3. MARCO TEÓRICO

La formulación del Plan de Seguridad Vial adopto dos enfoques desde la fundamentación teórico-conceptual: 1) la teoría de William Haddon y 2) los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte a través del Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2031. Los desarrollos presentados, permitieron la definición de la estructura, la visión, los objetivos y los indicadores, entre otros aspectos, del Plan estratégico de Seguridad Vial.

El auge que a nivel mundial ha tenido la Seguridad Vial, permite acceder a documentos muy actualizados, realizados por la Organización Mundial de la Salud, Naciones Unidas. En Colombia este desarrollo se ha iniciado a través del Gobierno, pues se ha definido la Seguridad Vial como una prioridad y como una Política de Estado, y se ha designado al Ministerio de Transporte para establecer un Plan Nacional de Seguridad Vial.

En el desarrollo del Plan de Seguridad Vial orientado al servicio de transporte especial de pasajeros la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** se trabajó con la matriz de Haddon, la cual está enfocada al análisis de 2 fases:

- La primera fase es el siniestro vial: En esta fase se va a analizar el antes del siniestro, él durante y el después y los factores determinantes, como lo son: factor humano, vehículo y vía.

- Este análisis de la matriz de Haddon, permite la interacción de diferentes áreas, ciencias y disciplinas, pero vinculantes en temas de accidentalidad vial.

Es importante citar de manera literal, del texto del **PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL COLOMBIA 2021 - 2031,** desarrollado por el Ministerio de Transporte, el cual afirma que "El enfoque sistémico basado en la Matriz de Haddon permite identificar las cuatro posibles estrategias de reducción de las consecuencias derivadas de los siniestros de tránsito, esto es:

- La reducción en la exposición a los riesgos viales.
- La prevención de los accidentes de tránsito.
- La disminución de la gravedad de las lesiones en caso de accidente.
- La mitigación de las consecuencias de los traumatismos mediante una mejor atención del accidentado.

Este enfoque dentro del Plan estratégico de Seguridad Vial, permitirá la disminución del riesgo de accidentes y el mejorar las condiciones en todos los sentidos de los conductores y colaboradores de **SERVICIOS H&G S.A.S.**

Este desarrollo permite generar un sistema que se adapte a las condiciones cambiantes de la ciudad y las más diversas circunstancias que presentan las

vías de la región y las operaciones de los vehículos, pero con unas orientaciones más específicas de intervención que reduzcan las consecuencias y la frecuencia de los accidentes de tránsito.

Dentro del desarrollo del diagnóstico inicial, se realizaron observaciones, pruebas y análisis desde el punto de vista técnico y Psicosocial, pues en el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se tuvo en cuenta teorías aplicadas al comportamiento vial, como la "La Teoría Homeostática del Riesgo o teoría de compensación del riesgo", la cual explica el proceso de toma de decisiones en cualquier situación de tránsito, como se puede observar en el diagnóstico, los conductores, están expuestos a altas dosis de presión psicológica, por la ejecución de sus labores, por lo que se considera que la elección de alternativas por parte de los conductores viene determinada por su percepción subjetiva del riesgo de siniestro vial (riesgo percibido) y por el nivel de riesgo que está dispuesto a aceptar o tolerar (nivel de riesgo preferido).

Se observó que los conductores, ajustan su conducta con el fin de mantener un nivel de riesgo constante o controlado, para el desarrollo de la labor. Así, cuando están conduciendo, comparan el riesgo que perciben con el que desean aceptar. Si existe una diferencia entre ellos, es decir, si el riesgo percibido es mayor o menor que el aceptado, los conductores intentan disminuir esa diferencia, tomando alguna decisión que les permita restablecer el equilibrio y recuperar la situación, pero en muchas ocasiones y luchando contra fenómenos adversos como el comportamiento de otros actores en la vía, el mantenimiento mecánico entre otros y el mismo ambiente de la vía, han generado los accidentes que vemos reflejados en las estadísticas.

Es por esto que se debe plasmar una serie de capacitaciones y preparación específica para los conductores, en temas de seguridad vial y en competencias laborales en técnicas de conducción, además se debe garantizar el correcto funcionamiento de los equipos, pues muchos sistemas de seguridad, pueden hacer que los conductores se sientan más seguros, lo que fomenta que se comporten de forma más arriesgada con el fin de regresar al nivel de riesgo deseado("a mayor seguridad, mayor riesgo") y no sea efectivo como tal el Programa de Seguridad Vial, Por esto el desarrollo debe ser Integral y con compromiso Gerencial.

También se analizó la influencia del factor ambiental, pues no solamente el factor humano muchas veces es determinante, pues se analiza desde la perspectiva individual, basado en las características personales y en factores como la edad, genero, pero pocas veces analizamos el factor ambiental, que tiene influencia, por lo cual se analiza el diseño urbano, su estructura, mantenimiento y la distribución de los actores de la vía, Ejemplo forma de las calles, Numero de carriles, anchos, congestiones etc.)

Esto es otro pilar que nos sirve de apoyo de análisis, pues en algunos casos de accidentes registrados por los actores viales que al ser todos usuarios de las vías, este espacio se vuelve un área de interacción social, llegando a ser las congestiones de tránsito un factor ambiental desencadenante de acciones preocupantes por parte de las unidades de tránsito, además hay que sumar que los conductores consideran que tienen que competir por el espacio (vías) y ser el dueño de ellas y pensar que pueden actuar de la manera que mejor les convenga, sin respetar las normas establecidas para ello. Por lo tanto no respetan la autoridad.

Se define entonces la estructura y el contenido necesario para abordar la política de seguridad vial, proponiendo medidas para ser implementadas basada en cinco pilares principales:

- Fortalecimiento de la gestión institucional
- Medidas sobre el comportamiento humano
- Medidas sobre los vehículos
- Medidas sobre la infraestructura o las vías
- Sistema de atención a victimas

De estos pilares se utilizan como la estructura básica del Plan y se denominan pilares estratégicos, de los cuales se desprenden los programas y a su vez las acciones.

4. MARCO LEGAL

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** se enmarca entre otras, en la siguiente normativa legal Vigente

Tabla 1. Marco legal

NORMA	DEFINICIÓN
Ley 336 de 1996.	Estatuto Nacional de Transporte
Ley 769 de 2002	Código Nacional de Tránsito
Resolución 4101 de Septiembre 28 de 2004	Se dicta una medida tendiente a mejorar la seguridad vial de las carreteras Nacionales y Departamentales (Luces encendidas)
Resolución 1500 de Junio 27 de 2005	Reglamenta las Categorías de la Licencia de Conducción de conformidad con el artículo 20 de la Ley 769 de 2002.
Resolución 1600 de Junio 27 de 2005	Reglamentación del Examen teórico-práctico para la obtención de la licencia de conducción
Ley 1383 de 2010	Por la cual se reforma el Código Nacional de Tránsito
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.
Ley 1562 de 2012	Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupaciona
Ley 1548 del 05 de julio de 2012	Por medio de la cual se modificó la ley 769 de 2002 y la ley 1383 de 2010; normatividad que pretende castigar a los conductores de vehículos automotores y motocicletas; que manejen en estado de embriaguez
Decreto 2851 de 2013	Por el cual se reglamentan los artículos 3,4,5,6,7,9,10,12,13,18 y 19 de la ley 1503/2011 y se dictan otras disposiciones
Resolución 1565 de 2014	Guía Metodológica Para la elaboración Plan Estratégico Seguridad Vial
Decreto 1079 de 2015. Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.	Litera a) del numeral 2.3.2.1. (Modificado por Artículo 1 del Decreto 1252 de 2021: Plan Estratégico de Seguridad Vial: Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos
Resolución Mintransporte 07495 de 2020.	Por la cuál se deroga la Resolución 1231 de 2016 "por la cuál se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte"
Ley 2050 de 2020.	Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito Art. 1 y art. 6.
Resolución Mintransporte 40595 de 2022	Por la cuál se adopta la Metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.
Resolución Mintransporte 45295 de 2022	Por medio de la cuál se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de tránsito del Ministerio de Transporte.
(Adicionado por el artículo 7 de la Ley 2283 de 2023)	CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas de transporte público terrestre automotor, con el fin de que los conductores cumplan con la normatividad de tránsito, deberán contratar las capacitaciones necesarias para actualizar los conocimientos en materia de conducción y seguridad vial. Las empresas serán responsables de realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, y la revisión periódica y mantenimiento preventivo; directamente ante los Centros de Diagnóstico Automotor (COA) sobre los vehículos que tengan vinculados a su parque automotor, con cargo a sus propietarios.
Resolución 5178 de 2023	Define los aspectos técnicos, tecnológicos y operativos relacionados con el Procedimiento Institucional para la Verificación y Seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PI/PESV)

5. OBJETIVOS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

5.1. Objetivo general

Generar estrategias para disminuir la accidentalidad en las vías, por medio de controles y de prevención e intervención de la empresa para garantizar la seguridad vial en el transporte de personas y de carga por carretera en vehículos automotores propios y vinculados a la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.**

5.2. Objetivos específicos

✓ Fortalecer la gestión de la Institución en materia de seguridad vial, con el fin de contribuir a la toma de conciencia entre el personal y lograr el compromiso de toda la empresa para emprender acciones a favor de la implementación de la política de seguridad vial y la disminución del riesgo de accidentes.

✓ Capacitar y sensibilizar al personal en seguridad vial, con el fin de que el personal adopte buenas prácticas y conductas seguras de movilidad, tanto en el ámbito laboral como en la vida cotidiana, con el fin de prevenir accidentes de tránsito.

✓ Hacer seguimiento al plan de mantenimiento de los vehículos que prestan servicio en la empresa, con el fin de garantizar que estos se encuentran en óptimas condiciones de funcionamiento y sean seguros para su uso.

✓ Realizar una revisión del entorno físico de la empresa y un análisis de las vías donde operan los vehículos, con el fin de establecer medidas de prevención de accidentes de tránsito tanto en misión como en Itinere

✓Crear programas de capacitación de sensibilización sobre seguridad vial.

✓ Establecer y dar a conocer al personal los procedimientos de atención de accidentes de tránsito producto de la actividad laboral y revisar periódicamente dichos procedimientos.

6. ALCANCE

El Plan Estratégico de Seguridad Vial, está orientado a todo el personal vinculado directa e indirectamente a la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** en busca permanente de garantizar la seguridad vial, la disminución del riesgo de accidentes

de tránsito y contribuir a una movilidad segura del sector transporte en el departamento del Meta.

7. VISION

Este **PESV** pretende que para el 2031 ***SERVICIOS H&G S.A.S***. sea reconocida como la empresa líder en el cumplimiento de lo establecido en la Política de Seguridad Vial, por medio de un servicio seguro, cómodo y de calidad, apoyados en el recurso humano y profesional de nuestros colaboradores, la renovación y actualización permanente del parque automotor y la tecnología, actuando siempre de acuerdo a lo establecido en la ley y a los principios y valores corporativos

8. DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCIÓN

8.1. Conformación del equipo de trabajo

8.1.1. Designación del Líder

La gerencia de **SERVICIOS H&G S.A.S.,** en el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se compromete a promover, implementar y mantener todas las acciones tendientes a la toma de conciencia de todo el personal, con relación a su rol en la vía y las responsabilidades que ello representa. ***El gerente designa a el coordinador de flota propia*** como el responsable de velar por que se cumplan las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV. Dentro de sus responsabilidades se encuentra abordar los siguientes lineamientos:

- Liderar el proceso de creación, planificación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Involucrar un representante de cada área de la organización que participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial.
- Obtener los recursos necesarios para la financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implementación de las diferentes medidas que se adoptarán en el PESV.
- Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.
- Propender por la mejora continua de las acciones encaminadas a la eliminación o mitigación de riesgos asociados a la seguridad vial.

SERVICIOS H&G S.A.S. se adhiere al compromiso establecido por el gobierno nacional en el Plan Nacional de Seguridad Vial en donde se promueve conductas, comportamientos y actos seguros en la vía, generando cultura de la prevención y autocuidado por parte del grupo de actores viales, el cual está constituido por peatones, pasajeros y conductores, por esta razón la empresa se propone formular, implementar y mejorar continuamente, así como hacer seguimiento el PESV.

En ese sentido, la alta dirección de la empresa, reitera su compromiso con el diseño, desarrollo y mejora continua del PESV de **SERVICIOS H&G S.A.S**, siendo ésta 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. (Anexo 1)

8.1.2. Comité de Seguridad Vial

El Comité de Seguridad Vial es un grupo interdisciplinario de trabajo, para fortalecer la estructura técnica, operativa y administrativa en temas relacionados a la seguridad vial, cuyo propósito es generar las acciones y medidas necesarias que tengan como objetivo primordial la reducción de los accidentes de tránsito y sus fatales consecuencias. En relación a lo expuesto en la Ley 1503 de 2011, la Resolución 40595 de 2022 y el Decreto 1079 de 2015, se ha establecido un equipo de trabajo como mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyos objetos son diseñar, implementar, medir y hacer cumplir del PESV, y la política de seguridad vial de la empresa.

Teniendo en cuenta que el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S**. está definido de acuerdo a los parámetros de la resolución 40595 de 2022, donde se identifica como una organización con una flota de vehículos automotores o no automotores entre 50 y 100 unidades y que contraten o administren entre cincuenta (50) y noventa y nueve (99) conductores, tiene aplicabilidad la conformación del Comité de seguridad Vial con la participación de integrantes tanto de áreas operativas como administrativas y con la representación de un delegado de la gerencia de la empresa, este comité quedó establecido mediante un acta que se suscribió al finalizar la reunión citada por la gerencia y agotados los mecanismos de participación para la elección de sus miembros.

8.1.3. Acta de Comité de Seguridad Vial

El comité de seguridad vial fue conformado mediante acta de fecha 9 de Enero de 2023 en la cual se cuenta con la participación del personal que participó para ser escogido o designado.

Se anexan a este documento registros de la constitución del Comité de Seguridad Vial (Anexo 3).

8.1.4. Objetivos del Comité de Seguridad Vial

Plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes, para lo cual analizarán los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulará la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la

movilidad en la compañía, para cumplir con esto se plantean los siguientes objetivos para el comité.

- ✓ Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
- ✓ Presentar, discutir y determinar los programas académicos a desarrollar con los distintos actores viales y capacitadores.
- ✓ Considerar la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.
- ✓ Evaluar los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos.
- ✓ Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización.
- ✓ Determinar las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.
- ✓ Presentar las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.
- ✓ Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hacer seguimiento de las mismas.
- ✓ Elaborar los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones 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.

8.1.5. Integrantes del Comité de Seguridad Vial

Los integrantes del comité de seguridad vial fueron designados por la

gerencia, son pertinentes para cada uno de los pilares de la seguridad vial, los cuales se referencian en el acta de conformación del comité. (ver anexo 3). Y en la siguiente tabla

Tabla 2. Integrantes del Comité de Seguridad Vial

INTEGRANTE	CARGO	FUNCIÓN
Erick Fernández	Líder PESV	-Desarrollo e Implementación de Estrategias - Supervisión y Evaluación
Edward Roncancio	Coordinador Operativo	- Supervisión de Operaciones y Recursos - Comunicación y Coordinación Interdepartamental
Mauricio Chivata	Asistente de Recursos Humanos	- Capacitación y Sensibilización - Gestión de Documentación y Cumplimiento
Alejandra Alfonso	Coordinadora administrativa	- Gestión de Documentación y Archivo - Coordinación Logística y Planificación de Reuniones
Samuel Mora	Conductor	- Recopilación de Retroalimentación y Preocupaciones - Promoción de la Conciencia y Educación entre los Conductores

8.1.6. **Roles y Funciones del Comité de Seguridad Vial.**

Tabla 3. Roles del Comité de Seguridad Vial

ROL	FUNCIONES
Presidente	- Instruir al Secretario para que convoque a las sesiones del Comité. - Presidir las sesiones del Comité. - Emitir voto de calidad en caso de empate. - Proponer la integración de grupos de trabajo. - Proponer la celebración de sesiones extraordinarias cuando el caso lo amerite. - Dirigir y supervisar los trabajos del Comité.
Secretario	- Proponer el calendario anual de sesiones ordinarias del Comité para su aprobación en la última sesión ordinaria del año. - Elaborar el orden del día de los asuntos a tratar en las sesiones considerando las propuestas presentadas por los miembros del Comité e integrar la documentación requerida para la realización de las sesiones. - Convocar con base al calendario de sesiones autorizado y previa instrucción del Presidente, a la celebración de sesiones ordinarias y extraordinarias según sea el caso. - Proponer la celebración de sesiones extraordinarias cuando el caso lo amerite y presentar los elementos que considere necesarios como apoyo. - Verificar el quórum requerido para poder sesionar. - Levantar las actas y el registro de los acuerdos tomados en las sesiones, y recabar la firma de los asistentes. - Dar seguimiento a los acuerdos e informar del grado de su cumplimiento en cada sesión. - Promover la organización y participación del Organismo en cuanto a encuentros nacionales e internacionales relacionados a la seguridad vial. -Proponer al Presidente las medidas que considere convenientes para mejorar el funcionamiento del Comité.
Vocales	- Participar con voz y voto en las sesiones ordinarias y extraordinarias. - Enviar al Secretario Ejecutivo los temas que sugiere tratar en las sesiones de Comité con al menos cinco días hábiles de anticipación para las sesiones ordinarias y dos días hábiles de anticipación para las extraordinarias. - Proponer la celebración de sesiones extraordinarias cuando el caso lo amerite y presentar los elementos que considere necesarios como apoyo. - Contribuir al análisis de las estadísticas y de los diferentes asuntos relacionados con la seguridad vial. - Proponer estrategias de desarrollo y líneas de acción en el ámbito de su competencia para ser incorporadas en el Programa Integral de Seguridad Vial. - Cumplir con los acuerdos y las resoluciones que emita el Comité e informar con cinco días hábiles de anticipación a la celebración de la sesión al Secretario Ejecutivo sobre los avances en el cumplimiento de los acuerdos. - Emitir opinión fundada y motivada sobre los aspectos o temas que se presenten al Comité.
Asesores externos al comité de seguridad vial	- Proporcionar orientación relacionada con los asuntos que se traten en las sesiones del Comité, de acuerdo con las facultades que tengan conferidas en el ámbito de su competencia.
Invitados	- Aportar comentarios u opiniones con base en la experiencia y conocimientos sobre los temas o asuntos a tratar en el Comité.

8.1.7. Frecuencia de Reuniones del Comité de Seguridad Vial

Se ha establecido como frecuencia de las reuniones del Comité de Seguridad Vial, una reunión del Comité cada tres meses.

Tabla 3. Cronograma actividades del Comité de Seguridad Vial (Anexo 4. Plan de Trabajo en Seguridad Vial)

CRONOGRAMA ACTIVIDADES REUNIONES COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL												
ACTIVIDADES	**2024**											
	Ene	**Feb**	**Mar**	**Abr**	**May**	**Jun**	**Jul**	**Ago**	**Sep**	**Oct**	**Nov**	**Dic**
Conformación del comité		x										
Asesoría ARL	x											
Socialización de normatividad		x										
Diseño del PESV	x											
Funciones y responsabilidades	x											
Compromisos para realizar el PESV	x											
Primera Reunión Comité		x										
Diagnóstico de Encuestas		x										
Tabulación de las Encuestas		x										
Diseño y desarrollo del PESV		x										
Segunda Reunión Comité				x								
Apoyo de la asesora ARL				x								
Revisado				x								
Revisión conceptos del PESV				x								
Divulgación de la Resolución 40594 del 2022 Guía Metodológica para la elaboración del PESV	x											
Tercera Reunión Comité							x					
Seguimiento del PESV			X			X			X			X
Realizar los ajustes al PESV de acuerdo a los parámetros de evaluación.									x			
Aprobación final del documentos.		x										
Manejo defensivo				x								
Alistamiento Vehicular						x						
Primeros Auxilios									x			

8.2. Responsable del plan estratégico de seguridad vial

8.2.1. Responsable del PESV.

El responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial de **SERVICIOS H&G S.A.S.** fue designado por la alta dirección y está definido, junto con sus funciones, en el acta de nombramiento, para este se encomendó al señor ERICK FERNANDEZ quien ostenta el cargo de Coordinador de Flota Propia como líder del PESV.

8.2.2. **Idoneidad del responsable del PESV**

Anexo se encuentra hoja de vida del responsable. (Anexo 4)

8.2.3 **Presupuesto para la implementación PESV**

El presupuesto estimado para la vigencia 2024 en la fase de implementación queda establecido dentro del compromiso de la gerencia en un valor de veinte millones de pesos ($20´000.000)

9. POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL Y PROGRAMAS VINCULADOS

SERVICIOS H&G S.A.S. empresa dedicada al transporte especial terrestre por carretera, consiente de la importancia de implementar actividades de promoción y prevención de accidentes de tránsito en las áreas donde realiza operaciones, en las instalaciones de la empresa, así como en las vías públicas, se compromete a preservar la vida humana y garantizar la seguridad vial en la operación de sus vehículos, para lo cual ha establecido la presente política de seguridad vial, la cual es de obligatorio cumplimiento para conductores propios y terceros, quienes deben seguir los lineamientos aquí establecidos.

La Política de Seguridad Vial de **SERVICIOS H&G S.A.S.,** se orienta a establecer controles, medición y seguimiento para la prevención de accidentes en las vías públicas del territorio nacional, mediante la capacitación, sensibilización y aporte de instructivos relativos al cuidado de los vehículos, las inspecciones y reparaciones que garanticen su adecuado estado y de esta manera velar por la preservación del medio ambiente.

Para cumplir este propósito, **SERVICIOS H&G S.A.S.,** se enmarca bajo los siguientes parámetros:

1. Dar fiel cumplimiento a la LEY 769 de 2002, Ley 1503/2011 y Ley 2050 de 2020, "por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones".
2. Establecer estrategias de sensibilización al personal de trabajadores a través de capacitaciones de orientación a la prevención de accidentes de tránsito, respeto por las señales de tránsito vehicular y adoptando conductas frente al manejo defensivo.

3. Vigilar la responsabilidad del personal frente a las capacitaciones, a los conductores y a la realización de los mantenimientos preventivos y correctivos de los vehículos, para el ejercicio de su labor, con el objeto de mantener un desempeño óptimo de estos y establecer medidas de control para evitar la ocurrencia de accidentes que puedan generar daños a las personas o a la propiedad.
4. La alta gerencia se compromete a garantizar los recursos necesarios para la implementación de esta política, así como su divulgación y su disponibilidad a efectos de requerirse.
5. La empresa en compañía con la ARL implementaran los mecanismos que Garanticen la atención oportuna de los accidentes e incidentes viales así como una estrategia de prevención a través de programas de conductas seguras e identificación de peligros.

SERVICIOS H&G S.A.S. complementa su política de seguridad vial estableciendo una serie de programas claros y bien definidos en cuanto a:

9.1. Programa de prevención y control del consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas.

SERVICIOS H&G S.A.S. establece el compromiso con esta política y el plan de capacitaciones proyectando en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, actividades que permitan prevenir, tomar conciencia en el consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas a través de diferentes campañas, así como realizar controles mediante la toma exámenes que permitan determinar si existe consumo de algún tipo de estas sustancias.

9.2. Programa de uso del cinturón de seguridad

Para **SERVICIOS H&G S.A.S**. el uso de los cinturones de seguridad es obligatorio para conductores de vehículos propios y de terceros al servicio de la empresa durante todo el recorrido, aún en trayectos cortos, al igual que para los usuarios del servicio de transporte. Para ello, el conductor debe asegurarse previo a iniciar su recorrido, que todos los ocupantes del vehículo estén haciendo uso adecuado del cinturón de seguridad. Será responsabilidad del conductor recordarles a los pasajeros el uso de este elemento y no iniciará la marcha hasta que todos los ocupantes estén asegurados.

9.3. Programa de horas de conducción y descanso

SERVICIOS H&G S.A.S. busca garantizar un óptimo desempeño de sus operaciones dentro del marco de la seguridad vial. Igualmente, dentro de estas políticas se implementará la práctica de pausas activas como una medida obligatoria para promover y regular el adecuado descanso de los conductores. Teniendo en cuenta las condiciones laborales de los servidores que desempeñan el cargo de conductores y dado que la actividad que desarrollan implica actividades no continuas durante la jornada laboral, se deberán seguir los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG - SST y el Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV -.

El conductor que se encargue de la operación de vehículos deberá acogerse a las horas de conducción y descanso designados de acuerdo con la normatividad, realizando pausas activas con regularidad para evitar condiciones de fatiga durante el desarrollo de su actividad.

En consecuencia, bajo este lineamiento se debe:

- Establecer tiempos de reposo y descanso para prevenir la fatiga.
- Establecer pausas activas cada 2 horas (ejercicios de estiramiento).
- Establecer esquemas de seguimiento sobre el cumplimiento de los tiempos de reposo y pausas a los conductores que realicen actividad en recorridos largos.
- Incluir en las capacitaciones temas relacionados con hábitos de sueño y descanso, nutrición y ejercicio, los cuales pueden prevenir la fatiga en los colaboradores.

