Zidcar S.A.S.
NIT: 900.310.208-1
Transporte especial de pasajeros y carga

# SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL

## PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

**ISO 9001:2015 – 14001:2015 – 45000:2018 – 39001:2012**
**Código: PL-SGI-001**
**Revisión: 02**
**Fecha: 27 de Junio de 2024**

| | |
|---|---|
| **REALIZADO POR:**<br>**Coordinador HSEQ** | **Firma** |
| **REVISADO POR:**<br>**Gerente Comercial y de Operaciones** | **Firma** |
| **APROBADO POR:**<br>**Gerente General** | **Firma** |

## *HOJA DE CONTROL DE CAMBIOS*

| REV | NATURALEZA DEL CAMBIO | FECHA | APROBÓ |
|---|---|---|---|
| 01 | Elaboración inicial del documento PESV bajo lineamientos establecidos en la Resolución 1565 de 2014 - por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. | 16-06-2020 | G-G |
| 02 | Actualización del PESV conforme a los lineamientos de la Resolución 20223040040595 de 2022 - Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones. | 27-06-2024 | G-G |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

## *HOJA DE DOCUMENTOS Y REGISTROS ASOCIADOS*

| CODIGO | NOMBRE |
|---|---|
| PO-SGI-001 | POLÍTICA DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL |
| PO-SGI-003 | POLÍTICA DE PREVENCIÓN DEL CONSUMO DE ALCOHOL, TABACO Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS |
| PO-SGI-002 | POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL |
| | |
| | |

Contenido

*INTRODUCCIÓN* ..... 5
*DEFINICIONES* ..... 6
*SIGLAS* ..... 7
*OBJETIVOS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL* ..... 8
*DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCIÓN* ..... 9
*MARCO LEGAL* ..... 10
*DESARROLLO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL* ..... 11
*FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV* ..... 11
*Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV* ..... 11
*Paso 2. Comité de Seguridad vial – CSV* ..... 11
*Paso 3. Política de seguridad vial.* ..... 12
*Paso 4. Liderazgo y compromiso.* ..... 12
*Paso 5. Diagnóstico.* ..... 12
*Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos.* ..... 14
*Paso 7. Objetivos y metas* ..... 16
*Paso 8. Programa de gestión de riesgo críticos y factores de desempeño* ..... 16
*FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV* ..... 18
*Paso 9. Plan de trabajo anual.* ..... 18
*Paso 10. Competencia y plan anual de formación.* ..... 18
*Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro* ..... 18
*Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales.* ..... 19
*Paso 13. Investigación interna de siniestro vial* ..... 20
*Paso 14. Vías seguras administradas por la organización.* ..... 20
*Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales.* ..... 20
*Paso 16. Inspección de vehículos y equipos* ..... 21
*Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos.* ..... 21
*Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas.* ..... 21
*Paso 19. Archivo y retención documental.* ..... 22
*FASE 3. SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN* ..... 23

*Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión.....23*

*Paso 21. Registro y análisis estadístico de los siniestros viales. .....23*

*Paso 22. Auditoría anual. .....23*

*FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV.....24*

*Paso 23. Mejora continua toma acciones preventivas y correctivas. .....24*

*Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación. .....24*

## INTRODUCCIÓN

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha declarado que los accidentes de tránsito se han considerado uno de los mayores impactos para el medio ambiente, para las personas y para el medio en el que se presentan.

Colombia se encuentra comprometida con la adopción de lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial, acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos, conductas en la vida 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; motivo por el cual las entidades públicas y privadas deben diseñar, implementar y ajustar el Plan Estratégico de Seguridad Vial acorde a las características propias.

ZIDCAR SAS. Identificada con Nit. 900.310.208-1, es una empresa dedicada a la prestación de servicios de transporte especial y de carga, que opera con una flota de vehículos propios y contratados, para cubrir las necesidades de transporte de los clientes a nivel nacional. La empresa establece el presente del Plan Estratégico de Seguridad Vial incluyendo a colaboradores y trabajadores cumpliendo los lineamientos de la Resolución 20223040040595 de 2022, el cual contiene acciones y actividades para prevenir y mitigar cada uno de los riesgos viales, corregir actividades e impactos generados e implementar las políticas dirigidas a disminuir y controlar el riesgo que presentan las operaciones.

## DEFINICIONES

**PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.** Es un instrumento implementado a fin de mitigar y controlar la accidentalidad vial por parte de los integrantes de la organización. Busca asignar responsabilidades y roles en materia de mitigación de riesgos viales y protección de la comunidad.

**SEGURIDAD VIAL.** Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

**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).

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

**RIESGO.** Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.

**PELIGRO.** Fuente, situación o acto con potencial de causar daño en la salud de los trabajadores, en los equipos o en las instalaciones.

**VULNERABILIDAD.** Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.

**ACCIÓN CORRECTIVA.** Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad detectada u otra situación no deseable. (Decreto 1443).

**ACCIÓN PREVENTIVA.** Acción para eliminar o mitigar la(s) causa(s) de una no conformidad u otra situación potencial no deseable. (Decreto 1443).

**ALCOHOLIMETRÍA.** Examen o prueba de laboratorio o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre con base en prueba de aliento.

**ACTOR DE LA VÍA:** Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011).

**ACOMPAÑANTE.** Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor (CNTT, 2002).

**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).

**CICLISTA.** Conductor de bicicleta o triciclo (CNTT, 2002).

**CONDUCTOR.** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002).

**LICENCIA DE CONDUCCIÓN.** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, que autoriza a una persona para la conducción de vehículos automotores con validez en todo el territorio nacional.

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

**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).

**CAPACITACIÓN.** Es toda actividad realizada en una empresa o institución autorizada, para responder a sus necesidades, con el objetivo de preparar el talento humano mediante un proceso en el cual el participante comprende, asimila, incorpora y aplica conocimientos, habilidades, destrezas que lo hacen competente para ejercer sus labores en el puesto de trabajo (Resolución 1409 de 2012).

## SIGLAS

*COPASST:* Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo.

*CSV:* Comité de Seguridad Vial.

*PESV:* Plan Estratégico de Seguridad Vial.

*PHVA:* Planear, Hacer. Verificar y Actuar.

*SG-SST:* Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

*FUEC:* Formato Único de Extracto de Contrato.

## OBJETIVOS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

### Objetivo General del PESV

Definir las estrategias y acciones concretas en la prevención de la accidentalidad vial que se pueda derivar de su operación, que permitan mantener la integridad y la seguridad de todos los colaboradores que conducen automotores para o en nombre de la organización y demás actores de la vía.

### Objetivos Específicos del PESV

- Generar un diagnóstico que incluya los vehículos, la infraestructura, conductores con que cuenta la entidad con relación a los estándares en materia de seguridad vial.
- Desarrollar un plan que permita fortalecer el conocimiento en materia de seguridad vial y la mejora de su infraestructura.
- Diseñar estrategias de control y seguimiento a conductores directos, contratistas y/o proveedores, en pro de la prevención de accidentes viales.
- Garantizar el óptimo estado y funcionamiento del parque automotor mediante la implementación de rutinas adecuadas de mantenimiento y el control de terceros.
- Monitorear los avances en materia de seguridad vial y desarrollar actividades educativas a grupos de interés.

## DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCIÓN

Para el buen funcionamiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, la alta dirección de Zidcar S.A.S. establece las siguientes directrices:

- ✓ Todos los trabajadores y colaboradores de Zidcar S.A.S., sin importar su tipo de vínculo contractual (personal directo, afiliados, contratistas, y/o proveedores) deberán dar cumplimiento a las normas de tránsito, transporte y seguridad vial, trabajarán desde su rol en la adecuada implementación del PESV.

- ✓ A través del PESV, Zidcar S.A.S. contribuirá con la consecución de los objetivos del Estado en materia de reducción de la accidentalidad vial que se pueda presentar en el desarrollo de su objeto social.

- ✓ La Gerencia garantizará los recursos necesarios para el diseño e implementación del PESV: económicos, técnicos, tecnológicos, humanos, etc.

- ✓ La Gerencia generará los mecanismos apropiados para realizar seguimiento al personal propio, afiliados, colaboradores, contratistas y proveedores para que den cumplimiento a las directrices y normas en materia de tránsito, transporte y seguridad vial.

