con airbag incluido) o de cortina.

- **Cinturones de seguridad:** son los encargados de retener en una posición firme a los pasajeros de un vehículo e impedir que salgan disparados en caso de una colisión. Estudios indican que sufrir un accidente de tránsito sin llevar puesto el cinturón de seguridad equivale a caerse desde un tercer piso. En Colombia, no usar el cinturón de seguridad conduce a una multa de 30 salarios mínimos diarios legales vigentes.

- **Apoyacabezas:** evita, en un accidente de tránsito, el efecto llamado "latigazo" o lesión cervical que afecta el cuello y la espalda de la persona, debido a la hiperflexión o hipertensión del cuello al momento del accidente

- **Carrocería y chasis:** por medio del diseño de los puntos fusibles se puede tener una deformación programada al momento de un impacto para que la energía no se transmita al interior del habitáculo del vehículo evitando lesiones graves en conductor y pasajeros.

Lo importante es buscar que el vehículo cumpla con unos estándares de calidad mínimos para una conducción segura. Estos elementos se pueden verificar con la revisión Técnico mecánica, el chequeo diario de salida y en capacitaciones para el uso adecuado de estos elementos.

8.3. Vehículos Seguros

8.3.1. Programa de mantenimiento preventivo y correctivo

Los vehículos como las personas son un activo muy importante para las empresas para desarrollar sus labores misionales, pero para su optimo desempeño deberán ser sometidos a un riguroso programa de mantenimiento, conformado por procesos de verificación, lubricación, ajustes , cambio de partes de los componentes desgastados, la cual permita contar con vehículos seguros en la vía pública.

Dentro del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** tiene establecido un programa de mantenimiento preventivo y correctivo de los bienes muebles e inmuebles del, programación anual de mantenimiento de bienes muebles e inmuebles FT-SST-076.

8.3.2. Documentos del plan de mantenimiento

Se tienen establecidos los siguientes formatos en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** para el programa de mantenimiento de vehículos del:

Programa establecido: **PRG-SST-018 Programa de Mantenimiento Preventivo y Correctivo.**

- Autorización mantenimiento, formato: FT-SST-078
- Programación Anual de mantenimiento, formato: FT-SST-084
- Registro en Planilla mensual de mantenimiento, formato: FT-SST-077
- Cronograma de actividades de mantenimiento, formato: FT-SST-076

Procedimiento establecido: **PRC-SST-031 Ejecución Plan Estratégico De Seguridad Vial – PESV**

- Lista de chequeo documentos Conductor, formato: FT-SST-082
- Lista de chequeo documentos vehículos, formato: FT-SST-085
- Autorización de salida y protocolo de alistamiento, formato FT-SST-075
- Orden de suministro de Combustible, formato: FT-SST-086
- Planilla Control Consumo de Combustible, formato: FT-SST-083
- FT-SST-081 Lista de inspección. Anexo 6. Lista de chequeo inspección General Vehículos

8.3.3. Requerimientos para la contratación de vehiculos

Eldebe establecer en los protocolos en los estudios previos, para vehículos contratados inclusión de los siguientes requisitos:

- Licencia de tránsito (tarjeta de propiedad).

- Seguro Obligatorio Contra Accidentes de Tránsito (SOAT) Vigente.
- Seguro extracontractual y póliza contra terceros.
- Certificado de revisión técnico mecánica y de gases vigente.
- Tarjeta de operación (para los vehículos de servicio público).
- Aplicar lista de chequeo documentos conductor y vehículo establecida en los formatos: FT-SST-082, FT-SST-085 respectivamente.
- Entrega del Plan de mantenimiento preventivo de la entidad participante, que quedará estipulado en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento.

8.3.4. Idoneidad del personal participante en las actividades de mantenimiento

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** debe garantizar que las personas naturales o jurídicas asignadas para la implementación del plan de mantenimiento, utilicen la tecnología adecuada y se guíen por los protocolos y recomendaciones del fabricante del vehículo, siguiendo las recomendaciones del manual del propietario adquirido en la Compra del vehículo.