9.4. Programa de regulación de la velocidad

Sin excepción, en **SERVICIOS H&G S.A.S**. todos los conductores, servidores, contratistas, colaboradores que transportan a los servidores y/o contratistas de la entidad o a terceros, deben cumplir con los límites de velocidad establecidos en la normatividad vigente (Código Nacional de Tránsito Terrestre) y los límites establecidos teniendo en cuenta la señalización vial en la zona por donde transite. Sin perjuicio de lo anterior, en ningún caso, el personal que conduzca vehículos al servicio de la entidad deberá exceder la velocidad permitida tanto en áreas urbanas como rurales.

9.5. Programa de uso de la telefonía móvil al conducir

SERVICIOS H&G S.A.S. prohíbe sin excepción, el uso de equipos bidireccionales de comunicación mientras se conduce, tales como:

- El uso de equipos de comunicación está prohibido mientras se conduce un vehículo al servicio de **SERVICIOS H&G S.A.S**. o de empresas que contraten sus servicios.
- El uso de teléfonos móviles, asistentes digitales personales, dispositivos de mano, tabletas, dispositivos convergentes, dispositivos de mensajes de texto, computadoras y otros dispositivos electrónicos móviles (ya sea de otra persona o de propiedad de la entidad) está prohibido cuando el vehículo está en movimiento.
- Se sugiere el uso de dispositivos de manos libres mientras el vehículo está en movimiento, con el propósito de mejorar la concentración durante la conducción del vehículo. Si es necesario realizar una llamada del teléfono móvil en cualquier momento mientras se conduce un vehículo, el conductor deberá detener el vehículo en un lugar seguro y permitido, donde pueda realizar la llamada.

SERVICIOS H&G S.A.S. tiene identificado que debe reforzar el aprendizaje continuo de buenas prácticas seguras de conducción en vehículos y motocicletas; es fundamental promover, implementar y mantener buenas prácticas de conducción e instrucción para la prevención de incidentes y accidentes en vía pública y privada. Comprometidos con esta política se debe garantizar la provisión de recursos económicos, técnicos y humanos que permitan verificar y retroalimentar permanentemente el sistema de gestión, dando alcance a los trayectos en misión de todos los actores viales de la entidad con la misión de lograr cada vez mejores indicadores de desempeño en la seguridad vial.

9.6. Divulgación de la política de seguridad vial y sus programas

La política de seguridad vial, se encuentra divulgada en las Instalaciones de la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** en las carteleras, así como fue enviada a través de los medios técnicos y tecnológicos con que cuenta la empresa, correos electrónicos, mensajes de divulgación por WhatsApp. (Anexo 5)

10. DIAGNÓSTICO

10.1. Actividad que realiza la empresa

SERVICIOS H&G S.A.S tiene como actividad principal el transporte en todo el departamento del Meta, de la industria del transporte terrestre automotor participa

en la modalidad de Servicio Especial, en cumplimiento de su objeto podrá la empresa prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, y según las respectivas habilitaciones que sean otorgadas por el ministerio de transportes.

10.2. Análisis de la empresa

10.2.1. Misión

Somos una empresa dedicada a la prestación de servicio de transporte terrestre especial, enfocada en el sector empresarial, escolar, turístico y otros, teniendo como pilares principales el respeto, la eficiencia, la ética, la protección del medio ambiente y el cumplimiento de las normas legales, fundamentados en mantener una organización interna que permita garantizar el bienestar de nuestros colaboradores, destacándonos por generar experiencias positivas y seguras a nuestros clientes, garantizando satisfacer todas las necesidades con nuestros servicios.

10.2.2. Visión

Nos proyectamos a cumplir estándares altos de calidad, seguridad y eficiencia en cuanto a transporte especial terrestre; a mediano y largo plazo visualizamos obtener una estructura sólida, ética y comprometida con el crecimiento y bienestar de nuestros colaboradores, clientes y socios, así incursionar a gran escala en el servicio a nivel nacional, promoviendo las buenas prácticas en beneficio del medio ambiente y destacándonos como empresa pionera en la integralidad e innovación en la prestación del servicio.

10.2.3. Valores organizacionales

- **RESPETO:** En la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** consideramos la dignidad humana en el trato con nuestras partes interesadas.

- **RESPONSABILIDAD:** En la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** ponemos especial atención y cuidado en el desarrollo de nuestras actividades.

- **HONESTIDAD:** En la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** procedemos con honradez y decencia en todas las actividades desarrolladas al interior de la compañía.
- **SERVICIO:** En la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** vemos nuestro trabajo como la oportunidad de hacer más agradable la existencia de nuestros usuarios y partes interesadas.
- **COMPROMISO:** En la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** cumplimos lo que prometemos.
- **INTEGRIDAD:** En la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** desarrollamos nuestras actividades con transparencia y rectitud.

- **EFICIENCIA:** En la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** logramos los objetivos que nos proponemos.
- **DILIGENCIA:** En la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** nos esforzamos por ayudar a resolver sus inquietudes y solicitudes en el menor tiempo posible.

10.2.4. Servicios que presta la empresa

El servicio que presta la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** es el siguiente: Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. (Anexo 6)

10.2.5. Relación del personal que hace parte de la empresa

Anexo a este documento se encuentra el listado de personal que labora en la empresa (Anexo 7).

10.2.6. Clasificación del personal según su rol en la empresa

Con el fin de identificar el personal de acuerdo al área de trabajo dentro de la empresa, se determinaron las áreas de trabajo que compilan los cargos dispuestos para el cumplimiento de las funciones en la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S**, las cuales son clasificadas de la siguiente manera:

Tabla 5. Clasificación del personal según su rol en la empresa

Tipo	Cantidad de empleados
Administrativos	**8**
Comercial	**2**
Operativos	**3**
Técnico	**1**
Conductor	**60**
TOTAL	**74**

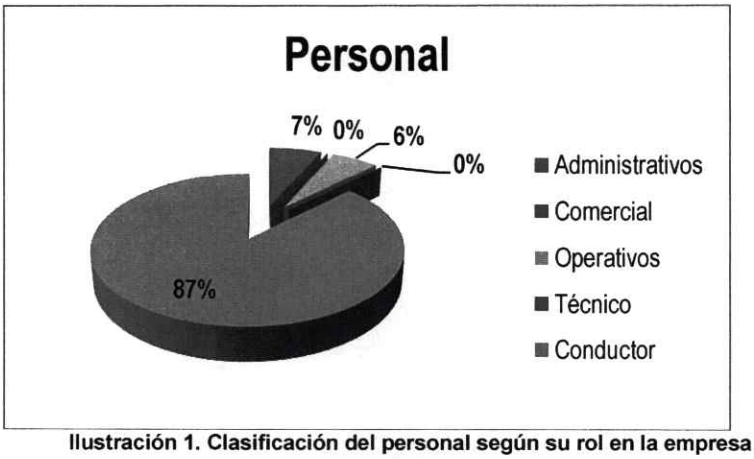


Ilustración 1. Clasificación del personal según su rol en la empresa

10.2.7. Tipos de Vehículos puestos al servicio de la empresa

La empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** tiene a su disposición vehículos para la prestación de sus servicios, clasificados según el tipo de vehículo de la siguiente manera:

Tabla 6. Tipo de vehículo dispuesto por la empresa

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD
Buses	**2**
Buseta	**8**
Microbús	**20**
Camioneta	**20**
Camioneta Station	**10**
Total	**60**

10.2.8. Sedes de la empresa

La empresa cuenta con sedes en distintos municipios del departamento del Meta, a continuación se evidencian el estado activo o inactivo como se encuentran actualmente:

Tabla 7. Sedes de la empresa

SUCURSALES	
Villavicencio	Activa
Cubarral	Activa
Acacias	Inactiva
Puerto Gaitán	Inactiva

10.2.9. Sede principal

NOMBRE DE LA EMPRESA	SERVICIOS H&G S.A.S.
NIT	900625540-3
CIUDAD SEDE PRINCIPAL	Villavicencio
DIRECCIÓN	Carrera 33 No 6C – 03 Rosa Blanca
TELÉFONO	313 8853271 – 6704845 - 6848383
PERSONA DE CONTACTO	DANIEL HURTADO
CARGO	Gerente
EMAIL	Servicios.hygsas@gmail.com

10.2.10. Mapa de Ubicación de la empresa

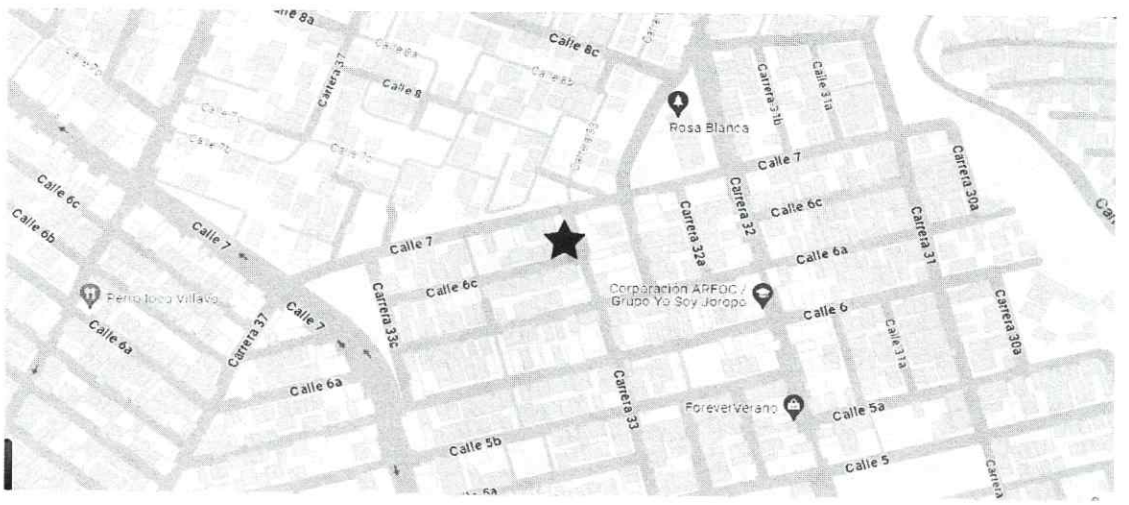


Ilustración 2. Ubicación en mapa empresa



Ilustración 3. Ubicación empresa

10.2.11. Mecanismo de Contratación de Vehículos

La empresa **SERVICIOS H&G S.A.S**. cuenta con un procedimiento para la realización de convenios en el cual se identifica al proveedor de vehículos y cuyos criterios de selección son los siguientes:

- Documentos del vehículo al día (Tarjeta de propiedad, SOAT, Póliza contractual y extracontractual, revisiones bimensuales).
- Documentos del conductor al día (licencia de conducción, manejo defensivo, vacunas, examen médico ocupacional).
- Botiquín y extintor al día.

Para garantizar el mantenimiento de las condiciones iniciales, se realizan evaluaciones con los siguientes criterios y sus respectivas puntuaciones:

Tabla 8. Criterios de selección de proveedores

Tipo	Criterio	Puntaje máximo
Bien	Presenta tiempo de uso en horas, km u otra unidad de medida en los que si falla el bien, acorde a su uso, en este espacio es reemplazado por uno nuevo sin costo.	5
Servicio	El proveedor se compromete a realizar los ajustes a los que exista lugar posterior a la finalización del contrato, si existen evidencias del no logro del objeto del mismo.	
Bien	Presenta tiempo de uso en horas, km u otra unidad de medida en los que si falla el bien, inferior de acuerdo al uso, en este espacio es reemplazado por uno nuevo sin costo.	3
Servicio	El proveedor se compromete a realizar los ajustes a los que exista lugar posteriores a la finalización del contrato, y con evidencias del no logro del objetivo del mismo, por un tiempo limitado,	
Bien	El bien no es reemplazado bajo ninguna circunstancia.	1
Servicio	El proveedor no se compromete a realizar ajustes posteriores a la finalización del contrato que indiquen el no cumplimiento del objeto del mismo. Los mismos generan un costo adicional.	
Bien	Está acorde a los precios del mercado y a lo presupuestado por la compañía.	5
Servicio		
Bien		3

Servicio	Esta levemente por encima del precio del mercado, dentro del valor presupuestado por la compañía	
Bien	Está muy por encima del precio del mercado y fuera del presupuesto de la compañía.	1
Servicio		
Bien	En el tiempo estipulado por la compañía	5
Servicio	El tiempo definido para el logro del objetivo del contrato de prestación es adecuado a las necesidades de la compañía.	3
Bien	La entrega se realiza en un tiempo posterior al solicitado pero no afecta la operación de la compañía.	1
Servicio	El tiempo de ejecución propuesto es un poco mayor al dispuesto por la compañía, pero no afecta la operación ni el logro de los objetivos.	5
Bien	El tiempo de entrega es muy superior al requerido por la compañía y afecta la operación	3
Servicio	El tiempo de ejecución propuesto es muy superior al dispuesto por la compañía, afecta la operación ni el logro de los objetivos.	1
Bien	El distribuidor es autorizado por el fabricante	5
Servicio	Tiene certificaciones que acreditan su competencia para desarrollar el objeto del contrato.	3
Bien	No es distribuidor autorizado, pero es un comerciante legalmente constituido.	1
Servicio	No tiene estudios que acreditan su competencia, pero tiene experiencia en el desarrollo de objeto contratado.	5
Bien	No es distribuidor autorizado, ni está legalmente constituido	3
Servicio	No tiene estudios que acrediten su competencia, ni experiencia en el desarrollo del objeto del contrato.	1
Bien	Proporciona respuesta rápida y adecuada los requerimientos.	5
Servicio		
Bien	Proporciona respuestas adecuadas a los requerimientos con demora y viceversa.	3
Servicio		
Bien	Presenta demora y respuestas inadecuadas a los requerimientos.	1
Servicio		
Bien	Proporciona crédito superior a 45 días	5
Servicio		

Bien Servicio	Proporciona crédito de 30 días	3
Bien Servicio	Pago de contado	1
Bien Servicio	Cumple en su totalidad los requisitos que deben ser evaluados según el bien a proveer, descritos en los criterios de evaluación.	5
Bien Servicio	Cumple parcialmente los requisitos que deben ser evaluados según el bien a proveer, descritos en los criterios de evaluación.	3
Bien Servicio	No cumple los requisitos que deben ser evaluados según el bien a proveer, descritos en los criterios de evaluación.	1

SERVICIOS H&G S.A.S. con el fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos, realizarán una evaluación anual a los proveedores, para verificar que se mantienen o mejoran las condiciones requeridas por el proveedor, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

Tabla 9. Criterios de evaluación de proveedores

Aspecto a evaluar	Puntuación máxima
Calidad: el vehículo cumple con las especificaciones técnicas requeridas, modelo, capacidad.	30
Tiempo de entrega: el vehículo está disponible en el tiempo requerido.	30
Capacidad Operativa: El vehículo se encuentra en óptimas condiciones de mantenimiento, con el SOAT, Revisión tecnicomecánica, preventiva, tarjeta de operación al día, Seguros extra y contra al día.	20
REQUISITOS HSEQ: El vehículo cuenta con botiquín, extintor, equipo de carreteras al día.	20

10.2.12. Mecanismo de Contratación de Conductores

La empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** cuenta con un procedimiento de selección y contratación de personal (Procedimiento de selección, contratación y seguimiento a trabajadores).

10.2.13. Pruebas de Ingreso

Las pruebas de ingreso que deben realizar los conductores al momento de iniciar labores con la empresa son las siguientes:

- Cursos básicos
- Pruebas de conocimiento
- Entrevista determinada para el cargo
- Exámenes médicos ocupacionales

10.3. Diagnóstico e identificación de riesgos viales

10.3.1. Encuesta como instrumento para determinar el riesgo vial

La encuesta que se aplicó a los trabajadores y conductores con el fin de realizar el Diagnostico de los Riesgos Viales que presenta durante su labor y su trayecto hacia la empresa se encuentra anexo a este documento (Anexo 8).

10.3.2. Aplicación de la encuesta

De acuerdo a esta encuesta aplicada a los trabajadores, se recopila toda la información y se tabula con el fin de obtener los análisis necesarios para determinar los Riesgos Viales a los que se expone nuestros trabajadores están más expuestos.

10.3.3. Evidencia considerando los riesgos In Itinere y en misión en la aplicación de la encuesta.

Se encuentran dentro de los canales de comunicación de la empresa, donde se emplearon mensajes de correo electrónico y de WhatsApp.

10.4. CONSOLIDACIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

10.4.1. Datos Generales

10.4.2. Población encuestada por género.

La encuesta fue diligenciada por un total de 74 empleados de la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** de los cuales el 85% de los encuestados pertenecen al género masculino y solo un 15% al género femenino.

Tabla 10. Población encuestada por sexo

Sexo	Cantidad de empleados
Masculino	**63**
Femenino	**11**
TOTAL	**74**



Ilustración 4. Población encuestada por sexo

10.4.3. Población encuestada por edad

De la población encuestada, el 44% de los encuestados tienen edades entre los 26-40 años de edad, mientras que un 9% tienen edades inferiores a los 25 años de edad.

Tabla 11. Población encuestada por edad

Edad	Cantidad de empleados
18-25	9
26-40	25
41-50	19
> 50	21
TOTAL	74



Ilustración 5. Población encuestada por edad

10.4.4. Experiencia en la Conducción

De la población encuestada, el 87% conduce un vehículo, mientras que un 13% de esta no conduce un vehículo, y utiliza medios externos para su desplazamiento.

Tabla 12. Población que conduce vehículo

Conduce vehículo	Cantidad de empleados
Si	64
No	10
TOTAL	74

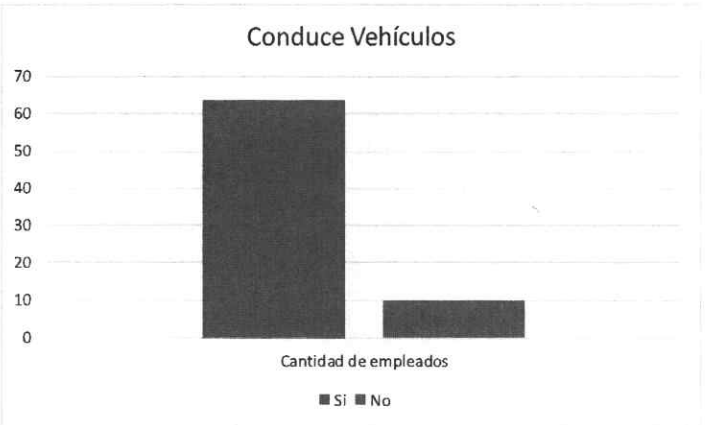


Ilustración 6. Población que conduce vehículo

10.4.5. Categoría

Se observa que 71 personas, correspondiente al 96% de la población encuestada, poseen licencia de conducción, indicando que la mayoría de estos conducen vehículos de la empresa con una periodicidad regular, y que puede representar un porcentaje alto en accidentalidad vial, independiente de la categoría de su licencia de conducción o el tipo de vehículo que conduzca.

Tabla 13. Categoría de licencia personal de la empresa

Categoría de licencia	Cantidad de empleados
A2	12
B1	4
C1	25
C2	33
C3	1
TOTAL	71

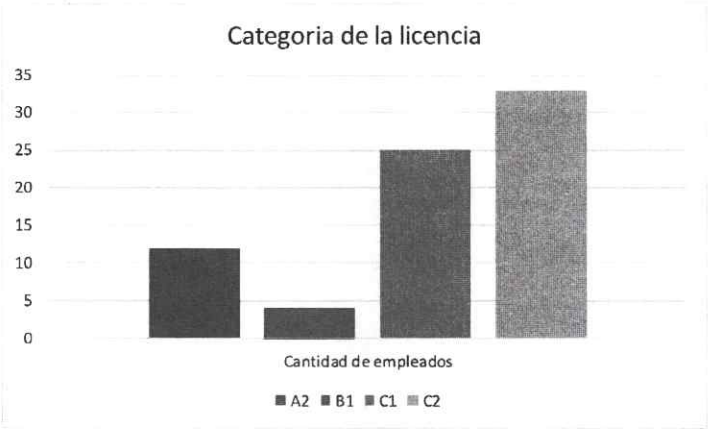


Ilustración 7. Categoría de licencia personal de la empresa

10.4.6. Experiencia en la conducción

De la población encuestada., el 29% del personal de la empresa tiene más de 22 años de experiencia en la conducción de vehículos, lo que supondría un conocimiento de rutas, técnicas de manejo, conocimiento en temas relacionados a buenas conductas de tránsito, entre otros.

Tabla 14. Experiencia en conducción personal de la empresa

Experiencia en conducción	Cantidad de empleados
0-5	5
6-10	12
11-15	15
16-21	20
Mayor 22	22
TOTAL	74

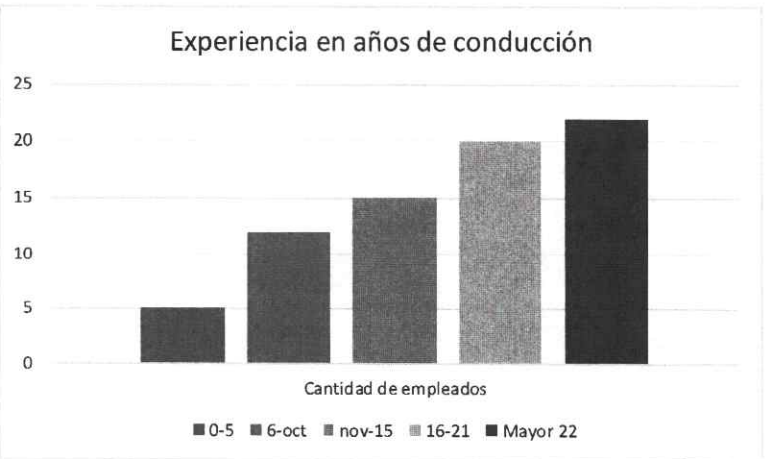


Ilustración 8. Experiencia en conducción personal de la empresa

10.4.7. Trabajadores con vehículo propio

El 87% de la población encuestada utiliza vehículos de la empresa como medio de transporte y tan solo el 3% utiliza medios contratados para su desplazamiento, entre los que se encuentran taxis, buses particulares, entre otros.

Tabla 15. Medios de desplazamiento del personal de la empresa

Desplazamiento personal	Cantidad de empleados
Propio	4
Empresa	15
Contratado	45
TOTAL	64



Ilustración 9. Medios de desplazamiento del personal de la empresa

10.4.8. Accidentes de tránsito en los últimos 5 años

Del personal encuestado, el 12% ha estado involucrado en accidentes de tránsito en los últimos 5 años y un 88% manifestó no haber estado implicado en este tipo de eventos.

Tabla 16. Accidentes en los últimos 5 años

Accidentes en los últimos 5 años	Cantidad de empleados
Si	9
No	65
TOTAL	74



Ilustración 10. Accidentes en los últimos 5 años

10.4.9. Consecuencias de accidentes en los últimos 5 años

Según la información aportada por los encuestados, la consecuencia más grave ocurrida en un accidente de tránsito en los últimos 5 años son los daños ocasionados con un 80%. No hubo homicidios como consecuencia en los accidentes.

Tabla 16. Accidente más grave ocurrido

Accidente más grave	Cantidad de empleados
Solo daños	7
Con lesionados	2
Con homicidio	0
TOTAL	9



Ilustración 11. Accidente más grave ocurrido

10.4.10. Horario de Trabajo

Del personal encuestado, el 97% de este realiza sus actividades en la empresa en la jornada diurna, mientras que el 3% las realiza en jornadas mixtas.

Tabla 17. Jornada laboral personal empresa

Jornada laboral	Cantidad de empleados
Diurna	71
Mixta	3
TOTAL	74



Ilustración 12. Jornada laboral personal empresa

10.4.11. Desplazamientos In Itinere: casa – trabajo - casa

Los desplazamientos In Itinere, se realizan en un 52% a pie, 18% en automóvil, 17% en transporte público, 7% en transporte empresarial, 5% en moto y un 1% se desplaza en bicicleta.

Tabla 18. Métodos de desplazamiento

Método de desplazamiento	Cantidad de empleados
A pie	38
Bicicleta	3
Moto	9
Automóvil	0
Transporte público	12
Transporte empresarial	12
TOTAL	74

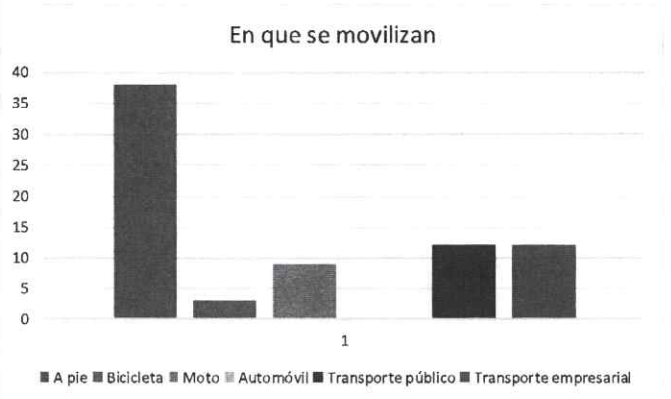


Ilustración 13. Métodos de desplazamiento casa-trabajo

10.4.12. Desplazamiento en Misión: durante la jornada laboral

De la población encuestada, el 85% manifiesta realizar desplazamientos durante la jornada laboral por motivos empresariales, mientras que un 15% no los realiza.