- ✓ La Gerencia garantizará los espacios de formación dirigido a los actores viales, en los cuales se promuevan comportamientos seguros en la vía y se promueva el cuidado de la vida en las actividades de tránsito y desplazamientos.

- ✓ La Gerencia participará en por lo menos una reunión anual del CSV, con el fin de validar periódicamente el avance de implementación del PESV así como los resultados de los indicadores y auto-reportes de gestión.

- ✓ La Gerencia liderará la implementación de las acciones necesarias cuando se encuentren desviaciones en el cumplimiento de las actividades de seguridad vial, cumpliendo el ciclo PHVA y fomentando la mejora continua del PESV.

## MARCO LEGAL

| NORMA | DESCRIPCION |
|---|---|
| Decreto 2106 de 2019 | Por la cual se dictan las normas para simplificar,suprimir y reformar tramites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración Pública. Artículo 10: Diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial. Modifica el artículo 12 de la ley 1503 de 2011. En ningún momento el Plan Estratégico de Seguridad Vial requiera aval para su implementación. |
| Resolución 1487 de 2018 | Define los procesos y metodologías de evaluación para los exámenes teórico y prácticos para la obtención de la licencia de conducción. |
| Circular 0014 de 15 de julio de 2014 | Control de Infracciones de Conductores, expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte. |
| Resolución 315 del 06 de febrero de2013 | Por la cual se adoptan medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestreautomotor y se dictan otras disposiciones", |
| Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011 | Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas segurosen la vía y se dictan otras disposiciones" y la norma que lo modifique, adiciones o reglamente. |
| Ley 1383 del 16 de marzo de 2010 | Por la cual se reforma la ley 769 de 2002 - código nacional de tránsito, y se dictan otras disposiciones" y la norma que lo modifique, adiciones o reglamente. |
| Ley 769 del 06 de agosto de 2002 | Por la cual se expide el Código Nacional deTránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones" y la norma que lo modifique, adiciones o reglamente. |
| Resolución 20223040040595 de 12/7/2022 | Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones. |
| Resolución 6652 de 2019 | Por la cual se reglamenta la Expedición del Formato Único de Extracto de Contrato – FUEC para la prestación para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial y se dictan otras disposiciones. |
| | |

## DESARROLLO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

## FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV

### *Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV*

Como Líder PESV ha sido designado por la alta gerencia el Coordinador HSEQ a través de acta de nombramiento y aceptación. Estará encargado de:

- Articular las actividades del PESV con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo, conforme a la normatividad vigente.
- Asegurar la implementación del PESV y hacer el seguimiento de su desempeño a través de los indicadores de desempeño respectivos.
- Coordinar la presentación de los reportes de Autogestión periódicos del PESV en apoyo de los demás líderes de proceso.
- Liderar las acciones tendientes a la mejora continua del PESV.

**ANEXO 1. ASIGNACIÓN DE LÍDER PESV**

### *Paso 2. Comité de Seguridad vial – CSV*

El nivel directivo de Zidcar S.A.S. ha estructurado el comité de seguridad vial mediante el nombramiento de sus miembros conforme a las actividades operativas, así como su capacidad de decisión al interior de los procesos. Mediante reunión, se socializó con cada uno de los miembros nombrados: roles y funciones, y se estructuró el acta de constitución del Comité de Seguridad Vial donde se tomó la firma de cada una de las personas designadas como principales y suplentes.

Las responsabilidades y funciones del CSV, son:

a) Definir el objetivo general, la visión y alcance del PESV en cumplimiento de las fases, pasos y requisitos establecidos en el presente documento, manteniendo la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.
b) Realizar las acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros).
c) Promover la participación de la organización en las acciones de seguridad vial, siendo actores claves en el logro de los objetivos del PESV.
d) Definir los procesos y/o áreas que acompañará cada miembro del Comité de Seguridad Vial para influenciar la mejora en términos de seguridad vial.
e) Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de siniestros viales y realizar seguimiento a los planes de acción que surgen de los resultados o conclusiones de las investigaciones, teniendo en cuenta que se deben investigar todos los siniestros viales donde se ven involucrados colaboradores de la organización que realizan desplazamientos laborales, donde se presentan muertos, lesionados o daños de la organización o de terceros.
f) Revisar el PESV al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la siniestralidad vial e indicadores y reporte de autogestión del PESV, del plan anual de trabajo, de las auditorías y de la implementación del PESV. con el objetivo de tomar decisiones enfocadas en la mejora de la seguridad vial

De acuerdo con la normatividad vigente, se convoca a reuniones mensuales a cada uno de los integrantes del comité, para realizar el correcto seguimiento a las acciones enmarcadas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y la programación de nuevas acciones. La vigencia del comité será dos años y se podrá renovar automáticamente.

**ANEXO 2. ACTA DE CONFORMACIÓN COMITÉ PESV**

***Paso 3. Política de seguridad vial.***

Zidcar S.A.S. como empresa dedicada al servicio de transporte terrestre, ha definido una Política de Seguridad vial para los desplazamientos laborales y los trayectos in-itinere, la cual hace extensiva a cada miembro de la organización, contratistas y proveedores. Esta Política está incluida dentro del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo “SG – SST” y Sistema de Gestión de Calidad.

**ANEXO 3. POLÌTICA DE SEGURIDAD VIAL**

***Paso 4. Liderazgo y compromiso.***

La alta dirección se compromete en promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, para lo cual proyecta este Plan Estratégico de Seguridad Vial, sus políticas y objetivos, estableciendo compromisos financieros y disponibilidad de tiempo del personal para el desarrollo de dichas actividades, preocupándose por mantener una flota de vehículos en excelente estado. La alta dirección demuestra su compromiso con la Seguridad Vial mediante:

- La asignación de un líder PESV, así como la conformación del Comité de Seguridad Vial y su seguimiento.
- La política y los objetivos del PESV, como marco estratégico para implementar las actividades de prevención de accidentes de tránsito.
- El Plan de Capacitación, mediante el cual se promueven actividades de formación en hábitos de comportamiento vial seguros.
- La asignación de recursos para el PESV, mediante el presupuesto HSEQ.
- Las actividades de inspección vehicular y los planes de mantenimiento ejecutados.
- Las verificaciones de cumplimiento de los requisitos de seguridad vial por parte de los colaboradores, contratistas y terceros.
- El diseño y mantenimiento del PESV conforme a la normatividad vigente.
- El cumplimiento de las recomendaciones que puedan ser realizadas por las autoridades de vigilancia y control.

***Paso 5. Diagnóstico.***

ZIDCAR SAS. Identificada con NIT. 900.310.208-1, es una empresa de transporte especial de pasajeros a nivel nacional, que opera con una flota de vehículos propios y contratados; de acuerdo a la actividad económica inscrita ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, la empresa está registrada con el código CIIU 4921, transporte de pasajeros, y como actividad secundaria con el código CIIU 7710, Alquiler y arrendamiento de vehículos automotores. Esta clase incluye: El alquiler y arrendamiento con fines operativos de los siguientes tipos de vehículos: -

Automóviles de pasajeros (sin conductor). - Camiones, remolques y vehículos de recreación (sin conductor).

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas utilizando vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso calidad y seguridad de los usuarios está sujeto a una contraprestación económica. Su operación se encuentra bajo la regulación del Estado, quien ejerce el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

La empresa realiza actividades de transporte especial de pasajeros, prestando servicios a instituciones educativas, empresas de diversos sectores económicos y grupos de personas que requieren servicios de movilización de personal a nivel nacional, habilitada mediante Resolución de habilitación 001 de Enero 21 de 2010 “Por la cual se autoriza una habilitación a la empresa denominada Empresa de Transporte Especial TRANSVAL SAS para operar en el servicio público de transporte terrestre automotor especial” y se mantiene la habilitación bajo la resolución 050 de 2017 “ Por la cual se mantiene la habilitación a la empresa denominada ZIDCAR S.A.S., para la prestación de servicio público de transporte terrestre automotor especial.