8.3.5. Procedimientos de inspección diaria de vehiculos

La inspección diaria de los vehículos se encuentra establecida en el formato FT-SST-075 Autorización salida vehículos y protocolo de alistamiento.

Los criterios establecidos para inspeccionar el estado del vehículo, antes de su marcha, garantiza que la información de los elementos y sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo a los que se les hará el chequeo antes de su marcha, están ajustados al tipo de requerimiento para contar con vehículos y conductores seguros en la vía.

Para efectos del estado de las vías, se apoyan de la información dada por la Pagina WEB. http://www.invias.gov.co/767/informacion_vias.xls del Instituto Nacional de Vías y para el orden público se apoya de la información del número de emergencia 112 POLINAL

8.3.6. Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** llevará un estricto control de los documentos y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV:

- Hoja de vida de cada vehículo en archivo físico con los siguiente documentos: Copia Tarjeta de propiedad, SOAT, certigases, otros.
- Fichas técnicas y de mantenimiento (digital)
- Programa de Mantenimiento (digital)
- Autorización de Salida de Vehículos y protocolo de alistamiento
- Lista de chequeo (Documentos – Vehículo)
- Planilla de registro de accidentes e incidentes de tránsito (digital)
- Registro de reclamación de siniestros (digital)

Además para un mayor control en la vigencia de los documentos y en la información mínima que debe recopilar la empresa, para controlar el cumplimiento de la ley y la trazabilidad de las acciones ejecutadas dentro del PESV.

8.4. Infraestructura Segura

8.4.1. Rutas internas

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** tiene establecido una ruta interna demarcada y señalizada para la vía vehicular y peatón, tanto de entrada como salida, definiéndose espacio de parqueo, señalización, parqueo para minusválido y peatonal e ingreso y salida de los mismos.

8.4.2. Rutas externas

Se realiza el desplazamiento por las rutas municipales del Departamento de Nariño, para la entrega de mercancía requerida por los clientes, por lo tanto se debe tener en cuenta el estado de las vías, información pertinente con INVIAS, y la determinación del riesgo público en zona catalogadas como Rojas.

8.4.3. Gestion del trafico y la crculación en el recinto del CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .

En aquellos casos en los que sea preciso conducir dentro del recinto del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** debe disponerse de un plan de gestión de la seguridad vial que separe a la gente de los vehículos en movimiento.

Deben implantarse los siguientes controles en los recintos de la empresa:

- **Planificación de rutas, tráfico y circulación:** debidamente identificado a la entrada del parqueadero y la salida.

- **Señalización:** estructuras de tráfico claras y adecuadamente señalizadas, normas de circulación (por ejemplo, señales de ceda el paso), normas del recinto (por ejemplo, requisitos en cuanto a equipos de protección personal), ubicación de

las oficinas, límites de velocidad, aparcamientos y lugares para dar la vuelta, zonas de prohibido el paso.

- **Velocidad:** la velocidad a la que pueden circular los vehículos debería indicarse claramente en todos los lugares del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** y ser adecuada a las condiciones del mismo.

- **Iluminación:** las zonas de tránsito de vehículos, caminos peatonales, pasarelas y zonas de aparcamiento deberán estar convenientemente iluminadas para mejorar la visibilidad y seguridad tanto de las personas como de los vehículos.

- **Aparcamientos y áreas de descanso para conductores:** claramente señalizados y alejados de las rutas principales y las zonas peligrosas. Los vehículos deberán aparcarse marcha atrás en las plazas de estacionamiento designadas al efecto. Debe intentarse aparcar el vehículo de forma que el primer movimiento al salir la plaza de aparcamiento sea hacia adelante.

- **Zonas para peatones**: las zonas para peatones y los caminos peatonales deben estar claramente señalizados e identificados para mantener alejadas en todo momento a las personas de los vehículos en movimiento.