Tabla 19. Desplazamiento por motivos empresariales

Desplazamiento motivos empresariales	Cantidad de empleados
Si	63
No	11
TOTAL	74

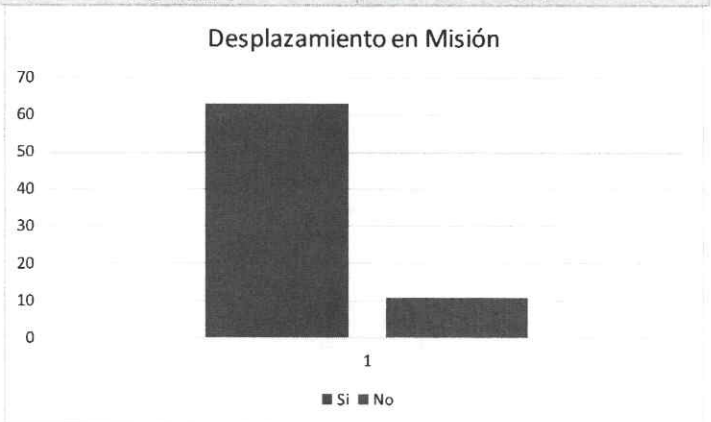


Ilustración 14. Desplazamiento por motivos empresariales

De acuerdo a la pregunta anterior, los desplazamientos por motivos empresariales son realizados en la siguiente frecuencia, 96% diaria, 2% permanentemente, 1% semanal y un 1% mensual.

Tabla 20. Frecuencia de movilización del personal

Frecuencia de movilización	Cantidad de empleados
Permanente	60
Diaria	3
Semanal	0
Mensual	0
TOTAL	63

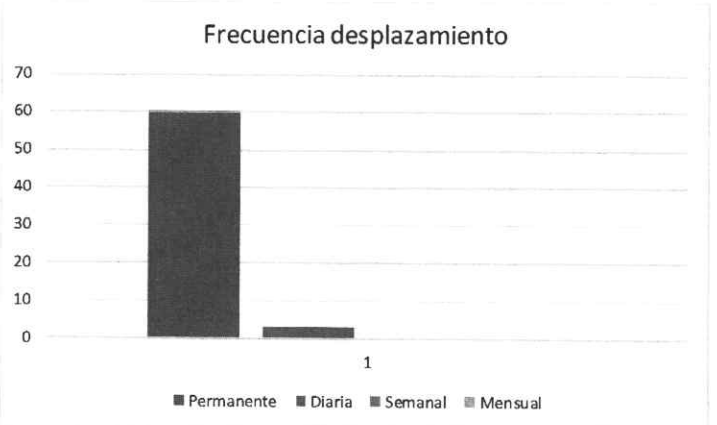


Ilustración 15. Frecuencia de movilización del personal

10.5. Factores de riesgo

10.5.1. Identificación del riesgo

El transporte terrestre se encuentra inmerso en diferentes factores que pueden afectar la prestación del servicio tales como:

- Factores naturales: Son aquellos que son causados por la naturaleza tales como la lluvia, neblina, sol intenso, inundaciones, derrumbes, así como animales que cruzan la vía o que se detienen sobre ella, los cuales se consideran una fuente de riesgo alto de accidente.

- Condiciones de la vía: Pueden ser inestables, parcialmente pavimentadas, pedregosas, trocha, sin señalización vertical u horizontal, piso deslizante, piso con presencia de elementos como hojas, mugre (tierra) o simplemente contaminados, que afecten el tránsito seguro de vehículos e incluso de otros actores en la vía.

- Condiciones de la persona: El conductor del vehículo debe tener un buen estado psicofísico. Todos los riesgos al conducir aumentan si el conductor no está en

las mejores condiciones físicas y mentales, algunos factores que afectan negativamente la seguridad al conducir son el alcohol, medicamentos, drogas, fatiga, tensión, cansancio, entre otros.

- Condiciones del vehículo: El estado de los vehículos tiene gran importancia en el número creciente de incidentes, el riesgo de sufrir un incidente por cualquiera de los factores mencionados anteriormente aumenta considerablemente si el vehículo está en malas condiciones.

Por lo anterior, según la normatividad y los peligros a los que están expuestos los funcionarios, contratistas y usuarios de la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S**, se realiza una identificación de peligros específicos en seguridad vial, tomando los peligros por hábitos de las personas y peligros por el entorno en el cual se desenvuelven, teniendo en cuenta los actores viales (conductor, ciclista, conductor de moto y peatón) (ver Anexo 10 – Tratamiento de riesgos viales).

Tabla 21. Riesgos según actor vial

RIESGO / ACTOR VIAL		Peatón	Conductor	Ciclista	Pasajero
Por Hábitos	Cruzar por la mitad de cuadra	Critico	Bajo	Critico	Bajo
	No respetar las señales de transito	Critico	Critico	Critico	Bajo
	Uso del celular	Critico	Critico	Bajo	Bajo
	No utilización de elementos de seguridad	Bajo	Critico	Critico	Critico
	Desplazamiento a alta velocidad	Bajo	Critico	Critico	Bajo
	Distracciones	Moderado	Moderado	Moderado	Bajo
	Falta de formación	Moderado	Critico	Critico	Moderado
	Estado psicofísico	Moderado	Moderado	Moderado	Bajo
Por el entorno	Estado de la vía	Bajo	Critico	Critico	Moderado
	Intensidad del tránsito	Moderado	Moderado	Moderado	Bajo
	Condiciones climatológicas	Moderado	Critico	Moderado	Bajo
	Condiciones topográficas	Moderado	Critico	Moderado	Bajo
	Otros conductores	Critico	Critico	Critico	Moderado
	Mal estado del vehículo	Bajo	Critico	Moderado	Critico

10.5.2. Factor Humano

Para la encuesta se determinó que uno de los principales factores humanos que son tenidos en cuenta en la conducción son: el sueño con un 28.1%, falta de información o formación en seguridad vial con el 18.9%, otros conductores con el 16.3%, la propia conducción con un 15.6%, la velocidad con 6.5%, la distracción del conductor con un 5.8%, no respetar las señales de tránsito con un 3.9%, la intolerancia con un 3.2%, y como último factor el uso de alcohol y drogas con un 0.6%

Tabla 22. Factores humanos

GRUPO DE TRABAJO	Valores	
Etiquetas de fila	**FACTORES HUMANO**	**Porcentaje**
(en blanco)		0,00%
Sueño / Fatiga	43	28,10%
Distracción	9	5,88%
Mi propia Conducción	24	15,69%
Uso Alcohol y/o drogas	1	0,65%
Velocidad	10	6,54%
No respetar señales	6	3,92%
Otro conductor	25	16,34%
Falta de información o formación en seguridad vial	29	18,95%
Intolerancia	5	3,27%
Total general	**153**	**100,00%**

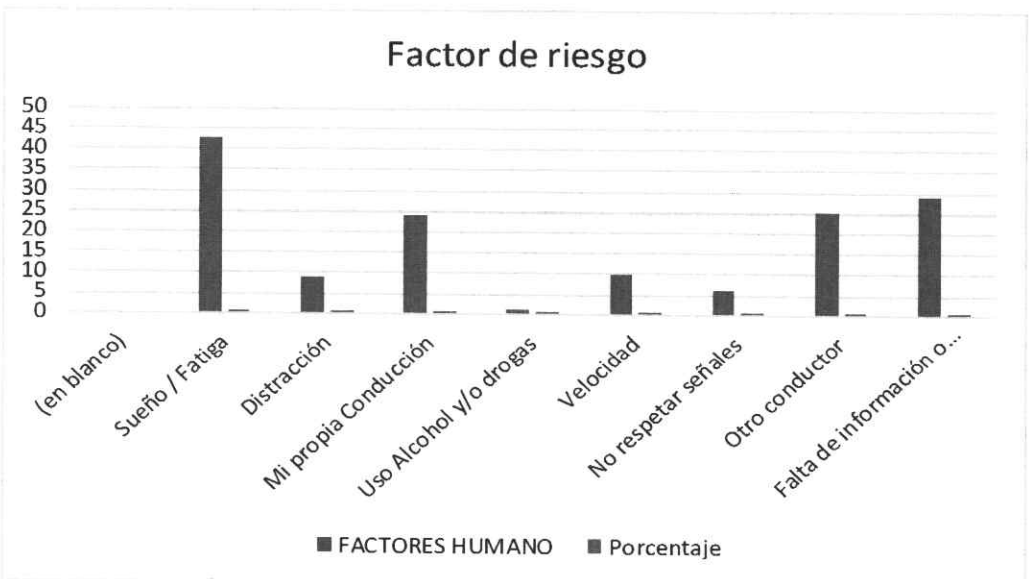


Ilustración 16. Factores humanos

10.5.3. Factor Infraestructura vial

Tabla 23. Factores vías y entornos

GRUPO DE TRABAJO	(Todas)	
	Valores	
Etiquetas de fila	**Factores vías y entorno**	**Porcentaje**
(en blanco)		0,00%
Mal estado de la vía	66	36,26%
Ausencia de señales	9	3,85%
Clima	38	20,88%
Ninguno	10	4,40%
Intensidad de tráfico	63	34,62%
Total general	**187**	**100,00 %**

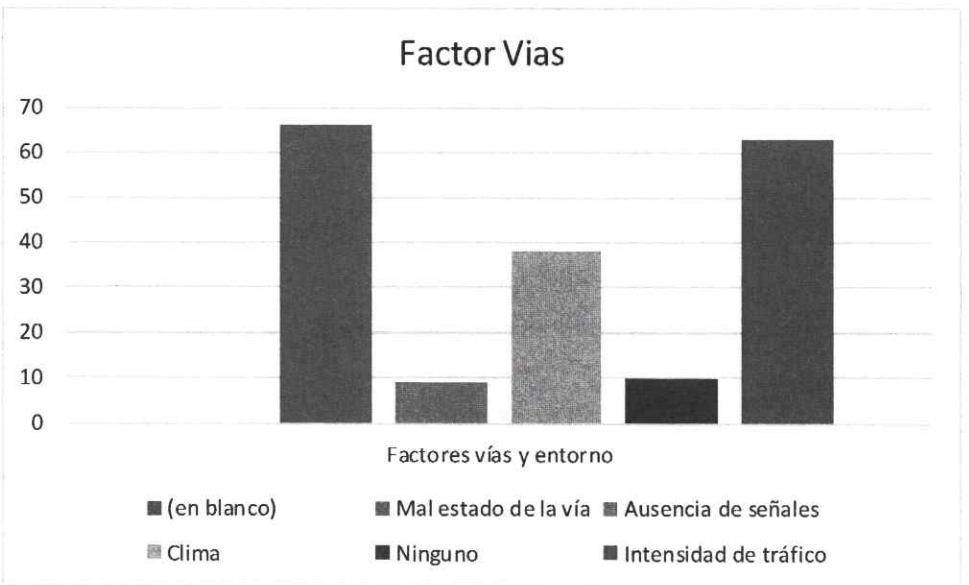


Ilustración 17. Factores vías y entorno

10.5.4. Factor Vehicular

Para la encuesta se determinó que uno de los principales factores del vehículo que son tenidos en cuenta en la conducción son: las reparaciones de las vías que se encuentran deterioradas con un 22.2%, una mayor información y educación vial para todos los ciudadanos por parte del estado con un 19.8%, poner en práctica las capacitaciones y enseñanza de la empresa con un 16.2%, un mayor control en las vías por las autoridades con un 10.8%, ninguno de los factores con un 7.8%, talleres prácticos con un 6.6.%, el fomentar la educación en las escuelas y colegios en materia de tránsito con un 6.6%, la organización del horario de trabajo de los

conductores con un 5.4%, implementar leyes más severas para los ciudadanos infractores con un 3%, construir más vías con un 0.6% y como último el mantenimiento de las vías deterioradas con un 0.6%.

Tabla 24. Factores del vehículo

GRUPO DE TRABAJO	(Todas)	
	Valores	
Etiquetas de fila	**Factores del Vehículo**	**Porcentaje**
(en blanco)		0,00%
Construir más vías	1	0,60%
Mayor información y educación vial para todos los ciudadanos por parte del estado	33	19,88%
Implementar leyes más severas para los ciudadanos infractores	5	3,01%
Fomentar educación en las escuelas y colegios en materia de transito	11	6,63%
Reparaciones de las vías que se encuentran deterioradas	37	22,29%
mantenimiento en las vías deterioradas	1	0,60%
Ninguna de las anteriores	13	7,83%
Poner en práctica las capacitaciones y enseñanzas de la empresa	27	16,27%
Organización el horario de trabajo de los conductores	9	5,42%
Mayor control en las vías por las autoridades	18	10,84%
Talleres prácticos	11	6,63%
Total general	**166**	**100,00 %**

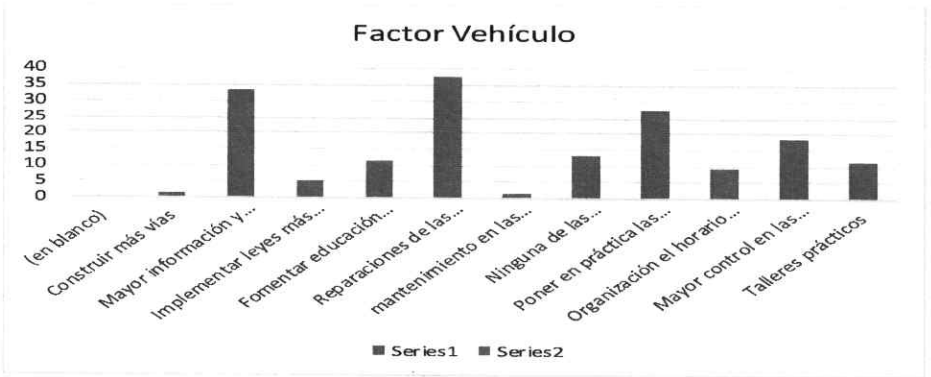


Ilustración 18. Factores del vehículo

10.6. Definición de los riesgos viales del personal de SERVICIOS H&G S.A.S según rol en la vía

10.6.1. Peatón

Tabla 25. Riesgos por hábito peatón

ROL	RIESGO POR HÁBITO
Peatón	No transitar sobre la acera, hacerlo sobre las vías
	No estar atento, usar audífonos, chatear y hablar por celular
	No respetar las señales de tránsito

10.6.2. Pasajero - Acompañante

Tabla 26. Riesgo por hábito pasajero-acompañante

ROL	RIESGO POR HÁBITO
Pasajero - Acompañante	No aplicar medidas de prevención al subir o bajar del vehículo
	Distracción con equipos de comunicación

10.6.3. Motociclista

Tabla 27. Riesgo por hábito motociclista

ROL	RIESGO POR HÁBITO
Motociclista	No cumplir los límites de velocidad establecidos
	Distracción, por el uso del celular
	No respetar las señales de tránsito
	No hacer uso adecuado de los carriles
	Adelantar entre vehículos
	Vehículos en mal estado

10.6.4. Conductor

Tabla 28. Riesgo por hábito conductor

ROL	RIESGO POR HÁBITO
Conductor	No cumplir los límites de velocidad establecidos

	No respetar las señales de tránsito
	No usar el cinturón de seguridad
	Distracción por el uso del celular
	No mantener las dos manos en el volante
	No realizar a consciencia la inspección del vehículo
	No guardar distancia de seguridad con los demás vehículos
	Adelantar o cambiar de carril en línea continua
	Vehículo en mal estado
	Estado de fatiga, sueño, cansancio

10.7. CALIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LOS RIESGOS VIALES DE LA ENTIDAD

El área administrativa considera el riesgo vial de **la propia conducción** de ellos con un porcentaje de 30% del total de la población encuestada administrativa.

Tabla 29. Clasificación riesgos viales administrativos

FACTOR HUMANO RIESGOS	Administrativo
Mi propia conducción	3
Sueño / Fatiga	2
Otro conductor	1
Velocidad	1
Falta de información o formación en seguridad vial	1
Distracción	1
No respetar señales	1
Uso Alcohol y/o drogas	0
Intolerancia	0

Los conductores de la empresa consideran el riesgo vial de **la propia conducción** de ellos con un porcentaje de 29% del total de la población encuestada administrativa.

Tabla 30. Clasificación riesgos viales conductores

FACTOR HUMANO RIESGOS	Conductores

Mi propia conducción	37
Falta de información o formación en seguridad vial	26
Otro conductor	23
Sueño / Fatiga	20
Distracción	7
Velocidad	6
Intolerancia	5
No respetar señales	4
Uso Alcohol y/o drogas	1

El área operativa considera el riesgo vial de **la propia conducción** de ellos con un porcentaje de 44% del total de la población encuestada administrativa.

Tabla 31. Clasificación riesgos viales operativos

FACTOR HUMANO RIESGOS	Operativo
Mi propia conducción	4
Sueño / Fatiga	2
Falta de información o formación en seguridad vial	1
Otro conductor	1
Velocidad	1
Distracción	0
Intolerancia	0
No respetar señales	0
Uso Alcohol y/o drogas	0

10.8. Planes de acción de riesgos viales

10.8.1. Implementación de acciones del PESV

La empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** cuenta con un formato de Programas de gestión, en los cuales se encuentra el Programa de Seguridad Vial y en el que se diligencia las actividades, capacitaciones, ausentismos y aquellos controles y medidas de prevención en materia de seguridad vial.

10.8.2. Plan de Acción Factor Humano.

De acuerdo al Programa de Seguridad Vial de la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** las siguientes son las acciones realizadas al factor humano:

- Aplicación de encuestas de seguridad vial a los conductores del servicio
- Capacitación de diligenciamiento de planillas pre operacionales a conductores de la empresa
- Sensibilización en comportamiento seguro en la vía y capacitación en peligro público
- Capacitación en servicio al cliente
- Campaña de hábitos y comportamientos seguros en la vía realizada en a los empleados y contratistas.
- Capacitación en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

10.8.3. Plan de Acción Vehículos Seguros

De acuerdo al Programa de Seguridad Vial de la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** las siguientes son las acciones realizadas a los vehículos:

- Revisión Preoperacional del vehículo
- Visitas a puestos de trabajo para verificar las condiciones de los vehículos
- Mantenimiento a vehículos

10.8.4. Plan de Acción Infraestructura Segura

La empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** no cuenta con infraestructura adicionales de las oficinas principales, por lo que la infraestructura correspondiente a seguridad vial para la empresa corresponde a terceros en los parqueaderos de los vehículos y vías de Villavicencio y municipios donde operara.

10.8.5. Plan de Acción para Atención a víctimas.

La empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** cuenta con la elaboración y socialización de los flujo gramas de accidente de trabajo y el Medevac (accidente de trabajo) – Incendio – Movimiento sísmico – Amenaza de terrorismo/ asalto – Explosión – Lluvias torrenciales/Tormenta eléctrica – cortocircuito – Fallas en sistemas y equipos – Colapso estructural – Revuelvas, asonadas y disturbios.

10.8.6. CRONOGRAMA

Anexo a este documento se encuentra el cronograma de las actividades en temas de seguridad vial necesarios para la ejecución de las actividades. (Anexo 9)

11. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN

	INDICADORES	META	FRECUENCIA	FUENTE	RESPONSABLE	QUIEN CONOCE EL RESULTADO
CUMPLIMIENTO: permite hacer seguimiento al cumplimiento de las actividades programadas.	————	0,85	Mensual	Registro de asistencia	Coordinador HSEQ	Gerencia, Coordinador operativo
COBERTURA: identifica el número de personas de la compañía que participan de las actividades programadas, puestos de trabajo intervenidos.		0,85	Mensual	Registro de asistencia	Coordinador HSEQ	Gerencia, Coordinador operativo
Accidentalidad (accidentes de tránsito): permite determinar la eficacia del programa de seguridad vial.	————	Mantener o disminuir en un 2%la medición anterior	Mensual	Nómina, incapacidades	Coordinador HSEQ	Gerencia, COPASST, Partes interesadas
		Mantener o disminuir en un 2%la medición anterior	Mensual	Nómina, incapacidades	Coordinador HSEQ	Gerencia, COPASST, Partes interesadas
	—	Mantener o disminuir en un 2%la medición anterior	Mensual	Nómina, incapacidades	Coordinador HSEQ	Gerencia, COPASST, Partes interesadas
		<5% de los ingresos del vehiculo	Mensual	Balance contable	Coordinador HSEQ	Gerencia, COPASST, Partes interesadas

Tabla 32. Indicadores del PESV

11.1. Auditorias del plan estratégico de seguridad vial

Metodología: **SERVICIOS H&G S.A.S.** garantiza y se compromete a realizar las auditorías externas e internas, en intervalos de tiempo planificados, las cuales deben proporcionar información acerca del cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Periodicidad: Las auditorías tanto internas como externas se realizarán anualmente por parte de la empresa.

11.2. Comportamiento humano

11.2.1. Procedimiento de selección de conductores

El procedimiento de selección de conductores se encuentra en el numeral 10.2.12 y 10.2.13. de este documento.

11.2.2. Perfil y Selección de Conductores Propios

La empresa ha definido un perfil de cargo para cada uno de los conductores requeridos para las funciones de la empresa, anexo a este documento se encuentran los perfiles de cada uno de los cargos (Anexo 9)

11.3. Pruebas de ingreso de conductores

Las pruebas que son solicitadas a los conductores de la empresa son las que se encuentran en el formato PROFESIOGRAMA. Las requeridas para el cargo son las siguientes: (Anexo 10)

11.3.1. Examen clínico a Conductores

- Examen médico ocupacional de ingreso, periódico y de retiro, con énfasis en sistemas visual, osteomuscular, vascular periférico
- Audiometría
- Optometría
- Valoración del riesgo cardiovascular, perfil lipídico, glicemia
- Alcoholimetrías periódicas
- Examen Psico-motriz

11.3.2. Prueba Teórica y Práctica

Las pruebas son realizadas por el personal que garantiza la idoneidad en cada campo, según lo establecido por la normatividad vigente.

11.3.3. Idoneidad en Exámenes Teóricos

Anexo a este documento se encuentra la hoja de la prueba a realizar a los conductores aspirantes de la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** (Anexo 10)

11.3.4. Idoneidad de quien realiza las Pruebas Prácticas.

Anexo a este documento se encuentra la hoja de vida del personal encargado de realizar esta prueba a los conductores aspirantes de la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** (Anexo 11)

11.3.5. Idoneidad de quien realiza las pruebas Psicotécnicas.

La profesional encargada de la realización de las pruebas verifica el perfil de cargo y sus funciones aplicando las pruebas Wartegg, figura humana, secuenciación o ejecución y anexo a este documento se encuentran la hoja de vida del personal encargado de realizar esta prueba a los conductores aspirantes de la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** (Anexo 12)

11.3.6. Pruebas de control preventivo a conductores

Cumplido el año laboral los conductores son enviados a la IPS Cendiatra, quien es la encargada de llevar acabo los chequeos a todo el personal, según el profesiograma. Las pruebas preventivas que se están aplicando a los conductores son las siguientes:

- **Exámenes médicos periódicos:** Con frecuencia cada año
- **Prueba teórica y práctica:** Al momento de ingresar a la empresa. Se encuentra anexo a este documento el formato de evaluación de ingreso para conductores (Anexo 13)

11.4. Capacitación

11.4.1. Programa de Capacitación en Seguridad Vial

Anualmente se realiza la definición del programa de capacitaciones teniendo en cuenta:

- Necesidades identificadas de capacitación por el jefe inmediato en la evaluación de desempeño.
- Necesidades de capacitación identificadas en materia de calidad, medio ambiente, seguridad y salud en el trabajo, como resultado de la evaluación de desempeño del sistema de gestión integral de la empresa.
- Las identificadas por el colaborador y evaluadas como necesarias para mejorar su desempeño en el cargo.
- Aquellas identificadas desde la planeación estratégica por la alta dirección de la compañía, para alinear las metas personales de sus colaboradores con el direccionamiento estratégico de la organización.
- También se incluyen los temas para proporcionar la formación específica requerida para los diferentes cargos (cuando aplique) y definida en el cuadro de formación por cargo. Para ello se utilizará el formato de cronograma anual de capacitación, donde quedará registrada toda la información al respecto, de igual forma se pueden adicionar, cancelar o modificar capacitaciones una vez cerrada la programación anual dependiendo de las necesidades; adicionalmente se cuenta con un formato de ficha de capacitación se especifican aspectos de la capacitación como son: objetivo, personal al que está dirigido, intensidad horaria(superior a una hora), contenido temático, competencia requerida del personal capacitador.

Las capacitaciones deben ser realizadas teniendo en cuenta lo expuesto en la normatividad vigente, por personal externo a la compañía dependiendo de su

naturaleza y se seleccionarán los capacitadores de acuerdo a la temática garantizando la idoneidad de los mismos, estás capacitaciones deberán ser certificadas y/o avaladas por instituciones legalmente constituidas con registro en la secretaría de educación.