Tabla 1. Análisis de la empresa, personal y desplazamientos

| Rol dentro de la vía | Personal Administrativo | Personal Operativo |
|---|---|---|
| **Conductor** | • Los empleados administrativos se desplazan en vehículos propios hasta las instalaciones de la empresa, ya sean tipo automóvil o motocicleta.<br>• Igualmente se realiza uso de transporte público para realizar el desplazamiento a la empresa. | 100% de nuestro personal operativo ejerce actividades de conducción recurrentemente o por desplazamiento en misión a actividades de prestación de servicios de transporte. |
| **Peatón** | Eventualmente, se realizan desplazamientos desde y hacia la empresa y a ejercer diferentes actividades en misión. Dado que el desplazamiento hasta la empresa se realiza mediante transporte público, el papel de peatón lo ejerce directamente desde el sitio de parada de los buses hasta la ubicación exacta de la empresa. | Eventualmente desde y hacia sus sitios de trabajo y recepción de vehículos. No representa gran riesgo ya que no circulan carros dentro de las instalaciones. |
| **Pasajero** | Eventualmente en sus desplazamientos desde y hacia la empresa y a ejercer actividades propias de su cargo. El 57% de los empleados se desplaza en transporte público. | Eventualmente en sus desplazamientos desde y hacia la empresa. |

Zidcar S.A.S. ha definido la línea base para identificar las mejoras en seguridad vial basado en la siniestralidad histórica y los eventos viales reportados, las cuales determinan la posición actual de la empresa frente a los estándares de Seguridad vial, igualmente analizando los niveles de pérdida de acuerdo a la gravedad del evento reportado.

Este diagnóstico se refleja a través de los indicadores de Gestión definidos para el Plan Estratégico de Seguridad vial y apoyan la toma de decisiones estratégicas y las actividades de prevención planteadas al interior de su plan de trabajo.

**ANEXO 4. DIAGNÓSTICO SEGURIDAD VIAL**

***Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos.***

Para la identificación, evaluación y valoración de los riesgos presentados en las operaciones de Servicios de Transporte, se cuenta con el Procedimiento de Identificación y Evaluación de Peligros; el cual se implementa la metodología de la Guía Técnica Colombiana - GTC 45, cumpliendo con los parámetros establecidos en la norma ISO 31000 acerca de la identificación, análisis, valoración y tratamiento del riesgo vial.

Mediante esta metodología se definen y valoran los riesgos de los diferentes procesos, funciones y actividades relacionadas con las operaciones y actividades administrativas. Así mismo se priorizan e implementan los controles necesarios para prevenir los riesgos de seguridad vial. Cabe resaltar que la empresa no administra vías de tráfico vehicular en sus operaciones.

El riesgo vial o de tránsito en Zidcar S.A.S., es el riesgo prioritario a intervenir, ya que como compañía la actividad económica principal es el servicio de transporte terrestre automotor especial de pasajeros a nivel nacional. Para definir los riesgos viales de la compañía es fundamental tener presente tres aspectos, los cuales juegan un papel importante para su identificación y control:

- Fuente: Vehículos o medios de transporte para desplazamiento, otros actores viales.
- Medio: Infraestructura vial, entorno, clima, tiempo, señalización.
- Trabajador: Estado físico, mental, conductual y comportamental del actor vial

Tabla 2. Riesgos viales – Matriz de Peligros y Riesgos actores viales

| PERSONAL | PRINCIPAL ROL EN LA VÍA | RIESGO |
|---|---|---|
| ADMINISTRATIVO | PEATÓN | Atropellamiento vías externas, imprudencia conductores externos, clima, tiempo, cruces en sitios no autorizados, falencias y desconocimientos en señalización, senderos peatonales en mal estado, ausencia de puentes o cebras, robo, atraco. |
| | PASAJERO | Deficiencias frente a condiciones mecánicas de los vehículos, antigüedad de la flota, sobrecupo, inspección y seguimiento insuficiente al estado general y documental de los vehículos, manejo ofensivo por parte de los conductores, entrenamiento inadecuado de conductores, recoger y dejar a pasajeros en zona no permitidas, irrespeto e incumplimiento de normatividad vial por parte de conductores, exceso de velocidad, vehículos sobre la vía, accidentes de tránsito propios y de terceros, manifestaciones, robos, atracos, agresiones físicas, atrapamientos con partes móviles del vehículo. |

| PERSONAL | PRINCIPAL ROL EN LA VÍA | RIESGO |
|---|---|---|
| | **CONDUCTOR** | Imprudencia de actores viales (peatones, ciclistas, motociclistas, conductores), exceso de velocidad, inadecuada señalización y desconocimiento de la misma, fatiga del conductor externo e interno, estado de la vía, clima, tiempo, estado mecánico deficiente del vehículo, ausencia e inadecuada inspección y mantenimiento, falta de pericia y experiencia del conductor externo, manejo ofensivo por parte de conductor interno y externo, incumplimiento de normatividad vial, parquear en sitios no permitidos, atracos, desordenes civiles, derrumbes, agresiones físicas por parte de otros actores viales. |
| | **CICLISTA** | Imprudencia de actores viales (peatones, ciclistas, motociclistas, conductores), inadecuada señalización y desconocimiento de la misma, fatiga del conductor externo e interno, estado de la vía, clima, tiempo, estado mecánico deficiente de La cicla, ausencia e inadecuada inspección y mantenimiento, falta de pericia y experiencia del conductor externo atracos, desordenes civiles, agresiones físicas por parte de otros actores viales. |
| | **MOTOCICLISTA** | Imprudencia de actores viales (peatones, ciclistas, motociclistas, conductores), exceso de velocidad, inadecuada señalización y desconocimiento de la misma, fatiga del conductor externo e interno, estado de la vía, clima, tiempo, estado mecánico deficiente de la motocicleta, ausencia e inadecuada inspección y mantenimiento, falta de pericia y experiencia del conductor, zigzagueo, manejo ofensivo por parte de conductor interno y externo, incumplimiento de normatividad vial, parquear en sitios no permitidos, atracos, desordenes civiles, agresiones físicas por parte de otros actores viales. |
| **OPERATIVO** | **PEATÓN** | Atropellamiento vías externas, imprudencia conductores externos, clima, tiempo, cruces en sitios no autorizados, falencias y desconocimientos en señalización, senderos peatonales en mal estado, ausencia de puentes o cebras, robo, atraco. |
| | **PASAJERO** | Deficiencias frente a condiciones mecánicas de los vehículos, antigüedad de la flota, sobrecupo, inspección y seguimiento insuficiente al estado general y documental de los vehículos, manejo ofensivo por parte de los conductores, conflicto con la comunidad, entrenamiento inadecuado de conductores, recoger y dejar a pasajeros en zona no permitidas, irrespeto e incumplimiento de normatividad vial por parte de conductores, exceso de velocidad, vehículos sobre la vía, accidentes de tránsito propios y de terceros, manifestaciones, robos, atracos, agresiones físicas, atrapamientos con partes móviles del vehículo. |
| | **CONDUCTOR** | Imprudencia de actores viales (peatones, ciclistas, motociclistas, conductores), exceso de velocidad, distracciones por parte de los pasajeros, inadecuada señalización y desconocimiento de la misma, fatiga del conductor externo e interno, estado de la vía, clima, tiempo, estado mecánico deficiente del vehículo, ausencia e inadecuada inspección y mantenimiento, falta de pericia y experiencia del conductor externo, manejo ofensivo por parte de conductor interno y externo, incumplimiento de normatividad vial, parquear en sitios no permitidos, atracos, desordenes civiles, derrumbes, posibles explosiones, fugas y derrames, animales en la vía, agresiones físicas por parte de otros actores viales. |
| | **CICLISTA** | Imprudencia de actores viales (peatones, ciclistas, motociclistas, conductores), inadecuada señalización y desconocimiento de la misma, fatiga del conductor externo e interno, estado de la vía, clima, tiempo, estado mecánico deficiente de La cicla, ausencia e inadecuada inspección y mantenimiento, falta de pericia y experiencia del conductor externo, atracos, desordenes civiles, agresiones físicas por parte de otros actores viales. |

**ANEXO 5. MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y RIESGOS**

***Paso 7. Objetivos y metas***

Para la implementación y seguimiento del PESV, Zidcar S.A.S. ha definido los objetivos y metas de conformidad con la Política de Seguridad Vial; los objetivos están enfocados a la prevención, son claros, medibles y cuantificables, coherentes con el plan de trabajo anual del PESV cumpliendo con la normatividad vigente.

