INTRODUCCIÓN

La prevención de la accidentalidad vial laboral no es una cuestión que atañe a un determinado tipo de empresa, no está relacionada con el sector o la actividad, ni tampoco con el tamaño de la misma ya que afecta a todo tipo de actividades económicas, puesto que, en mayor o menor medida, todas las personas que desarrollan una actividad laboral están expuestas a riesgos viales.

EME INGENIERÍA S.A. como parte de su compromiso con la seguridad y salud en el trabajo, establece el presente Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) con el fin de velar por la prevención de accidentes viales de su personal propio con el propósito de promover conductas responsables y comprometidas frente al riesgo de tránsito de manera que se establezcan las medidas de intervención a que haya lugar.

El Plan estratégico de seguridad vial de **EME INGENIERÍA S.A.** se presenta en cinco componentes:

- Fortalecimiento de la gestión institucional
- Comportamiento humano.
- Vehículos seguros.
- Infraestructura segura.
- Atención a víctimas

1. OBJETIVO

Establecer las medidas, acciones y planes que llevará a cabo **EME INGENIERÍA S.A.** en materia de gestión del riesgo de tránsito**,** con el fin de prevenir accidentes viales a partir del control de su operación, disminuyendo las pérdidas humanas y económicas generadas por estos eventos y promoviendo una cultura de seguridad y respeto de las normas en el personal que conduce vehículos en el marco de sus actividades laborales.

2. ALCANCE:

El Plan Estratégico de Seguridad Vial aplica para todos los desplazamientos y labores de movilización inherentes a las actividades misionales de la empresa **EME INGENIERÍA S.A.**, incluyendo aquellos conductores contratados directamente por la empresa, terceros y todos los que utilicen vehículos automotores y no automotores para la ejecución de actividades de **EME INGENIERÍA S.A.**

El Plan Estratégico de Seguridad Vial será revisado cada dos años de acuerdo a la normatividad vigente.

3. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

CONCEPTOS	DEFINICION
Plan estratégico de seguridad vial (PESV)	Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.
Seguridad vial	Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.
Seguridad activa	Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.
Seguridad pasiva	Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.
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 (CNTT, 2002).
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. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.
Riesgo	Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.
Amenaza	Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.

CONCEPTOS	DEFINICION
Vulnerabilidad	Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.
Peatón	Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).
Pasajero	Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).
Conductor	Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002).
SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.
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.
HSEQ	Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, 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.
Estrategia	Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.
Visión	Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.
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.
Entidad	Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc. "tomada como persona jurídica".

CONCEPTOS	DEFINICION
Organización	Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.
Empresa	La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.
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 (CNTT. 2002).
Vehículo de tracción animal	Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNTT. 2002).
Vehículo no automotor	Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.
Vía	Superficie usada por vehículos y personas para desplazarse, incluida el área adyacente. (ISO 39001:2014)
Accidente de tráfico en la vía	Colisión u otro impacto en la vía que causa muerte, cualquier lesión o daño. (ISO 39001:2014)
Incidente de tráfico en la vía	Evento que ocurre por una falla de un componente o factores externos que contribuyen al sistema de tráfico vial. (ISO 39001:2014)
Lesión grave	Lesión que tiene un impacto para la salud a largo plazo ó lesión considerable causada al cuerpo de una persona o a sus funciones, debido a un accidente de tránsito. (ISO 39001:2014)
Categorías de las Licencias de Conducción	Las licencias de conducción de los vehículos de servicio particular tendrán las siguientes categorías: **A1** Para la conducción de motocicletas con cilindrada hasta de 125 c.c. **A2** Para la conducción de motocicletas, motociclos y moto triciclos con cilindrada mayor a 125 c.c. **B1** Para la conducción de automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses. **B2** Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses. **B3** Para la conducción de vehículos articulados. Las Licencias de Conducción de los vehículos de servicio público tendrán las siguientes categorías: **C1** Para la conducción de automóviles, camperos, camionetas y microbuses. **C2** Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses. **C3** Para la conducción de vehículos articulados.

4. MARCO LEGAL

Ley 769 de 2002

Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, cuyas normas rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

Ley 1383 de 2010

Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones, dentro de las cuales se destacan:

Establece como nuevo principio rector del Código Nacional de Tránsito a la movilidad. Indica que es autoridad de tránsito, entre otras, la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte (DITRA). Especifica que el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, debe ser expedido únicamente por un centro de reconocimiento de conductores. Serán sancionadas las empresas de transporte público terrestre automotor, que tengan en ejercicio a conductores con licencia de conducción suspendida o cancelada. Serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas.

Resolución 1384 de 2010

Por la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de Colombia, siendo las velocidades máximas que se podrán establecer y señalizar en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de 120 Km/h para vías en doble calzada, y de 90 Km/h para vías en calzada sencilla.

Ley 1503 de 2011

Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones, teniendo por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

Ley 1548 de 2012

Establece los grados de alcoholemia entre 20 hasta más de 150 mg de etanol/l00 ml de sangre total para fijar la respectiva sanción; el conductor que no acceda o no permita la realización de las pruebas físicas o clínicas será sancionado; el examen de embriaguez también operará para los conductores de motocicletas y bicicletas; y para los conductores embriagados, no existirá reducción de la multa.

Ley 1696 de 2013

Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.

Decreto 2851 de 2013
Por el cual se reglamentan algunos artículos de la Ley 1503 de 2011 mediante la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, y define el plan estratégico de seguridad vial.

Resolución 1565 de 2014
Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores.

Decreto 1079 de 2015
Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Libro 2, Parte 3, Titulo 2, Capítulo 3: Planes Estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial

Decreto 1906 de 2015
Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial (Las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas, tendrán plazo hasta el último día hábil del mes de junio de 2016, para efectuar la entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial)

Resolución 1231 de 2016
Por la cual se adopta el documento Guía metodológica para la emisión de observaciones y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

5. CONSTRUCCION DEL PLAN

5.1 FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

5.1.1 Compromiso de la Alta Gerencia (Ver Anexo 1):

EME INGENIERÍA S.A., empresa dedicada a desarrollar proyectos a gran escala que involucran diseño y construcción de redes eléctricas, redes de telecomunicaciones, sistemas de automatización, control, seguridad y sistemas de información, es consciente que existe en nuestra actividad económica el peligro de condiciones de seguridad que puede devenir en la existencia de accidentes de tránsito cuando se efectúa el traslado de los equipos entre los diferentes centros de distribución, hacia las obras de los clientes se realizan en vehículos de la empresa y por el servicio de asesoría comercial y de mensajería que se realiza en motocicletas propias de los trabajadores.

Nuestra empresa se adhiere al compromiso establecido por el gobierno nacional en el Plan Nacional de Seguridad Vial en donde se promulga la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria, generando cultura de la prevención y autocuidado por parte del grupo de actores viales, el

cual está constituido por peatones, ciclistas, pasajeros, motociclistas y conductores, por esta razón **EME INGENIERÍA S.A.** se propone trazar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

En el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial se tendrán en cuenta tres factores que interactúan en el proceso de seguridad vial como son: el ser humano, el vehículo y el entorno y es nuestra meta apoyar la generar cultura vial en nuestra empresa, promoviendo el cumplimiento de las exigencias y normas de tránsito de forma voluntaria, el manejo adecuado de espacio público y conciencia de autocuidado.

En ese sentido, la alta dirección de la organización, reitera su compromiso con el diseño, desarrollo y mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial de **EME INGENIERÍA S.A.**, siendo esta la estrategia de gestión adecuada para la prevención y mitigación de eventos no deseados en las actividades de conducción que se desarrollan en el marco de su operación, garantizando la designación de los recursos necesarios para dar cumplimiento al mismo.

Así mismo, EME INGENIERÍA S.A., en su compromiso con la Seguridad Vial, establece mecanismos de comunicación dirigidos a todos los trabajadores directos, indirectos, contratistas y demás partes interesadas, que permitan la comunicación de la Política de Seguridad Vial y demás lineamientos del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Entre estos mecanismos se encuentran:

- ✓ Carteleras / E-mail
- ✓ Página web
- ✓ Jornadas de capacitación y sensibilización

Anexo 2. Evidencias de comunicación

5.2 CONFORMACION DEL EQUIPO DE TRABAJO

5.2.1 Comité de Seguridad Vial

La Gerencia de **EME INGENIERÍA S.A.** formaliza su participación en el diseño, formulación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) mediante la creación del comité de seguridad vial, siendo este el mecanismo de coordinación entre todos los involucrados en la gestión del riesgo de tránsito.

El Comité de Seguridad Vial diseñará, definirá, programará y gestionará, todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del PESV, a que hace relación la Ley 1503 de 2011, el Decreto 2851 de 2013 y la Resolución 1565 de 2014, constituyéndose en un escenario estratégico en el proceso de participación para la planeación y ejecución las distintas fases del plan.

El comité de seguridad vial de **EME INGENIERÍA S.A.** y la designación del responsable del PESV quedó definido de la siguiente manera (**Ver Anexo 3**)

5.2.2 Objetivos del Comité de Seguridad Vial:

Plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr los objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes.

5.2.3 Funciones del Comité de Seguridad Vial

- Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y formular el plan de trabajo a seguir, conducente a fortalecer las debilidades identificadas, reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar la adecuada implementación del PESV de acuerdo con la resolución 1565 de 2014.
- Definir los objetivos y alcance del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.
- Garantizar la aplicación y cumplimiento de la política de seguridad vial.
- Identificar los factores de riesgo viales durante la operación y establecer un plan de acción para su intervención.
- Definir el plan de formación en seguridad vial a desarrollar con los distintos actores del PESV y asegurar su cumplimiento.
- Formular las medidas de seguridad, que garanticen la integridad y bienestar del personal minimizando los riesgos de un accidente de tránsito.
- Establecer el cronograma de las diversas actividades a ejecutar así como hacer seguimiento a la ejecución de las mismas.
- Garantizar el cumplimiento del programa de inspecciones y mantenimiento cumpliendo las disposiciones legales vigentes.
- Asegurar el cumplimiento del proceso de selección de personal que realizará actividades de conducción en EME INGENIERÍA S.A.
- Establecer y asegurar el cumplimiento de los procedimientos de respuesta ante accidentes de tránsito.
- Programar y ejecutar las auditorías al plan estratégico de seguridad vial.
- Elaborar informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones y programas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.

Nota: El comité se reunirá con periodicidad semestral.

Anexo 4. Acta del Comité de Seguridad Vial 2019 – Semestre I

5.2.4 Idoneidad del Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial

La idoneidad del responsable del PESV se define de acuerdo a la competencia en términos de:

COMPONENTE COMPETENCIA	DEFINICIÓN	MÍNIMA REQUERIDA	DEMOSTRADA	CUMPLE	
				SI	NO
EDUCACIÓN:	Formación que mediante título clasifica un nivel de educación formal (Bachiller, profesional, especialista, magíster, doctor)	Profesional en Ingeniería ó Áreas Administrativas, preferiblemente con Especialización en Salud Ocupacional, SST o afines.	Ingeniero Control Electrónico e Instrumentación Especialista en Salud Ocupacional	X	
FORMACIÓN	Formación no formal (Cursos, diplomados, seminarios, congresos)	Cursos o diplomados de administración de sistemas de gestión y/o cursos de auditor interno en sistemas de gestión.	Auditor Interno en las normas técnicas colombianas ISO 9001 – ISO 14001 – OHSAS 18001	X	
EXPERIENCIA	Tiempo demostrable realizando la actividad	2 años administrando sistemas de gestión o estructuras administrativas y operacionales.	7 años como Coordinador del SGI de la organización	X	
HABILIDADES	Capacidades personales desarrollables	Liderazgo, Trabajo en Equipo, Orientación al cumplimiento de objetivos y Responsabilidad.	Evidenciable en seguimiento al desempeño por jefe inmediato.	X	

Anexo 5. HV Responsable del PESV

5.2.5 Política de Seguridad Vial (Anexo 6)

Para **EME INGENIERÍA S.A.** como organización dedicada al desarrollo de proyectos en los sectores de energía, telecomunicaciones, construcción, automatización y sistemas de información, es prioridad la gestión en seguridad, salud y ambiente en todas sus actividades evitando así lesiones, enfermedades y afectación al entorno.

El desplazamiento permanente de personas, equipos e insumos implican una exposición al riesgo de tránsito, siendo prioritaria su intervención con el fin de evitar eventos que puedan afectar personal directo, terceros, la propiedad y el medio ambiente. Para ello, **EME INGENIERÍA S.A.** establece su compromiso de diseñar, implementar y mantener un plan estratégico de seguridad vial a partir de la formulación de la presente política la cual se fundamenta en los siguientes principios:

- Cumplimiento de la normatividad legal vigente y otras aplicables en materia de transporte terrestre.
- Prevención de los accidentes de tránsito a partir del fomento de hábitos y conductas seguras durante la conducción.
- Fortalecimiento de las competencias en la conducción y seguridad vial
- Aseguramiento del adecuado estado técnico-mecánico del parque automotor

- Mejoramiento continuo en el desempeño en la gestión en seguridad vial

La alta dirección de **EME INGENIERÍA S.A.** asignará los recursos requeridos para la implementación del plan estratégico de seguridad vial. Esta política será socializada, implementada y actualizada cuando la Gerencia lo considere pertinente.