Los recursos necesarios para el desarrollo de las capacitaciones serán suministrados por la gerencia bajo requerimiento del jefe de recursos humanos con el apoyo del coordinador HSEQ, el cual deberá evaluar la necesidad de las mismas y sus costos.

11.4.2. Cronograma de capacitación

Anexo a este documento se encuentra el cronograma de capacitación en temas de seguridad vial necesarios para la ejecución de las actividades. (Anexo 14)

11.4.3. Evaluación de capacitación

Se realizarán evaluaciones para verificar la eficacia de las capacitaciones realizadas de acuerdo con la metodología definida en la ficha de capacitación. Para los casos en que la metodología incluyan una evaluación escrita, se emplea el formato Evaluación de capacitaciones, si el capacitador prepara un cuestionario propio se aplica el suministrado por el capacitador. Los resultados de la evaluación, se tienen en cuenta para tomar acciones como refuerzos o programación de nuevas capacitaciones cuando sea necesario.

11.5. Control de documentación a los conductores

La empresa debe documentar y registrar un mínimo de información de los conductores, de tal manera que permita controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de la ley requerida, así como el control y trazabilidad de las acciones ejecutivas y definidas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa. La siguiente información es la requerida a los conductores al momento del ingreso a la compañía.

Tabla 33. Requisitos de ingreso conductores

General	1 Fotografía 3x4
	Hoja de vida actualizada
	Cedula de ciudadanía al 150
	Licencia de conducción 150
	Certificados laborales

	Certificados de estudio
	Referencias personales tipo carta
	Carpeta para colgar, desacificada con gancho de plástico
	Consulta antecedentes judicial, contraloría y procuraduría
	RUNT
	Paz y salvo última empresa
	SIMIT
	RUAF
Cursos	Certificado Alistamiento de vehículos
	Certificado Manejo defensivo
	Certificado Seguridad vial
	Certificado Primeros auxilios
	Certificado de normas de tránsito, seguridad vial y transporte escolar.
	Certificado Manejo de extintores
Medicina preventiva	Examen médico ocupacional con examen psicométrico
	Esquema de vacunación
Formación	Registro de inducción/reinducción
	Otros que presente el colaborador
Experiencia	Mínimo cuatro (4) años en servicio urbano, o de tres (3) años en intermunicipal certificados
Contratación	Contrato laboral
	Afiliación EPS
	Afiliación ARL
	Afiliación AFP
	Caja compensación familiar
Ingreso	Carné al personal que aplique
	Entrega de EPP
	Acta de entrega del cargo
	Mayor de 23 años para conductores

11.5.1. Reporte de comparendos

El reporte de los comparendos realizados a los vehículos de servicio de pasajeros por carretera de la empresa, se realiza por medio de la plataforma VIGIA de periodicidad mensual. Esta actividad es realizada por el coordinador de servicios especiales y el auxiliar de trámites por medio del RUNT y se notifica telefónicamente a los propietarios y conductores.

11.6. Políticas de regulación de la empresa.

La empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** por medio del Coordinador operativo y de los inspectores de ruta realizan inspecciones y controles aleatorios y en diferentes rutas que esté operando, con la finalidad de garantizar el cumplimiento de las políticas establecidas en los diferente programas para garantizar su estricto cumplimiento.

11.6.1. Política de Control de Alcohol y Drogas

SERVICIOS H&G S.A.S. consciente de que el consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, constituye un grave problema de salud pública, en contravía de la seguridad vial e integridad física, de colaboradores o usuarios del servicio, que afecta de forma directa la imagen corporativa, en el cumplimiento de su compromiso con la seguridad, salud y el bienestar de sus partes interesadas; procura mantener un ambiente de trabajo sano, seguro, productivo, al prohibir el porte, tenencia, consumo, distribución y comercialización de bebidas alcohólicas, sustancias alucinógenas o Psicoactivas que generan dependencia, al igual que presentarse a laborar bajo el efecto de las mismas en sus instalaciones, áreas de trabajo, vehículos a su servicio o cualquier situación laboral que involucre a sus empleados, contratistas, proveedores y clientes.

SERVICIOS H&G S.A.S. procederá a realizar inspecciones o pruebas sin previo aviso con el fin de verificar el cumplimiento de esta política. El rehusarse a realizar un examen o inspección por personal de la empresa, así como el obtener resultados positivos en alguna de los instrumentos aplicados, es considerado una falta grave de conducta objeto de una acción disciplinaría según lo contemplado en el reglamento interno de trabajo, y/o en su defecto a denunciar si ello lo amerita a las autoridades competentes.

El consumo de tabaco en **SERVICIOS H&G S.A.S.**., quedara sujeto único y exclusivamente a las zonas destinadas como áreas de fumar por parte de la empresa, no se permite fumar en recintos cerrados tales como oficinas, campamentos, áreas de alimentación, áreas de trabajo y donde su señalización así lo indique de acuerdo con la legislación vigente y menos en los vehículos, cuya

prohibición está establecida en el código nacional de tránsito y es causal de infracción y elaboración de una orden de comparendo.

SERVICIOS H&G S.A.S. espera que todo su personal colabore en el mantenimiento y preservación de un ambiente de trabajo libre humo, alcohol y drogas.

11.6.2. Regulación de Horas de Conducción y Descanso

De acuerdo al Reglamento Interno de Trabajo de la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** la información acerca de las horas de trabajo, extras y de descanso son las expresadas a continuación:

CAPÍTULO IV

HORARIO DE TRABAJO

ARTÍCULO 9°: Las horas de entrada y salida de los trabajadores de la empresa SERVICIOS H&G S.A.S., son las que a continuación se expresan así:

Los días laborales serán de lunes a sábado, en jornadas divididas en horas.

Personal Administrativo, operativo y de servicios generales

Lunes a viernes

Jornada Mañana:

8:00 a.m. a 12:00 m.

Hora de almuerzo:

12:00 pm. a 2:00 p.m.

Jornada Tarde:

Hora de entrada: 2:00 p.m.

Hora de salida: 6:00 p.m.

Sábados

Única jornada

8:00 a.m. a 12:00 m.

- Para el caso de los conductores y acompañantes de ruta o personal de campo, este se adaptará al requerimiento de inicio de operación.

- Cada jornada contará con diez (10) minutos para realizar pausas activas.

PARÁGRAFO 1°: El presente horario podrá ser modificado por SERVICIOS H&G S.A.S., de acuerdo con sus necesidades, ajustándose a las normas vigentes del Código Sustantivo del Trabajo y con previa autorización del Ministerio de Trabajo; dichas modificaciones deberán ser socializadas a los trabajadores o al trabajador afectado con veinticuatro (24) horas de anticipación. Los periodos de descanso establecidos por la empresa no se computan como parte de la jornada de trabajo de acuerdo con el (Artículo 169 del CST).

PARÁGRAFO 2°: Si es necesario realizar labores el domingo o festivo. Por cada domingo o festivo trabajado se reconocerá un día compensatorio remunerado a la semana siguiente, de común acuerdo con el empleador

PARÁGRAFO 3°: Cuando la empresa tenga más de cincuenta (50) trabajadores que laboren cuarenta y siete (47) horas a la semana, estos tendrán derecho a que dos (2) horas de dicha jornada, por cuenta del empleador, dedicadas exclusivamente a actividades recreativas, culturales, deportivas o de capacitación (L. 50/90, art. 21).

PARÁGRAFO 4°: Jornada laboral flexible. (L. 789/2002, art. 51) Modificó el inciso primero del literal C), incluyó el d) artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo.

a) El empleador y el trabajador podrán acordar que la jornada semanal de cuarenta y siete (47) horas o las acordadas, se realice mediante jornadas diarias flexibles de trabajo, distribuidas en máximo seis días a la semana con un día de descanso obligatorio, que podrá coincidir con el domingo. En este, el número de horas de trabajo diario podrá repartirse de manera variable durante la respectiva semana y podrá ser de mínimo cuatro (4) horas continuas y hasta diez (10) horas diarias sin lugar a ningún recargo por trabajo suplementario. (L. 789/2002, art. 51).

PARAGRAFO 5°: La empresa se compromete a que, en cumplimiento de la norma, hará la diminución de la jornada laboral, conforme lo establece el decreto 2101 de 2021.

PARAGRAFO 6°: El empleador no podrá, aún con el consentimiento del trabajador, contratarlo para la ejecución de dos turnos en el mismo día, salvo en labores de supervisión, dirección, confianza o manejo.

ARTÍCULO 10°: El trabajo suplementario o de horas extras, a excepción de los casos señalados en el artículo 163 del Código Sustantivo del Trabajo, sólo podrá efectuarse en dos (2) horas diarias y mediante autorización expresa del Ministerio del Trabajo o de una autoridad delegada por este (D. 13/67, art. 1º).

CAPÍTULO V

LAS HORAS EXTRAS Y TRABAJO NOCTURNO

ARTÍCULO 11°: Trabajo ordinario y nocturno. Artículo 25 Ley 789 de 2002 que modificó el artículo 160 del Código Sustantivo del Trabajo quedará así:

1. Trabajo ordinario es el que se realiza entre las seis horas (6:00 a.m.) y las veintidós horas (10:00 p.m.).

2. Trabajo nocturno es el comprendido entre las veintidós horas (10:00 p.m.). y las seis horas (6:00 a.m.).

ARTÍCULO 12°: Trabajo suplementario o de horas extras es el que se excede de la jornada ordinaria y en todo caso el que excede la máxima legal (CST, art. 159).

ARTÍCULO 13°: El trabajo suplementario o de horas extras, a excepción de los casos señalados en el artículo 163 del Código Sustantivo del Trabajo, sólo podrá efectuarse en dos (2) horas diarias y mediante autorización expresa del Ministerio del Trabajo o de una autoridad delegada por este (D. 13/67, art. 1º).

ARTÍCULO 14°: La empresa tendrá en cuenta lo siguiente para calcular las tasas y recargos.

1. El trabajo nocturno, por el solo hecho de ser nocturno se remunera con un recargo del treinta y cinco por ciento (35%) sobre el valor del trabajo ordinario diurno, con excepción del caso de la jornada de treinta y seis (36) horas semanales prevista en el artículo 20 literal c) de la Ley 50 de 1990.
2. El trabajo extra diurno se remunera con un recargo del veinticinco por ciento (25%) sobre el valor del trabajo ordinario diurno.
3. El trabajo extra nocturno se remunera con un recargo del setenta y cinco por ciento (75%) sobre el valor del trabajo ordinario diurno.
4. Cada uno de los recargos antedichos se produce de manera exclusiva, es decir, sin acumularlo con alguno otro (L. 50/90, art. 24).

ARTÍCULO 15°: La empresa no reconocerá trabajo suplementario o de horas extras sino cuando expresamente lo autorice a sus trabajadores de acuerdo con lo establecido para tal efecto en el artículo 11 de este reglamento.

PARAGRAFO 1°: En ningún caso las horas extras de trabajo, diurnas o nocturnas, podrán exceder de dos (2) horas diarias y doce (12) semanales.

PARAGRAFO 2°: Descanso el sábado. Pueden repartirse horas semanales de trabajo ampliando la jornada ordinaria hasta por dos horas, por acuerdo entre las partes, pero con el fin exclusivo de permitir a los trabajadores el descanso durante todo el sábado. Esta ampliación no constituye trabajo suplementario o de horas extras.

ARTÍCULO 16°: Cada uno de los recargos a que se refieren los artículos anteriores se producen de manera exclusiva, es decir sin acumularlo con ningún otro.

CAPÍTULO VI

DÍAS DE DESCANSO LEGALMENTE OBLIGATORIOS

ARTÍCULO 17°: Serán de descanso obligatorio remunerado, los domingos y días de fiesta que sean reconocidos como tales en nuestra legislación laboral.

1. Todo trabajador, tiene derecho al descanso remunerado en los siguientes días de fiesta de carácter civil o religioso: 1º de enero, 6 de enero, 19 de marzo, 1º de mayo, 29 de junio, 20 de julio, 7 de agosto, 15 de agosto, 12 de octubre, 1º de noviembre, 11 de noviembre, 8 y 25 de diciembre, además de los días jueves y viernes santos, Ascensión del Señor, Corpus Christi y Sagrado Corazón de Jesús.

2. Pero el descanso remunerado del seis (6) de enero, diecinueve (19) de marzo, veintinueve (29) de junio, quince (15) de agosto, doce (12) de octubre, primero (1) de noviembre, once (11) de noviembre, Ascensión del Señor, Corpus Christi y Sagrado Corazón de Jesús, cuando no caigan en lunes se trasladarán al lunes siguiente a dicho día. Cuando las mencionadas festividades caigan en domingo, el descanso remunerado, igualmente se trasladará al lunes.

3. Las prestaciones y derechos que para el trabajador originen el trabajo en los días festivos, se reconocerá con relación al día de descanso remunerado establecido en el inciso anterior (L. 51, art. 1º, dic. 22/83).

PARÁGRAFO 1º: Cuando la jornada de trabajo convenida por las partes, en días u horas, no implique la prestación de servicios en todos los días laborables de la semana, el trabajador tendrá derecho a la remuneración del descanso dominical en proporción al tiempo laborado (L. 50/90, art. 26, núm. 5º).

ARTÍCULO 18°: El empleador debe remunerar el descanso con el salario ordinario de un día, a los trabajadores que, habiéndose obligado a prestar sus servicios en todos los días laborales de la semana, no falten al trabajo, o que, si faltan lo hayan hecho por justa causa o por culpa o disposición del empleador; se entiende por justa causa el accidente, la enfermedad, la calamidad doméstica, la fuerza mayor o caso fortuito y la licencia o permiso remunerado.

ARTÍCULO 19°: Trabajo dominical y festivo. (L. 789/2002, art. 26) modificó artículo 179 del Código Sustantivo del Trabajo.

1. El trabajo en domingo y festivos se remunerará con un recargo del setenta y cinco por ciento (75%) sobre el salario ordinario en proporción a las horas laboradas.

2. Si con el domingo coincide otro día de descanso remunerado sólo tendrá derecho el trabajador, si trabaja, al recargo establecido en el numeral anterior.

3. Se exceptúa el caso de la jornada de treinta y seis (36) horas semanales previstas en el artículo 20 literal c) de la Ley 50 de 1990 (L. 789/2002, art. 26).

PARÁGRAFO 1: El trabajador podrá convenir con el empleador su día de descanso obligatorio el día sábado o domingo, que será reconocido en todos sus aspectos como descanso dominical obligatorio.

Interprétese la expresión dominical contenida en el régimen laboral en este sentido exclusivamente para el efecto del descanso obligatorio.

Las disposiciones contenidas en los artículos 25 y 26 de la Ley 789 del 2002 se aplazarán en su aplicación frente a los contratos celebrados antes de la vigencia de la presente ley hasta el 1º de abril del año 2003.

PARÁGRAFO 2: Aviso sobre trabajo dominical. Cuando se tratare de trabajos habituales o permanentes en domingo, el empleador debe fijar en lugar público del establecimiento, con anticipación de 12 horas lo menos, la relación del personal de trabajadores que por razones del servicio no pueden disponer el descanso dominical. En esta relación se incluirán también el día y las horas de descanso compensatorio (CST, art. 185).

ARTÍCULO 20°: El descanso en los días domingos y los demás días expresados en el artículo 21 de este reglamento, tiene una duración mínima de 24 horas, salvo la excepción consagrada en el literal c) del artículo 20 de la Ley 50 de 1990 (L. 50/90, art. 25).

ARTÍCULO 21°: Cuando por motivo de fiesta no determinada en la Ley 51 del 22 de diciembre de 1983, la empresa suspendiere el trabajo, está obligada a pagarlo como si se hubiere realizado. No está obligada a pagarlo cuando hubiere mediado convenio expreso para la suspensión o compensación o estuviere prevista en el reglamento, pacto, convención colectiva o fallo arbitral. Este trabajo compensatorio se remunerará sin que se entienda como trabajo suplementario o de horas extras (CST, art. 178).

ARTÍCULO 22°: El trabajador que labore ocasionalmente en días de descanso obligatorio, tiene derecho a un día de descanso compensatorio remunerado o a una retribución en dinero, a su elección.

ARTÍCULO 23°: Cuando se trata de labores que no pueden ser suspendidas sin grave perjuicio para la empresa y cuando el personal no pueda tomar descanso en las semanas siguientes, se acumularán los días de descanso en la semana siguiente a la terminación de las labores o se pagará al trabajador, a su elección, la correspondiente remuneración en dinero.

VACACIONES REMUNERADAS

ARTÍCULO 24°: Los trabajadores que hubieren prestado sus servicios durante un (1) año tienen derecho a quince (15) días hábiles consecutivos de vacaciones remuneradas (CST, art. 186, núm.. 1º).

ARTÍCULO 25°: La época de vacaciones debe ser señalada por la empresa a más tardar dentro del año subsiguiente y ellas deben ser concedidas oficiosamente o a petición del trabajador, sin perjudicar el servicio y la efectividad del descanso.

El empleador tiene que dar a conocer al trabajador con 15 días de anticipación la fecha en que le concederán las vacaciones (CST, art. 187).

ARTÍCULO 26°: Se presenta interrupción justificada en el disfrute de las vacaciones, el trabajador no pierde el derecho a reanudarlas. (CST, art. 188).

ARTÍCULO 27°: Se prohíbe compensar las vacaciones en dinero, pero el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social puede autorizar que se pague en dinero hasta la mitad de ellas en casos especiales de perjuicio para la economía nacional o la industria; cuando el contrato termina sin que el trabajador hubiere disfrutado de vacaciones, la compensación de estas en dinero procederá por un año cumplido de servicios y proporcionalmente por fracción de año, siempre que esta no sea inferior a tres (3) meses. En todo caso para la compensación de vacaciones, se tendrá como base el último salario devengado por el trabajador (CST, art. 189).

ARTÍCULO 28°: En todo caso, el trabajador gozará anualmente, por lo menos de seis (6) días hábiles continuos de vacaciones, los que no son acumulables.

Las partes pueden convenir en acumular los días restantes de vacaciones hasta por 2 años.

La acumulación puede ser hasta por 4 años, cuando se trate de trabajadores técnicos, especializados, y de confianza (CST, art. 190).

ARTÍCULO 29°: Durante el período de vacaciones el trabajador recibirá el salario ordinario que esté devengando el día que comience a disfrutar de ellas. En consecuencia, sólo se excluirán para la liquidación de las vacaciones el valor del trabajo en días de descanso obligatorio y el valor del trabajo suplementario o de horas extras. Cuando el salario sea variable, las vacaciones se liquidarán con el promedio de lo devengado por el trabajador en el año inmediatamente anterior a la fecha en que se concedan.

ARTÍCULO 30°: Todo empleador llevará un registro de vacaciones en el que se anotará la fecha de ingreso de cada trabajador, fecha en que toma sus vacaciones, en que las termina y la remuneración de las mismas (D. 13/67, art. 5º).

PARÁGRAFO 1°: En los contratos a término fijo inferior a un (1) año, los trabajadores tendrán derecho al pago de vacaciones en proporción al tiempo laborado cualquiera que este sea (L. 50/90, art. 3º, par.).

ARTÍCULO 31°: La empresa puede programar para todos o parte de sus trabajadores una época de vacaciones simultánea, Las vacaciones para aquellos que en dicha época no lleven un año cumplido de servicios, se remunerarán con el salario que está devengando el trabajador al entrar a disfrutarlas y se entenderá que dichas vacaciones son anticipadas y se abonarán a las que se causen al cumplir cada uno el año de servicios.

PERMISOS

ARTÍCULO 32°: La empresa concederá a sus trabajadores los permisos remunerados necesarios para el ejercicio del derecho al sufragio y para el desempeño de cargos oficiales transitorios de forzosa aceptación, en caso de grave calamidad doméstica debidamente comprobada, para concurrir en su caso al servicio médico correspondiente (citas médicas, exámenes médicos, terapias, etc., debidamente comprobadas con orden y autorización de la EPS), para desempeñar comisiones sindicales inherentes a la organización y para asistir al entierro de sus compañeros, siempre que avisen con la debida oportunidad a la sociedad y a sus representantes y que en los dos últimos casos, el número de los que se ausenten no sea tal, que perjudiquen el funcionamiento del establecimiento. La concesión de los permisos antes dichos estará sujeta a las siguientes condiciones:

a) Conceder al trabajador en caso de fallecimiento de su cónyuge, compañero o compañera permanente o de un familiar hasta el grado segundo de consanguinidad, primero de afinidad y primero civil, una licencia remunerada por luto de cinco (5) días hábiles, cualquiera sea su modalidad de contratación o de vinculación laboral. La grave calamidad doméstica no incluye la Licencia por Luto que trata este numeral. Este hecho deberá demostrarse mediante documento expedido por la autoridad competente, dentro de los treinta (30) días siguientes a su ocurrencia (ley 1280 de enero 5 de 2009).
b) En caso de grave calamidad doméstica, la oportunidad del aviso puede ser anterior o posterior al hecho que lo constituye o al tiempo de ocurrir este, según lo permitan las circunstancias.
c) En caso de entierro de compañeros de trabajo, el aviso puede ser hasta con un día de anticipación y el permiso se concederá hasta el 10% de los trabajadores.
d) En los demás casos (sufragio, desempeño de cargos transitorios de forzosa aceptación y concurrencia al servicio médico correspondiente y/o tramites personales) el aviso se hará con la anticipación que las circunstancias lo permitan. Salvo convención en contrario y a excepción del caso de concurrencia al servicio médico correspondiente, el tiempo empleado en estos permisos puede descontarse al trabajador o compensarse con tiempo igual de trabajo efectivo en horas distintas a su jornada ordinaria, a opción de la sociedad (CST, art. 57, núm. 6º).

e) La empresa concederá a sus trabajadores un día hábil para disfrutar el día de la familia, en el cual elegirá realizar una actividad de esparcimiento incluyendo el núcleo familiar de cada uno o conceder un día hábil en jornada laboral completa para que compartan con sus familias.

11.6.3. Regulación de la Velocidad

Es obligatorio cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito; teniendo en cuenta que la velocidad representa un aspecto importante dentro de la Seguridad Vial, y además regular en el ejercicio de las funciones de la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S** se establecen como velocidades máximas permitidas las siguientes:

- 80 KM/H. En vías nacionales
- 50 KM/H. En vías urbanas
- 50 KM/H. En vías de entrada a cascos urbanos
- 30 KM/H. En vías rurales sin pavimentar
- 30 KM/H. En sectores escolares o de alto flujo de peatones
- 10 KM/H. Circulación en parqueaderos

Estos límites de velocidad deberán disminuir en caso de que las condiciones climáticas afecten la visibilidad y el paso del vehículo por las distintas vías o sectores por los cuales transitan.

11.6.4. Uso del Cinturón de Seguridad

Todo empleado o contratista de **SERVICIOS H&G S.A.S.** debe tener puesto el cinturón de seguridad siempre que salga de las instalaciones y permanezca en ruta conduciendo un vehículo por corto que sea el trayecto y así mismo es responsable de que cada uno de los ocupantes del vehículo use de manera apropiada, segura y en todo momento el cinturón de seguridad.

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

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

En Colombia, no usar el cinturón de seguridad conduce a una multa de 15 salarios mínimos diarios legales de acuerdo a la ley 769 art. 130 literal c. "Será sancionado

con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo".

Para ello, **SERVICIOS H&G S.A.S.**, implementara campañas del uso del cinturón de seguridad para que en caso de ocurrir un accidente de tránsito, se proteja la vida y la integridad de las personas que viajan en él, teniendo en cuenta lo definido en la legislación y su aplicación.

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

11.6.5. Uso de Elementos de Protección Personal

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

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

❖ **Elementos de protección activa:**

- **Los frenos:** son los encargados de detener el vehículo cuando ante este se presentan obstáculos que impiden su circulación.
- **Las llantas**: garantizan la adherencia y control del vehículo, incluso en situaciones climáticas adversas. Tienen gran responsabilidad en el frenado del vehículo y amortiguan las vibraciones que éste produce.
- **La suspensión:** garantiza el contacto de las 4 ruedas con el piso. Le otorga estabilidad en el ejercicio de la conducción.
- **La dirección:** le da toda la maniobrabilidad necesaria al conductor para **dirigir su vehículo de forma eficiente.**
- **La iluminación:** proporciona al conductor la capacidad de ver y ser visto por otros conductores. Evita accidentes de tránsito en condiciones de baja o nula visibilidad.
- **La climatización:** regula la temperatura en el interior del automóvil. Es un elemento de seguridad activa porque garantiza la atención en el ejercicio de la conducción al evitar la fatiga en el conductor (cuando la

temperatura interior es 5 grados más caliente que el exterior es muy probable que se produzca estos efectos en quien conduce el vehículo).