- **Protección de bordes:** la protección de los bordes, construida con materiales de excavación, deberá tener una altura de 1,5 m o igual al radio de giro del neumático más grande, cualquiera que sea mayor. Los bordes que den a un terraplén deberán tener una altura igual al diámetro del neumático más grande y estar reforzados con grava. Deben instalarse paredes de protección de arena, cuando exista la posibilidad de que el vehículo pase la protección de bordes.

- **Calzadas de canteras:** para un solo carril de circulación (un sentido), éste debería tener 2,5 veces la anchura del vehículo más ancho. Para carriles dobles (dos sentidos), éste debería tener 3,5 veces la anchura del vehículo más ancho. Este tamaño aumenta hasta 4 veces la anchura del vehículo más ancho en curvas y esquinas.

- **Derecho de paso:** en todo momento, el tráfico debe ceder el paso a camiones y cargadores de gran tonelaje, con independencia de que lleven carga o no.

- **Marcha atrás:** reduzca la necesidad de circular marcha atrás utilizando sistemas de una sola dirección o áreas reservadas para dar la vuelta. En caso de que sea necesario dar marcha atrás, se debería evaluar el riesgo de la maniobra y adoptar las medidas de control adecuadas, incluidas las siguientes: Luces apropiadas, retrovisores convexos, CCTV, alarmas audibles para la marcha atrás y (opcional) sistemas de radar en la marcha atrás (se pueden utilizar sensores ultrasónicos en la marcha atrás). Áreas para dar la vuelta diseñada con espacio suficiente y protección en los bordes.

- **Comunicación:** establecimiento de protocolos y un sistema claro de comunicación para evitar que el personal esté en el terreno cerca de vehículos en movimiento.

- **Concienciación y formación:** la orientación y formación en materia de seguridad para empleados, contratistas, clientes y otros visitantes del recinto debería incluir información relativa a la circulación dentro del mismo y otras normas de seguridad de tráfico específicas del lugar, como por ejemplo:

  - ✓ Llevar el cinturón de seguridad abrochado en todo momento.
  - ✓ No realizar tareas de mantenimiento de camiones en la zona de aparcamiento.
  - ✓ No se debe dormir debajo o en los alrededores de vehículos aparcados.
  - ✓ Se prohíbe el uso de dispositivos con auriculares como iPods o reproductores de MP3

Dejar claro a todos los que accedan al parqueadero de la empresa (empleados, contratistas, clientes y proveedores de servicios) que conducir en ese lugar de trabajo requiere el mismo nivel de atención o más que el que se emplea en las vías públicas.

8.5. Atención de Victimas

En el 2012, Según el Fondo de Prevención vial, se registraron en Colombia 5.363 muertos por diferentes medios, en primer orden: motocicleta, peatón, vehículo y bicicleta.

La accidentalidad influye sobre los comportamientos negativos detectados que en cada evento o situación, actividad u operación, que se lleve acabo.

La búsqueda de una herramienta efectiva que permita establecer y seguir con detalle el comportamiento de cada uno de los agentes de la cadena de accidentalidad, ocurridos en los últimos años, es nuestra preocupación. La focalización en la movilización terrestre y peatonal por la movilidad publica del personal de la Corporación, requiere de que se establezca una política de seguridad vial, como herramientas necesarias, para una aplicación concreta e inmediata, que permita su utilización e implantación de un plan estratégico sobre la seguridad vial en el **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** con el fin de reducir el riesgo de accidentalidad en la misma.

8.5.1. Referencia histórica de accidntalidad en el CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .

En el **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO**, en los últimos años, no se han registrado siniestros en los vehiculos de la empresa:

VEHICULOS FECTADOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Muertos	Lesionados
Vehículos	x	x	x	x	x	x	x	X
TOTALES	x	x	x	x	x	x	x	x

Posible causas de accidentalidad

- Fallas técnicas del vehículo

- Deficiencias en la infraestructura vial
- Fallas de tipo operacional
- Errores de tipo humano
- Condiciones meteorológicas
- Límites de velocidad
- Niveles de congestión

De las anteriores causas definidas se establece que el mayor número de registros, a la fecha la empresa no ha registrado siniestralidad en las vías, de igual manera incidentes materiales.