5.2.6 Objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial

a) Valorar el riesgo de tránsito en los desplazamientos de **EME INGENIERÍA S.A.** a partir de la identificación de peligros en la vía y potencial de accidentalidad en la organización.
b) Mantener el actual índice de accidentalidad vial y sus consecuencias en las actividades de la organización.
c) Promover entre el personal la toma de conciencia sobre el riesgo de tránsito generando un cambio en su conducta.
d) Mejorar las competencias en seguridad vial en el personal que conduce mediante el desarrollo de un programa de formación.
e) Disminuir los costos causados a la organización derivados de eventos de tránsito.
f) Asegurar el estado adecuado del parque automotor.
g) Mejorar continuamente el desempeño en la gestión del riesgo de tránsito.

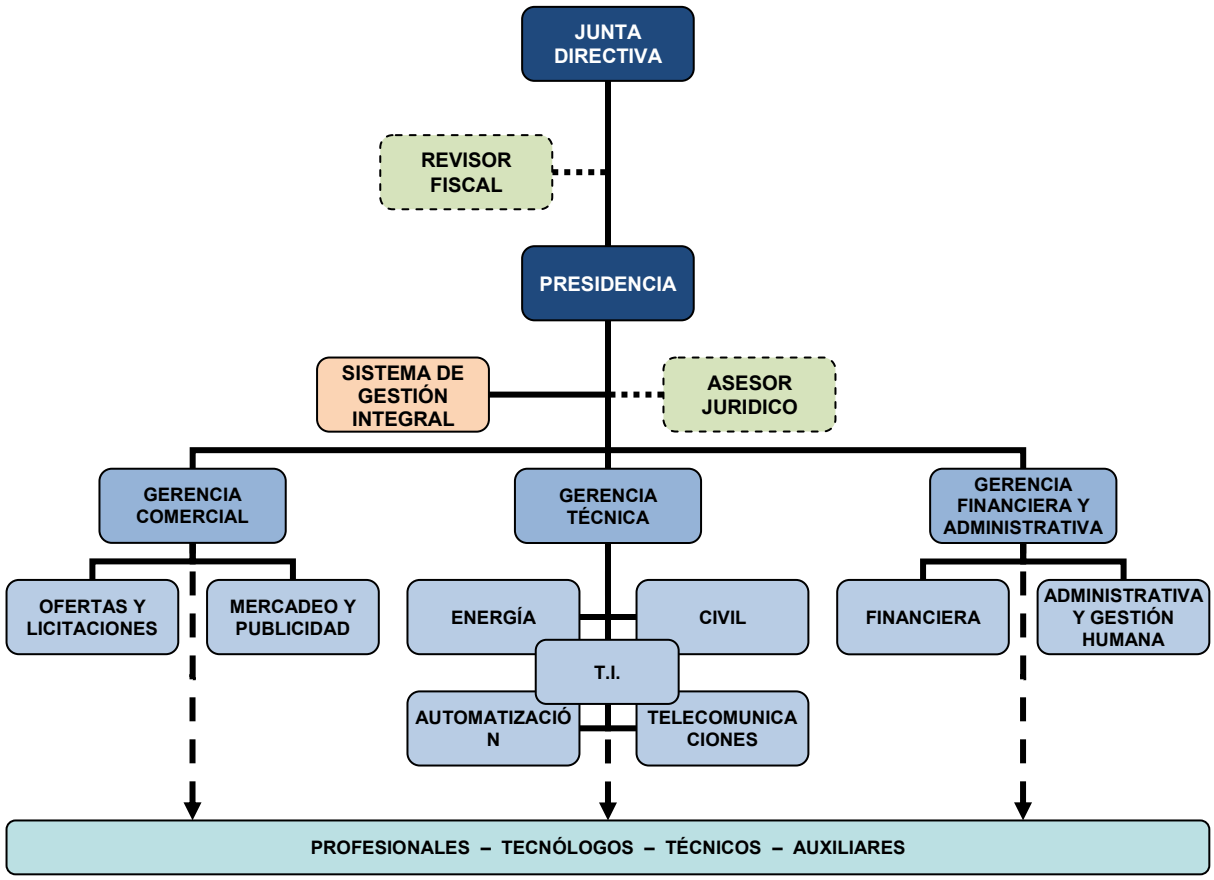
5.3 DIAGNOSTICO DEL PESV

Características de la empresa:

RAZON SOCIAL:	**EME INGENIERIA S.A.**
NIT:	890.207.976-2
DIRECCION:	Avenida la Rosita N° 18-80 Oficina 201 Edificio Rosita Plaza
TELÉFONO:	(57) 7 630 64 40
CIUDAD:	Bucaramanga
ACTIVIDAD ECONOMICA:	CIIU 4321: Instalaciones eléctricas
REPRESENTANTE LEGAL:	Gonzalo Jaimes Muñoz
CLASE DE RIESGO:	III
ARL:	SURA

EME INGENIERÍA S.A. tiene estructurado su sistema de gestión integral basado en enfoque de procesos cuya distribución se presenta a continuación:

A continuación se presenta la estructura organizacional de **EME INGENIERÍA S.A.**



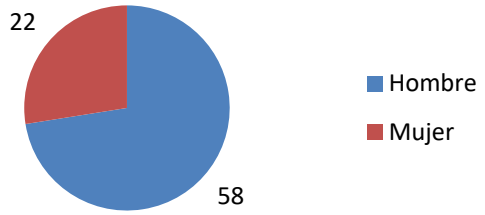
5.3.1 Caracterización del Riesgo

Para facilitar la caracterización del riesgo de tránsito, **EME INGENIERÍA S.A.** ha venido aplicando el cuestionario individual de comportamiento y seguridad vial (**Ver anexo 7**), el cual es debidamente tabulado para hacer análisis de tendencias, evaluación de histórico de accidentalidad del personal e implementar las medidas a que haya lugar de acuerdo a los resultados obtenidos.

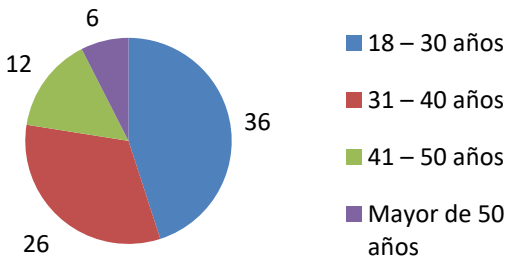
EME INGENIERÍA S.A. es una empresa dedicada a desarrollar proyectos a gran escala que involucran diseño y construcción de redes eléctricas, redes de telecomunicaciones, sistemas de automatización, control, seguridad y sistemas de información.

Segmento al que pertenece: Sector Eléctrico / Construcción
Tamaño de la empresa: 91 Trabajadores.
Encuestas aplicadas: 80 (corresponde a una muestra de 88%)

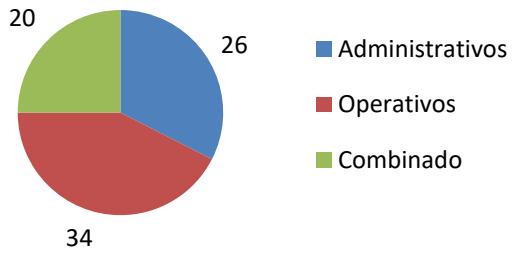
a) Distribución de empleados por género:

GENERO	CANTIDAD	%	GRAFICO
Mujer	22	27.50%	
Hombre	58	72.50%	
Totales	**80**	**100%**	

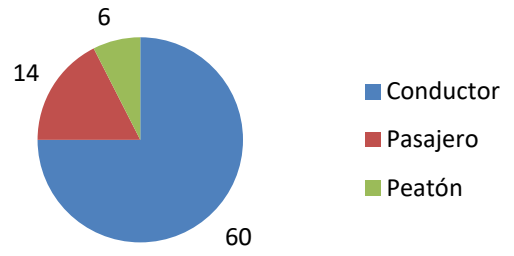
b) Distribución por edades:

EDAD	CANTIDAD	%	GRAFICO
18 – 30 años	36	45.00%	
31 – 40 años	26	32.50%	
41 – 50 años	12	15.00%	
Mayor a 50	6	7.50%	
Totales	**80**	**100%**	

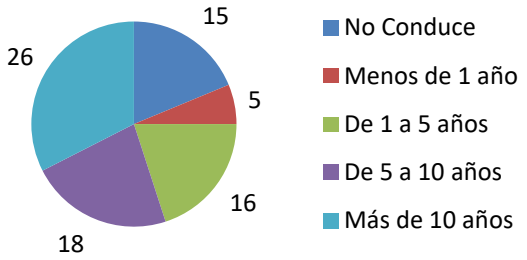
c) Clasificación del personal según su rol dentro de la empresa:

ROL EMPRESA	CANTIDAD	%	GRAFICO
Administrativos	26	32.50%	
Operativos	34	42.50%	
Combinado	20	25.00%	
Totales	**80**	**100%**	

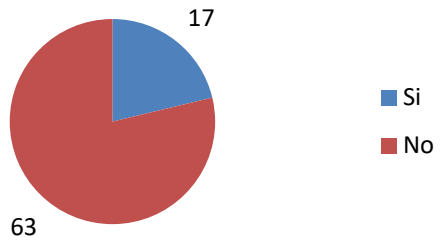
d) Clasificación del personal según su rol dentro de la vía:

ROL VIA	CANTIDAD	%	GRAFICO
Conductor	60	75.00%	
Pasajero	14	17.50%	
Peatón	6	7.50%	
Totales	**80**	**100%**	

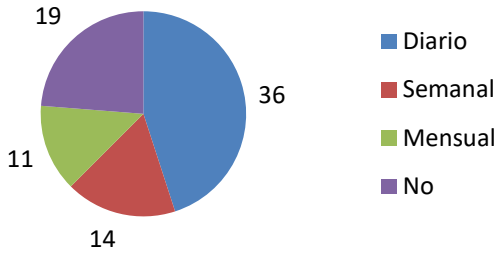
e) Experiencia en conducción:

EXPERIENCIA	CANTIDAD	%	GRAFICO
No Conduce	15	18.75%	
Menos de 1 año	5	6.25%	
De 1 a 5 años	16	20.00%	
De 5 a 10 años	18	22.50%	
Más de 10 años	16	32.50%	
Totales	**80**	**100%**	

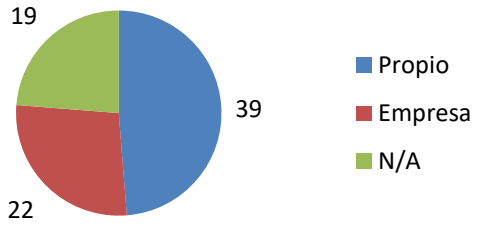
f) Accidentes de Tránsito en los últimos 5 años:

ACCIDENTES	CANTIDAD	%	GRAFICO
Si	17	21.25%	
No	63	78.75%	
Totales	**80**	**100%**	

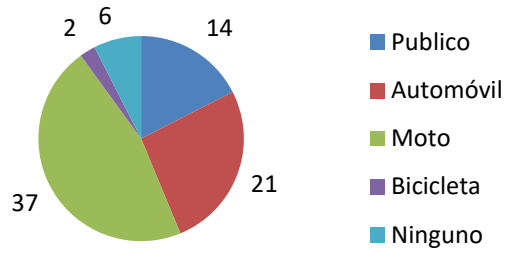
g) Frecuencia de desplazamientos en misión:

MISION	CANTIDAD	%	GRAFICO
Diario	36	45.00%	
Semanal	14	17.50%	
Mensual	11	13.75%	
No	19	23.75%	
Totales	**80**	**100%**	

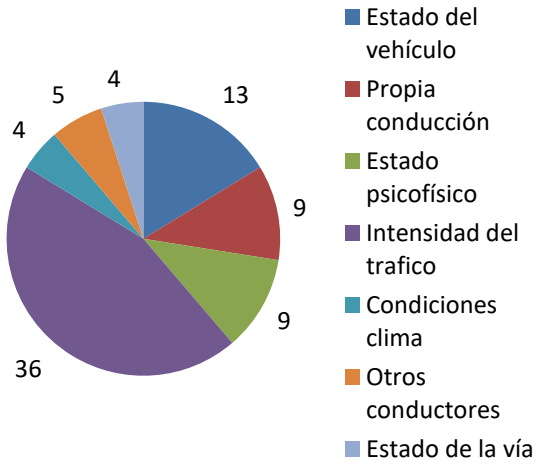
h) Vehículo utilizado para desplazamientos en misión:

VEHICULO	CANTIDAD	%	GRAFICO
Vehículo propio	39	48.75%	
Vehículo empresa	22	27.50%	
N/A	19	23.75%	
Totales	**80**	**100%**	

i) Tipos de vehículos utilizados para los desplazamientos casa-trabajo:

IN-ITINIRE	CANTIDAD	%	GRAFICO
T. Publico	14	17.50%	
Automóvil	21	26.25%	
Moto	37	46.25%	
Bicicleta	2	2.50%	
Ninguno (Peatón)	6	7.50%	
Totales	**80**	**100%**	

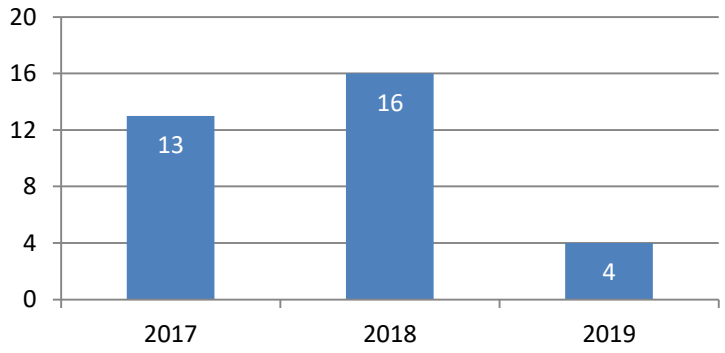
j) Principales factores de riesgos en los desplazamientos:

F. RIESGO	CANTIDAD	%	GRAFICO
Tipo y estado del vehículo	13	16.25%	
Su propia conducción	9	11.25%	
Estado psicofísico	9	11.25%	
Intensidad del trafico	36	45.00%	
Condiciones climatológicas	4	5.00%	
Otros conductores	5	6.25%	
Estado de la vía	4	5.00%	
Totales	**80**	**100%**	

5.3.2 Antecedentes en Accidentalidad

Durante los últimos años (2017, 2018 y lo corrido de 2019), en EME INGENIERÍA S.A. no se han presentado accidentes de trabajo por riesgo de transito.