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

- **Airbag:** son bolsas de aire que se inflan en milésimas de segundos para disminuir el contacto del conductor o los pasajeros con el interior del vehículo en caso de un fuerte impacto. Además, absorbe parte de la energía cinética del conductor y los pasajeros al momento del choque y evita lesiones cervicales al evitar movimientos de cabeza muy pronunciados. Pueden ser laterales, airbelt (cinturón de seguridad con airbag incluido) o de cortina.
- **Apoyacabezas:** evita, en un accidente de tránsito, el efecto llamado "latigazo" o lesión cervical que afecta el cuello y la espalda de la persona, debido a la hiperflexión o hipertensión del cuello al momento del accidente
- **Carrocería y chasis:** por medio del diseño de los puntos fusibles se puede tener una deformación programada al momento de un impacto para que la energía no se transmita al interior del habitáculo del vehículo evitando lesiones graves en conductor y pasajeros.

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

11.6.6. Uso de elementos bidireccionales de comunicación

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

De acuerdo al art. 21 de la Ley 1383 del 2010: "Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así: Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un

vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres".

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

SERVICIOS H&G S.A.S.., implementará campañas, a través del Área de Seguridad y Salud en el Trabajo, para fortalecer, el no uso de equipos móviles de comunicación, ni manos libres, mientras se esté conduciendo, con el fin de disminuir el riesgo de accidentalidad en la ruta.

12. VEHÍCULOS SEGUROS

12.1. Mantenimiento preventivo

El mantenimiento preventivo de todo vehículo que se encuentre en periodo de garantía se realizará de acuerdo con lo definido por el fabricante. Se debe programar con anticipación la intervención en el formato de cronograma de mantenimiento, de acuerdo con el número de kilómetros recorridos y las actividades definidas en el manual de operación y mantenimiento del vehículo, esta rutina se continuará hasta que el modelo alcance 5 años momento a partir del cual, los mantenimientos preventivos se realizarán de acuerdo con los resultados de las inspecciones preventivas reglamentarias, cuyo resultado es registrado en la ficha de revisión técnica. Para vehículos de transporte urbano las revisiones preventivas se realizan de forma trimestral, para transporte intermunicipal bimestralmente.

Una copia de la sección de mantenimiento del manual del vehículo debe reposar en el archivo del área operativa de la compañía, para consulta permanente.

12.2. Hojas de vida de los vehículos.

Cada uno de los vehículos con los que labora **SERVICIOS H&G S.A.S.** cuenta con una hoja de vida en el formato hoja de vida de equipos, en la cual se consigna la siguiente información:

- Marca del vehículo
- Modelo
- N° de chasis
- N° de motor
- Fecha de adquisición
- Proveedor
- Garantía
- Referencia de filtros
- Capacidad del vehículo/Número de pasajeros
- Otra información de interés

12.2.1. Idoneidad personal que realiza mantenimiento preventivo

La empresa garantiza que el mantenimiento de sus vehículos propios o tercerizados, son realizados por talleres autorizados, los cuales cuentan con la idoneidad, infraestructura y tecnología requerida para tal fin.

12.3. Mantenimiento correctivo

Los vehículos propios y/o asociados serán revisados diariamente por el conductor con apoyo del inspector y/o coordinador en caso de ser necesario, en pro de identificar anomalías en la operación del vehículo; Cuando el cliente proporcione un formato que supla la misma función se aplicara de preferencia el formato del cliente.
El coordinador de transporte especial e inspector de ruta asegura el diligenciamiento de dichos formatos y hace entrega de estos semanalmente al personal HSEQ, quién se encarga de realizar un informe de los hallazgos reportados en dichas listas pre operacionales.
Para vehículos asociados la entrega de formatos pre operacionales se realiza con la emisión del extracto de contrato, solo emitirá un nuevo extracto, cuando se halla recibido la totalidad de estos formatos correcta y verazmente diligenciados.

12.3.1. Registro

Se realiza el registro de las revisiones diarios del conductor con apoyo del Auxiliar operativo o compañero coordinador en el formato ***PLANILLA PRE OPERACIONAL***, que podrá ser en formato físico o digital, siempre y cuando exista los medios técnicos o tecnológicos para tal fin.

12.3.2. Idoneidad del personal que realiza el mantenimiento correctivo.

La empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** garantiza que el mantenimiento de sus vehículos propios o tercerizados, son realizados por talleres autorizados, los cuales cuentan con la idoneidad, infraestructura y tecnología requerida para tal fin.

12.4. Chequeo pre operacional

Se lleva a cabo una Lista de Chequeo Pre operacional diaria, que la diligencia el conductor con el fin de evidenciar posibles fallas en el vehículo para realizar las

correcciones necesarias y podrá ser en formato físico o digital, siempre y cuando exista los medios técnicos o tecnológicos para tal fin. Anexo a este documento se encuentra el formato el cual debe ser diligenciado PLANILLA PRE OPERACIONAL. (Anexo 15)

13. INFRAESTRUCTURA SEGURA

13.1. Rutas internas – vías internas de la empresa

SERVICIOS H&G S.A.S tiene establecido una ruta interna demarcada y señalizada para la vía peatonal indicando el ingreso al segundo piso, separando por medio de demarcación cada área.

IMAGEN DE LA DEMARCACIÓN INTERNA

Ilustración 19. Vías internas empresa

13.2. Señalización

La Señalización constituye una de las técnicas de prevención que más rendimiento aporta a las empresas, permitiendo identificar los peligros y disminuir los riesgos para la seguridad y la salud de los empleados de la empresa.

Comprendiéndose, la Señalización como una técnica que pretende mediante estímulos indicativos visuales y sonoros en la empresa, condicionar el comportamiento del personal que lo recibe frente a los riesgos, peligros o circunstancias que desean ser resaltados para que éstos sean eludidos, la empresa utiliza, diversos tipos de señalización, tanto para sus diferentes áreas de trabajo como para los vehículos que hacen parte de sus operaciones. De acuerdo con lo anterior, la señalización se llevará a cabo de acuerdo con la normatividad aplicable a las empresas y las normas de Seguridad y Salud en el trabajo.

Para los recorridos se debe hacer un análisis o auditoría de seguridad al para identificar los riesgos a los que están expuestos los empleados y demás personas que hagan uso de las vías y desarrollar los respectivos planes de mitigación.

13.2.1. Parqueaderos Internos y Mantenimientos de señales

La empresa **SERVICIOS H&G S.A.S.** en sus oficinas principales, no cuenta con parqueaderos propios internos, esta función la realiza por medio de parqueo en vía y servicios contratados externamente.

13.3. Rutas externas – desplazamiento fuera del entorno físico de la empresa

Al prestar un servicio de transporte de pasajeros en la categoría de Especial, la empresa **SERVICIOS H&G S.A.S**. consiente de la responsabilidad que tiene con sus contratistas y pasajeros instruye y capacita a sus conductores para que en los desplazamiento puedan prever e identificar las vías por las cuales deben de realizar sus recorridos con el fin de disminuir los riesgos y evitar los accidentes de tránsito, ya que se carece de rutas específicas para el tránsito de los vehículos

13.4. Puntos críticos en las vías

La operación de los vehículos de **SERVICIOS H&G S.A.S** se encuentra dentro del radio de acción departamental, siendo un amplio abanico de puntos críticos las obras que se están desarrollando en la infraestructura vial en todo el departamento del Meta.

Se han identificado como principales puntos críticos los establecidos en los siguientes corredores viales:

- **Villavicencio – Acacias:** Parque fundadores, Barrio León 13, Ingreso a Serramonte, Intersección a Playa Rica, Glorieta de Montecarlo, Ingreso a estación Brío, Glorieta Porfía, Puente sobre caño seco, Termoeléctrica, La Nohora, Vereda San Luis de Ocoa, Ingreso a restaurante el arenal, Intersección con el nuevo anillo vial, Ingreso a la vereda las mercedes sector de las piñas, ingreso a la estación de maquinaria de Halliburton, Vereda la Concia, Sector de Cemex, Paso del rio Guayuriba, Sector de minas del Guayuriba, ingreso a la ladrillera Cimet, Intersección Colonia Penal de Acacias, Intersección Complejo Ganadero, Toda la Carrera 23 desde el ingreso a Acacias hasta la salida intersección vía antigua a Guamal, Cruce de Chichimine.
- **Acacias – Guamal:** Intersección vía antigua a Acacias, Sector Taumaku, Cruce Cocomix.
- **Guamal – San Martín:** Toda la vía central de Guamal, Intersección estación de servicio, Puente sobre el rio Guamal, Sector de las casetas, Sector Limonar, Puente sobre el Humadea, Cruce a Cubarral, Puente sobre caño seco.
- **San Martin – Granada:** Ingreso a vereda el naranjal, intersección ingreso a San Martín, Frente al restaurante Llano verde, Frente al terminal de transporte, Cruce Hogar geriátrico, Cruce base militar, Frente granja Iraca, descenso al peaje, Entrada antiguo Idema, sector de la "Y".

- **Granada – Fuente de Oro:** Cruce Kra 25 calle 13 hasta el cruce de la Kra 4 con calle 13 (Toda la vía central de Granada), frente batallón.

13.5. Planeación del servicio

13.5.1. Instructivo de control de tarea critica.

Antes de realizar la actividad:

- Realice inspección pre operacional del vehículo.
- Revise la documentación del vehículo y la suya que este al día.
- Ajuste los espejos laterales y retrovisor.
- Use el cinturón de seguridad.

Durante la actividad:

- No hable por teléfono mientras conduce.
- No exceda los límites de velocidad.
- No ingiera bebidas alcohólicas.
- Respete las normas de tránsito
- Mantenga una actitud defensiva al conducir todo el tiempo para evitar accidentes.

13.5.2. En caso de emergencia.

- Conserve la calma.
- Llame al coordinador operativo o inspector de rutas (Para recibir instrucciones).
- Llame a la autoridad competente.
- No mueva el vehículo, hasta tanto no se hayan recogido las evidencias y tomado el respectivo informe.
- No intente realizar maniobras heroicas usted solo.
- No permita que personal no entrenado mueva a los lesionados.
- Informe como ocurrió el accidente y en lo posible suministre los siguientes datos que son de vital importancia:
    - Dirección exacta de ocurrencia.
    - Punto de referencia (algún lugar conocido).
    - Teléfono del cual llama.
    - Número de vehículos involucrados.
    - Número de personas lesionadas y una impresión general del estado de ellos.

13.5.3. Análisis de vías

Los análisis de vías, constituyen una de las principales actividades en materia de Seguridad Vial, considerándose éstas como actividades operativas que se realizan de modo sistemático y permanente, con el objeto de detectar, analizar y controlar los riesgos. La empresa Rápido Los Centauros, en este sentido, llevara a cabo un plan permanente y consistente de inspecciones en ruta, en los cuales se verificaran los siguientes aspectos:

- Control de velocidad
- Control de identidad del conductor
- Documentación del vehículo y del viaje
- Equipo de carretera y de emergencias
- Estado general del vehículo
- Horas de conducción y tiempo al destino

Para las rutas urbanas y las rutas por carretera que no se consideran críticas, se divulgará unos criterios de selección de rutas, con los cuales se pretende que los conductores tomen decisiones acertadas y seguras en la elección de su recorrido. Entre los principales criterios están:

- Preferir vías principales a vías secundarias
- Evitar cruces a la izquierda no sanforizado
- Preferir rutas conocidas
- Evitar zonas de aglomeración de peatones

14. ATENCIÓN A VÍCTIMAS

Durante el año 2023, Colombia registró un total de 8.405 personas fallecidas por siniestros viales, según informes de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. La accidentalidad influye sobre los comportamientos negativos detectados que en cada evento o situación, actividad u operación, que se lleve a cabo.

La Contraloría General de la República alertó que actualmente en el país hay una pandemia de siniestralidad vial, donde cada día se registran 19 muertos por esta causa, siendo preocupante que se registran más decesos por esas causas que por la violencia relacionada con la guerra.

El ente de control advirtió que sólo en lo corrido de 2023, ha aumentado en un 11% la muerte de niños y niñas en accidentes viales, "mueren más personas en Colombia por la siniestralidad vial en el caso de los hombres que por enfermedades respiratorias o cardiovasculares".

La Agencia Nacional de Seguridad Vial nos habla cada año de 22 mil registros por accidentes, sin embargo, las reclamaciones que tiene la ADRES por el SOAT es de 800 mil atenciones anuales con pretensiones de 530 mil millones de pesos.

La búsqueda de una herramienta efectiva que permita establecer y seguir con detalle el comportamiento de cada uno de los agentes de la cadena de accidentalidad, es una preocupación no solo del estado también nosotros como empresa de transporte nos preocupa y buscamos la disminución de los riesgos en cada eslabón para poder realizar una operación sin accidentes y víctimas.
La focalización en la movilización terrestre y peatonal por la movilidad no solo del personal de la empresa sino también de contratistas y demás usuarios de nuestros servicios, requiere que se aplique y cumpla nuestra política de seguridad vial, como herramientas necesaria, concreta e inmediata inmersa en el presente plan estratégico de seguridad vial en SERVICIOS H&G S.A.S, con el fin de reducir el riesgo de accidentalidad en la misma.

14.1. Protocolo en caso de accidente de tránsito

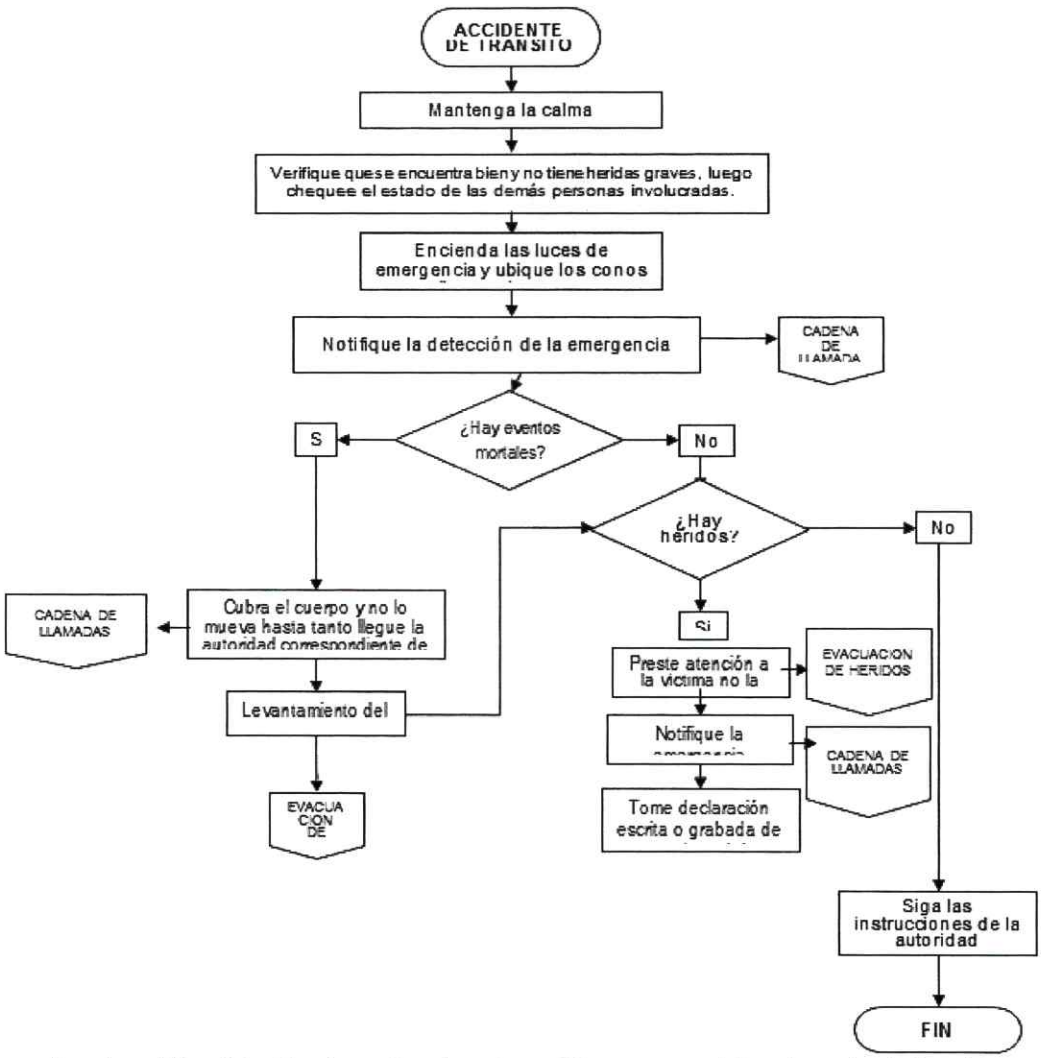


Ilustración 21. Protocolo de atención en accidentes de tránsito

14.1.1. Divulgación de Protocolos

Los protocolos de atención en caso de accidentes de tránsito, son divulgados en los procesos de inducción y re inducción de la empresa.

14.1.2. Investigación de Accidentes de Tránsito

En la empresa **SERVICIOS H%G S.A.S**. desde el inicio de su operación a la fecha no se ha registrado accidentalidad, no obstante cuenta con el apoyo de los COMITÉS DE SEGURIDAD VIAL y del COPASST para que en caso de presentarse un accidente se haga la respectiva investigación de sus causas y consecuencias.

14.1.3. Lecciones Aprendidas

Al no haberse presentado accidentes se tiene en cuenta únicamente lo establecido en la NTC 3701, para la Clasificación, Registro y Estadísticas, se determinarán las Causas Básicas e Inmediatas, por medio de un código donde se determina si los Factores del accidente fueron Personales, Condiciones Inseguras, Actos Inseguros o del Trabajo, para esclarecer los hechos y de esta forma determinar que causas fueron las que provocaron el accidente y realizar las medidas correctivas, de mejora o preventivas que se requieran.

14.1.4. Fuente de información

Cuando sucede un Accidente de Tránsito, se lleva a cabo el Procedimiento para la investigación y así mismo la información recolectada se anexa a los formatos que correspondan:

- Informe de novedades: Cuando en el Accidente hay testigos que puedan dar evidencia y testimonio de lo ocurrido se utiliza este formato, para recolectar la información y así mismo llevar a cabo la investigación, siendo más precisos con la información y no ser subjetivos, para tomar las medidas correctivas o preventivas que se requieran. Este formato también se utiliza en el mismo trabajador donde describe los hechos de lo ocurrido y se anexa, para realizar la investigación más profunda.
- Formato Investigación de Accidentes: Es el documento mediante el cual, se ingresa la información personal del trabajador accidentado, la información laboral y la información recolectada del accidente y se anexan los informes o formatos correspondientes para evidencia del análisis del accidente suministrados por la autoridad competente.

14.1.5. Procedimiento para la Investigación del Accidente de Tránsito

La empresa **SERVICIOS H&G S.A.S**. cuenta con un procedimiento para la investigación de incidentes, accidentes de tránsito y enfermedades laborales, en el que se describe la metodología a realizar en caso de presentarse un evento como estos. (Anexo 18 Procedimiento de investigación y lecciones aprendidas)

14.1.6. Indicadores de accidente de tránsito y metas.

Tabla 36. Indicadores de accidentes de tránsito

	INDICADORES	META	FRECUENCIA
Accidentalidad (accidentes de tránsito): permite determinar la eficacia del programa de seguridad vial.	_____	Mantener o disminuir en un 2% la medición anterior	**Mensual**
	_____	Mantener o disminuir en un 2% la medición anterior	**Mensual**
	____	Mantener o disminuir en un 2% la medición anterior	**Mensual**
		<5% de los ingresos del vehículo	**Mensual**

15. VALORES AGREGADOS

SERVICIOS H&G S.A.S., aplicando los procedimientos establecidos en la Política de Seguridad Vial establecida por el gobierno nacional y departamental busca de forma continua la disminución del riesgo de los accidentes de tránsito de los vehículos que prestan servicio en la empresa y por ende evitar así las víctimas y la pérdida de recursos, para ello promueve la constante capacitación de sus colaboradores, el uso de tecnología de rastreo en los vehículos y el apoyo en las diferentes campañas de sensibilización que realicen las autoridades de tránsito a los actores viales en especial aquellos que son considerados vulnerables.

16. TABLA DE ANEXOS

ANEXO 1. Acta de nombramiento del líder

ANEXO 2. Comunicado reunión conformación Comité de Seguridad Vial
ANEXO 3. Acta del Comité de Seguridad Vial
ANEXO 4. Idoneidad del líder
ANEXO 5. Divulgación Política de seguridad vial
ANEXO 6. Cámara de Comercio de la empresa
ANEXO 7. Relación del personal
ANEXO 8. Encuesta
ANEXO 9. Cronograma de las actividades en temas de seguridad vial
ANEXO 10. Perfil de cargo conductores
ANEXO 11. Hoja de vida del personal encargado de realizar prueba teórica a los conductores aspirantes
ANEXO 12. Hoja de vida del personal encargado de realizar prueba práctica a los conductores aspirantes
ANEXO 13. Hoja de vida del personal encargado de realizar las pruebas psicotécnicas a los aspirantes.
ANEXO 14. Formato de evaluación de ingreso para conductores.
ANEXO 15. Cronograma de capacitación en temas de seguridad vial
ANEXO 16. Planilla Pre Operacional.
ANEXO 17. Ruto grama de las vías externas.
ANEXO 18. Formato de investigación de accidente de trabajo
ANEXO 19. Procedimiento de investigación y lecciones aprendidas.

Ver detalles

Cliente *

TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS

Número Radicado

20253030302392

Fecha de creación

21/02/2025 17:09

Última actualización

21/02/2025 17:10

Estado

Radicado

Dependencia

CLASIFICACION Y REASIGNACION

Asunto Radicado *

PLAN DE MANEJO AMBIENTAL 2025

Descripción *

Se radica PLAN DE MANEJO AMBIENTAL (PMA) del año 2025, de la empresa TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS

Texto de la nota

hace menos de un minuto
TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS

PLAN DE MANEJO AMBIENTAL 2025.pdf (7,99 MB)

Villavicencio, 21 de febrero de 2024

Fecha 21-02-25
Radicado E-5514

Señores:
Corporación para el Desarrollo Sostenible del Área de Manejo Especial La Macarena – CORMACARENA
Ciudad

ASUNTO: Radicación Plan de Manejo Ambiental (PMA) 2025

Por medio de la presente TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS identificada con NIT 901251010-9, se permite hacer entrega del Plan de Manejo Ambiental (PMA 2025, bajo la normatividad legal vigente y en cumplimiento de las normas ambientales.

N° Folios: 56

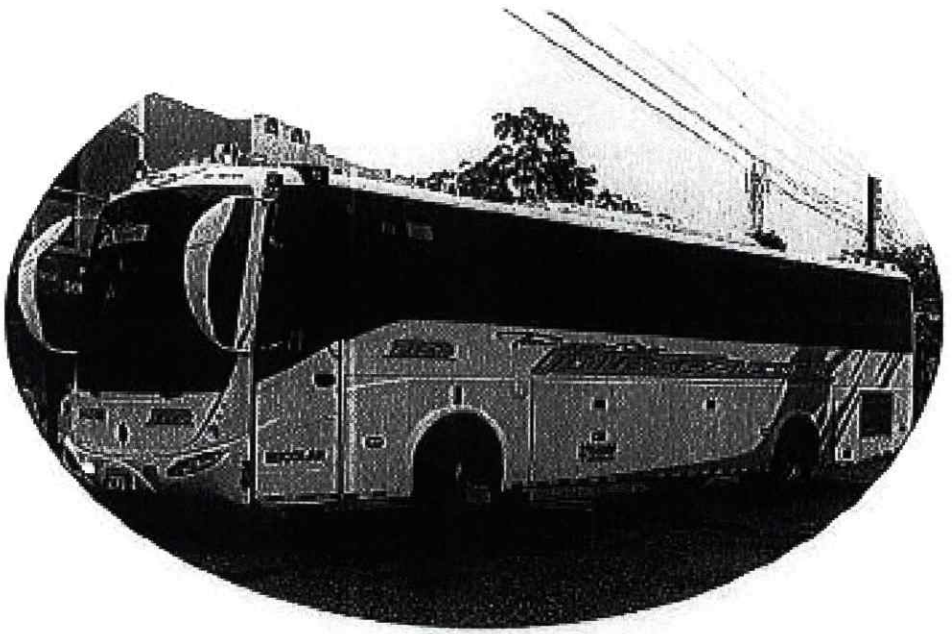
Agradecemos la atención prestada.