Los objetivos son documentados, actualizados, revisados y evaluados mínimo una (1) vez al año, de manera que responsan a las necesidades de control del riesgo vial identificado, y se comunican a todos los colaboradores y trabajadores de la organización mediante actividades de inducción y capacitación.

**ANEXO 6. INDICADORES PESV**

***Paso 8. Programa de gestión de riesgo críticos y factores de desempeño***

a) Programa de gestión de velocidad segura.

Tiene como objetivo Prevenir accidentes graves y/o mortales generados por el exceso de velocidad en los desplazamientos laborales y personales de cada uno de los colaboradores de Zidcar. La empresa realiza actividades educativas sobre el control de velocidad y se recalca la importancia de cumplir las normas de seguridad vial especialmente los límites de velocidad para evitar accidentes de tránsito. Los vehículos son controlados mediante GPS, a través del sistema se determinan los excesos de velocidad y se toman las medidas correctivas a que haya lugar.

**ANEXO 7. PROGRAMA DE GESTIÓN DE VELOCIDAD SEGURA**

b) Programa de prevención de la fatiga.

Se plantean actividades para prevenir Incidentes y accidentes graves y/o mortales generados por la fatiga en los desplazamientos laborales y personales de cada uno de los colaboradores de Zidcar. Las actividades comprenden: control de la jornada de trabajo, horas de conducción y descanso; planificación de viajes, está bajo la Responsabilidad del coordinador de operaciones quien realiza el cronograma de turnos planeado el descanso de conductores.

**ANEXO 8. PROGRAMA DE PREVENCIÒN DE LA FATIGA**

c) Programa de prevención de la distracción.

Se plantea el programa para identificar los factores de distracción en la vía, educar a los actores viales con el fin de disminuir los índices de accidentalidad e infracciones; en las inducciones y capacitaciones se recalca la importancia de evitar el uso de dispositivos móviles durante la conducción.

**ANEXO 9. PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE LA DISTRACCIÓN**

d) Programa de cero tolerancias a la conducción bajo efectos del alcohol y las sustancias psicoactivas.

En cumplimiento de la política de prevención al consumo de sustancias, se promueven los espacios libres de humo de tabaco, la restricción para el consumo de sustancias psicoactivas durante la jornada laboral independiente del tipo de trabajador. Igualmente se promueven los estilos de vida saludables entre trabajadores y colaboradores.

**ANEXO 10. PROGRAMA CERO TOLERANCIA A LA CONDUCCIÓN BAJO EFECTOS DEL ALCOHOL Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS**

e) Programa para la protección de actores viales vulnerables.

En loa análisis de incidentes viales se contemplan los diferentes actores viales como conductores, pasajeros, peatones, motociclistas, ciclistas y demás a quienes van dirigidas las actividades de prevención.

**ANEXO 11. PROGRAMA PARA LA PROTECCIÓN DE ACTORES VIALES VULNERABLES**

f) Otros programas en seguridad y salud en el trabajo.

En el marco del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo se realizan actividades de promoción en estilos de vida saludables, que tienen un impacto positivo sobre los riesgos identificados en materia de seguridad vial. Igualmente se realizan actividades de prevención del riesgo público relacionado con los lugares de desplazamiento de los conductores.

**ANEXO 12. MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO**

## FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV

***Paso 9. Plan de trabajo anual.***

El plan anual de trabajo del PESV es el documento de gestión orientado al cumplimiento de las acciones y estrategias de la organización en seguridad vial para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, la alineación con el Plan Nacional de Seguridad Vial y la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Para definir las actividades del PESV se elabora un Plan de Trabajo Anual, en el cual se relacionan los objetivos, metas, responsables, recursos y el cronograma de las actividades a ejecutar durante la vigencia, el cual se encuentra alineado y articulado con las actividades del Sistema de Gestión de Seguridad en el Trabajo.

**ANEXO 13. PLAN DE TRABAJO ANUAL PESV**

***Paso 10. Competencia y plan anual de formación.***

La organización define las competencia en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales al servicio de la organización, y los demás relacionados en términos de: educación, formación y experiencia. Igualmente se definen las competencias relacionadas con los siguientes cargos y roles:

- Líder del diseño e implementación del PESV – *Acta de asignación*.
- Miembros del Comité de Seguridad Vial – *Acta de asignación*.
- Capacitadores en seguridad vial – *Programa de Capacitación*.
- Planificadores de rutas o personas que realizan la función de coordinar desplazamientos laborales – *Manual de funciones y perfil de cargo*.
- Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos – *Plan de mantenimiento*.
- Auditores de seguridad vial – *Programa de auditorías*.
- Brigadista Vial (formación en primeros auxilios, rescate vehicular y manejo de extintores) – *Plan de Emergencias*.
- Investigadores Internos de siniestros viales – *Procedimiento de investigación de accidentes e incidentes*.
- Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales – *Manual de funciones y perfil de cargo*.

El Plan Anual de formación incluye las necesidades de capacitación de todos los colaboradores de la organización en sus diferentes roles relacionados con la la planificación, atención de eventos y/o conducción vehicular.

***Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro***

Teniendo en cuenta la criticidad del riesgo, Zidcar SAS define las responsabilidades y actividades para promover el comportamiento seguro de los trabajadores y colaboradores del PESV, de la siguiente manera:

- Procedimientos en los que se establezcan los requisitos de contratación en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales (pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos, entre otros) – *Manual de funciones y perfil de cargo*.

- Asignar, documentar y comunicar en debida forma las funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial de todos colaboradores de la organización, las cuales contienen: a) El reporte de siniestros viales en desplazamientos laborales; b) La participación en capacitaciones de seguridad vial; c) El compromiso de los colaboradores de la organización en cumplir la legislación y los lineamientos de seguridad vial de la organización; d) El reporte oportuno y veraz de sus condiciones de salud. – *Se realiza mediante acta al ingreso de los trabajadores y colaboradores*.

- Evaluar el comportamiento de los colaboradores relacionado con la seguridad vial, al menos una (1) vez al año: a) Siniestros viales en el periodo evaluado, en los que se han visto involucrados colaboradores de la organización; b) Infracciones de tránsito cometidas en el periodo evaluado por los colaboradores de la organización; c) Quejas durante el periodo evaluado relacionadas con comportamientos de los colaboradores que pongan en riesgo su seguridad vial y/o la de los demás miembros de la comunidad de la organización y/o la de otros actores viales; d) Capacitaciones recibidas por los colaboradores en el periodo evaluado. – *Procedimiento de evaluación de desempeño.*

A través del *Programa para la protección de Actores Viales Vulnerables*, se definen y documentan las estrategias para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía por parte de todos los colaboradores de la organización, particularmente para promover en los trabajadores y colaboradores la generación de comportamientos interdependientes para que los colaboradores se cuiden a sí mismos y ayuden a proteger a los demás actores viales para evitar siniestros viales.

***Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales.***

La gestión en la atención integral a víctimas permite mitigar los efectos de los siniestros viales. Para ello, la empresa contempla dentro de su Plan de Emergencias el procedimiento de Preparación y Respuesta Ante Emergencias Viales (PPRAEV), el cual incluye:

- Reporte de siniestros viales
- Funcionamiento de la cadena de llamado al interior de la organización y al número único de emergencias
- Los riesgos de las rutas
- La ubicación de los centros de atención médica
- Protocolo que debe realizar el brigadista vial o el primer respondiente de la organización
- Capacitación en protocolos de atención a víctimas incluyendo las acciones a realizar ante la ocurrencia de un siniestro vial en relación con la atención de la emergencia vial (por ejemplo, aplicación del Protocolo PAS: Proteger, Avisar, Socorrer)
- El equipo que se utilizará para la atención de las emergencias viales
- Realización de simulacros como mínimo una (1) vez al año y donde sea posible integrando a los organismos de socorro, comités empresariales y comunidad de tas rutas frecuentes que utiliza la organización.