El tipo de riesgo con mayor ocurrencia en los accidentes del último año (2018) es el de Condiciones de Seguridad-Locativo y la parte del cuerpo con mayor afectación ha sido los miembros superiores y cabeza, seguidos de los accidentes biomecánicos y de condiciones de seguridad-Mecánicos.

AÑO	# AT	GRAFICO
2017	13	
2018	16	
2019 (Parcial)	4	
Totales	**33**	

Anexo 8. Certificación ARL SURA sobre cantidad de accidentes de trabajo y tipo.

5.4 EVALUACIÓN DEL RIESGO

EME INGENIERÍA S.A., para consolidar la evaluación del riesgo vial, en el marco de su sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo, y en su compromiso con la protección integral de sus trabajadores, ha estado realizando una evaluación detallada de los riesgos viales presentes.

5.4.1 Metodología de Evaluación del Riesgo Vial

La metodología establecida por **EME INGENIERÍA S.A.** para realizar la evaluación de riesgos en la ruta, consiste en la identificación de peligros en la vía y posterior se realiza una valoración del riesgo, bajo el estándar de la Guía Técnica Colombia GTC 45, siendo esta la siguiente:

$$NR = NP * NC$$

NR = Nivel de Riesgo
NP = Nivel de Probabilidad
NC = Nivel de Consecuencia

A su vez, ***NP = ND * NE***

En donde, el Nivel de Deficiencia (ND), se evalúa frente a estos criterios:

Escala	Valor	Significado Nivel de Deficiencia
Alto	3	Se ha(n) detectado peligro(s) que determina(n) como posible la generación de incidentes o consecuencias muy significativas, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes respecto al riesgo es nula o no existe, o ambos.

Escala	Valor	Significado Nivel de Deficiencia
Medio	2	Se ha(n) detectado algún(os) peligro(s) que pueden dar lugar a consecuencias significativa(s), o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es baja, o ambos.
Bajo	1	Se han detectado peligros que pueden dar lugar a consecuencias poco significativas o de menor importancia, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es moderada, o ambos.

Así mismo, el Nivel de Exposición (NE) a evaluar será de conformidad a los siguientes criterios:

Escala	Valor	Significado Nivel de Exposición
Alto	3	La situación de exposición se presenta sin interrupción o varias veces con tiempo prolongado durante la jornada laboral.
Medio	2	La situación de exposición se presenta varias veces durante la jornada laboral por tiempos cortos.
Bajo	1	La situación de exposición se presenta alguna vez durante la jornada laboral y por un periodo de tiempo corto.

Una vez, definido el nivel de Probabilidad, se establecerá el grado de consecuencia según la tabla siguiente:

Escala	Valor	Significado Nivel de Consecuencia
Alto	3	Muerte
Medio	2	Lesiones graves irreparables (Incapacidad permanente parcial o invalidez).
Bajo	1	Lesiones o enfermedades con incapacidad laboral temporal (ILT).

El resultado obtenido de la multiplicación del NP * NC, el cual permite obtener el nivel del riesgo (NR), se interpreta de acuerdo a la siguiente tabla:

Escala	Valor	Significado Nivel de Riesgo
Muy Alto	19+	Situación crítica. Suspender actividades hasta que el riesgo esté bajo control. Intervención urgente.
Alto	11-18	Corregir y adoptar medidas de control de inmediato.
Medio	4-10	Mejorar si es posible. Sería conveniente justificar la intervención y su rentabilidad.

Escala	Valor	Significado Nivel de Riesgo
Bajo	1-3	Mantener las medidas de control existentes, pero se deberían considerar soluciones o mejoras y se deben hacer comprobaciones periódicas para asegurar que el riesgo aún es aceptable.

Ver Anexo 9. Matriz Evaluación del riesgo vial

5.4.2 Planes de Acción

Una vez aplicada la metodología establecida por **EME INGENIERÍA S.A.,** para realizar la evaluación de riesgos en la ruta, se definirán los planes de acción, para controlar y minimizar aquellos riesgos que puedan afectar la integridad de los trabajadores y/o de los recursos físicos de EME INGENIERÍA S.A. **Anexo 10. Planes de Acción**.

5.5 IMPLEMENTACIÓN DEL PESV

El proceso llevado a cabo por **EME INGENIERÍA S.A.** para la formulación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial se describe en las actividades establecidas en el Plan de Acción de cada uno de los pilares del Plan Estratégico de seguridad Vial, las cuales han sido incluidas en el cronograma de actividades del PESV, definiendo el tiempo y el responsable de su ejecución. **Anexo 11. Cronograma de Actividades PESV.**

5.5.1 Presupuesto

EME INGENIERÍA S.A., asigna los recursos financieros necesarios para el aseguramiento de la ejecución de las actividades de los planes de acción definidos como controles a los diferentes riesgos viales identificados. El responsable del PESV, es el encargado de realizar un seguimiento al mismo. Anualmente se designa un presupuesto para el desarrollo de las actividades planeadas. **Anexo 12. Presupuesto.**

5.6 SEGUIMIENTO Y EVALUACION

El desempeño del plan estratégico de seguridad se mide a través del cumplimiento de los objetivos definidos en el presente documento. Para cuantificar el cumplimiento de los objetivos del PESV se formulan indicadores de gestión los cuales se dividen en:

5.6.1 Indicadores de resultado

Son aquellos indicadores que van a permitir a **EME INGENIERÍA S.A.** conocer el grado de cumplimiento de los objetivos que se han marcado.

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN FORMULA	FUENTE DE INFORMACIÓN	META	RESPONSABLE	PERIODO DE MEDICIÓN
Número de accidentes de tránsito sin lesión en el periodo	# accidentes de tránsito sin lesión	Reportes de accidentes	Inferior al 10% con respecto al periodo del año anterior.	Responsable SST	Trimestral
Número de accidentes de tránsito con lesión en el periodo	# accidentes de tránsito con lesión	Reportes de accidentes	Igual al año anterior.	Responsable SST	Trimestral
Tasa de accidentalidad vehicular	# accidentes de tránsito reportados / Tamaño del parque automotor * 100	Reportes de accidentes en SGI	Inferior al 10% con respecto al periodo del año anterior.	Responsable SST	Trimestral
Severidad de los eventos de tránsito	# días de incapacidad por acc. de tránsito / # accidentes de tránsito * 100	Reportes de accidentes en SGI	Igual al año anterior.	Responsable SST	Trimestral
Impacto económico de los accidentes de transito	Costos directos + Costos indirectos	Reporte de costos	Inferior al 10% con respecto al periodo del año anterior.	Aux. Equipos	Trimestral
Disminución de infracciones	# Infracciones reportadas	Reportes SIMIT y RUNT	Mayor al 10% respecto del año anterior	Aux. Equipos	Trimestral
Cierre de Hallazgos de Inspección	# Incumplimientos solucionados / Total Incumplimientos identificados *100	Reportes en SGI	Mínimo 90%	Aux. Equipos	Trimestral

5.6.2 Indicadores de actividad

Son aquellos indicadores que ofrecen información sobre el grado de consecución de las acciones que conforman el plan estratégico de seguridad vial de **EME INGENIERÍA S.A.**

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN FORMULA	FUENTE DE INFORMACIÓN	META	RESPONSABLE	PERIODO DE MEDICIÓN
Número de personal formado en Seguridad Vial.	# personas formadas / total personas programadas a formación en seguridad vial * 100	Reportes en SGI	90%	Responsable SST	Trimestral

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN FORMULA	FUENTE DE INFORMACIÓN	META	RESPONSABLE	PERIODO DE MEDICIÓN
Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos.	# mantenimientos realizados / Total mantenimientos programados * 100	Reportes en mantenimiento	100%	Aux. Equipos	Trimestral
Cumplimiento del PESV	# actividades del PESV programadas / # actividades realizadas	Reportes en SGI	90%	Responsable SST	Trimestral

5.6.3 Auditorias

EME INGENIERÍA S.A., además del seguimiento y medición del desempeño al PESV a través del cálculo y análisis periódico de los indicadores de gestión, realiza auditorías internas al Plan Estratégico de Seguridad Vial para verificar el grado de implementación y cumplimiento del mismo, de manera que se puedan formular planes de acción que contribuyan al mejoramiento del plan.

5.6.3.1 Metodología de auditoría interna al PESV

Para realizar esta auditoría, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el Procedimiento de Auditoría Interna (**Ver Anexo 13**) y se aplica una lista de evaluación que abarca todos los requisitos definidos en la resolución 1565 de 2014, en el cual se identifican los elementos a evaluar, permitiendo establecer el grado de cumplimiento de los mismos.

Esta auditoría se realiza con una periodicidad anual a través de personal idóneo, con apoyo de la ARL y con acompañamiento de integrantes del comité de seguridad vial y/o COPASST.

5.6.3.2 Periodicidad de realización de auditorías internas al PESV

La auditoría se realiza con una **periodicidad anual**, a través de personal idóneo (propio o de la ARL) con formación en Auditoría Interna en Seguridad Vial ISO 39001:2014, con acompañamiento de integrantes del comité de seguridad vial. **Anexo 14. Programa de Auditorias.**

5.6.4 Información Documentada

EME INGENIERÍA S.A., ha elaborado el presente documento el cual incluye todos los aspectos y elementos contemplados dentro del diseño, desarrollo e implementación para el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Adicionalmente, se tiene como soporte del PESV, documentos que constituyen el sistema de gestión integral de **EME INGENIERÍA S.A.** entre los que se destacan:

- Política Integral de Gestión

- Manual del Sistema de Gestión Integral
- Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo
- Manual de Funciones y Responsabilidades
- Procedimiento de selección de personal
- Programa de inducción y re-inducción
- Procedimiento de exámenes médicos ocupacionales y Profesiograma
- Programa de actividades en SGI y Plan de capacitación en SGI
- Procedimiento de uso de elementos de protección personal
- Plan de emergencias
- Procedimiento de acciones correctivas, preventivas y de mejora

6. ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV

6.1 COMPORTAMIENTO HUMANO

6.1.1 Procedimiento de selección de conductores

El departamento de Recurso Humano de **EME INGENIERÍA S.A.** tiene definido un procedimiento de selección de personal y cuenta con el Manual de Funciones y Responsabilidades donde se especifica el nivel de educación y formación que debe tener el personal conductor, además de las habilidades y experiencia que debe demostrar para el desarrollo de la actividad. **Ver anexo 15** Perfil de rol de conductor, Mensajero y Auxiliar de compras.

Además de lo anterior, todas las personas que deben desarrollar el rol de conducción para actividades de la empresa (directos, indirectos, contratistas) deben cumplir con las siguientes condiciones:

EDUCACIÓN: Bachiller.
FORMACIÓN: Inducción General al Sistema de Gestión Integral
Inducción en Manejo Defensivo y Seguridad Vial
HABILIDADES: Destreza para la conducción, Responsabilidad, aptitud médica laboral.
EXPERIENCIA: 1 año
Licencia de conducción activa y con categoría acorde al vehículo que conduce. No tener comparendos pendientes.

6.1.2 Pruebas de ingreso

Dentro el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, **EME INGENIERÍA S.A.**, cuenta con un profesiograma en el cual se definen por cargo los exámenes ocupacionales que se deben realizar al personal que conduce. **Ver anexo 16**. Profesiograma de conductor.

Los exámenes que se realizan al personal de conductores, se relacionan a continuación:
Examen Médico de ingreso con énfasis Osteomuscular.