Cordialmente,

JOHN JAVIER RAMIREZ MARTINEZ
CC 86.061.706 de Villavicencio
Representante Legal

Calle 4 sur N° 30B – 86 Urbanización Quintas del Bosque
Villavicencio – Meta
Celular: 3188278480
Correo Electrónico: thtransintegralessj@gmail.com, hseqtransintegralessjsas@gmail.com

PLAN DE MANEJO AMBIENTAL



AÑO 2025

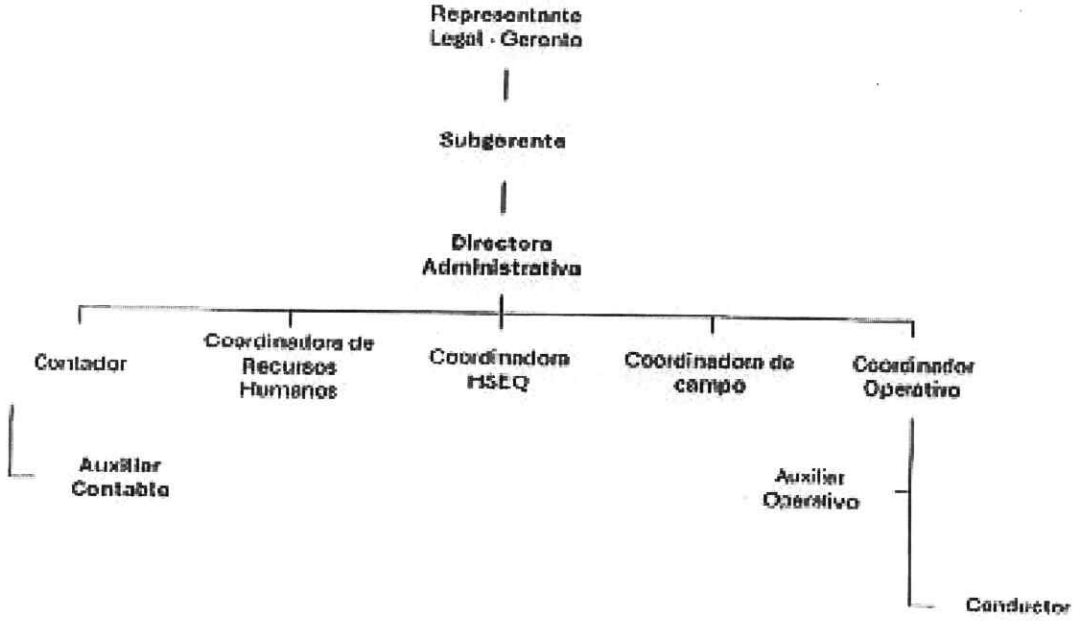
Calle 4 sur N° 30B – 86 Urbanización Quintas del Bosque
Villavicencio – Meta
Celular: 3188278480
Correo Electrónico: lhtransintegralessj@gmail.com, hseqtransintegralessjsas@gmail.com

1.OBJETIVO

Establecer mediante un plan las medidas necesarias para prevenir, mitigar, controlar, proteger o compensar los posibles impactos que se deriven de las actividades realizadas en TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S, tales como residuos sólidos convencionales, consumo de energía eléctrica, generación de residuos peligrosos, orden y limpieza, utilizando como estrategia la adopción de una conciencia ambiental por parte del personal acerca del correcto manejo de los recursos.

2. GENERALIDADES

2.1. ORGANIGRAMA



2.2. UBICACIÓN



Ubicación Satelital: Oficinas administrativas Transportes Integrales SJ SAS, Municipio de Villavicencio, Departamento del Meta, Calle 4 a Sur N° 30 B 66 Urbanización Quintas del Bosque 2.

3. ALCANCE

Este programa se aplica para establecer el manejo ambiental durante el desarrollo de todas las actividades de TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S.

4. MISION

Ofrecer un servicio óptimo de transporte terrestre automotor especial de pasajeros en las diferentes modalidades, en vehículos que cumplan con las normas de seguridad exigidas, buscando siempre la satisfacción de las necesidades de nuestros clientes, a través de personal debidamente capacitado, mediante una excelente gestión operativa y basada en políticas integrales, comerciales y de mejora continua.

5. VISION

Para el año 2030 TRANSPORTE INTEGRALES SJ SAS se posicionará dentro de las mejores empresas de transporte público terrestre automotor especial de pasajeros a nivel departamental y nacional, a través de servicios de alta calidad y confort, contando con talento humano calificado y competitivo y una excelente flota de vehículos, siempre con miras a la satisfacción del cliente.

6. RESPONSABILIDADES

- El coordinador HSEQ es responsable por verificar el cumplimiento de las acciones descritas en este documento, objetivos y metas ambientales.

- El coordinador HSEQ es el responsable de monitorear las actividades de gestión ambiental.

- Todo el personal de TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S. es responsable de participar en el cumplimiento de los objetivos y metas ambientales.

7. DEFINICIONES

De una forma preliminar los residuos pueden clasificarse en sólidos, liquidos y gaseosos. El decreto 2104 de 1983 y la resolución 2309 de 1986 del Ministerio de Salud, definen la terminología técnica relacionada con los residuos sólidos, y establecen las normas sanitarias aplicables al almacenamiento, presentación, transporte, tratamiento y disposición sanitaria de las basuras. A continuación, se presentan algunas definiciones de términos técnicos de interés especial para la comprensión de este plan:

Almacenamiento temporal: Es la acción del usuario de colocar temporalmente los residuos sólidos en recipientes, depósitos contenedores retornables o desechables mientras se procesan para su aprovechamiento, transformación, comercialización o se presentan al servicio de recolección para su tratamiento o disposición final.

Aprovechamiento: Es la utilización de residuos mediante actividades tales como separación en la fuente, recuperación, transformación y reúso de los mismos, permitiendo la reincorporación en el ciclo económico y productivo con el fin de generar un beneficio económico y social y de reducir los impactos ambientales y los riesgos a la salud humana asociados con la producción, manejo y disposición final de los residuos.

Bioseguridad: Son las prácticas que tienen por objeto eliminar o minimizar el factor de riesgo que pueda llegar a afectar la salud o la vida de las personas o pueda contaminar el ambiente.

Cenizas: Es todo material incombustible que resulta después de haber incinerado residuos y combustibles, ya sea que se presenten en mezcla o por separado.

Cultura de la no basura: Es el conjunto de costumbres y valores tendientes a la reducción de las cantidades de residuos generados por cada uno de los habitantes y por la comunidad en general, así como al aprovechamiento de los residuos potencialmente reutilizables.

Desactivación: Es el método, técnica o proceso utilizado para transformar los residuos hospitalarios y similares peligrosos, inertizarlos, si es el caso, de manera que se puedan transportar y almacenar, de forma previa a la incineración o envío al relleno sanitario, todo ello con objeto de minimizar el impacto ambiental y en relación con la salud. En todo caso, la desactivación debe asegurar los estándares de desinfección exigidos por los Ministerios del Medio Ambiente y Salud. La desactivación dentro de las áreas o ambientes internos del servicio de salud debe ser ejecutada por el generador; la desactivación fuera de las áreas internas del servicio de salud y dentro de la institución podrá ser ejecutada por particulares y en todo caso dentro de las instalaciones del generador.

Disposición final controlada: Es el proceso mediante el cual se convierte el residuo en formas definitivas y estables, mediante técnicas seguras.

Establecimiento: Es la persona prestadora del servicio de salud a humanos y/o animales, en las actividades, manejo e instalaciones relacionadas con la promoción, prevención, diagnóstico, tratamiento, rehabilitación, docencia e investigación, manejo de bioterios, laboratorios de biotecnología, farmacias, cementerios, morgues, funerarias, hornos crematorios, centros de pigmentación y/o tatuajes, laboratorios veterinarios, centros de zoonosis y zoológicos que generan residuos hospitalarios y similares.

Gestión Integral: Es el manejo que implica la cobertura y planeación de todas las actividades relacionadas con la gestión de los residuos hospitalarios y similares desde su generación hasta su disposición final.

Incineración: Es el proceso de oxidación térmica mediante el cual los residuos son convertidos, en presencia de oxigeno, en gases y restos sólidos incombustibles bajo condiciones de oxigeno estequiométricas y la conjugación de tres variables: temperatura, tiempo y turbulencia. La

incineración contempla los procesos de pirólisis y termólisis a las condiciones de oxigeno apropiadas. Manual de Procedimientos para la Gestión Integral de Residuos Hospitalarios y Similares.

Microorganismo: Es cualquier organismo vivo de tamaño microscópico, incluyendo bacterias, virus, levaduras, hongos, actinomicetos, algunas algas y protozoos.

Minimización: Es la racionalización y optimización de los procesos, procedimientos y actividades que permiten la reducción de los residuos generados y sus efectos, en el mismo lugar donde se producen.

Prestadores del servicio público especial de aseo: Son las personas naturales o jurídicas encargadas de la prestación del servicio público especial de aseo para residuos hospitalarios

peligrosos, el cual incluye, entre otras, las actividades de recolección, transporte, aprovechamiento, tratamiento y disposición final de los mismos, mediante la utilización de la tecnología apropiada, a la frecuencia requerida y con observancia de los procedimientos establecidos por los Ministerios del Medio Ambiente y de Salud, de acuerdo con sus competencias, con el fin de efectuar la mejor utilización social y económica de los recursos administrativos, técnicos y financieros disponibles en beneficio de los usuarios de tal forma que se garantice la salud pública y la preservación del medio ambiente.

Precaución en ambiente: Es el principio según el cual cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente.

Precaución en salud: Es el principio de gestión y control de la organización estatal, empresarial y ciudadana, tendiente a garantizar el cumplimiento de las normas de protección de la salud pública, para prevenir y prever los riesgos a la salud de las personas y procurar mantener las condiciones de protección y mejoramiento continuo.

Prevención: Es el conjunto de acciones dirigidas a identificar, controlar y reducir los factores de riesgo biológicos, del ambiente y de la salud, que puedan producirse como consecuencia del manejo de los residuos de que trata el presente decreto, ya sea en la prestación de servicios de salud o cualquier otra actividad que implique la generación, manejo o disposición de esta clase de residuos, con el fin de evitar que aparezca el riesgo o la enfermedad y se propaguen u ocasionen daños mayores o generen secuelas evitables.

Recolección: Es la acción consistente en retirar los residuos hospitalarios y similares del lugar de almacenamiento ubicado en las instalaciones del generador. Residuos hospitalarios y similares: Son las sustancias, materiales o subproductos sólidos, líquidos o gaseosos, generados por una labea productiva resultante de la actividad ejercida por el generador.

Segregación: Es la operación consistente en separar manual o mecánicamente los residuos hospitalarios y similares en el momento de su generación, conforme a la clasificación establecida en el presente Decreto.

Tratamiento: Es el proceso mediante el cual los residuos hospitalarios y similares provenientes del generador son transformados física y químicamente, con objeto de eliminar los riesgos a la salud y al medio ambiente.

Área pública: Es aquella destinada al uso, recreo o tránsito público excepluando aquellos espacios cerrados y con restricciones de acceso.

Barrido y limpieza: Es el conjunto de actividades tendientes a dejar las áreas públicas libres de todo residuo sólido esparcido o acumulado.

Barrido y limpieza manual: Es la labor realizada mediante el uso de fuerza humana y elementos manuales, la cual comprende el barrido para que las áreas públicas queden libres de papeles, hojas, arenilla acumulada en los bordes del andén y de cualquier otro objeto o material susceptible de ser removido manualmente.

Barrido y limpieza mecánica: Es la labor realizada mediante el uso de equipos mecánicos. Se incluye la aspiración y/o el lavado de áreas públicas.

Caja de almacenamiento: Es el recipiente metálico o de otro material técnicamente apropiado, para el depósito temporal de residuos sólidos de origen comunitario, en condiciones herméticas y que facilite el manejo o remoción por medios mecánicos o manuales.

Calidad del servicio de aseo: Se entiende por calidad del servicio público domiciliario de aseo, la prestación con continuidad, frecuencia y eficiencia a toda la población de conformidad con lo establecido en este decreto; con un debido programa de atención de fallas y emergencias, una atención al usuario completa, precisa y oportuna; un eficiente aprovechamiento y una adecuada disposición de los residuos sólidos; de tal forma que se garantice la salud pública y la preservación del medio ambiente, manteniendo limpias las zonas atendidas.

Contaminación: Es la alteración del medio ambiente por sustancias o formas de energía puestas allí por la actividad humana o de la naturaleza en cantidades, concentraciones o niveles capaces de interferir con el bienestar y la salud de las personas, atentar contra la flora y/o la fauna, degradar la calidad del medio ambiente o afectar los recursos de la Nación o de los particulares.

Continuidad en el servicio de aseo: Es la prestación del servicio con la frecuencia definida en el contrato de condiciones uniformes, de acuerdo con la ley.

Cultura de no acumulación de residuos: Es el conjunto de costumbres y valores de una comunidad que tiendan a la reducción de las cantidades de residuos generados por sus habitantes en especial los no aprovechables y al aprovechamiento de los residuos potencialmente reutilizables.

Disposición final de residuos: Es el proceso de aislar y confinar los residuos sólidos en especial los no aprovechables, en forma definitiva, en lugares especialmente seleccionados y diseñados para evitar la contaminación, y los daños o riesgos a la salud humana y al medio ambiente.

Economías de escala: Es la óptima utilización de la mano de obra, del capital invertido y de los equipos adecuados para la prestación del servicio, traducidos en menores costos y tarifas para los usuarios.

Eliminación: Es cualquiera de las operaciones que pueden conducir a la disposición final o a la recuperación de recursos, al reciclaje, a la regeneración, al composlaje, la reutilización directa y a otros usos.

Escombros: Es todo residuo sólido sobrante de las actividades de construcción, reparación o demolición, de las obras civiles o de otras actividades conexas, complementarias o análogas.

Estaciones de transferencia: Son las instalaciones dedicadas al manejo y traslado de residuos sólidos de un vehiculo recolector a otro con mayor capacidad de carga, que los transporta hasta su sitio de aprovechamiento o disposición final.

Factura de servicios públicos: Es la cuenta que una persona prestadora de servicios públicos entrega o remite al usuario, por causa del consumo y demás servicios inherentes en desarrollo de un contrato de prestación de servicios públicos.

Frecuencia del servicio: Es el número de veces por semana que se presta el servicio de aseo a un usuario.

Generador o productor: Persona que produce residuos sólidos y es usuario del servicio.

Gestión integral de residuos sólidos: Es el conjunto de operaciones y disposiciones encaminadas a dar a los residuos producidos el destino más adecuado desde el punto de vista ambiental, de acuerdo con sus caracteristicas, volumen, procedencia, costos, tratamiento, posibilidades de recuperación, aprovechamiento, comercialización y disposición final.

Grandes generadores o productores: Son los usuarios no residenciales que generan y presentan para la recolección residuos sólidos en volumen superior a un metro cúbico mensual.

Lavado de áreas públicas: Es la actividad de remoción de residuos sólidos de áreas públicas mediante el empleo de agua a presión.

Limpieza de áreas públicas: Es la remoción y recolección de residuos sólidos presentes en las áreas públicas mediante proceso manual o mecánico. La limpieza podrá estar asociada o no al proceso de barrido.

Lixiviado: Es el líquido residual generado por la descomposición biológica de la parte orgánica o biodegradable de los residuos sólidos bajo condiciones aeróbicas o anaeróbicas y/o como resultado de la percolación de agua a través de los residuos en proceso de degradación.

Macro ruta: Es la división geográfica de una ciudad, población o zona para la distribución de los recursos y equipos a fin de optimizar el servicio.

Manejo: Es el conjunto de actividades que se realizan desde la generación hasta la eliminación del residuo o desecho sólido. Comprende las actividades de separación en la fuente, presentación, recolección, transporte, almacenamiento, tratamiento y/o la eliminación de los residuos o desechos sólidos.

Microruta: Es la descripción detallada a nivel de las calles y manzanas del trayecto de un vehículo o cuadrilla, para la prestación del servicio de recolección o del barrido manual o mecánico, dentro del ámbito de una frecuencia predeterminada.

Minimización de residuos en procesos productivos: Es la optimización de los procesos productivos tendiente a disminuir la generación de residuos sólidos.

Multiusuarios del servicio público domiciliario de aseo: Son todos aquellos usuarios agrupados en unidades inmobiliarias, centros habitacionales, conjuntos residenciales, condominios o similares bajo el régimen de propiedad horizontal vigente o concentrados en centros comerciales o similares, que se caracterizan porque presentan en forma conjunta sus residuos sólidos a la persona prestadora del servicio en los términos del presente decreto o las normas que lo modifiquen, sustituyan o adicionen y que hayan solicitado el aforo de sus residuos para que esta medición sea la base de la facturación del servicio ordinario de aseo. La persona prestadora del servicio facturará a cada inmueble en forma individual, en un todo de acuerdo con la regulación que se expida para este fin la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico -CRA implementará la forma de cobro de esta opción tarifaria en el término de diez (10) meses, contados a partir de la vigencia del presente decreto, para estos usuarios, habida cuenta de las economías de escala del proceso técnico de prestación, teniendo en cuenta la preservación del principio de solidaridad, suficiencia financiera y extensión de los servicios generales que hacen parte del servicio.

Pequeños generadores o productores: Es todo usuario no residencial que genera residuos sólidos en volumen menor a un metro cúbico mensual.

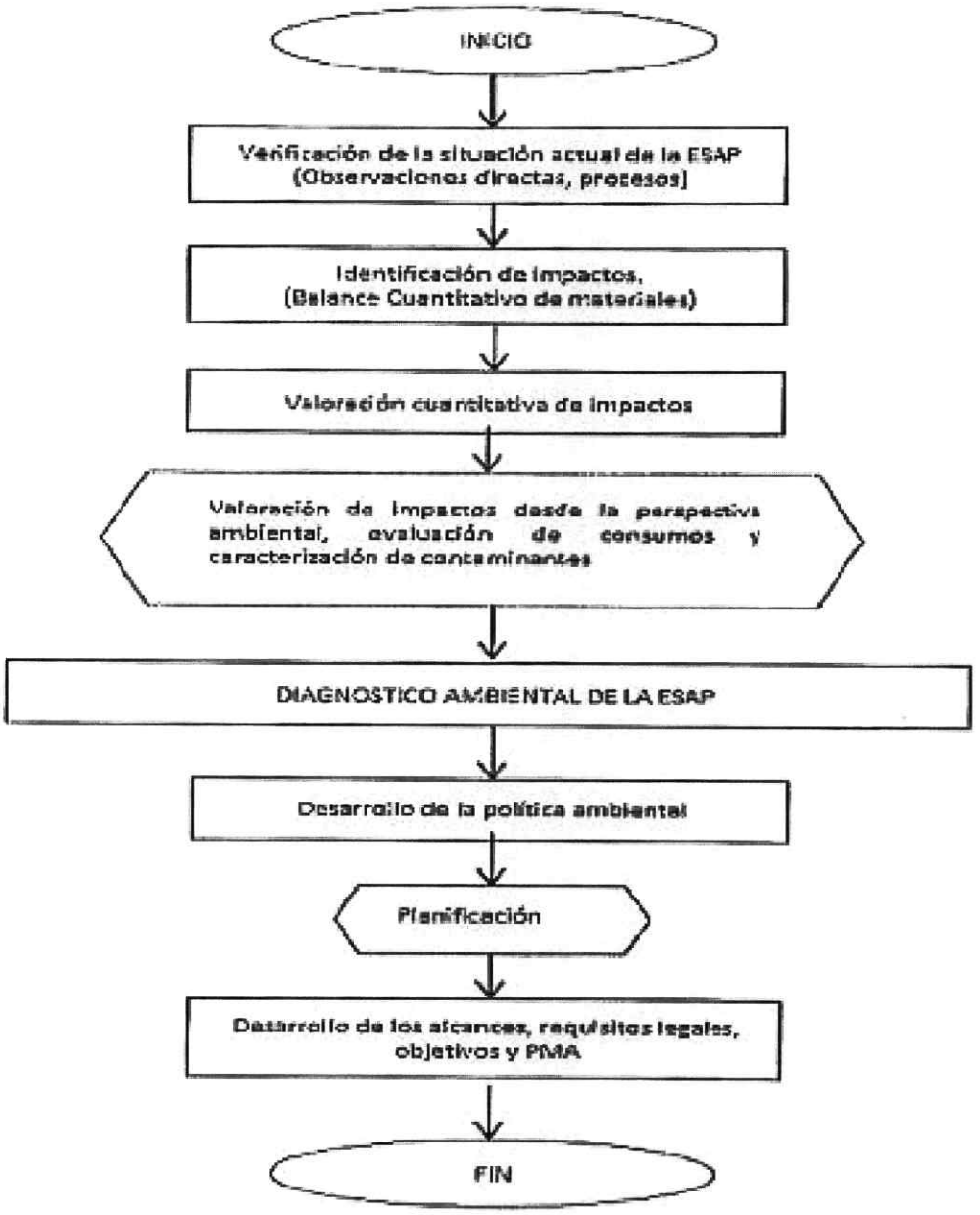
Persona prestadora del servicio público de aseo: Es aquella encargada de todas, una o varias actividades de la prestación del servicio público de aseo, en los términos del artículo 15 de la Ley 142 de 1994.

8. MARCO TEÓRICO.

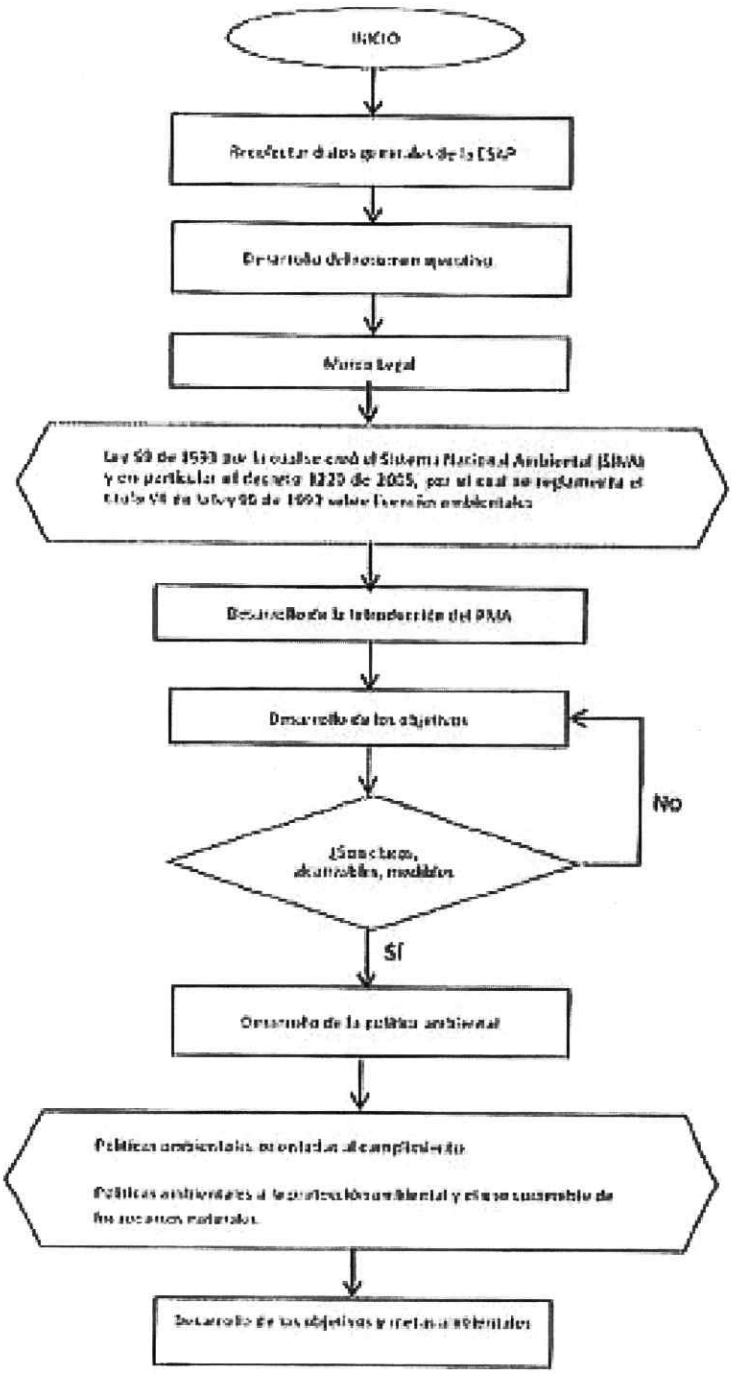
Un Plan de Manejo Ambiental – PMA, es un "conjunto detallado de actividades que producto de una evaluación ambiental, está orientado a prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos y efectos ambientales que se causen por el desarrollo de un proyecto, obra o actividad. Este incluye los planes de seguimiento, monitoreo, contingencia y abandono según la naturaleza del proyecto obra o actividad" (Autoridad Nacional de Licencias Ambientales)

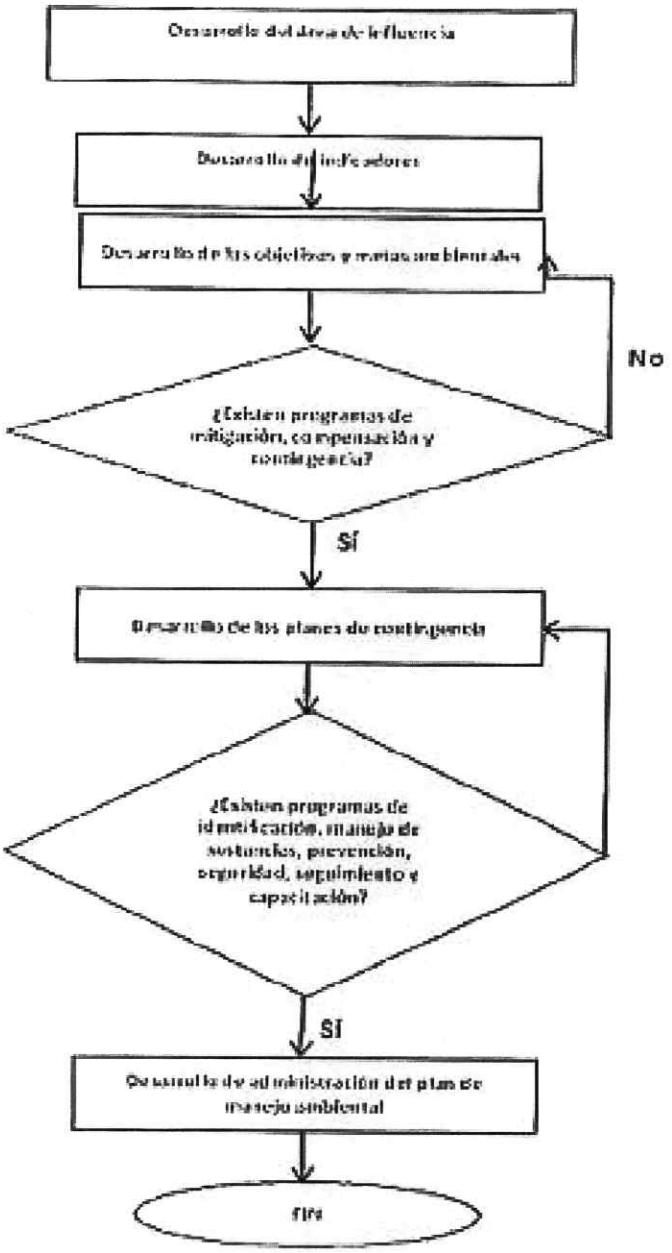
9. METODOLOGIA

9.1 Desarrollo del diagnóstico preliminar


INICIO
Verificación de la situación actual de la ESAP (Observaciones directas, procesos)
Identificación de impactos, (Balance Cuantitativo de materiales)
Valoración cuantitativa de impactos
Valoración de impactos desde la perspectiva ambiental, evaluación de consumos y caracterización de contaminantes
DIAGNOSTICO AMBIENTAL DE LA ESAP
Desarrollo de la política ambiental
Planificación
Desarrollo de los alcances, requisitos legales, objetivos y PMA
FIN

9.2 Desarrollo del PMA




Desarrollo del área de influencia
Desarrollo de indicadores
Desarrollo de los objetivos y metas ambientales
No
¿Existen programas de mitigación, compensación y contingencia?
Sí
Desarrollo de los planes de contingencia
¿Existen programas de identificación, manejo de sustancias, prevención, seguridad, seguimiento y capacitación?
Sí
Desarrollo de administración del plan de manejo ambiental
fin

10. REQUISITOS LEGALES

Las normas y decretos en los cuales se ha apoyado para diseñar y desarrollar sus planes de protección al medio ambiente son los siguientes:

- Política Integral HSEQ
- Decretos y normas legales vigentes.
- Además de todos los compromisos establecidos contractualmente con los clientes.
- Resoluciones, decretos o leyes que apliquen de acuerdo con el impacto y a la zona o localización de los campos, para esto se tendrá en cuenta la autoridad regional ambiental.