**ANEXO 14. PLAN DE EMERGENCIAS – RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS VIALES**

***Paso 13. Investigación interna de siniestro vial.***

La empresa establece el Procedimiento de Investigación de accidentes e incidentes en la cual se describe la metodología para reportar, registrar, investigar, analizar y divulgar los siniestros viales en los que se ven involucrados los trabajadores o colaboradores de la organización en los desplazamientos laborales y en el entorno próximo de la organización; dentro de la metodología se incluye en análisis del factor humano (mano de obra), factor infraestructura (medio ambiente) y vehículo (máquina).

Las investigaciones de accidentes se realizan en conjunto con el COPASST, teniendo en cuenta la gravedad del evento (Resolución 1401 de 2007). Igualmente se establece la metodología para realizar el análisis de las causas del evento, determinar las lecciones aprendidas y su divulgación al personal.

**ANEXO 15. PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES**

***Paso 14. Vías seguras administradas por la organización.***

La organización no administra vías propias ni de terceros; sin embargo, se cuenta con un parqueadero en el cual hay aproximadamente 80 metros por donde ocasionalmente circulan vehículos internos y externos, el cual tiene señalización de áreas de parqueo, circulación de peatones y punto de encuentro; en esta área no han ocurrido siniestros viales.

***Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales.***

Previo a los desplazamientos, se realiza un seguimiento a los documentos tanto del conductor como del vehículo que deben estar al día para habilitar el desplazamiento; la coordinación operativa realiza la planificación de los desplazamientos para la prestación de servicios de transporte especial, de acuerdo a lo establecido en el Procedimiento de Control Operacional. Para la planificación de prestación de servicios se analizan los riesgos viales, identificación y puntos críticos de siniestralidad, velocidades promedio de la ruta, riesgos en la ruta teniendo en cuenta el punto de origen y destino determinado por el cliente.

Los desplazamientos laborales se ejecutan cumpliendo las políticas y programas establecidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial (velocidad segura, prevención de fatiga, cero tolerancia a la conducción bajo efectos de alcohol y sustancias psicoactivas, prevención de factores de distracción, entre otras.

Para asegurar el cumplimiento de la planeación de los desplazamientos, la empresa cuenta con los siguientes mecanismos:

- Procedimiento de Planificación de viajes.
- Control vehicular a través de GPS y software de análisis de distancia recorrida, tiempo en conducción, excesos de velocidad, velocidad promedio, frenadas y aceleradas bruscas.
- Reporte de inicio y finalización de servicio a través de whatsapp operativos, así como reporte de novedades en ruta.

- Instalación de cámaras de vigilancia al interior de los vehículos, esto de acuerdo a consenso con el cliente.

**ANEXO 16. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL OPERACIONAL**

***Paso 16. Inspección de vehículos y equipos.***

El conductor es responsable de realizar las inspecciones pre-operacional diaria de vehículos previo al inicio del turno, dejando registro en el formato establecido por la empresa el cual contiene los elementos mínimos a inspeccionar de acuerdo a la norma. Igualmente se realizan las revisiones preventivas vehiculares (inspecciones a intervalos planificados) conforme a los requisitos normativos. Las inspecciones pre-operativas pueden ser realizadas en documentos físicos (formatos) o en formularios digitales, los cuales cuentan con la información y datos de diligenciamiento.

Conforme al Procedimiento de Control Operacional, si es detectada alguna novedad en la inspección pre-operacional el conductor debe informar de inmediato al Coordinador Operativo con el fin de tomar las correcciones a que haya lugar, analizando las necesidades de reemplazo para la prestación del servicio.

***Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos.***

La empresa cuenta con las Hojas de vida de los vehículos con la información principal como placa, clase, modelo, marca, línea, capacidad, cilindraje, potencia No. Motor, VIN, serie, No. Chasis, color, carrocería entre otros; así como la información del conductor y la documentación relacionada.

El Coordinador de Operaciones lleva control de los mantenimientos realizados a los vehículos a través del Plan de Mantenimiento Vehicular, en el cual se llevan los historiales de cada vehículo. Estos planes de mantenimiento son actualizados con base en la información de los pre-operacionales, reportes operativos de condiciones inseguras, riesgos en la operación, manuales de funcionamiento y recomendaciones de fabricantes o terceros involucrados.

**ANEXO 17. PLAN DE MANTENIMIENTO VEHICULAR**

***Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas.***

***Gestión del cambio***

La empresa cuenta con el Procedimiento de Gestión del cambio a través del cual se evalúa la incorporación de modificaciones que puedan estar relacionadas con el comportamiento vial, esto incluye: nuevas rutas, cambios de software, nuevas tecnologías, actualizaciones legales, incorporación de clientes con condiciones específicas, nuevos servicios entre otros.

**ANEXO 18. PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN DEL CAMBIO**

***Gestión de Contratistas***

Zidcar SAS., cuenta con un procedimiento para el control de Proveedores y Contratistas en el cual se encuentra contemplado el cumplimiento de las normas del Plan Estratégico de Seguridad Vial

por parte de sus contratistas y terceros, así como los criterios de evaluación del desempeño en materia de seguridad vial.

**ANEXO 19. PROCEDIMIENTO DE PROVEEDORES Y CONTRATISTAS ST**

***Paso 19. Archivo y retención documental.***

Se cuenta con un Procedimiento para el control de documentos y registros, en el cual se definen los procesos para la emisión y control de documentos relacionados con el PESV, así como los criterios para el control de sus registros asegurando su identificación, legibilidad, accesibilidad y protección contra daños o perdida. Los tiempos de retención documental se encuentran establecidos en el Listado Maestro de documentos y registros, en cumplimiento de la norma se establece un mínimo de conservación de cinco (5) años (salvo norma especial en contrario que supere este tiempo); los registros de las inspecciones preoperacionales son almacenados por un (1) año.

## FASE 3. SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN

En la fase de seguimiento al Plan Estratégico de Seguridad Vial, el Comité de Seguridad Vial analiza y evalúa trimestralmente las estadísticas, los resultados de la medición de los indicadores y las auditorías realizadas al PESV.

***Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión.***

La organización plantea los indicadores que le permiten realizar seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la seguridad vial, los cuales son acordes con las políticas de la empresa; los indicadores se plantean de manera que sean claros, precisos y auto explicativos, que contengan la explicación de su medición y que cuente con unas metas claras. El análisis de los indicadores realizado por el CSV son el insumo para definir las acciones y estrategias definidas en el Plan anual de trabajo PESV.

El líder PESV es el responsable por realizar el Reporte de Autogestión a la Superintendencia de Transporte en las fechas y por el sistema establecidos para tal fin. Este reporte es informado al CSV y a la alta dirección.

**ANEXO 20. MATRIZ DE OBJETIVOS PESV**

***Paso 21. Registro y análisis estadístico de los siniestros viales.***

Anualmente se realiza un consolidado de los siniestros viales junto con los demás accidentes de trabajo, se realiza el análisis de las causas para tomar las acciones preventivas que se pueden realizar.

***Paso 22. Auditoría anual.***

Zidcar SAS cuenta con el Programa de Auditorías, a través del cual se realiza una revisión anual al PESV revisando el cumplimiento normativo y de las actividades programadas, en el cual participa el Comité de Seguridad Vial. Las competencias de los auditores se encuentran contenidas dentro del mismo programa, y los resultados de la auditoría son informados a la alta dirección. La revisión al PESV se podrá realizar de manera simultánea a la revisión del Sistema de Gestión Integral de Zidcar SAS., cumpliendo con los criterios establecidos por la norma 19011.

**ANEXO 21. PROGRAMA DE AUDITORÍAS INTEGRAL**

## FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV

En esta fase la organización demuestra la mejora del PESV con la implementación de los planes de acción para lograr altos estándares de seguridad vial.

***Paso 23. Mejora continua toma acciones preventivas y correctivas.***

La empresa cuenta con el Procedimiento de Acciones preventivas y correctivas, necesarias para la mejora continua del Sistema de Gestión Integral, incluyendo al PESV. Las acciones planteadas se determinan con base en el seguimiento de los indicadores de gestión, con el análisis realizado en cada reunión del comité y con el análisis de las auditorías realizadas tanto internas como externas.