Así mismo se practican las **Pruebas Psicosensométricas**, las cuales se componen por:
Audiometría
Visiometría
Prueba de coordinación motriz
Examen de Psicología

6.1.3 Idoneidad Examen médico y Prueba Psicosensométricas

Los exámenes médicos, son realizados por una **IPS**, la cual se encuentra legalmente constituida para la prestación de servicios de Salud Ocupacional. **Anexo 17**. **Documentos de la IPS**
Las pruebas psicosensométricas, en convenio con el proveedor de servicios de exámenes médicos ocupacionales, son realizadas por una entidad acredita por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC, bajo los lineamientos de la Norma Técnica ISO/ IEC 17024:2003. Adicionalmente se encuentra habilitado por el Ministerio de transporte, como **Centro de Reconocimiento de Conductores**, de conformidad a la normatividad legal vigente. **Anexo 18. Documentos del CRC.**

6.1.4 Prueba Teórica y Práctica de ingreso

EME INGENIERÍA S.A., asegura la formación del personal presentando una prueba teórica de conocimientos en seguridad vial, que permita medir el nivel de conocimiento del conductor, sobre los factores propios de la conducción, normatividad, vía y del vehículo que va a conducir, y una prueba práctica en donde demuestre sus habilidades e idoneidad frente a el vehículo que va a operar, la cual es aplicada por un Centro de Enseñanza Automovilística **CEA**, entidad legalmente constituido.

EME INGENIERÍA S.A. define como parámetros para realización de la Prueba Teórica y Práctica para el personal de conductores los siguientes casos:

- Ingreso a la organización: En los procesos de selección y contratación se realiza la Prueba Teórica y Práctica.
- Exámenes Periódicos: Para el personal que cumple un año en la organización en desarrollo del mismo contrato.

6.1.4.1 Criterios técnicos para la Realización de la Prueba Teórica y Práctica

a) Objetivo General
Comprobar si el conductor tiene las competencias técnicas, conductuales y legales que le permitan desempeñarse eficientemente en las vías.

b) Contenido de la prueba teórica:
- Técnicas de conducción a la defensiva, lo que incluye las habilidades y destrezas necesarias para la conducción de un vehículo correspondiente a la licencia de conducir que tiene el postulante, considerando las distintas condiciones en la que debe operar, tales como: clima, tipo de camino, geografía, entre otros aspectos.

- Normas de Circulación, Señalización, Código nacional de Tránsito.
- Funcionamiento y mantenimiento del vehículo motorizado que corresponda a la categoría de licencia para conducir.
- Sensibilización sobre accidentes de tránsito, que debe incluir la información estadística sobre accidentalidad, los daños que éstos ocasionan y la forma de prevenirlos
- Mecánica automotriz, relacionada al tipo de vehículo motorizado que conducirán los postulantes.
- Primeros auxilios y protocolo de actuación en casos de accidentes de tránsito.
- Normas sobre límites máximos permisibles de emisiones de gases contaminantes en vehículos.

c) Evaluación del examen teórico.

Al diligenciarse la última pregunta, el sistema acumulará los puntajes obtenidos y automáticamente generará los resultados finales y comunicará al aspirante el resultado (Aprobado o no aprobado) y entregará una copia impresa del certificado en caso de aprobación.

En el caso de reprobación, se entregará un reporte de las áreas reprobadas y el puntaje final. El examen teórico se aprobará con un resultado igual o superior a 3.0 sobre 5.0

d) Contenido de la prueba práctica:

CATEGORÍA B1-B2-C1-C2

El Conductor antes de ubicarse en el asiento, deberá proceder a realizar una revisión externa del vehículo, verificando el estado de los faroles, la carrocería, las ruedas, parabrisas, el limpiaparabrisas, los retrovisores y las luces de señalización, así mismo una vez ubicado en el asiento del conductor, revisa el cinturón de seguridad y los retrovisores.

Ubicado en el asiento del conductor debe:

- Ajustar el cinturón de seguridad de manera adecuada
- Ajustar el apoya cabezas
- Reubicar espejos retrovisores (si fuera necesario)
- Distancia de los pies en relación a pedales (establecer espacio necesario)
- Distancia del cuerpo del conductor en relación al volante (establecer espacio necesario)

El postulante debe demostrar el correcto uso de los mandos del vehículo:

- Volante
- Encendido del motor
- Pedales (maniobra coordinada de los mismos)
- Selector de Velocidades (incremento y reducción de velocidades
- Partida y detención (dominio de embrague)
- Maniobrabilidad (estacionamiento en línea)

En la prueba de conducción el postulante a categoría particular, debe demostrar conocimiento y

aplicación de Educación vial, y normativa vigente en relación a:

- Normas de Circulación
- Normas de señalización
- Código Nacional de transito

En lo referido a la evaluación de conocimientos de mecánica, el postulante a conductor profesional deberá demostrar conocimientos a nivel medio en: sistemas del vehículo (Sistema de dirección, sistema eléctrico, sistema de suspensión, sistema de frenos, sistema de refrigeración (aire y refrigerante), sistema de lubricación, sistema de trasmisión y alimentación.

El postulante deberá poder detectar fallas mecánicas de los sistemas anteriores, debe tener conocimientos para el mantenimiento preventivo (control regular de los diferentes sistemas) reparación y auxilio en carretera (autoayuda).

CATEGORIA MOTOCICLISTA A1-A2

El postulante debe verificar el estado general de la motocicleta, Sistema de iluminación farol-luces de señalización, chasis (revisar sistema de transmisión), ruedas, retrovisores, nivel de aceite. Además de contar con casco de seguridad y equipo de protección.

Ubicado adecuadamente en el asiento de la motocicleta el postulante debe:

- Establecer distancia de los pies en relación a los pedales.
- Distancia del cuerpo del conductor en relación al Manubrio.
- Reubicación de espejos retrovisores.

El postulante debe demostrar el correcto uso de los mandos de la motocicleta:

- Prueba de Frenado (freno manual y pedal)
- Equilibrio

El postulante deberá demostrar en la conducción, conocimiento y aplicación de Educación Vial (normas, obligaciones, reglamentos y señalización).

El postulante deberá demostrar amplio conocimiento de la normativa vigente.

- Normas de Circulación (motocicletas)
- Normas de señalización
- Código Nacional de transito

El postulante debe conocer el estado o condiciones de funcionamiento de:
Luces, ruedas, fluidos (cables).

e) Evaluación del examen práctico de conducción

Una vez culminado el proceso de maniobras en circuito vial o vía pública, personal del ente informará

el resultado a cada aspirante, entregando a quien repruebe, un reporte impreso o en medio magnético en que se señale los aspectos en que se presentaron fallas al conducir, la gravedad de las mismas y el puntaje total obtenido. Se indica si es apto o no apto. El examen práctico se aprobará con un resultado igual o superior a 4.5 sobre 5.0

6.1.5 Idoneidad Prueba Teórica y Práctica

La aplicación de las pruebas teóricas y prácticas, mencionadas anteriormente serán realizadas por un Centro de Enseñanza Automovilística **CEA**, entidad legalmente constituido y habilitado para la realización de las mismas. **Anexo 19. Documentos del CEA.**

6.1.6 Realización de la Prueba Psicotécnica

EME INGENIERÍA S.A. define como parámetros para realización de la prueba psicotécnica (aptitud mental y de coordinación motriz) para el personal de conductores los siguientes casos:

- Ingreso a la organización: En los procesos de selección y contratación se realiza la Prueba Teórica y Práctica.
- Exámenes Periódicos: Para el personal que cumple un año en la organización en desarrollo del mismo contrato.

6.1.6.1 Criterios técnicos para la realización de la Prueba Psicotécnica

El psicólogo(a) indica las instrucciones del desarrollo de las pruebas para medir la **Anticipación de la velocidad, Coordinación visomotora bimanual, Reacciones múltiples y Resistencia a la monotonía**.

Cada prueba cuenta con fase de ensayo, en la cual el psicólogo(a) imparte las instrucciones del desarrollo de la prueba al candidato, verifica que este haya comprendido dichas instrucciones. Si el psicólogo(a) evidencia que el candidato tiene dificultades con la ejecución de la fase de ensayo, indaga la comprensión de la misma y podrá clarificar la instrucción.

Se seguirá con la fase de prueba y se prestará atención al comportamiento del candidato al momento de ejecutar cada una de estas, ya que este comportamiento junto con los resultados obtenidos puede mostrar rasgos de impulsividad, o problemas de atención, memoria, concentración, motricidad, tolerancia a la frustración, entre otros.

6.1.6.2 Prueba de Atención Concentrada y Resistencia Vigilante a la Monotonía

a) Que busca la prueba?

Sirve para determinar hasta qué punto una persona mantiene la calma o autocontrol y la concentración, maneja las rutinas sin equivocarse, como sucede al conducir por una vía recta y plana.

b) Procedimiento

El examinador deberá indicar al candidato que debe colocar su mano izquierda en el extremo izquierdo del teclado, la mano derecha en el extremo correspondiente, y que los pies los deje frente a los pedales.

A continuación, se explica que se realizará la prueba psicométrica la cual consiste en 5 ejercicios, enfocados a valorar una serie de aptitudes y que cada una de ellas posee una fase de ensayo y otra de evaluación.

El primer ejercicio va enfocado a valorar su atención concentrada, y que este radica en la aparición de 4 estímulos o señales (un triangulo amarillo, un circulo azul, un cuadro rojo y un sonido), que ante el triangulo deberá presionar la tecla del extremo izquierdo, para el circulo la tecla del extremo derecho, con el cuadro el pedal derecho con su pie correspondiente, y ante el sonido el pedal izquierdo con su pie correspondiente. Se aclara que los estímulos aparecen en secuencias repetitivas.

Al final, el programa arroja los resultados, en la parte inferior hay un espacio para las observaciones, en las cuales se colocará a criterio del profesional aspectos relevantes del comportamiento del candidato al momento del desarrollo de la prueba.

6.1.6.3 Prueba de Reacciones Múltiples

a) Que busca la prueba?

Mide la capacidad de reacción y velocidad de respuesta de los brazos y piernas, mediante la medición del tiempo que trascurre entre la presentación de un estimulo auditivo o visual determinado y la producción de la respuesta correspondiente.

b) Procedimiento

Se explica al candidato que el objetivo es evaluar las reacciones de sus manos y pies, exponiendo que frente a dos estímulos, figuras o señales como el rombo verde y la cruz fucsia no hay que emitir respuesta; que hay dos estímulos, figuras o señales para responder con las manos: el triangulo amarillo con la tecla del extremo izquierdo y para el circulo azul la tecla del extremo derecho; un estimulo tipo figura para responder con el pie derecho, correspondiente al cuadro rojo; y por ultimo ante el sonido se deberá presionar el pedal izquierdo; aclarando que los estímulos o señales salen en desorden.

En este ejercicio, se debe prestar atención a la capacidad que tiene el candidato de seguir instrucciones en cuanto a lateralidad se refiere; si se identifican problemas de lateralidad, ya sea con brazos o piernas, se debe derivar para evaluación por neurología.

Al final, el programa arroja los resultados, en la parte inferior hay un espacio para las observaciones,

en las cuales se colocará a criterio del profesional aspectos relevantes del comportamiento del candidato al momento del desarrollo de la prueba.

6.1.6.4 Prueba de Reacción al Frenado

a) Que busca la prueba?

Mide la capacidad de reacción y velocidad de respuesta utilizando solo los miembros inferiores, mediante la medición del tiempo que trascurre entre la presentación de un estimulo determinado y la producción de la respuesta correspondiente.

c) Procedimiento

En cuanto a la tercera prueba se especifica que el objetivo es valorar la reacción al frenado o reflejo al frenado. En esta prueba solo se utilizará el pie derecho para manipular los dos pedales. Ante el color verde o circulo verde deberán mantener presionado el pedal derecho y que cuando el circulo cambie a color rojo deberán pisar el pedal izquierdo, soltarlo rápido y volver de nuevo al derecho y sostenerlo hasta que de nuevo cambie a rojo.

Al final, el programa arroja los resultados, en la parte inferior hay un espacio para las observaciones, en las cuales se colocará a criterio del profesional aspectos relevantes del comportamiento del candidato al momento del desarrollo de la prueba.

6.1.6.5 Prueba de Coordinación Visomotriz Bimanual

a) Que busca la prueba?

Esta prueba sirve para evaluar la coordinación del sujeto en ambas manos, de forma simultánea e independiente (como se hace al conducir con una mano y efectuar los cambios con la otra).

b) Procedimiento

La cuarta prueba es mantener los dos círculos en el centro de las franjas, manipulándolos con las dos perillas del teclado con la mano correspondiente y que cada vez que estas toquen el (los) lados de la franja sonará un estimulo auditivo indicándoles que está cometiendo un error. Se le indica al candidato que cuando escuche el pito debe corregir su marcha lo más rápido que pueda.

Al final, el programa arroja los resultados, en la parte inferior hay un espacio para las observaciones, en las cuales se colocará a criterio del profesional aspectos relevantes del comportamiento del candidato al momento del desarrollo de la prueba.