El **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** realiza campañas sobre atención de víctimas, a través del programa de capacitación, a través de personas naturales o jurídicas.

Ofrecer programas de capacitación dirigida a conductores y personal administrativo del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** que permita concientizar y sensibilizar para el cambio de comportamientos en los conductores. El programa de capacitación se realiza justo a la medida de la flotilla que se interviene, en una modalidad flexible que permite tener capacitación presencial y virtual.

9. SANSIONES

La Dirección General del **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** y el Comité de Seguridad Vial darán estricto cumplimiento a las obligaciones descritas en el presente Plan Estrategico de Seguridad Vial y a las demás que se deriven, con el fin de cuidar y propender por el buen uso del parque automotor y en la normatividad vigente sobre la materia.

El incumplimiento de cualquiera de las directrices expuestas, será causal de mala conducta, que dará lugar a la respectiva investigación disciplinaria.

10. INFRACCIONES

Las infracciones tiene como principal propósito brindar una herramienta de una parte a la autoridad responsable de ejercer el control, como aquellas encargadas de imponer las sanciones, quienes deben tener pleno conocimiento de todas y cada una de las conductas que constituyen desacatos a las normas de tránsito, esto es en todas sus dimensiones, de tal manera que no haya cabida para la duda por parte de la autoridad al momento de ejercer su función, y de otra parte al ciudadano quien en su calidad de conductor, peatón o pasajero se convierte en beneficiario de la vía, para que a su vez conozca plenamente cuáles son sus derechos y cuáles sus deberes.

Al ser requerido por la autoridad responsable de ejercer el control operativo, la persona tendrá derecho a recibir información clara y precisa sobre la presunta infracción cometida, donde el infractor deberá conocer, cuál comportamiento le genera la imposición de un comparendo y le señala las sanciones que le pueden ser impuestas, si una vez agotado el procedimiento descrito por la ley y su reglamento para este fin se desprende su responsabilidad.

Es de trascendental importancia, en nuestro estado social de derecho, que todos los ciudadanos colombianos o extranjeros dentro del país, tengamos suficiente conocimiento de lo que podemos y no podemos realizar, de aquellos comportamientos prohibidos que se requieren sean identificados en pro del respeto de la norma, de los derechos de los demás, necesarios para la convivencia ciudadana, para la optimización de la movilidad y el más importante en pro del respeto al derecho fundamental de la vida.

El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica, con la prestación del servicio público de transporte. Su ejercicio arriesga derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos, velocidad de la movilización y contundencia de

los mismos; También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (vías, calles, bahías, publicidad exterior, contaminación del aire, etc.). Como consecuencia de ello, es objeto de una regulación del Estado en estas materias, con el fin de garantizar el orden, y proteger los derechos de los ciudadanos.

Quién es un Actor del Tránsito.

Los actores del tránsito son todas aquellas personas que hacen uso de las vías ya sean éstas públicas o privadas abiertas al público, sin importar edad o condición, es por eso que podemos hacer una clasificación básica así:

Peatones: entendido como toda aquella persona que transita a pie por una vía.

Pasajero: persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo de servicio público de pasajeros, no obstante, si el vehículo es de servicio particular se llamará “ocupante”, sin embargo, se debe tener en cuenta que por malas interpretaciones de estos términos, en algunas licencias de tránsito no se utiliza la palabra ocupante, sino que en forma general utilizan la denominación pasajero para medir la capacidad del vehículo, por ejemplo:

Conductor: es la persona apta física y mentalmente, capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo, la cual después de cumplir con los requisitos de ley se le autoriza y habilita ejercer la actividad de conducción de vehículos, según la categoría para la cual fue capacitado. Igualmente, hacen parte de este grupo las personas que conducen vehículos de tracción animal y humana.