**ANEXO 22. PROCEDIMIENTO DE ACCIONES PREVENTIVAS Y CORRECTIVAS**

***Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación.***

Las actividades del PESV son comunicados a todos los niveles de cargos en la empresa. Inicia con comunicación directa a través de la inducción, cartas de comunicados, posteriormente se realizan capacitaciones y se divulga información a través de los grupos operativos de whatsapp, boletines informativos, divulgación de lecciones aprendidas y también envía información a través de correos electrónicos. A través de los PQRS internos se recibe retroalimentación o propuestas de mejora por parte de los colaboradores.

**ANEXO 23. PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN INTERNA, EXTERNA Y PARTICIPACIÓN**

## DOCUMENTOS RELACIONADOS

Resolución 040595 del 12 de julio 2022, la cual deroga Resolución 1565 de 2014 Guía elaboración PESV.

Fecha de Generación del documento: 29 de abril de 2025

| | |
|---|---|
| **Empresa:** ZIDCAR SAS | **Identificación de la empresa:** 900310208 |
| **Contrato ARL:** 094256561 | **Municipio donde se prestó el servicio:** BOGOTA (D.C.) |
| **Sede:** ADMINISTRATIVO | **Fecha de Elaboración:** 29/04/2025 |
| **Fecha de prestación del servicio:** 29/04/2025 | **Persona que modificó:** Julieth Veronica Castro Rodriguez |
| **Fecha de última modificación:** 29/04/2025 | **Estado del Informe:** Terminado |

## Asesorado por

| Tipo Identificación | Número Identificación | Nombre | Prestador |
|---|---|---|---|
| Cédula | 1072646596 | Julieth Veronica Castro Rodriguez | Consultoria En Gestion De Riesgos |

## Tareas

| Tarea | Programa | Clasificación |
|---|---|---|
| SEGUIMIENTO A MEJORAS | MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | ASESORÍA |
| EVALUACION DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL | 127-GESTION DE LA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE | ASESORÍA |

## Asistentes

| Nombre | Cargo |
|---|---|
| Olga Lemus | Coordinadora HSEQ |

## Introducción

El plan estratégico como lo indica la definición dada en la resolución 20223040040595 de 2022 es un plan basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país, según las particularidades de las entidades, organizaciones o empresas obligadas a diseñar e implementar el PESV.
La Resolución 20223040040595 de 2022 define la Metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial que orienta al desarrollo de las fases, pasos y requisitos de obligatorio cumplimiento de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST.
La presente evaluación se llevará a cabo en estrecha colaboración con los responsables de seguridad de la empresa, así como con los empleados y otras partes interesadas pertinentes. La participación de todos los actores involucrados es fundamental para lograr resultados efectivos y sostenibles en materia de seguridad vial.

© 2025. SURA. Todos los derechos

El presente informe tiene el carácter de un concepto técnico. Las conclusiones y/o recomendaciones en él contenidas se emiten en razón de la especialidad de los profesionales que intervinieron en su realización y no tienen carácter vinculante ni obligatorio.

Fecha de Generación del documento: 29 de abril de 2025

## Objetivos

Objetivo general :
Conocer el escenario de partida o avances obtenidos en el diseño e implementación del PESV por medio de la aplicación de la línea base o herramienta de evaluación PESV.

Objetivos específicos :
¿ Aplicar la herramienta de evaluación PESV según los lineamientos establecidos en la resolución 20223040040595 de 2022 metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
¿ Identificar los factores que contribuyen a los accidentes de tránsito.

## Marco Conceptual

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 circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.
Actores viales: Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.
Misionalidad: Se define en función de la exposición del riesgo en seguridad vial y la prestación o no del servicio de transporte. Plan Estratégicos de Seguridad Vial: Es una herramienta de gestión, que permite que las entidades, organizaciones y empresas: identifiquen y gestionen sus riesgos en seguridad vial y focalicen sus recursos y acciones para reducirlos y/o mitigarlos, promoviendo una movilidad segura.
Seguridad Vial: Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados.
Siniestro vial: Es el que permite vincular causas, consecuencias y responsabilidades de la persona en un evento de tránsito.

## Marco Legal

Ley 1503 de 2011: responsabilidad social empresarial para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.
Decreto-Ley 2106 de 2019. Art.110: Toda organización, que cuente con una flota de vehículos superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un PESV articulado con el SG-SST.
Ley 2050 de 2020: Verificación PESV por Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte y Organismos de Tránsito. Omisión PESV. Programa Pedagógico, Mecanismo Infomático, Reconocimiento.
Decreto 1252 de 2021: Modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015. Dá paso a la Metodología de PESV.
Resolución 40595 de 2022: Adopta metodología para el diseño implementación y verificación de PESV.
Ley 2251 de 2022: Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban

## Metodología

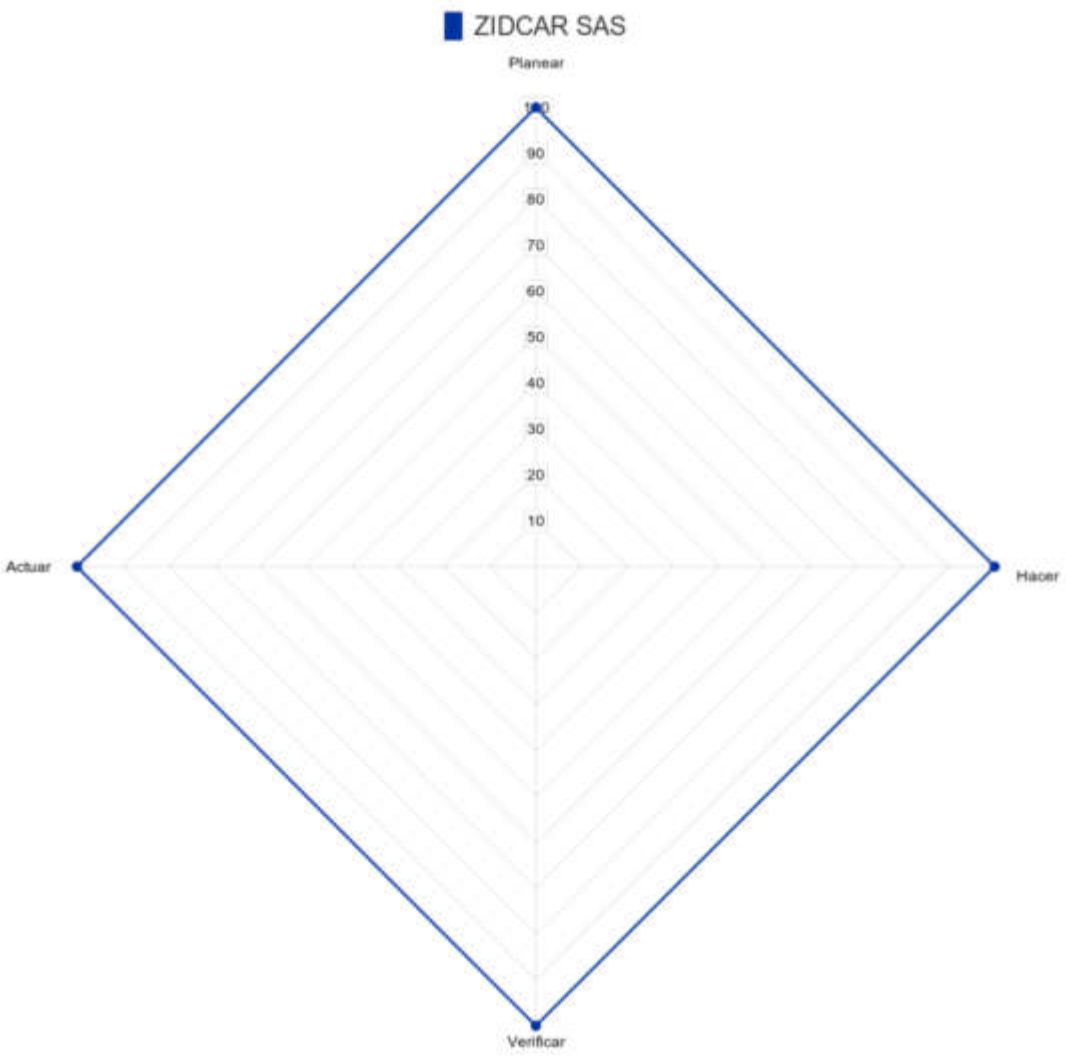
La actividad se realiza a través de entrevistas y de una revisión de documentación y evidencias, está basada en muestras de la información disponible:
Documentación:
Evidencias y registros relevantes del PESV.
Reportes de evaluaciones previas
Entrevistas:
Con el equipo del comité de seguridad vial.
Conductores

© 2025. SURA. Todos los derechos

El presente informe tiene el carácter de un concepto técnico. Las conclusiones y/o recomendaciones en él contenidas se emiten en razón de la especialidad de los profesionales que intervinieron en su realización y no tienen carácter vinculante ni obligatorio.