6.1.6.6 Idoneidad de la Prueba Psicotécnica

La prueba psicotécnica es realizada por profesionales en psicología adscritos al CRC. Se anexan los siguientes documentos que permiten verificar su idoneidad: **Anexo 20. Tarjeta Profesional Psicólogo.**

6.1.7 Frecuencia e Idoneidad de las Pruebas de Control Preventivo de conductores

PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES				
PRUEBA	**FRECUENCIA**	**CAPACIDAD O COMPETENCIA**	**PROVEEDOR**	**IDONEIDAD VERIFICADA**
Examen Médico Ocupacional con énfasis Osteomuscular	Anual	Estado de Salud	IPS Ocupasalud	Instituto Prestador de Salud. (**Anexo 17**)
Exámenes Psicosensométricos	Anual	Capacidades sensoriales y cognitivas	IPS/CRC Ocupasalud	Centro de Reconocimiento de Conductores CRC (**Anexo 18**)
Prueba Psicotécnica	Anual	Afinidad con las variables sensibles de la tarea	IPS/CRC Ocupasalud	Profesional en Psicóloga – CRC (**Anexo 20**)
Prueba Teórica	2 Años	Conocimientos básicos y normativos para conducción	CEA AutoAprender	Centro de Enseñanza Automovilística CEA (**Anexo 19**)
Prueba Practica	2 Años	Capacidades motrices y conocimientos aplicados al desempeño asociado a la actividad.	CEA AutoAprender	Centro de Enseñanza Automovilística CEA (**Anexo 19**)

6.1.8 Capacitación en Seguridad Vial

Todo conductor que ingrese a **EME INGENIERÍA S.A.** recibe una inducción en Seguridad y Salud en el trabajo, Medio ambiente y Calidad por parte del Área SGI. Adicionalmente, como parte del PESV se realiza una inducción específica en seguridad vial la cual incluye las siguientes temáticas:

- Política de Seguridad Vial
- Política de No Alcohol, tabaco y drogas
- Código Nacional de Tránsito
- Manejo defensivo (Principios y normas)
- Señalización y demarcación vial
- Documentación de vehículos y Conductores
- Equipo de carretera

De esto se deja el respectivo soporte. **Ver Anexo 21** (Evaluación de Conocimientos en Seguridad Vial).

Como parte de la inducción, será entregado el documento DECÁLOGO DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR, publicación donde se describe las normas de seguridad a cumplir por parte del personal que realiza labores de conducción. **(Ver anexo 22). ** Adicionalmente, este decálogo de seguridad del conductor, reposa en los vehículos de la empresa para que sean de conocimiento y aplicación de conductores y pasajeros.

Adicionalmente se tiene definido un programa de formación y entrenamiento dirigido a todo el personal de acuerdo a su rol frente al riesgo de tránsito (conductor, pasajero, peatón) en donde se incluyen las actividades de capacitación en seguridad vial. Dicho plan de capacitación aplica para conductores nuevos y antiguos. Plan de formación en Seguridad Vial. (**Ver Anexo 23**).

Responsable del programa de capacitación

El encargado del área de Recurso Humano con apoyo del área de SGI será el responsable del programa de capacitación en Seguridad Vial.

Evaluación del programa de capacitación

Todas las actividades del programa de formación son evaluadas, estableciéndose un mínimo de calificación para ser aprobado, mediante una evaluación escrita bajo la estructura de selección múltiple, o falso y verdadero, la cual será aprobada con mínimo 4 aciertos o el 80%.

6.1.9 Capacitación en seguridad vial (conductores no propios o esporádicos)

EME INGENIERÍA S.A. NO CUENTA CON PERSONAL DE CONDUCCIÓN NO PROPIO. En caso de presentarse esta modalidad de prestación de servicio, los conductores no propios de deberán cumplir con los requisitos mínimos de formación y capacitación en seguridad vial, definidos en el perfil del cargo de conductor y en el programa de capacitación de EME INGENIERÍA S.A., respectivamente. Lo anterior se convalida con el curso vigente de manejo defensivo emitido por un CEA legalmente conformado.

6.1.10 Control de documentación de conductores

En el marco del plan estratégico de seguridad vial, **EME INGENIERÍA S.A.** lleva a cabo el control de los documentos de los conductores a través de las áreas de Recurso Humano y SGI contando con bases de datos que registran la siguiente información:

- Nombre y apellidos
- Número de identificación
- Edad
- Años de experiencia en conducción
- Inscripción ante el RUNT
- Tipo de licencia de conducción

- Vigencia de licencia de conducción
- Reporte de comparendos

La información de los conductores que se recopila para el desarrollo del PESV se le da tratamiento de conformidad con la política de datos personales establecida en la legislación nacional. **Anexo 24. Control de documentos conductores.**

6.1.11 Procedimiento de verificación de infracciones de tránsito

Cada 6 meses el área de SGI y Gestión Humana realizará la verificación del estado de las licencias de conducción y reportes de comparendos de los conductores de la empresa, con el propósito de presentar reporte sobre este particular a las áreas involucradas.

En la eventualidad en que un conductor presente reporte de comparendos o vencimiento / suspensión de licencia en las páginas de RUNT y/o SIMIT, se procede a generar reporte, impidiendo que a este conductor se le autorice conducir vehículos hasta tanto haya realizado el correspondiente pago y se encuentre a paz y salvo con las autoridades de tránsito. De igual manera y dependiendo de la gravedad de las infracciones que haya cometido el conductor, será citado a descargos de acuerdo a los procedimientos disciplinarios establecidos por **EME INGENIERÍA S.A.**

6.1.12 Políticas de Regulación de la Empresa

EME INGENIERÍA S.A., tanto en su política de seguridad vial, así como en el documento “Decálogo de Seguridad del Conductor” tiene definidos mecanismos y normas frente a aspectos como:

- Responsabilidades del conductor
- Consumo de alcohol y sustancias psicoactivas.
- Tiempos de movilización
- Equipo de carretera y documentación
- Formación y capacitación

El cumplimiento de estas disposiciones está contemplado dentro de las responsabilidades definidas en los manuales de funciones y por ende hace parte de la evaluación de desempeño del personal la cual es realizada por parte del área de Recurso Humano.

Así mismo, EME INGENIERÍA S.A. define las siguientes políticas de control y regulación de los comportamientos de los conductores en la vía (**Anexo 25**):

6.1.12.1 Política de no fumadores

EME INGENIERIA S.A., ha definido y establecido una política de No Fumadores, para prevenir, mejorar, conservar y preservar el bienestar de los trabajadores y contratistas, mejorando la calidad de vida, que permita un adecuado desempeño y competitividad del personal y de la organización, así

como el fomento de estilos de vida saludables, teniendo en cuenta lo establecido en la resolución 4225 de mayo 29 de 1992, resolución 1956 de 2008 y ley 1335 de 2009.

Es política de EME INGENIERIA S.A., mantener ambientes sanos donde prime la seguridad, la salud y la productividad. La compañía es consciente de que el tabaquismo por parte de los trabajadores y contratistas, tienen efectos adversos en la capacidad de desempeño y afectan seriamente la salud, seguridad, eficiencia y productividad de otros trabajadores y de la compañía en general.

Para cumplir con este propósito EME INGENIERIA S.A, ha establecido lo siguiente:
Prohíbe fumar, en el desarrollo de los trabajos, dentro de las instalaciones, centros de trabajo o en la operación de vehículos y motos.

Promueve actividades de sensibilización y de capacitación para los trabajadores y contratistas que buscan la creación de hábitos saludables en relación al daño que causa el cigarrillo a la salud del individuo y de su entorno.

Anexo 26. Registros de asistencia a la divulgación de la Política de No Fumadores

6.1.12.2 Política de alcohol y drogas

EME INGENIERIA S.A, ha definido y establecido una política de Alcohol y Drogas, para prevenir, mejorar, conservar y preservar el bienestar de los funcionarios, calidad de vida, que permita un adecuado desempeño y competitividad del personal y de la compañía, así como el fomento de estilos de vida saludables, teniendo en cuenta lo establecido en la resolución 1075 de marzo 24 de 1992.

Es política de EME INGENIERIA S.A, mantener lugares de trabajo óptimos que permita alcanzar los más altos estándares en Seguridad, y Productividad. La empresa es consciente que el alcoholismo, la drogadicción y el abuso de sustancias alucinógenas y enervantes por parte de los funcionarios, tienen efectos adversos en la capacidad de desempeño y afectan considerablemente la salud, seguridad, eficiencia y productividad de los empleados y de la empresa en general.

La indebida utilización de medicamentos formulados, posesión, distribución y venta de drogas no recetadas o de sustancias alucinógenas y enervantes, en el desarrollo del trabajo, dentro de las instalaciones, u operación de motos y vehículos, está estrictamente prohibido. Así mismo, se prohíbe la posesión, uso, distribución o venta de bebidas alcohólicas en las instalaciones de EME INGENIERIA S.A, o cada uno de sus centros de trabajo, durante la prestación de servicios, no está permitido.

Anexo 26. Registros de asistencia a la divulgación de la Política de Alcohol y Drogas

Presentarse a trabajar bajo el efecto del alcohol, drogas y/o sustancias alucinógenas y enervantes o que creen dependencia, está estrictamente prohibido.

Adicionalmente, EME INGENIERÍA S.A., ha documentado e implementado un procedimiento para la

realización de pruebas de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas bajo el lineamiento de los requisitos legales aplicables. **Anexo 27. Procedimiento para la realización de pruebas para detectar alcohol y drogas**.

a) Responsable de la realización de las pruebas de Alcohol y drogas

De acuerdo a lo descrito en el **Procedimiento para la realización de pruebas para detectar alcohol y drogas**, cuando un trabajador en cualquiera de los casos de muestreo (aleatorio, voluntaria, sospecha o post-accidente), requiera la aplicación de las pruebas de alcohol y drogas, en primera instancia será realizado por personal SST de la organización, y para confirmación será remitido a la IPS, en donde se realizaran los exámenes correspondientes**.**

b) Idoneidad de quien realiza las pruebas

Las pruebas son realizadas por personal idóneo desde su competencia profesional que presta sus servicios en la IPS que realiza los exámenes médicos ocupacionales de EME INGENIERÍA S.A. y al interior de la organización los responsable de Seguridad y Salud en el Trabajo contarán con curso ó explicación de parte del proveedor mediante oficio interno sobre el uso correcto del equipo para dichas pruebas. **Anexo 28. Ficha Técnica Alcoholímetro**

c) Periodicidad de las pruebas de alcohol y drogas

Con respecto a la periodicidad, EME define los tipos de pruebas,

- Aleatoria (azar)
- Voluntaria
- Por Sospecha
- Post-accidente

Así mismo, EME INGENIERÍA S.A. determina que mínimo una vez al año realizará la prueba a cada trabajador.

d) Acciones a tomar en caso de exámenes positivos

Cuando se presenten casos de pruebas positivas, el trabajador será sometido a proceso disciplinario por parte del área de Recursos Humanos, el cual ordena que las posibles sanciones son:

- ✓ Llamado de atención escrito
- ✓ Suspensión
- ✓ Terminación de forma unilateral de contrato de trabajo pro justa causa.

6.1.12.3 Política de Regulación y control de las horas máximas de conducción y descanso

La empresa dentro de su política de seguridad vial promueve y regula el descanso adecuado de los conductores, considerando la limitación de las horas máximas de conducción y los relevos para los

mismos. Con el objetivo de cumplir lo anterior se considera la limitación de las horas máximas de conducción y los relevos para los conductores de la siguiente manera:

- El desplazamiento está diseñado de tal manera que los recorridos no sean muy extensos, para aquellos se definió un descanso de 2 horas.
- En caso de necesitar los vehículos se garantizará que su jornada laboral no sea excedida de acuerdo a la normatividad colombiana.
- En caso de necesitar descanso, el conductor deberá detener el vehículo en un lugar seguro en donde pueda descender del mismo y realizar estiramientos, con el fin de evitar la fatiga en la conducción.
- Para aquellas situaciones que ameriten extender la jornada laboral se identificaran áreas de descanso que garanticen el estado óptimo de nuestros conductores.

Anexo 26. Registros de asistencia a la divulgación de la Política de Regulación y control de las horas máximas de conducción y descanso

a) Planificación de la jornada laboral

Con respecto a las jornadas laborales y su planificación, EME INGENIERÍA S.A. establece sus horarios laborales por grupo de trabajo de la siguiente forma:

Grupo de trabajo	Grupo de Cargos	Jornada laboral	Horario
Administrativo	Directivos Profesionales Auxiliares	Diurna	Lunes a Viernes: 8:00 am – 12:00 m, 2:00 pm – 6:00 pm Sábados: 8:00 am – 12:00 m
Operativo	Profesionales Tecnólogos Técnicos Auxiliares	Diurna	Lunes a Viernes: 7:00 am – 12:00 m, 1:00 pm – 5:00 pm Sábados: 7:00am – 10:00 am

6.1.12.4 Política de Uso del Cinturón de Seguridad

Es compromiso de la Alta gerencia, la adopción de medidas de seguridad en el marco de la prevención de incidentes y accidentes de tránsito así como de la promoción de la seguridad en las vías, por lo tanto se establecen los siguientes lineamientos con respecto al uso del cinturón de Seguridad:

- Todo trabajador de EME INGENIERÍA S.A., deberá usar el cinturón de seguridad siempre que conduzca un vehículo.

- Los conductores de la organización, deberán asegurarse de que sus acompañantes, si así aplicase, usen de forma apropiada en cinturón de seguridad, durante todo el trayecto.

Anexo 26. Registros de asistencia a la divulgación de la Política de uso del cinturón de seguridad.

a) Mecanismo de control de uso del cinturón de seguridad

EME INGENIERÍA S.A. realiza inspecciones pre-operacionales diarias, que involucran el cinturón de seguridad como un ítem de verificación. Por otra parte, EME INGENIERÍA S.A. determina que el control de cumplimiento del uso del cinturón de seguridad se realiza mediante el seguimiento a los comparendos de los conductores, como se especifica en numeral anterior, cuando estos se generen por excesos de velocidad.