Tipos de Sanción consagradas en la ley

Toda sanción está encaminada a que su aplicación o sólo su simple promulgación, sirva de persuasión y prevención de conductas que atentan contra la seguridad de todos los beneficiarios de las vías.

Es por eso que, a pesar de que exista como principio “la libre locomoción”, no se puede olvidar que a este principio se le aplica todo tipo de regulaciones y prohibiciones tendientes a preservar los fines esenciales del estado, en especial

los de protección a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, teniendo en cuenta la prevalencia del bien general sobre el bien individual, para así lograr una convivencia pacífica de todos los ciudadanos.

Es por eso que nuestro Código Nacional de Tránsito ha concebido como sanciones las siguientes:

- Amonestación.
- Multa.
- Retención preventiva de la licencia de conducción.
- Suspensión de la licencia de conducción.
- Suspensión o cancelación del permiso o registro.
- Inmovilización del vehículo.
- Retención preventiva del vehículo.
- Cancelación definitiva de la licencia de conducción.

Las señales de tránsito tienen su fundamentación en la prevención, en este sentido sí son reglamentarias, tienen el objeto impedir una conducta contraria a la ley y sí son preventivas nos aluden de un peligro. Como señales de tránsito debe entenderse no sólo aquellas que están dispuestas en la vía de manera horizontal y vertical, sino también las dispuestas por los dispositivos de control y las autoridades de control operativo, por lo tanto se deben respetar.

El artículo 29 de la Constitución Política consagra el derecho fundamental al debido proceso, de conformidad con el cual “toda clase de actuaciones judiciales y administrativas” deben desarrollarse con respeto de las garantías inherentes al derecho fundamental del debido proceso. De conformidad con el texto constitucional, el debido proceso tiene un ámbito de aplicación que se extiende

también a todas las actuaciones, procedimientos y procesos administrativos que aparejen consecuencias para los administrados.

Por lo anterior el **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** aplicará el debido proceso para quienes infrinjan las normas de transito y de ésta forma proteger los derechos de los afectados. La cual el infractor responderá ante el llamado de la ley, para dirimir lo que se le imputa.

Quienes incurran en esta falta además de cumplir con la sanción aplicada por la ley, deberán asistir a un curso de seguridad vial ya sea invitado por Seguridad y salud en el Trabajo o debe hacerlo por autoridad competente.

11. RECURSOS Y FUENTES DE INFORMACIÓN

- Diagnóstico de Seguridad Vial en América Latina y El Caribe 2005 - 2009: www.idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37732188.
- Decreto 2851 de 2013 modifica Ley 1503 de 2011
- El comportamiento humano en conducción: factores perceptivos, cognitivos y de respuesta, Amaro Egea Caparrós, Universidad de Murcia.
- Guía Metodología Resol. 1565-2014.
- Guía Positivas –PESV
- Ley 1503 de 2011, Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, Planes Estratégicos de Seguridad Vial –PESV.
- Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
- Manual de Infracciones, Ministerio de Transporte, adoptado por la Resolución 003027 del 26 de julio de 2010.
- Página WEB, www.invias.gov.co/
- Página Web www.colombia.com/noticias/codigotransito/t3c11.as "límites de velocidad"
- Página WEB: www.fpv.org.co/investigacion/estadisticas
- Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Este Plan Estrategico de Seguidad Vial - PESV fue elaborado para el **CENTRO AGROPECUARIO DE NARIÑO .** por el Especialista en Seguridad y Salud en el Trabajo, con licencia no. 1847 de 2017.

Se firma el día 01 de febrero de 2021 por:



Firma
Asesor en SG-SST



Firma
Representante Legal

Administrador Público - Master HSEQ.
Esp. En Seguridad y Salud en el Trabajo. Licencia no. 1847/2017 Instructor de Primer respondiente, Brigadas de Emergencia Celular: 3185272471
Correo electrónico: wildel21@gmail.com