Para la elaboración del plan de manejo ambiental, se tuvieron en cuenta las siguientes disposiciones legales referentes al transporte especial:

- **LEY 9 DEL 24 DE ENERO DE 1979. CONGRESO NACIONAL:** "Por la cual se dictan medidas sanitarias".
- **RESOLUCIÓN 2309 DEL 24 DE FEBRERO DE 1986. MINISTERIO DE SALUD**: "Por la cual se dictan normas en cuanto a residuos especiales".
- **RESOLUCIÓN 5 DEL 9 DE ENERO DE 1996. MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. MINISTERIO DE TRANSPORTE:** "Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres a gasolina o diésel, y se definen los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones y se adoptan otras disposiciones".
- **RESOLUCIÓN 318 DEL 14 DE FEBRERO DEL 2000. DEPARTAMENTO TÉCNICO ADMINISTRATIVO DEL MEDIO AMBIENTE (D.A.M.A.):** "Por la cual se establecen las condiciones técnicas para el manejo, almacenamiento, transporte, utilización y la disposición de aceites usados".
- **DECRETO 1076 DE 2015:** "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible".
- **RESOLUCIÓN 2184 DE 2019:** "Por la cual se modifica la Resolución 668 de 2016 sobre uso racional de bolsas plásticas y se adoptan otras disposiciones". Establece el código de colores para la separación de residuos sólidos en Colombia.

- **RESOLUCIÓN 773 DE 2021:** "Por la cual se definen las acciones que deben desarrollar los empleadores para la aplicación del Sistema Globalmente Armonizado (SGA) de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos en los lugares de trabajo y se dictan otras disposiciones en materia de seguridad química".

11. METAS AMBIENTALES

Los objetivos de la gestión ambientales propuestos son los siguientes:

a) Promover el uso eficiente de recursos naturales, principalmente agua, energía y papel para la de prevención y/o mitigación de los impactos ambientales.

b) Implementar un programa de gestión integral de residuos.

c) Fortalecer la conciencia y cultura ambiental mediante la capacitación y educación ambiental sobre las buenas

Objetivos y Metas Ambientales

Objetivos ambientales	Metas ambientales
• Promover el uso eficiente de recursos naturales, principalmente agua, energía y papel para la de prevención y/o mitigación de los impactos ambientales.	• Reducir el consumo de energía con base en indicadores. Todo esto en el marco de las políticas adoptadas en cuanto a cambio climático, huella de carbono y efecto invernadero por generación de energía a través de combustibles fósiles.
• Promover el uso eficiente de recursos naturales, principalmente agua, energía y papel para la de prevención y/o mitigación de los impactos ambientales.	• Neutralizar y desactivar residuos peligrosos provenientes del taller de publicaciones dentro del marco del desarrollo del PGIRS. • Recolección de residuos apilados que podrían lixiviar residuos líquidos peligrosos.

	• Capacitación ambiental con el fin de ahorrar y hacer uso eficiente del recurso hídrico con base en indicadores.
• Promover el uso eficiente de recursos naturales, principalmente agua, energía y papel para la de prevención y/o mitigación de los impactos ambientales.	• Propiciar el uso eficiente de papel, plástico y otros recursos naturales dentro de la empresa.
• Implementar programa de gestión integral de residuos sólidos.	• Incentivar la separación en la fuente aumentando el porcentaje de residuos sólidos aprovechados.
• Fortalecer la conciencia y cultura ambiental mediante la capacitación y educación ambiental sobre las buenas prácticas ambientales con el enfoque de prevención de impactos ambientales.	• Realizar capacitación y campañas para la prevención de la contaminación ambiental mediante el cumplimiento de la normatividad vigente y el control de los aspectos ambientales significativos.

12. PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

En el Plan de Gestión Ambiental se basó en el desarrollo de un plan de gestión integral de residuos sólidos, de uso y ahorro eficiente de agua y consumo eficiente de energía. De igual manera, se efectúan medidas para la implementación de compras sostenibles.

El plan de gestión integral de residuos sólidos este cuenta con:

- Descripción documental de residuos sólidos.
- Cronograma de capacitación.
- Segregación en la fuente.
- Desactivación de residuos sólidos.

- Movimiento interno y externo de residuos.
- Almacenamiento de residuos sólidos.
- Manejo de efluentes.
- Planes de contingencia.
- Auditoria interna.
- Indicadores de residuos sólidos.
- Salud ocupacional.
- Presupuestos de manejo de residuos sólidos.
- Gestión externa del plan de gestión integral de residuos sólidos.

El programa de uso y ahorro eficiente de agua que cuenta con:

- Procedimientos de implementación del programa de uso eficiente y ahorro del agua.
- Descripción documental de agua.
- Manejo de fuentes de agua.
- Ahorro y uso eficiente de agua.
- Auditoria interna.
- Indicadores del consumo de agua en oficina

Programa de consumo eficiente de energía:

- Procedimientos de implementación del programa de consumo eficiente de energía.
- Descripción documental de manejo eficiente de energía.
- Manejo de fuentes de energía.
- Manejo eficiente de energía.
- Auditoria interna.
- Indicadores del consumo de energía en la oficina

13. LISTADO PERSONAL DE NOMINA

NOMBRE	CEDULA	CARGO
JHON JAVIER RAMIREZ MARTÍNEZ	86061706	GERENTE
SAIDA MILENA SANCHEZ PERDOMO	40217451	SUBGERENTE
NELCY ALVIZ LONDOÑO	40271305	DIRECTORA ADMINISTRATIVA
DANIEL ALBERTO PEÑUELA CHIPATECUA	86079760	COORDINADORA TALENTO HUMANO
CAMILO ALFREDO HERNANDEZ GARZON	1121920913	CONTADOR
MAGDA CECILIA ARDILA VARGAS	1121851897	COORDINADOR OPERATIVO
TANIA GABRIELA HINCAPIE	1006772323	AUXILIAR CONTABLE
JAIR ALEJANDRO POLANIA PULIDO	1121905098	COORDINADORA HSEQ
GILLIAN ALEXANDRA ALVAREZ ARIAS	1121852447	COORDINADORA DE CAMPO
EDINSON ALFONSO ALVAREZ ARIAS	1121864520	CONDUCTOR
HERNANDO CUBIDES GALINDO	86050005	CONDUCTOR
OLIVERIO CUBIDES GALINDO	86067246	CONDUCTOR
FABIO WLADIMIRO SOLANO MARTINEZ	5697703	CONDUCTOR
WILSON COLLAZOS VIVEROS	16835900	CONDUCTOR
JUAN SEBASTIAN LINARES	1003625036	CONDUCTOR
ABELINIO ALVAREZ MENDOZA	1049392898	CONDUCTOR
MILTON FREDY ENCISO LONDOÑO	1121905945	CONDUCTOR
MAURICIO RAIGOSO REYES	80525498	CONDUCTOR
JOHN ROBERT CADENA CORREDOR	17340541	AUXILIAR OPERATIVO

14. RELACION DE FLOTA PROPIA Y TERCERIZADA

RELACION PARQUE AUTOMOTOR TRANSPORTES INTEGRALES SJSAS

1	001	BUSETA	BFL55 3	JAC	2005	28	CYH1005L0014 5245	LJAJEA5C0D5D0D0 28	AFILIADO	05/01/2021	250329	02/04/2021	[illegible]	GENICARD AREA CARDONA	LL220-09
2	002	BUS	LVE5 03	HYUNDAI	2009	33	[illegible]	UHFDA1TBPAC900 004	TRIOPIO	06/09/2013	313263	10/09/2023	[illegible]	TRANSPORTES INTEGRALES SJSAS	30525060
3	003	BUS	BFE90 2	HYUNDAI	2010	32	D4DB4041655	UHFDA1TBPAC900 002	PROPIO	01/03/2021	313263	15/09/2023	[illegible]	TRANSPORTES INTEGRALES SJSAS	30525060
4	004	MICROBU S	UFX4 05	CHEVROLE T	2013	16	511015	9GCNKN1C3E1071 003	PROPIO	21/04/2022	363016	21/10/2022	[illegible]	TRANSPORTES INTEGRALES SJSAS	30525060
5	005	BUS	WLN8 08	HYUNDAI	2012	41	D4AB0050405	UHJFA90PCC5000 031	PROPIO	15/11/2020	325326	11/10/2022	[illegible]	TRANSPORTES INTEGRALES SJSAS	30525060
6	007	BUSETA	SXD8 55	HYUNDAI	2013	33	D4DB4815EN	UHFDA1TBPCC003 333	AFILIADO	05/12/2013	251001	11/09/2022	[illegible]	CLAUDIA GRACIELA TIBADUIZA GALINDO	30555003
7	008	BUS	BWA 06	CHEVROLE T	2002	31	BFB52224	9GCMTT1A2E8100 08	AFILIADO	04/03/2020	330537	01/09/2022	[illegible]	JOSE GREGORIO CAMERO QUEVEDO	17325318
8	009	BUSETA	WZH2 10	CHEVROLE T	2009	20	511310	9GCNPRTF0D5149 006	AFILIADO	09/03/2020	331731	30/04/2022	[illegible]	RAMIRO MANUEL YATA MOLINA	13160054
9	010	BUS	BOF84 8	MERCEDE S BENZ	2006	40	6760100100015	9BM384284X8[illegible] 002	AFILIADO	03/02/2020	330437	01/10/2022	[illegible]	ALEJANDRO CASTELLO Y OTROS	3211322
10	011	BUS	LEM8 33	HINO	2006	04	JHCFE4J4[illegible]	JHDFE4JH3X[illegible] 08	AFILIADO	03/03/2020	331002	29/04/2022	[illegible]	RAMON OJEDA SOSPI Y OTROS	3144[illegible]
11	012	[illegible]	YCH8 1	NISSAN	2008	5	EA1H3018EMA	9N6DD13S8DK[illegible] 35	AFILIADO	30/12/2019	330102	17/03/2023	[illegible]	LUIS GERARDO GALINDEZ	6.[illegible]-09
12	013	BUS	XWM0 01	CHEVROLE T	2008	48	5VA1D0[illegible]	9GCLVS0PE8D0[illegible] 05	PROPIO	03/09/2020	330450	10/03/2022	[illegible]	TRANSPORTES INTEGRALES SJSAS	30525060
13	014	BUS	BWE7 55	8300	2012	45	35T[illegible]	9GVB[illegible]053	PROPIO	03/09/2022	363016	21/09/2023	[illegible]	TRANSPORTES INTEGRALES SJSAS	30525060
14	015	BUS	TAL65 3	CHEVROLE T	2015	51	8MC1-[illegible]6	9GCFR0900DB02 6[illegible]	AFILIADO	13/04/2022	363012	13/04/2022	[illegible]	EXCURTRANS S.A.S	830031324
15	016	BUSETA	SDN3 66	WIN PLUS ULTRA	2006	31	9[illegible]01C[illegible]07	CKDA9FTL06H0[illegible] 017	AFILIADO	04/04/2023	345599	01/04/2025	[illegible]	DARION GIOVANI HUERTAS GOMEZ	1010343[illegible]
16	017	BUS	1BM4 6	MERCEDE S BENZ	2018	48	51[illegible]0[illegible]3	9BEC[illegible]FA2P[illegible] 011	AFILIADO	03/01/2020	330[illegible]	30/09/2022	[illegible]	TRANSMANCAS S.A.S	901231009
17	018	BUSETA	SXL6 11	HYUNDAI	2003	25	D4DCC0[illegible]4	UHJBBPFD0[illegible] 050	AFILIADO	28/03/2023	351419	[illegible]	[illegible]	CRISTIAN ALEXIS RAMIREZ QUEMAR	1010[illegible]97
18	019	BUS	KPC8 5	MERCEDE S BENZ	2021	50	4[illegible]0[illegible]4[illegible]9	WDC9[illegible]4[illegible]F[illegible] 606	AFILIADO	18/04/2021	325322	31/03/2022	[illegible]	MONICA PATRICIA AMAYA CARDENAS	3208[illegible]
19	020	BUS	3GN4 AF	VOLKSWA GEN	2008	28	E[illegible]0[illegible]	3GVTC[illegible]8[illegible] 008	AFILIADO	01/07/2020	316[illegible]	31/07/2022	[illegible]	MANUEL ROA PARDO Y OTROS	3208[illegible]
20	021	[illegible]	TFF4 4E	TOYOTA	2012	40	2KD[illegible]332	MHMZ[illegible]GC0[illegible] 430	AFILIADO	04/01/2022	310[illegible]	06/01/2023	[illegible]	JOHN JAVIER RAMIREZ MARTINEZ	5[illegible]006
21	022	[illegible]	LHS21	RENAULT	2023	5	YDH1J[illegible]A	0[illegible]0[illegible]0[illegible]0 [illegible]18	AFILIADO	19/01/2022	330[illegible]	12/01/2022	[illegible]	RAFAEL ORDUAN BARRERO BARRERO	2[illegible]63
22	023	BUSETA	3FB7 62	HYUNDAI	2017	29	D4DDB41[illegible]	UHFDA3[illegible]CC001 421	PROPIO	03/04/2022	330[illegible]	31/03/2023	[illegible]	TRANSPORTES INTEGRALES SJSAS	30525060
23	024	BUS	BYE4 26	CHEVROLE T	2015	41	C6E1[illegible]01	9GCLT02[illegible]0[illegible] 53	AFILIADO	12/03/[illegible]	341[illegible]	31/01/2023	[illegible]	ERNST MATTHEW BERMUDEZ NIÑO	5[illegible]438
24	025	MICROBU S	TEL40 4	HYUNDAI	2018	18	D4BHA[illegible]430	KMJWA37[illegible] 1[illegible]	AFILIADO	20/04/[illegible]	3[illegible]	31/01/2023	[illegible]	ALVARO ARENAS SOLIS	9[illegible]
25	026	BUS	XSD8 33	HINO	2021	30	J[illegible]E4[illegible]	JHDFB4JJ7[illegible] 4	PROPIO	19/10/[illegible]	3[illegible]	[illegible]	[illegible]	TRANSPORTES INTEGRALES SJSAS	8[illegible]
26	2024	BUSETA	WGX8 11	JAC	2015	27	E[illegible]	LJBAT[illegible]0[illegible] 12	AFILIADO	04/[illegible]	3[illegible]	06/[illegible]	[illegible]	RAFAEL FRANCO FONSECA	1[illegible]

15. INDICADORES

- **% Cumplimiento de Actividades SGA:** Mide la eficacia en la ejecución de las actividades planificadas dentro del sistema de gestión ambiental.
- **% Residuos Aprovechados:** Evalúa el grado en que se reutilizan o reciclan los residuos generados.
- **Consumo de Energía Per Cápita:** Indica el consumo promedio de energía por persona en la entidad.
- **% de Variación de Consumo de Energía:** Muestra el cambio porcentual en el consumo de energía a lo largo del tiempo.

16. CRONOGRAMA DE EJECUCION

Cronograma General Ejecución PMA													
Actividad/Mes	Mes actual	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Identificación de impactos ambientales	X												
Definición de objetivos para la creación de programas	X												
Identificación de programas de capacitación necesaria	X												
Creación de programas		X											
Identificación de responsables y áreas a intervenir	X												
Identificar responsables de capacitaciones	X												
Capacitación sobre disposición final de residuos				X									
Capacitación sobre disposición manipulación y limpieza de productos químicos			X										
Capacitación del personal que interviene en cada uno de los procesos productivos y las alternativas encontradas			X										
Capacitación uso eficiente y ahorro de la energía			X										
Capacitación uso eficiente y ahorro del recurso hídrico				X									
Capacitación sobre limpieza de productos químicos al interior de los equipos eléctricos					X								
Capacitación: Rotulado de sustancias químicas							X						
Capacitación: Uso adecuado de sustancias químicas							X						
Capacitación: Manejo adecuado de residuos peligrosos							X						
Capacitación: Formas de disminuir la contaminación de material							X						
Capacitación de emergencia y riesgos						X							
Capacitación uso los riesgos potenciales					X								
Evaluación y seguimiento de las capacitaciones									X				
Auditoria de Programas										X			
Evaluación de cumplimiento con la normativa											X		
Estructuración de un plan de mejora											X		
Creación de nuevos programas													X

17. IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES.

Una vez realizada la descripción del área de influencia de los proyectos se procederá a identificar y evaluar los impactos y riesgos ambientales generados a partir de las actividades que se llevan a en las instalaciones de ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S***. Para esto se realizarán visitas a las instalaciones de la sede principal para la identificación de los principales impactos.

Acciones por desarrollar manejo adecuado de sustancias peligrosas:

Verificar:

Verificación de la rotulación y etiquetado adecuado de los productos presentes en el lugar de trabajo. El etiquetado debe ser legible e indeleble y debe cumplir con lo siguiente:

- Denominación o nombre comercial.
- Nombre (y apellidos), dirección completa y número de teléfono del responsable de la comercialización del preparado: fabricante, importador o distribuidor.
- Denominación química de la sustancia o sustancias presentes en el preparado.
- Debe incluir para el caso de los preparados y en función de su peligrosidad y de la concentración de los distintos componentes, el nombre de alguno de ellos, o símbolos e indicaciones de peligro. Destacarán los principales riesgos. El símbolo o símbolos irán impresos en negro sobre fondo rojo - anaranjado, o Rombo de la NFP.
- Envases adecuados para cada tipo de material de desecho.
- Actualización de fichas de seguridad de las materias primas.
- Mezcla de materias primas adecuada, para la preparación de los productos y comercialización de estos.

Capacitar: Capacitar a los trabajadores de la empresa acerca del producto que se requiere utilizar, cómo se debe utilizar adecuadamente, sus posibles riesgos, elementos de protección necesarios para su manejo, las hojas de seguridad, la rotulación y cómo se debe almacenar.

- Identificar los procesos en donde se generan residuos peligrosos
- Identificar el tipo de residuo peligroso
- Crear un proceso de recolección y clasificación de residuos peligrosos adecuado
- Identificar la disposición adecuada de los residuos
- Crear estrategias para la reducción de la generación de residuos peligrosos en cada uno de los procesos

18. PLAN DE AHORRO Y USO EFICIENTE DEL AGUA

ALCANCE

Las actividades propuestas en el presente programa de ahorro y uso eficiente del agua tienen un alcance a todos los niveles de la empresa, debe ser consultado por todos los colaboradores, Contratistas y demás partes interesadas donde haga presencia ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S.***

OBJETIVOS

Objetivo general

Establecer e implementar estrategias, dirigidas a optimizar el uso del recurso hídrico en ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S***, promoviendo el ahorro y uso consumo responsable del recurso por parte del personal durante el desarrollo de las actividades.

Objetivos específicos

Realizar seguimiento a los consumos mensuales del recurso hídrico, con el fin de identificar el comportamiento de este y así mismo realizar las acciones pertinentes para garantizar un uso racional y eficiente del mismo.

Garantizar condiciones óptimas del sistema hidrosanitario de ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S,***

por medio de la realización de inspecciones periódicas o el reporte de los colaboradores sobre el estado físico de los equipos sanitarios.

Desarrollar actividades de concientización a los colaboradores para difundir la importancia de hacer un uso racional del recurso agua.

Adquirir tecnologías y sistemas ahorradores de agua.

METAS

- Disminuir progresivamente el consumo de agua, entre el periodo 2025 - 2026, hasta alcanzar un ahorro del 5%.
- Capacitar el 70% del personal de la empresa en temas relacionados con el ahorro y uso eficiente del agua al interior de las instalaciones.
- Lograr para el 2026, que todos los equipos y sistemas instalados sean ahorradores o de baja descarga.

REQUERIMIENTOS LEGALES

Ley 373 de 1997. *"Por la cual se establece el programa para el uso eficiente y ahorro del agua".*

Decreto 3102 de 1997. *"Por el cual se reglamenta el artículo 15 de la Ley 373 de 1997 en relación con la instalación de equipos, sistemas e implementos de bajo consumo de agua."*

Decreto 3100 de 2003: *"Por medio del cual se reglamentan las tasas retributivas por la utilización directa del agua como receptor de los vertimientos puntuales y se toman otras determinaciones".*

Decreto 1575 de 2007: *"Por el cual se establece el sistema para la protección y control de la calidad del agua para consumo humano".*

Decreto Único Reglamentario 1076 de 2015 Nivel Nacional: *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible".*

EVALUACIÓN DEL CONSUMO DE AGUA

No se ha identificado o afectado fuente de captación para consumo de agua (puntual), que requiera permiso de aprovechamiento y caracterización. Sin embargo, en caso de que se

requiera se deberán seguir los requisitos establecidos a nivel nacional y por la autoridad ambiental competente de la región.

El sistema de abastecimiento de agua se realiza por medio de la empresa de acueducto y alcantarillado de Villavicencio; ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S*** llevará el reporte del consumo mensual de agua, con el fin de identificar fallas, escapes de agua o incrementos indiscriminados.

Se deberán generar trimestralmente las estadísticas del consumo mensual de agua en la Empresa, para que en caso de requerirse se realicen las correcciones o se tomen las medidas (asignación de recursos o aprobación de planes de acción) pertinentes para garantizar el cumplimiento del programa y las metas establecidas.

Finalmente, cuando se requieran actividades de capacitación y sensibilización las campañas a utilizar no se deben limitar únicamente a avisos informativos, o de advertencia. Deben promoverse iniciativas que promuevan el ahorro y uso racional del agua en los funcionarios.

VERTIMIENTOS

Los vertimientos de ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S,*** se tratan de aguas residuales domésticas y están conectados al sistema de alcantarillado público, por lo que la empresa de servicios públicos encargada del sistema de alcantarillado es la responsable del cumplimiento de las normas de estos vertimientos.

INDICADORES

Como mecanismo de seguimiento, verificación, control y realimentación del programa, se han definido los indicadores descritos en la Tabla 1, con sus respectivas metas y frecuencia de medición. Los resultados serán tabulados, analizados y se realizará el seguimiento de las acciones implementadas periódicamente.