Cuando se presenten casos de no uso del cinturón, el trabajador será sometido a proceso disciplinario por parte del área de Recursos Humanos, el cual ordena que las posibles sanciones son:

- ✓ Llamado de atención escrito
- ✓ Suspensión

6.1.12.5 Política de Regulación de Velocidad

EME INGENIERÍA S.A., en su compromiso con la Seguridad Vial, establece esta directriz con el fin de controlar la velocidad en sus vehículos, siendo este un factor de riesgo clave en las lesiones causadas por accidentes de tránsito, que permita disminuir la probabilidad de ocurrencia de algún evento no deseado en la vía, en las actividades de la organización.

Los límites de las velocidades permitidas son:

- ✓ 60 Km/h en zonas Urbanas y rurales
- ✓ 80 km/h en vías Nacionales
- ✓ 30 Km/h en zonas escolares y residenciales

Igualmente, será responsabilidad de los conductores de EME INGENIERÍA S.A., no exceder la velocidad de acuerdo con la señalización en la vía y reducir la velocidad en las siguientes condiciones:

- Cuando se transite por lugares con alta concentración de personas
- Cuando se disminuya la visibilidad en la vía (lluvia, niebla, humo o polvo).
- Al pasar por pavimento húmedo o resbaloso.
- Ascensos o descensos pronunciados
- Trabajos de mantenimiento en la vía
- Curvas peligrosas

El exceso de velocidad se convierte en una violación e incumplimiento a la normatividad Colombiana y a esta política, por lo tanto el conductor que incurra en esto estará sujeto a la aplicación de normas disciplinarias.

Anexo 26. Registros de asistencia a la divulgación de la Política de regulación de la velocidad

a) Mecanismo de control de Velocidad

EME cuenta sistema de control y seguimiento satelital GPS en sus vehículos, el cual genera reportes en tiempo real de aspectos como velocidad, salidas de ruta, aumentos o descensos de velocidad bruscos, paradas no programadas, entre otros.

Anexo 29. Ficha técnica del sistema GPS

EME determina que el control de cumplimiento de las velocidades máximas permitidas se realiza mediante el seguimiento a los comparendos de los conductores, como se especifica en numeral anterior, cuando estos se generen por excesos de velocidad.

Cuando se presenten casos de excesos de velocidad, el trabajador será sometido a proceso disciplinario por parte del área de Recursos Humanos, el cual ordena que las posibles sanciones son:

- ✓ Llamado de atención escrito
- ✓ Suspensión

6.1.12.6 Política de Uso de equipos de comunicación

Durante la labor de conducción, EME INGENIERÍA S.A., prohíbe el uso de equipos de comunicación, que generen distracción al conductor. Así mismo se establecen los siguientes lineamientos:

- Esta prohibió el uso de teléfonos celulares, dispositivos de mensajes de texto, tabletas u otro dispositivo electrónico cuando el vehículo se encuentra en movimiento.
- Si se requiere realizar o atender una llamada, el conductor deberá detener el vehículo en un lugar seguro donde pueda realizar la llamada.

Anexo 26. Divulgación política de Uso de equipos de comunicación

a) Mecanismo de control de uso de comunicación

Con respecto al tema, EME determina que el control de cumplimiento la política de prohibición de uso de equipos bidireccionales se realiza mediante el seguimiento a los comparendos de los conductores, como se especifica en numeral anterior, cuando estos se generen por uso de estos equipos.

b) Sanciones para conductores que usan equipos bidireccionales al conducir

Cuando se presenten casos uso de equipos bidireccionales mientras se conduce, el trabajador será sometido a proceso disciplinario por parte del área de Recursos Humanos, el cual ordena que las posibles sanciones son:

- Primera vez: Llamado de atención escrito
- Segunda vez: Suspensión de 1 a 3 días
- Tercera vez: Suspensión de 8 días

6.1.12.7 Política de Uso de Elementos de protección

La organización, en cumplimiento con la normatividad legal vigente y con el fin de garantizar el cuidado y protección de los trabajadores, definido e implementado normas para el uso adecuado de los Elementos de Protección Personal, conforme a las siguientes consideraciones:

- Establecer que el uso de los Elementos de Protección Personal es de carácter obligatorio para todos los trabajadores (directos, contratistas, subcontratistas) de EME INGENIERÍA S.A.
- Es responsabilidad de cada trabajador, cuidar sus elementos de Protección Personal.
- El uso de los elementos de Protección Personal es de uso exclusivo para las labores de la organización.
- Todo trabajador de EME INGENIERÍA S.A., es responsable de notificar el requerimiento de reposición de algún Elemento de Protección Personal.

Anexo 26. Divulgación Política de Uso de EPP´s

EME INGENIERÍA S.A. suministra a sus trabajadores los elementos de protección personal en cantidad y calidad acorde con el riesgo al que están expuestos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 122 de la ley 9 de 1979.

Como parte de su sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo, dispone de una matriz de elementos de protección personal en la que se describen los EPP a utilizar por cada uno de los cargos de la organización. **Anexo 30. Matriz de Elementos de Protección Personal.**

El incumplimiento de las políticas anteriormente mencionadas se considera una falta del trabajador a esta directriz, las cuales serán sancionadas por la organización, de conformidad al Reglamento Interno de Trabajo y los procesos administrativos correspondientes.

6.1.13 Mecanismos de Contratación de Vehículos (Terceros)

EME INGENIERÍA S.A. NO CONTRATA Y/O ADMINISTRA VEHICULOS NO PROPIOS PARA EL DESARROLLO DE SU ACTIVIDAD ECONOMICA.

6.1.14 Mecanismos de Contratación de Conductores (Terceros)

EME INGENIERÍA S.A. NO CONTRATA Y/O ADMINISTRA PERSONAL DE CONDUCCIÓN NO PROPIOS PARA EL DESARROLLO DE SU ACTIVIDAD ECONOMICA.

6.2 VEHÍCULOS SEGUROS

6.2.1 Plan de mantenimiento preventivo

EME INGENIERÍA S.A. tiene definido e implementado un Programa de Mantenimiento Preventivo para los vehículos propios en el que se describen las diferentes actividades a realizar de manera que permitan asegurar que el parque automotor de la organización, se encuentre en óptimas condiciones de seguridad para el desarrollo de sus actividades misionales.

Dentro de las actividades definidas están:

- Inspecciones mensuales
- Mantenimientos Preventivos
- Revisiones técnico mecánicas
- Tipo de mantenimiento realizado y pendiente por realizar

Anexo 31. Hoja de vida - Control de Mantenimiento de Vehículos.

6.2.2 Desarrollo del programa de mantenimiento preventivo

EME INGENIERÍA S.A. tiene establecido un Programa de Mantenimiento Preventivo de Vehículos el cual tiene definida la periodicidad de acuerdo al kilometraje

Este parámetro fue establecido de acuerdo a las características técnico mecánicas de los vehículos de **EME INGENIERÍA S.A.** de modo que la periodicidad de intervención en el parque automotor corresponda a especificaciones del fabricante.

EME INGENIERÍA S.A., cuenta con una aplicación propia denominada SIC - *Sistema de Información Corporativa* - de la plataforma informática SGE, en el cual se registra cada uno de los mantenimientos realizados a este, permitiendo tener una trazabilidad de las reparaciones preventivas y correctivas realizadas al mismo. Igualmente en cada archivo se encuentran consignadas las especificaciones técnicas del vehículo y su documentación para su respectivo seguimiento. **Ver Anexo 32 Ejemplo Mantenimiento Vehículos (Aplicativo).**

6.2.3 Verificación del mantenimiento de vehículos terceros (Afiliados)

EME INGENIERÍA S.A. NO CONTRATA Y/O ADMINISTRA VEHICULOS NO PROPIOS PARA EL DESARROLLO DE SU ACTIVIDAD ECONOMICA.

6.2.4 Idoneidad de la realización del mantenimiento preventivo

Los mantenimientos preventivos al parque automotor de **EME INGENIERÍA S.A.** son realizados de la siguiente manera:

Periodo de Garantía: A través del concesionario correspondiente a la casa matriz del vehículo.
Posterior a garantía: Mantenimiento realizado por parte de red de proveedores seleccionados por calidad que cumplan con criterios HSE, asegurando la verificación y cumplimiento de criterios de calidad, seguridad y gestión ambiental, así como la idoneidad en términos de formación en mecánica automotriz, por parte del personal que realiza los mantenimientos y/o reparaciones a los vehículos. Esto mismo aplica para la realización de mantenimientos correctivos cuando es necesario.

PROVEEDOR	NIT	TIPO DE SERVICIO	DIRECCION	TELEFONO
MAYORAUTOS S.A.S	804004553-6	Mantenimientos de vehículo	Bucaramanga carrera 26 # 40-17	6323434
DISTOYOTA	860020058-2	Mantenimientos de vehículos	Carrera 27 # 56-19 Bucaramanga	6703434
MOTORESTE	890201902-0	Mantenimiento de Vehículos	Autopista Vía Floridablanca # 91-55	6360160
CENTRALMOTOR KIA	804002832-7	Mantenimiento de Vehículos	Cl. 58 # 27-07	6476711
SERVHIMEC	80400077-9	Mantenimiento de Equipos Hidráulicos	Calle 23 # 6A-15	6427800
PRACO DIDACOL	860047657-1	Mantenimiento de Vehículos	Calle 70 # 32W-92 Km4 vía Girón	6910200
CAMPESA	800035606-6	Mantenimiento de Vehículos	Anillo Vial Km. 2,3 Vía Girón	6432721
TORRESCAR	900078484-1	Llantas para Vehículos, Alineación, Balanceo	Av. La Rosita # 25-53	6352410
CDA REVITEC S.A	900088581-0	Diagnostico automotriz	Cra 17 autopista el palenque # 59-91	6760022 6762727
GARCILLANTAS	890.205.145-1	Llantas para Vehículos, Alineación, Balanceo	Cra. 27 Calle 32	6300063
BATERÍAS BATSKALA	91294713-5	Baterías para Vehículos	Cra. 18 # 51-58	6703691
FAICO SAS	890203904-4	Baterías para Vehículos	Calle 56 # 17A-91	6448312

Anexo 33. Facturas de los talleres que realizan el mantenimiento preventivo

Todos los registros de mantenimientos tanto correctivos como preventivos al parque automotor de **EME INGENIERÍA S.A.** se llevan en el software diseñado para tal fin.

6.2.5 Mantenimiento Correctivo

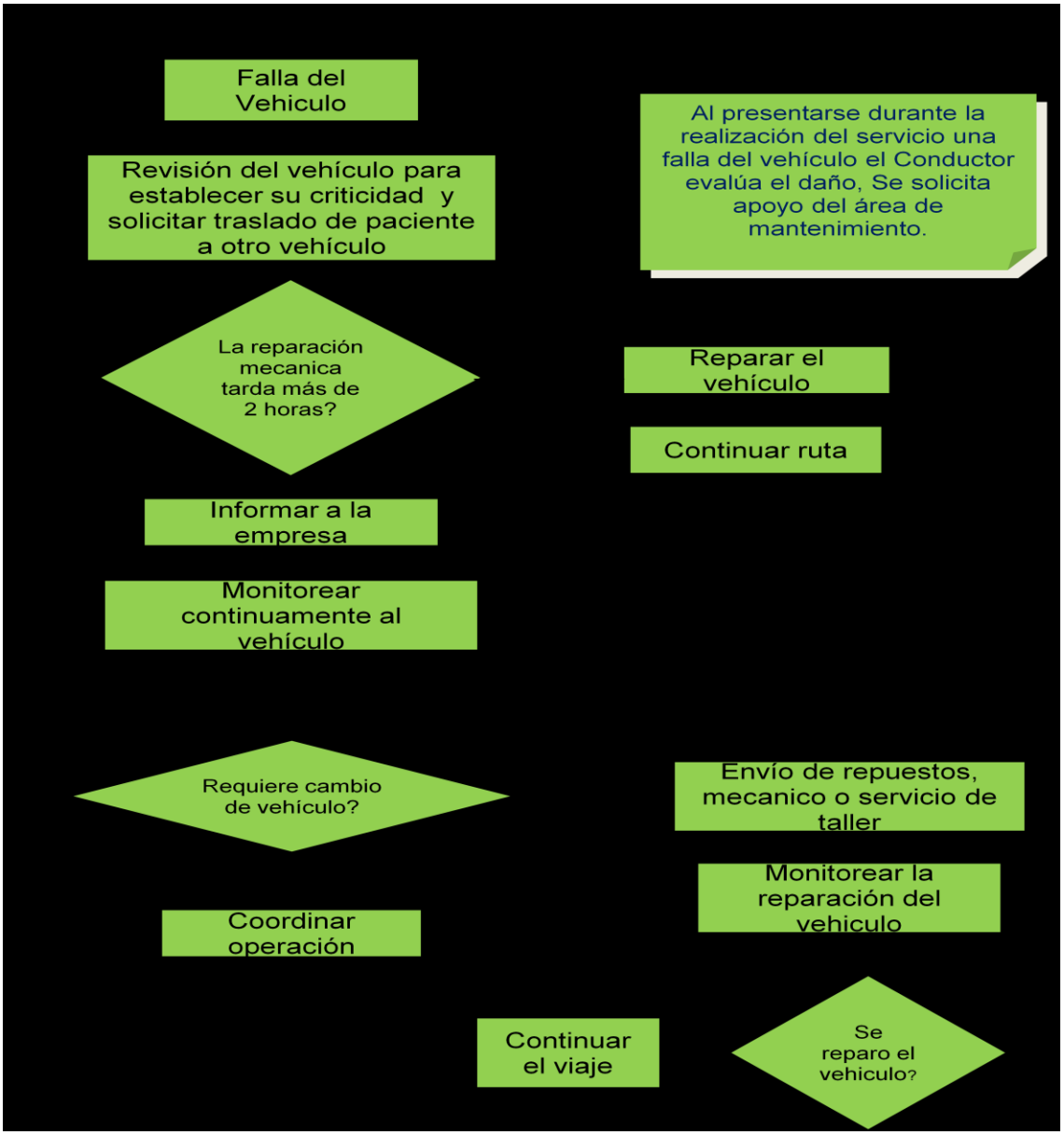
Las intervenciones correctivas realizadas a los vehículos, quedaran registradas en las hojas de vida

de cada uno, incluidos los soportes del mismo.