Fecha de Generación del documento: 29 de abril de 2025

## Resumen de Resultados




## 29/04/2025 ZIDCAR SAS

| Item evaluado | % Calificación Real | Valor Ponderado (%) | % Implementación |
|---|---|---|---|
| Planear | 100 | 25 | 25 |
| Hacer | 100 | 25 | 25 |
| Verificar | 100 | 25 | 25 |
| Actuar | 100 | 25 | 25 |
| **% Total implementación** | | | **100.0** |

© 2025. SURA. Todos los derechos

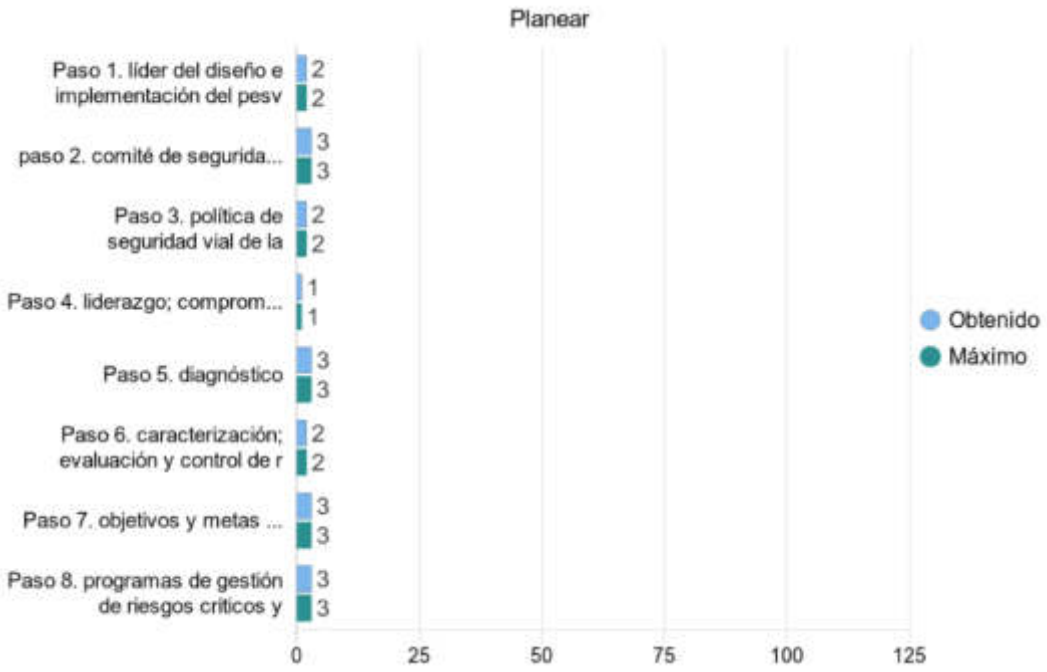

El presente informe tiene el carácter de un concepto técnico. Las conclusiones y/o recomendaciones en él contenidas se emiten en razón de la especialidad de los profesionales que intervinieron en su realización y no tienen carácter vinculante ni obligatorio.

Fecha de Generación del documento: 29 de abril de 2025

## Detalle gráfico

A continuación podrá encontrar el detalle gráfico de cada uno de los aspectos evaluados y podrá comparar el resultado obtenido respecto al referente máximo a obtener

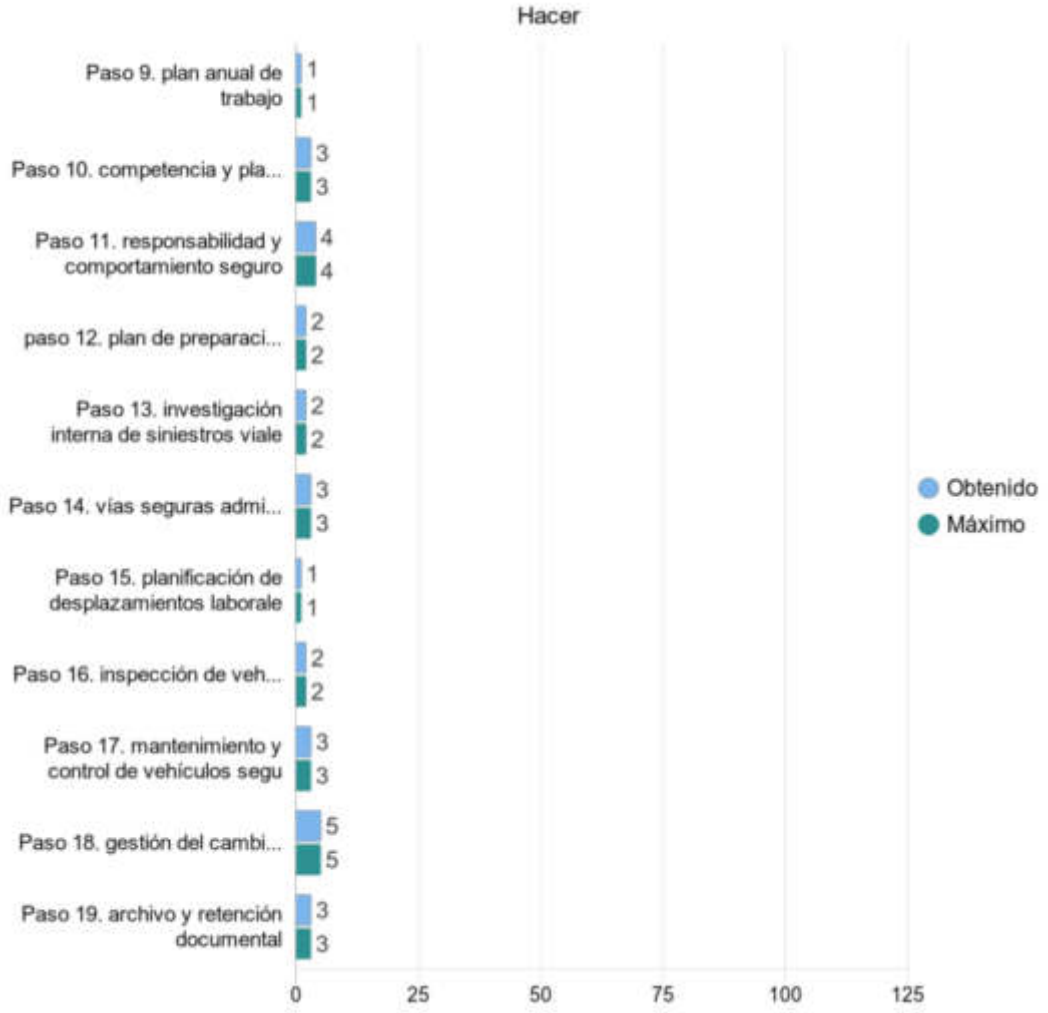
### ZIDCAR SAS

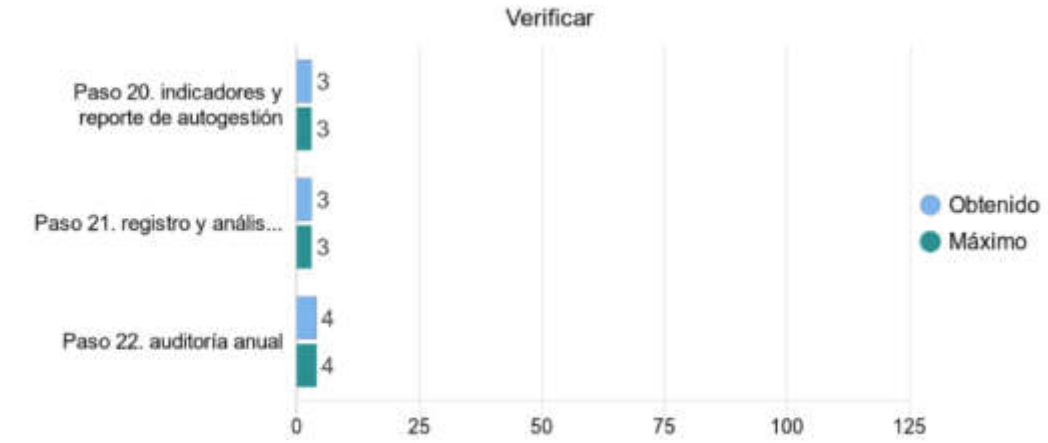



© 2025. SURA. Todos los derechos


El presente informe tiene el carácter de un concepto técnico. Las conclusiones y/o recomendaciones en él contenidas se emiten en razón de la especialidad de los profesionales que intervinieron en su realización y no tienen carácter vinculante ni obligatorio.