Cuando se presente un daño en el vehículo, durante el desplazamiento por la vía, el conductor deberá estacionar el vehículo con todas las medidas de seguridad pertinentes (conos, estacionarias) e informar inmediatamente con el Auxiliar de Equipos quien de acuerdo a la información suministrada, activará el servicio de la póliza de seguros del vehículo y/o autorizara la intervención del vehículo por parte de los talleres autorizados definidos en el numeral 6.2.4 Idoneidad de la realización del mantenimiento preventivo

6.2.5.1 Protocolo de actuación en caso de Falla del Vehículo

En caso de falla del vehículo, EME INGENIERÍA S.A. establece el siguiente protocolo:



6.2.6 Procedimiento de inspección de los vehículos

EME INGENIERÍA S.A. tiene establecido en su Programa de Mantenimiento de Vehículos, la realización de inspecciones pre operacionales para verificar si estos se encuentran en adecuado estado para la operación, ó en su defecto para detectar de manera precoz, condiciones que puedan generar eventos adversos en la vía para que sean reportados al Auxiliar de Equipos y ser intervenidos de manera oportuna, minimizando el potencial de accidentes de tránsito.

La inspección de vehículos permite verificar el estado de las diferentes partes que conforman el automotor, previendo posibles accidentes por fallas mecánicas. Esta inspección igualmente involucra la revisión del equipo de carretera, documentación y demás elementos necesarios.

EME INGENIERÍA S.A. para garantizar la seguridad en su operación realiza las inspecciones que se describen a continuación:

INSPECCIÓN	RESPONSABLE	FRECUENCIA	INSTRUMENTO
Pre operacional de vehículos	Conductor	Diaria	Inspección Pre Operacional Vehículos
Pre Operacional Vehículos - Auditoria	Auxiliar de Equipos y Herramientas	Trimestral	Inspección Pre Operacional Vehículos

Trimestralmente se realizara auditoria al debido diligenciamiento del formato Inspección Pre Operacional Vehículos, de acuerdo al estado del vehículo, para ello, el área de SGI se encarga de hacer seguimiento a los resultados de las inspecciones para garantizar que las fallas detectadas sean subsanadas.

Anexo 34: Registros de Inspección Preoperacional

6.2.7 Auditorías a la inspección preoperacional

Con respecto a la revisión del debido diligenciamiento del formato de inspección preoperacional, EME revisa al azar y semanalmente los registros, dejando evidencia mediante el formato destinado para tal fin.

6.2.8 Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento

EME INGENIERÍA S.A. realiza registro de los mantenimientos realizados a los vehículos e información y control de la documentación de los vehículos a través de una aplicación propia denominada SIC - *Sistema de Información Corporativa* - de la plataforma informática SGE. Desde esta aplicación, se monitorea el vencimiento de fechas para inspección, mantenimiento y control de la documentación del parque automotor.

6.2.9 Reporte de incidentes

Con respecto al reporte de incidentes EME INGENIERÍA S.A., orienta a sus colaboradores expuestos al riesgo de tránsito hacia el reporte de todo evento que pueda haberse convertido en un accidente con la finalidad de analizar sus causas y evitar su recurrencia. EME INGENIERÍA S.A. registra estos eventos en el formato de **Autoreporte de Condiciones y Actos Inseguros** **Ver Anexo 35**

6.3 INFRAESTRUCTURA SEGURA

6.3.1 Rutas internas

Actualmente, **EME INGENIERÍA S.A. NO CUENTA CON INFRAESTRUCTURA INTERNA**, sus oficinas y centro de operación administrativa funciona en la oficina 201 del Edificio Rosita Plaza, ubicado en la Avenida La Rosita No. 18 - 80, en la ciudad de Bucaramanga (Santander). Como se muestra en la siguiente imagen, la copropiedad no cuenta con infraestructura interna.

FOTO FACHADA EDIFICIO ROSITA PLAZA

EME INGENIERÍA S.A. en instalaciones internas de clientes establece para sus vehículos y conductores las siguientes normas de seguridad:

- ✓ El límite de velocidad es de 5 Km / hora
- ✓ El estacionamiento de vehículos debe hacerse en posición de reversa.
- ✓ Tiene prioridad de circulación los peatones cuyas rutas están debidamente demarcadas.
- ✓ No se permite el uso de dispositivos móviles mientras se conduce al interior de las instalaciones.
- ✓ El uso del cinturón de seguridad es obligatorio durante el desplazamiento.
- ✓ Todo acto o condición insegura que pueda originar un incidente debe ser reportado al Jefe inmediato o área de seguridad y salud en el trabajo.

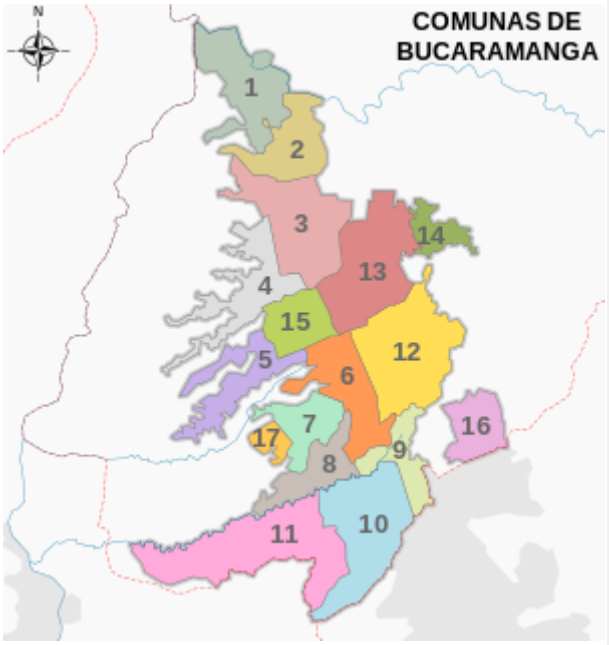
6.3.2 Rutas externas

Para los desplazamientos externos, **EME INGENIERÍA S.A.** realiza una adecuada planificación de sus actividades, de manera que se garantice el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la política de seguridad vial y demás políticas de regulación de la empresa.

Así mismo, **EME INGENIERÍA S.A.** realiza un análisis de las zonas por donde transita desde el punto de vista seguridad vial que le permita identificar puntos críticos y establecer medidas de prevención.

La metodología establecida por **EME INGENIERÍA S.A.** para realizar la evaluación de riesgos en la vía, consiste en la identificación de peligros y puntos críticos mediante la aplicación de ruta-gramas diseñados para tal fin con ayuda por parte de los conductores, previa capacitación sobre la aplicación del instrumento de evaluación de riesgos.

Este formato de ruta-grama tiene definidos una serie de peligros viales a lo largo de las diferentes zonas por las que se desplaza personal de **EME INGENIERÍA S.A.** los cuales deben ser identificados como puntos críticos. Asimismo, para cada punto crítico identificado se establecerá la respectiva medida de precaución a tomar por parte del conductor cuando transite por dicho punto, en aras de disminuir la probabilidad de accidentes de tránsito. Esta actividad solo contempla desplazamientos urbanos. **Ver Anexo 36 Rutagrama de Bucaramanga por comunas**

Numeración oficial	Comuna	Numeración oficial	Comuna	Ubicación
1	Norte	10	Provenza	
2	Nororiental	11	Comuna Sur	
3	San Francisco	12	Cabecera del llano	
4	Occidental	13	Centro oriental	
5	García Rovira	14	Morrorrico	
6	La Concordia	15	Centro	
7	La Ciudadela	16	Lagos del Cacique	
8	Sur-Oriental	17	Mutis	
9	La Pedregosa			

6.3.3 Apoyo Tecnológico

Para monitorear los comportamientos en cuanto a la regulación de velocidad en la vía, EME INGENIERÍA S.A., contara con el apoyo de equipos GPS en algunos de sus vehículos, permitiendo el seguimiento, control y mejoras de los hábitos de los conductores durante sus desplazamientos y la toma de acciones preventivas, las cuales son divulgadas al personal que conduce.

Cuando se evidencia el reporte de exceso en los límites de velocidad en la vía durante la operación del vehículo por parte de los conductores de EME INGENIERÍA S.A., se procederá a aplicar el procedimiento definido en el Reglamento Interno de la organización, en lo concerniente a cumplimiento de normas internas.

6.3.4 Políticas de socialización y actualización de información

A través de los programas de inducción, re inducción, plan de formación y campañas realizadas, **EME INGENIERÍA S.A.** asegura la divulgación de la información correspondiente al Plan Estratégico de Seguridad Vial. De igual manera, a través del COPASST y comité de seguridad vial se reciben los requerimientos del personal en materia de riesgo de tránsito y se divulgan los lineamientos del PESV.

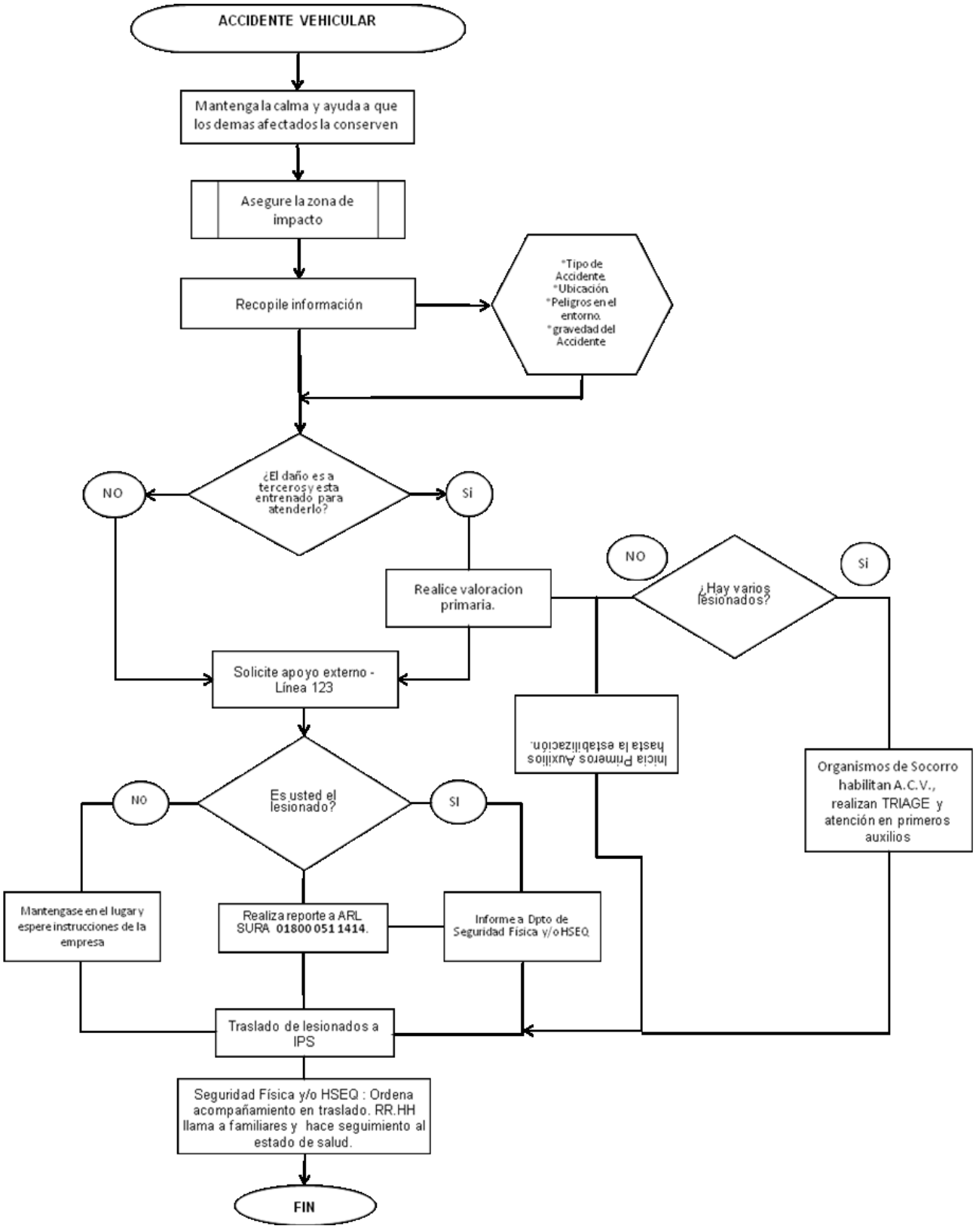
6.4 ATENCION A VICTIMAS

La atención de víctimas implica la intervención de distintos organismos que, de manera coordinada, deban concurrir al sitio o lugar en que se ha producido un accidente de tránsito. A esto le sigue el tratamiento en un centro asistencial inmediatamente después de un accidente de tránsito, siendo primordial la atención oportuna y por personal calificado.