Fecha de Generación del documento: 29 de abril de 2025

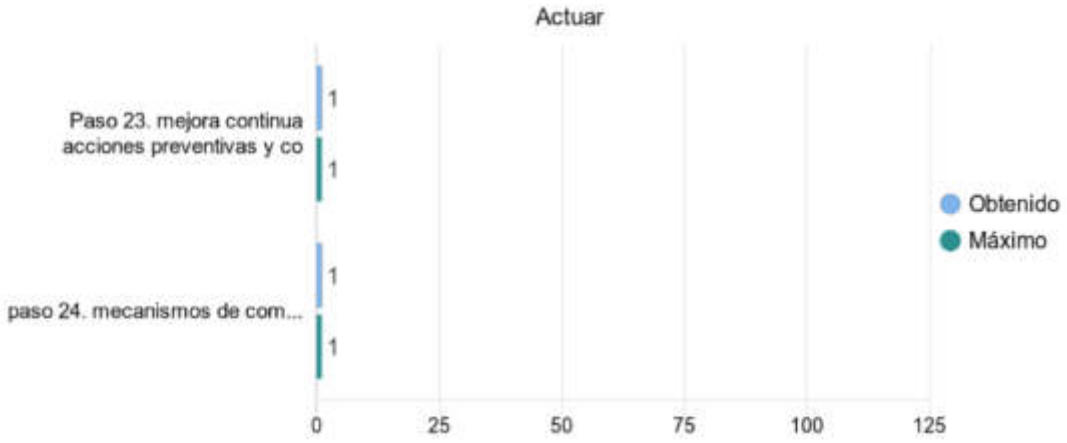



© 2025. SURA. Todos los derechos


El presente informe tiene el carácter de un concepto técnico. Las conclusiones y/o recomendaciones en él contenidas se emiten en razón de la especialidad de los profesionales que intervinieron en su realización y no tienen carácter vinculante ni obligatorio.

Fecha de Generación del documento: 29 de abril de 2025




© 2025. SURA. Todos los derechos


El presente informe tiene el carácter de un concepto técnico. Las conclusiones y/o recomendaciones en él contenidas se emiten en razón de la especialidad de los profesionales que intervinieron en su realización y no tienen carácter vinculante ni obligatorio.

## Conclusiones Generales

Se realiza revisión del diagnóstico realizado en Septiembre 2024 y se revisan los soportes que evidencian el cumplimiento de cada uno de los siguientes pasos que generaron una recomendación para dar total cumplimiento. Específicamente se realiza revisión del avance de las siguientes recomendaciones:

PASO 10.
Falta incluir competencias para los siguientes roles del PESV:
-Planificador de rutas
-Brigadista vial
-Conductores
PASO 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias
- Se recomienda estructurar los protocolos de atención a emergencias conforme el protocolo PAS (Proteger, Avisar y Socorrer) riesgos de las rutas y los diferentes actores viales.
- Se recomienda ajustar el Plan de Preparación y Respuesta Ante Emergencias Viales(PPRAEV) con lo exigido en la norma: reporte de siniestros viales: funcionamiento de la cadena de llamado al interior de la organización y al número único de emergencias: los riesgos de las rutas; la ubicación de los centros de atención médica; protocolo que debe realizar el brigadista vial o el primer respondiente de la organización; capacitación en protocolos de atención a víctimas incluyendo las acciones a realizar ante la ocurrencia de un siniestro vial en relación con la
atención de la emergencia vial (por ejemplo, aplicación del Protocolo PAS: Proteger, Avisar, Socorrer); el equipo que se utilizará para la atención de las emergencias viales y la realización de simulacros como mínimo una (1) vez al año y donde sea posible integrando a los organismos de socorro, comités empresariales y comunidad de tas rutas frecuentes que utiliza la organización.
-PASO 15. Planificación de desplazamientos laborales.
Recomendación: Documentar uno (1) o varios procedimientos para la planificación de desplazamientos laborales de los colaboradores de la organización, incluyendo las salidas extramurales (salidas de integración, salidas pedagógicas), teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial y el sistema seguro, la identificación de rutas con puntos críticos de siniestralidad vial, riesgos en ruta, riesgos de sitios que utiliza la organización (controlados directamente o por terceros) en el origen o en el destino. También el procedimiento debe incluir la planificación del ingreso y salida de los colaboradores de la organización de sus instalaciones, con el fin de que se realice de manera ordenada y disminuyendo riesgos relacionados con su entorno.

PASO 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas
PASO 22. Auditoría anual Realizar auditoría al PESV una vez al año conforme al cronograma de actividades
PASO 23. Mejora continua acciones preventivas y correctivas

Se evidencian documentos de la empresa que dan cumplimiento a cada uno de los requisitos y pasos de la norma relacionados anteriormente.

© 2025. SURA. Todos los derechos

El presente informe tiene el carácter de un concepto técnico. Las conclusiones y/o recomendaciones en él contenidas se emiten en razón de la especialidad de los profesionales que intervinieron en su realización y no tienen carácter vinculante ni obligatorio.

## Bibliografía

Congreso de Colombia (2023) Plan nacional de seguridad vial 2022 - 2031. Chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/documentos/anexo-tecnicodecreto-1430-2022.pdf

Congreso de Colombia. (2022) ley 2251.por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=189806

Poder público Rama legislativa (2002) ley 769 Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigonacional-de-transito_3704_0.pdf

Mintransporte. (2022). Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones. https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransporte_40595_2022.htm

© 2025. SURA. Todos los derechos


El presente informe tiene el carácter de un concepto técnico. Las conclusiones y/o recomendaciones en él contenidas se emiten en razón de la especialidad de los profesionales que intervinieron en su realización y no tienen carácter vinculante ni obligatorio.

GOV.CO

ZIDCAR SAS

SuperTransporte | Inicio | Formulario fase 1 | Formulario fase 2 | Soporte

# PESV

## Encuestas fase 2

Buscar... Limpiar

| Acceso a formulario | No. Reporte | Nombre del formulario | Descripción | Nivel PESV | Fecha inicio | Fecha final | Fecha de envío a ST | Razón social - NIT | Email | Vigencia | Estado actual |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 21809 | Indicadores | Cumplimiento del paso #20 de la metodología definida en la Res. 40595 de 2022. | Sin Clasificar | 31/07/2023 | 30/01/2026 | 17/06/2025 | ZIDCAR S.A.S. - 900310208 | direccion.administrativa@zidcar.com | 2025 | Finalizado |
| | 16941 | Indicadores | Cumplimiento del paso #20 de la metodología definida en la Res. 40595 de 2022. | Sin Clasificar | 31/07/2023 | 30/01/2026 | 31/01/2025 | ZIDCAR S.A.S. - 900310208 | direccion.administrativa@zidcar.com | 2024 | Finalizado |
| | 8348 | Indicadores | Cumplimiento del paso #20 de la metodología definida en la Res. 40595 de 2022. | Estándar | 31/07/2023 | 30/01/2026 | 30/01/2025 | ZIDCAR S.A.S. - 900310208 | direccion.administrativa@zidcar.com | 2023 | Finalizado |