La mitigación de las consecuencias por accidentes de tránsito puede dividirse en dos aspectos principales: la prevención primaria, que se encarga de atender y reducir la severidad de las lesiones en las victimas, y la secundaria, que se ocupa de aminorar las secuelas producto de la lesión a través de una respuesta médica adecuada, basada en un proceso de calidad. Adicionalmente, una atención oportuna y el transporte eficiente de los heridos, desde la escena en donde ocurrió el accidente hasta en centro médico más cercano, pueden constituir el factor determinante en la incidencia de una posible discapacidad, tanto a corto como a largo plazo.

Si un vehículo de **EME INGENIERÍA S.A.** se encuentra involucrado en un incidente, se debe actuar de la siguiente manera:

- Actúe con calma
- Salga del vehículo inmediatamente.
- Si está en condiciones de ayudar a los heridos hágalo tranquilamente (cuando se requiera).
- No abandone el lugar del accidente, ubíquese en un lugar seguro.
- Comuníquese con la línea de atención de emergencias 123. Llame a una ambulancia si hay heridos.
- Comuníquese de inmediato a la autoridad de tránsito o con alguna autoridad judicial.
- No mueva el vehículo del lugar hasta tanto llegue la autoridad.


ACCIDENTE VEHICULAR
Mantenga la calma y ayuda a que los demas afectados la conserven
Asegure la zona de impacto
Recopile información
*Tipo de Accidente.
*Ubicación.
*Peligros en el entorno.
*gravedad del Accidente
¿El daño es a terceros y esta entrenado para atenderlo?
NO
Si
Realice valoracion primaria.
NO
¿Hay varios lesionados?
Si
Solicite apoyo externo - Línea 123
Inicia Primeros Auxilios hasta la estabilización.
Organismos de Socorro habilitan A.C.V., realizan TRIAGE y atención en primeros auxilios
Es usted el lesionado?
NO
SI
Mantengase en el lugar y espere instrucciones de la empresa
Realiza reporte a ARL SURA 01800 051 1414.
Informe a Dpto de Seguridad Física y/o HSEQ
Traslado de lesionados a IPS
Seguridad Física y/o HSEQ : Ordena acompañamiento en traslado. RR.HH llama a familiares y hace seguimiento al estado de salud.
FIN

- Tome los datos de la o las personas que están involucradas en el hecho (nombres completos, números de cédula, dirección residencia y oficina o lugar de trabajo, placas del vehículo).
- Informe inmediatamente a **EME INGENIERÍA S.A.** cuando ocurra el hecho para que le sean dadas instrucciones frente al manejo de la situación.
- Si aplica, el Área de SGI realiza reporte de accidente de trabajo a la ARL.
- Tome fotografías de los vehículos y del lugar donde ocurrieron los hechos.
- Solicite el levantamiento de croquis o de constancia del estado en que quedo la escena de los hechos a la autoridad competente, en todos los casos, sin excepción.
- Solicite a la autoridad que se realice la prueba de alcoholemia a todos los conductores de los vehículos involucrados (motociclista, vehículo de servicio público, particular, etc.) incluido usted.
- Tome los nombres e identificaciones, dirección del domicilio, teléfonos de las personas que presenciaron los hechos y que en determinado momento pueden atestiguar sobre lo sucedido.
- Asista a todas las diligencias para las cuales sea citado por las autoridades.
- Si ha sufrido contusiones o golpes, asista y reporte de manera detallada a la entidad de salud para que sea valorado.
- Si el vehículo es inmovilizado, proceda a verificar cuidadosamente el inventario del vehículo que elabore la autoridad. Verifique el lugar al cual será llevado el vehículo.
- Si el conductor del otro vehículo huye del lugar de los hechos, no lo persiga, llame a la autoridad y solicite el levantamiento de croquis o de constancia del estado en que quedo el vehículo. Deje constancia de las personas que pueden dar fe de lo ocurrido.
- Infórmese en cada lugar de los trámites que se deben seguir cuando ocurre un accidente de tránsito.
- Tenga a mano un directorio de emergencias que contenga los números telefónicos de los organismos de socorro, autoridades de tránsito al igual que centros asistenciales de la zona donde le puedan brindar ayuda.

Anexo 26. Registro de divulgación del protocolo

En caso de que se presenten otras contingencias en la vía, diferentes a accidentes vehiculares con lesionados, tales como varadas, bloqueos, riesgo público, entre otros, **EME INGENIERÍA S.A.** tiene definidos procedimientos de actuación por parte del personal involucrado con el fin de mitigar las consecuencias de dicho incidente. **Ver Anexo 37 Flujogramas de eventos en la vía.**

6.4.1 Investigación de Incidentes y accidentes

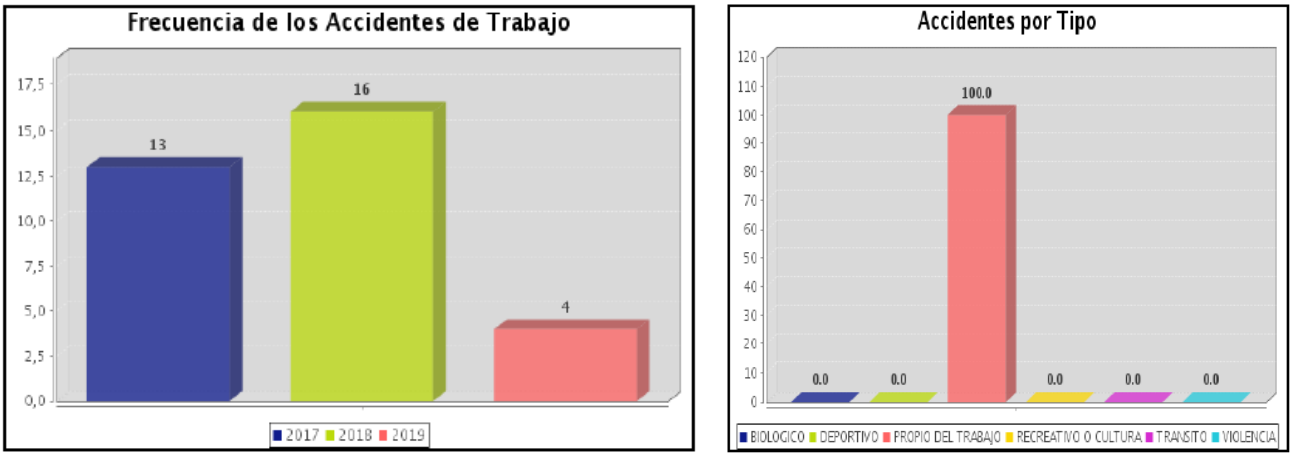
EME INGENIERÍA S.A. en el marco de su sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo tiene establecido el Procedimiento de Reporte e Investigación de Accidentes e Incidentes de Trabajo **(Ver Anexo 38)** en el cual se establece la secuencia de pasos a seguir para determinar las causas que generaron el evento y formular las medidas correctivas a que haya lugar para evitar la repetibilidad del mismo. Este procedimiento aplica para incidentes y accidentes propios del trabajo, ambientales y vehiculares, cumpliendo con las disposiciones y términos definidos en la resolución 1401 de 2007.

El informe de la investigación del accidente se registra en el formato Informe de Investigación Accidente / Incidente. **Ver Anexo 39.** Para la investigación de incidentes y accidentes viales se

consultan otras fuentes externas como son autoridades de tránsito, medio de comunicación, entrevistas a testigos, etc., de modo que se facilite el análisis de causalidad y por ende la formulación del plan de acción.

El seguimiento a la eficacia de las medidas implementadas se lleva a cabo por parte del área de SGI como parte de las disposiciones establecidas en el marco del sistema de gestión integral**.** Además, como parte de la gestión del riesgo de tránsito, **EME INGENIERÍA S.A.** lleva a cabo la divulgación de las lecciones aprendidas como resultado de las investigaciones de incidentes y accidentes, promoviendo la toma de conciencia en el personal con el propósito de que el evento no se vuelva a presentar.

A la fecha y durante los últimos 2 años y lo corrido del 2019 no se han presentado accidentes de tránsito en **EME INGENIERÍA S.A.** Se anexa certificado de la ARL SURA (**Ver Anexo 8**). A continuación se muestra indicador de accidentalidad de transito calculado.



INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

6.4.1.1 Fuentes y/o Variables adicionales de investigación de accidentes de transito

Para la investigación de incidentes y accidentes viales se pueden consultar otras fuentes o variables externas como son **autoridades de tránsito, croquis, reportes de prensa, entrevistas a testigos, etc.**, de modo que se facilite el análisis de causalidad y por ende la formulación del plan de acción.

El seguimiento a la eficacia de las medidas implementadas se lleva a cabo por parte del área encargada de seguridad y salud en el trabajo como parte de las disposiciones establecidas en el marco del sistema de gestión de **EME.**

Sin embargo, como se mencionó anteriormente, en EME no se han presentado accidentes de tránsito durante los últimos 5 años.

6.5 LECCIONES APRENDIDAS

Como parte de la gestión del riesgo de tránsito, **EME INGENIERÍA S.A.**, lleva a cabo la divulgación de las lecciones aprendidas como resultado de las investigaciones de incidentes y accidentes, promoviendo la toma de conciencia en el personal con el propósito de que el evento no se vuelva a presentar. **Ver Anexo 40 Retroalimentación de Incidentes y Accidentes.**
Las lecciones aprendidas obedecen a la siguiente estructura de preguntas:

- ✓ **Qué Pasó?**
  Describe el evento y sus consecuencias de la forma más detallada posible.

- ✓ **Qué lo Causó?**
  Identifica las Causas inmediatas y las causas básicas del evento, así:

- ✓ **Cómo evitar que ocurra nuevamente?**
  Se manifiesta cuáles son las prácticas que deben evitarse para que el evento no vuelva a ocurrir.

<table>
<tr><th colspan="2">CAUSAS INMEDIATAS</th><th colspan="2">CAUSAS BASICAS</th></tr>
<tr><td colspan="2">Circunstancias que se presentan justamente antes del contacto que por lo general son observables o se hacen sentir. Se clasifican en actos subestándar o actos inseguros y condiciones subestándar o inseguras.</td><td colspan="2">Causas reales que se manifiestan detrás de los síntomas; razones por las cuales ocurren los actos y condiciones subestándar o inseguras; factores que una vez identificados permiten un control administrativo significativo.
Las causas básicas ayudan a explicar por qué se cometen actos subestándar o inseguros y por qué existen condiciones subestándar o inseguras.</td></tr>
<tr><th>ACTO INSEGURO</th><th>CONDICION INSEGURA</th><th>FACTORES PERSONALES</th><th>FACTORES DEL TRABAJO</th></tr>
<tr><td>Son acciones u omisiones cometidas por las personas que posibilitan que se produzcan los accidentes.</td><td>Es la situación que se presenta en el lugar de trabajo y que se caracteriza por la presencia de riesgos no controlados que pueden generar accidentes de trabajo.</td><td>Tienen que ver con la capacidad del trabajador (capacitación, destreza, aptitud, entre otros).</td><td>Tienen que ver con la gestión de la empresa (mantenimiento de equipos, calidad de materiales, evaluación de medidas de control, entre otros).</td></tr>
</table>

Como se mencionó anteriormente, en EME INGENIERÍA S.A. no se han presentado accidentes de tránsito durante los últimos años, por tal razón no hay evidencias de documentación de lecciones aprendidas.

6.6 EVALUACIÓN Y MEJORA DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

EME INGENIERÍA S.A. garantiza la medición de los indicadores, realización de auditorías internas o externas, en intervalos de tiempo planificados y que buscan proporcionar información acerca del cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial en aras de procurar el mejoramiento continuo en el desempeño frente a la gestión del riesgo de tránsito.

7. CONTROL DE CAMBIOS AL CONTENIDO DEL DOCUMENTO

Los siguientes son los cambios que se han hecho en el contenido del presente documento:

No.	FECHA	DESCRIPCIÓN
0	**21/05/2015**	Versión inicial
1	**20/06/2016**	Inclusión de normatividad nueva (Decreto 1079 de 2015 y Decreto 1906 de 2015, Resolución 1231 de 2016), Actualización de las características de la empresa
2	**10/07/2017**	Ajustes de acuerdo a la evaluación realizada por la Dirección de Transito de Bucaramanga.
3	**25/05/2019**	Ajustes de acuerdo a la segunda evaluación realizada por la Dirección de Transito de Bucaramanga. Se actualizan las 5 líneas de acción del PESV.