Tabla 1. Indicadores propuestos para el plan

Nombre indicador	Tipo de indicador	Para que sirve el indicador	Fórmula	Unidades	Meta	Frecuencia medición
Consumo per cápita de agua	Eficiencia	Cantidad de agua en metros cúbicos, por persona y dia, que se demanda en la institución.	$\frac{Agua\ consumida\ (m^3)}{\#\ personas\ (hab) * mes}$	$m^3\ hab * mes$	3%< periodo anterior	Mensual
Ahorro en el consumo de agua	Eficiencia	Evidenciar el ahorro en el consumo de agua potable en la institución.	$((consumomes\ anterior(m^3) - consumo\ mes\ actual(m^3)) / consumomes\ anterior(m^3)) * 100$	%	3%< periodo anterior	Mensual
Actividades realizadas del plan de gestión eficiente del agua	Eficacia	Evidenciar las actividades de capacitación y sensibilización realizadas en el Programa de Gestión	$($	%	Cumplir el 80% de las actividades	Semestral

$\frac{\#\ actividades\ realizadas}{\#\ actividades\ programadas}$

		Eficiente del Agua	* 100		programadas	
Personal capacitado		Porcentaje de personal que ha recibido capacitación del Programa de Gestión Eficiente del Agua	$\frac{\#\ Funcionarios\ capacitados\ (\ )}{\#\ Total\ funcionarios} * 100$	%	Capacitar el 70% del personal	Anual
Sistemas de baja descarga y ahorradores instalados		Porcentaje de equipos ahorradores instalados	$\frac{\#Equipos\ ahorradores\ (\ )}{\#\ Total\ de\ equipos} * 100$	%	Lograr que el 100% de los equipos instalados sean de bajo consumo	Anual

ACTIVIDADES DEL PLAN DE AHORRO Y USO EFICIENTE DEL AGUA

Para cumplir con los objetivos y metas del presente programa es necesario implementar una serie de actividades y prácticas de ahorro y uso eficiente de agua, cuya descripción general se presenta a continuación.

Las actividades mencionadas en la Tabla 2, son responsabilidad de la dirección administrativa y financiera de la Empresa y es su deber velar por el cumplimiento de estas.

Tabla 2. Actividades

Actividades	Descripción
Revisión y seguimiento a los consumos	El seguimiento de las facturas permite analizar los datos de consumo de agua, con la información obtenida se realiza la gestión respectiva con el objeto de reducir o mantener el nivel de consumo y hacer seguimiento a los indicadores.
Instalación mecanismos de Reducción del consumo	Siempre que sea necesario reemplazar un grifo o un sanitario, se dará prioridad a seleccionar dispositivos ahorradores o de bajo consumo de agua.
Identificación de oportunidades de reducción del consumo	Realizar un análisis de las actividades que se ejecutan y determinar cuáles provocan mayor consumo de agua, con el objeto de identificar en cuales puntos se puede implementar estrategias de ahorro. Ubicación de letreros que inviten al personal para hacer un uso racional y utilizar solamente la cantidad de agua necesaria.

Mantenimiento de la red de distribución y equipos	Se deberá asignar una persona responsable de revisar trimestralmente el correcto funcionamiento de los grifos ubicados en lavaplatos y lavamanos, así como los componentes de cada sanitario (flotador, válvula de admisión y válvula de sellado). Verificar que no existan derrames de agua por encima del rebosadero o por alguna de las válvulas, efectuar los ajustes a que haya lugar de acuerdo con el resultado de la inspección. La evidencia de la inspección deberá registrarse. Con el fin de evitar fugas causadas por el deterioro de la red hidráulica, se realizará una vez por año inspección total a la red con el fin de identificar posibles fallas y fugas, e implementar las respectivas correcciones.
Concientización	Se realizarán jornadas de capacitación y divulgación de información al personal acerca de las buenas prácticas ambientales que se deben implementar para asegurar el uso eficiente del recurso hídrico.

Las actividades propuestas en la Tabla 3, son aquellas que deben cumplir y realizar los colaboradores y contratistas de la empresa. De igual manera, la gerencia es la encargada de supervisar que estos las cumplan y ejecutar acciones cuando se reporten anormalidades.

Tabla 3. Actividades trabajadores y contratistas

Actividades	Descripción
Informar goteos y fugas	Toda persona que ingrese a un sitio donde se encuentra un grifo goteando debe cerrarlo de inmediato, verificando que cese el goteo. Informar cualquier goteo o fuga de agua a la Subdirección Administrativa y Financiera, para que esta realice las acciones pertinentes.
Ahorro de agua	Cada usuario evitara realizar más de un vaciado consecutivo de la cisterna, una vez que estos son utilizados. Los colaboradores y contratistas deben utilizar el agua únicamente cuando sea necesario, cerrar las llaves si no se está utilizando (mientras se enjabona sus manos o cualquier otro elemento) y verificar que estas queden bien cerradas. El personal designado para las actividades de limpieza debe utilizar únicamente el volumen de agua necesaria para realizar labores de aseo en pisos, paredes, lavamanos y sanitarios, siguiendo las instrucciones de mezcla con agua que indique el fabricante de los productos que emplee como insumo para esta actividad.

Cuidado redes de distribución	Se debe evitar arrojar papel y residuos a los inodoros, no arrojar objetos ni sustancias químicas a las tuberías. En el proceso de lavado de utensilios y similares, los colaboradores de servicios generales encargados de dicha labor retirará previamente los sólidos existentes (residuos) a los contenedores de residuos orgánicos y no lo hará en el desagüe, de tal forma que se reduzcan los sólidos en este proceso.

19. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

Con el fin de realizar el mantenimiento preventivo de una manera eficiente y programada que no afecte las actividades de operación, dentro del Formato "*Hoja de vida Vehículo*" (Registros magnéticos) se establece el *protocolo* rutinario sugerido por el fabricante y el centro especializado. ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S*** es responsable de revisar el cumplimiento de dichos protocolos en la periodicidad establecida.

HOJA DE VIDA VEHÍCULO

El documento *"Hoja De Vida Vehículo"*, contiene la identificación del vehículo y las especificaciones técnicas; relaciona los documentos necesarios para la operación en el territorio nacional controlando la vigencia de estos y el registro de las intervenciones y reparaciones de mantenimiento de forma que asegure la trazabilidad de las acciones efectuadas, lo cual facilita revisar el historial a fin de poder evaluar el comportamiento.

LISTA DE CHEQUEO PREOPERACIONAL

El alistamiento diario de cada vehículo se realiza en el periodo comprendido entre el último despacho del dia y el primero del día siguiente, registrando los hallazgos en el formato *"Lista de Chequeo Preoperacional"*. El chequeo es realizado por el Coordinador Operativo y de mantenimiento acompañado por el conductor del vehículo; validando con su firma la información allí registrada.

En el caso de obtener resultados regulares o malos, es responsabilidad del Coordinador Operativo evaluar la condición encontrada para efectuar las acciones necesarias antes de la liberación del vehículo para el inicio de su operación, garantizando la seguridad de la actividad.

MANTENIMIENTO

MANTENIMIENTO PREVENTIVO

El Coordinador operativo y auxiliar operativo recopila los formatos diligenciados de la *"Lista de Chequeo Preoperacional"* y realiza actualización de información, esto se efectúa con la finalidad de conocer los kilometrajes actuales del vehículo para el posterior desarrollo del Plan de mantenimiento establecido según las recomendaciones del fabricante.

MANTENIMIENTO CORRECTIVO

El Coordinador operativo y auxiliar operativo recopila las novedades presentes en ruta y los resultados de las revisiones preoperacionales para determinar las necesidades de mantenimiento correctivo de cada vehículo y emitir la respectiva orden de revisión a los talleres autorizados.

TALLERES AUTORIZADOS PARA EL MANTENIMIENTO

La empresa sigue las recomendaciones de los fabricantes y realiza los mantenimientos preventivos y correctivos en la red de talleres autorizados sugeridos por cada marca y los talleres que se encuentren calificados para prestar el servicio según lo establecido en el procedimiento de "Selección y evaluación de proveedores" garantizando la competencia de estos. En dichos talleres se llevarán a cabo las operaciones requeridas de mantenimiento, recibiendo de parte del taller: Certificado de control y/o la orden de servicio donde chequean los puntos de control y hacen las observaciones requeridas por el vehículo.

REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE GASES CONTAMINANTES

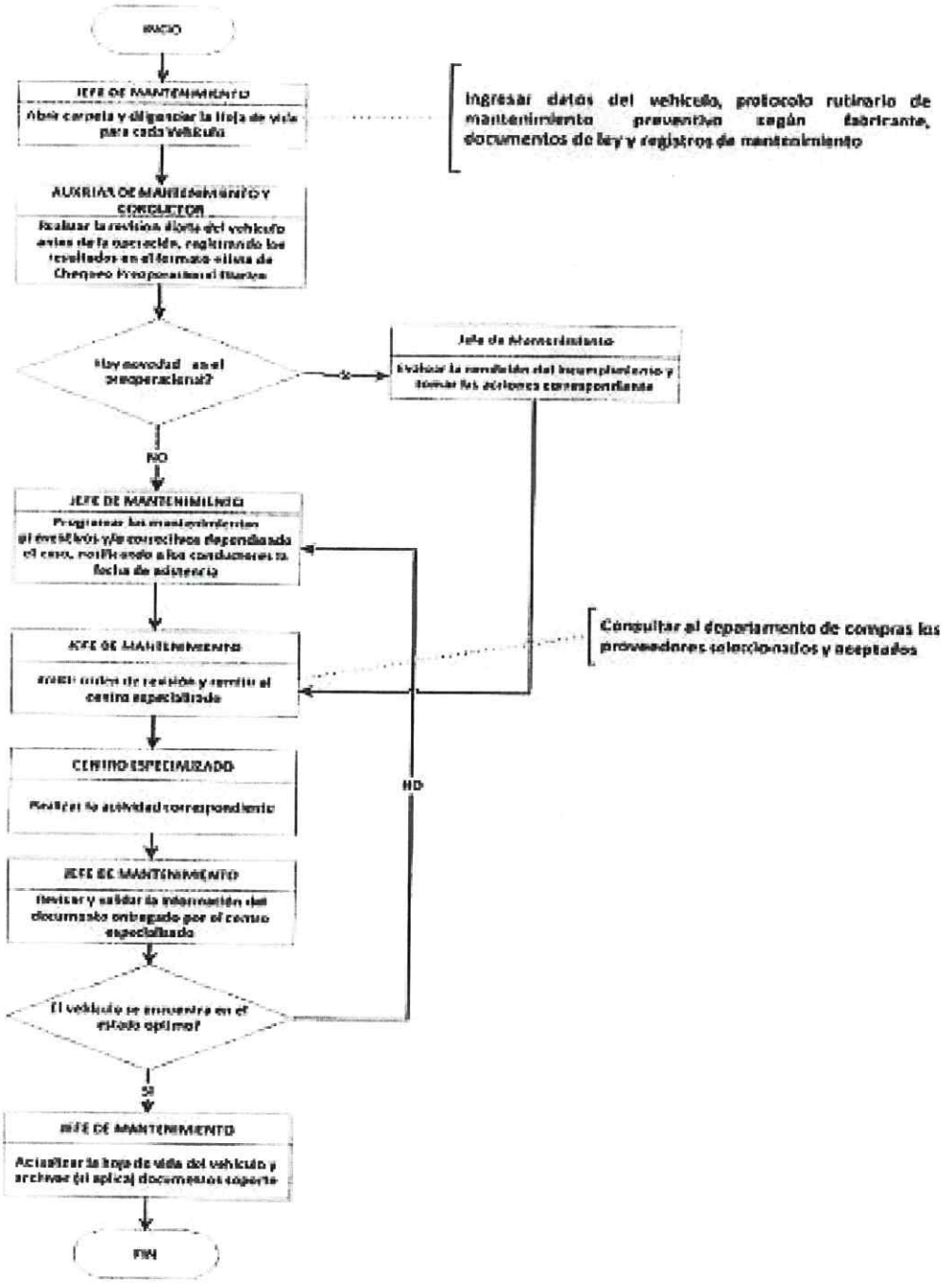
Todos los vehículos de ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S***, según lo dicta la ley realizan un procedimiento obligatorio periódico para asegurar si los mismos poseen las condiciones mecánicas óptimas para poder circular en las vías públicas y privadas del país.

El Coordinador operativo y auxiliar operativo de la empresa es el responsable de programar la Revisión Técnico-mecánica y de gases, quien libera dicho vehículo de la operación diaria y lo deja disponible para movilizarlo a los Centros de Diagnóstico Autorizados calificados para prestar el servicio según lo establecido en el procedimiento de "Selección y evaluación de proveedores" garantizando la competencia de estos.

RESPONSABLES

Los conductores, el Coordinador operativo y auxiliar operativo, son los principales encargados del desarrollo efectivo y cumplimiento de este programa. El Gerente es responsable de destinar los recursos requeridos para el desarrollo del programa. Es responsabilidad de los conductores informar de forma inmediata sobre cualquier condición que pueda ser causa de accidentes.

DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE MANTENIMIENTO PARA VEHICULOS



20. PROGRAMA DE CAPACITACIONES DEL PESV

ALCANCE

El presente programa de capacitación se desarrollará en favor de los colaboradores de la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S***, para aportarles conocimiento de valor que los permita auto gestionar sus comportamientos, hábitos y conductas para que sean seguras en la vía, de tal forma que se logre evitar su participación en accidentes de tránsito.

OBJETIVO GENERAL

Estructurar un programa de capacitación en materia de Seguridad Vial, definiendo los aspectos puntuales necesarios para el fortalecimiento de las competencias de los colaboradores de la empresa **TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S**, las cuales deberán potenciarse para generar hábitos, conductas y comportamientos seguros en la vía, y así evitar su participación en accidentes de tránsito.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Definir objetivos, metas, responsables, metodologías, estrategias, recursos e indicadores de capacitación entre otros aspectos y requisitos necesarios para el desarrollo del programa.

- Sensibilizar a los actores viales adscritos como trabajadores de la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S*** para obtener su participación en la implementación y desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

- Concienciar a cada colaborador de la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S*** para que gestione acciones de autocuidado a través de la adopción de hábitos, conductas y comportamientos seguros en la vía.

- Reconocer los protocolos, procedimientos y actividades que se deben desarrollar para lograr una gestión extraordinaria de la Seguridad Vial al interior de la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S.***

El programa pretende definir las directrices y lineamientos que servirán para fortalecer la gestión de la Seguridad Vial en la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S.***, con ocasión de la implementación y desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial, teniendo en cuenta que para la alta dirección de la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S.***, es de vital importancia potenciar los conocimientos, habilidades y destrezas de su talento humano, a través de acciones que generen valor para evitar la aparición de los accidentes de tránsito y con ello contener los peligros propios de actividades como la conducción.

Este programa actuará como instrumento importante que contiene detalladamente los objetivos, metas, responsables, metodologías, estrategias, recursos e indicadores de capacitación, que permitirán encaminar los esfuerzos tanto de la gerencia como de los asesores expertos en la materia, para evidenciar el cumplimiento de los requisitos legales, así como fortalecer en sus colaboradores las competencias necesarias para el desempeño de las funciones de su cargo como conductores, y en general para garantizar el adecuado, sano, seguro y prudente compartir de la vía de todos los colaboradores.

El presente cronograma de capacitación deberá garantizar la adecuación del comportamiento de los colaboradores, guiándolos hacia la toma acertada de decisiones en la vía que permitan la prevención de accidentes de tránsito, la vinculación emocional al autocuidado y con ello, la protección de la vida, la salud e integridad física.

Es preciso destacar entonces, que atendiendo lo preceptuado en la normatividad legal vigente, este programa de capacitación se ha estructurado para que cumpla con las siguientes características:

- Sensibilización de todos los actores viales adscritos a la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S.*** para que adopten buenas prácticas en el compartir de la vía, así como conductas seguras al momento de la conducción.

- Incluir todos los temas relacionados con la Seguridad Vial, agrupados de acuerdo a los cinco pilares de gestión definidos para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

- Aportar información de valor a todos los colaboradores de la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S***, que les permita gestionar su comportamiento seguro en la vía a través de la adopción de hábitos y conductas prudentes.

En cumplimiento fiel a las disposiciones normativas relacionadas con la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, este programa se documenta y se adiciona su respectivo cronograma de ejecución, para que obre como evidencia del compromiso de la gerencia de la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S***, con la seguridad de sus colaboradores.

METAS

TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S establece como metas de gestión en materia de capacitación, formación, entrenamiento y sensibilización de sus colaboradores las siguientes:

- Desarrollar la totalidad de los temas propuestas en el presente programa de capacitación, teniendo en cuenta el cronograma anexo, evaluando el grado de cumplimiento de acuerdo con los indicadores establecidos.

- Capacitar a la totalidad de los colaboradores de la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S***. en los temas relacionados en materia de seguridad vial.

- Evaluar el grado de apropiación del conocimiento de los colaboradores teniendo en cuenta cada tema.

- Evaluar la efectividad, eficiencia y eficacia de los capacitadores frente a los temas establecidos en el presente programa.

ESTRATEGIAS

Para lograr los objetivos del programa de capacitación se utilizarán las siguientes estrategias:

- Charlas de sensibilización y socialización
- Entrega de material didáctico para recordación.
- Talleres didácticos.
- Actividades lúdico-pedagógicas.

TIPOS DE CAPACITACIÓN

Capacitación Preventiva: Está orientada a cumplir con los requisitos legales y las necesidades determinadas en el diagnóstico inicial del Plan Estratégico de Seguridad Vial, permite potenciar los conocimientos, habilidades y destrezas de los trabajadores, entregándoles herramientas que les permitan contener las situaciones de probables participaciones en accidentes de tránsito.

Capacitación Correctiva: Tiene como objetivo aplicar acciones de mejora para evitar que se repitan eventos o situaciones no deseadas en relación con la accidentalidad vial.

RECURSOS

Para la ejecución de las capacitaciones a los colaboradores de la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S*** se utilizarán los siguientes recursos, equipos y lugares, así:

- Recursos tecnológicos y técnicos
- Computador
- Televisor

- Impresora
- papel
- Lapiceros
- Evaluaciones
- Juegos lúdico-pedagógicos
- Transporte a municipios
- Alimentación
- Alojamiento cuando se requiera

Las capacitaciones se llevarán a cabo en la zona social y/o cafeteria de la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S.***

MATRIZ DE CAPACITACIÓN

La matriz de capacitación busca fijar las necesidades que tiene el talento humano de la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S*** en materia de Seguridad Vial, lo cual permitirá proporcionar a sus colaboradores, herramientas de potenciación de los conocimientos requeridos para la contención y minimización de los riesgos viales en el ejercicio de todas sus actividades; teniendo como base para ello, los estándares estimados en la normatividad vigente. Asi mismo, esta matriz de capacitación permitirá definir los temas y cronograma para la ejecución del presente programa de capacitación.

La matriz de capacitación en materia de Seguridad Vial se elaborará anualmente tomando como insumos los resultados y evaluaciones derivadas de los documentos que a continuación se relacionan:

- Política Integral HSEQ y Objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Política de Seguridad Vial y Objetivos y Metas del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Políticas de gestión en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo y en materia de Seguridad Vial

- Matriz de requisitos legales.

- Definición de medidas de intervención consignadas en la matriz de Identificación de Peligros, Evaluación y Valoración de los riesgos, tanto en materia de Seguridad y Salud y Salud en el Trabajo como en materia de Seguridad Vial.

- Diagnóstico y evaluación de los riesgos viales de la empresa ***TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S***

- Pilares de Gestión del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

- Resultado de los indicadores de gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo y Seguridad Vial.

- Resultado de Auditorias.

- Resultado de Investigación de Accidentes e incidentes viales.

Mensualmente se revisará el grado de cumplimiento del programa de capacitación para realizar los ajustes que se consideren necesarios, de manera tal que se logren los objetivos trazados en el mismo. Se destaca, que, para lograr el éxito e impacto esperado del presente programa, es indispensable la motivación constante del personal para obtener su participación.

CROGRAMA DE CAPACITACIÓN DEL PESV

ACTIVIDAD	INTERNO	EXTERNO	RECURSOS: HUMANOS	TECNICO TECNOLOGICO	TEMARIO	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
Capacitación de formas básicas y metodologías de manejo	X		10	N/A	Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR		P										
Curso de Pesv para conductores Nuevos, Moderados Basicos y Novatos de Vehículos		X	10	N/A	Humano, Proveedor externo			P									
Señalización Vial y Cambios en seguridad Vial	X		10	N/A	Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR			P									
Capacitación Atención de Emergencias Viales			10	N/A	Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR				P								
Capacitación Riesgos en Manejo Vial			10	N/A	Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR				P								
Capacitación Control de Seguridad Vial			10	N/A	Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR					P							
Capacitación en Medidas preventivas			10	N/A	Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR					P							
Capacitación Consecuencias viales y sanciones			10	N/A	Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR						P						
Capacitación Riesgos Biomecanicos, posturales, movimientos repetitivos			10	N/A	Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR							P					
Capacitación Actividad segura, peligros de trabajo en vía, señalización vial, normatividad, acciones preventivas			10	N/A	Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR												
Capacitación Señalización y normas de tránsito			10	N/A	Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR									P			
Capacitación sobre Prevención de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas			10	N/A	Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR									P			
Capacitación funciones y responsabilidades de COPASST	X		10		Humano, Coordinador HSEQ			P									
Capacitación funciones y responsabilidades del COCOLAB	X		10		Humano, Coordinador HSEQ			P									
Capacitación Reglamentación seguridad de tránsito			10		Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR									P			
Capacitación Brigada de emergencia		X			Humano Proveedor externo										P		
Capacitación manejo seguro de cargas químicas peligrosas	X		10		Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR										P		
Capacitación Estilos sanos y estilo de vida saludable					Humano Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR												
Capacitación sobre Seguridad Vial y prevención de accidentalidad			10	N/A	Humano, Coordinador HSEQ y apoyo APL BOLIVAR				P								

Página 1

MARCO LEGAL

- Constitución Nacional
- Ley 769 de 2002
- Ley 1239 de 2008
- Ley 1383 de 2010
- Ley 1503 de 2011
- Resolución 1565 de 2014
- *Decreto 1252 de 2021*
- Resolución 40595 de 2022

21. PRESUPUESTO IMPLEMENTACION DEL PMA

PRESUPUESTO PROGRAMAS PMA												
DESCRIPCION	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
PAPELERIA	$ 100.000	$ 100.000	$ 100.000	$ 100.000	$ 100.000	$ 100.000	$ 100.000	$ 100.000	$ 100.000	$ 100.000	$ 100.000	$ 100.000
UTENSILIOS DE ASEO	$ 50.000			$ 50.000			$ 50.000			$ 50.000		
ELEMENTOS DE PROTECCION PERSONAL	$ 400.000											
ELECTRICISTA		$ 200.000										
PLOMERO			$ 250.000					$ 100.000				
CABLEADO Y MATERIAL ELECTRICO		$ 200.000						$ 200.000				
SEÑALIZACION					$ 100.000							
RECARGA EXTINTORES		$ 100.000										
MATERIALES DIDACTICOS			$ 30.000	$ 30.000	$ 30.000		$ 30.000			$ 30.000		$ 30.000
CAPACITACION		$ 300.000	$ 200.000	$ 400.000	$ 300.000		$ 200.000			$ 100.000		
TOTAL DEL MES	$ 550.000	$ 800.000	$ 580.000	$ 580.000	$ 530.000	$ 100.000	$ 380.000	$ 400.000	$ 100.000	$ 280.000	$ 100.000	$ 130.000

22. DIVULGACIÓN

Se debe sensibilizar al personal en cuanto al programa ambiental y sus actividades a través de:

- ✓ Videos explicativos
- ✓ Campañas de sensibilización
- ✓ Capacitaciones.
- ✓ Otras Actividades

ELABORADO POR:
Diego Sanchez **FIRMA**
Nombre: DIEGO ARMANDO SANCHEZ NAVAS
Profesión: Ingeniero Ambiental
Matricula Profesional: 091021-0627882 CND
Fecha de elaboración: 20 de febrero de 2024



REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO 1.121.945.375
SANCHEZ NAVAS
APELLIDOS
DIEGO ARMANDO
NOMBRES
Diego Sanchez
FIRMA



FECHA DE NACIMIENTO 19-MAY-1997
VILLAVICENCIO
(META)
LUGAR DE NACIMIENTO
1.75 A- M
ESTATURA G.S. RH SEXO
27-MAY-2015 VILLAVICENCIO
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION
REGISTRADOR NACIONAL
INDICE DERECHO

P-5200100-00716024 M 1121945375 20150618 0044525828A 1 4190H096

MATRICULA PROFESIONAL

091021-0627882 CND

R2022027452

COPNIA



INGENIERIA AMBIENTAL

DIEGO ARMANDO
SANCHEZ NAVAS

ID: 1121945375

UNIVERSIDAD SANTO TOMAS

REPÚBLICA DE COLOMBIA
COPNIA
Consejo Profesional Nacional de Ingeniería

Certificado de vigencia y antecedentes disciplinarios
CVAD-2025-3516023

CONSEJO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIERÍA
COPNIA

EL DIRECTOR GENERAL

CERTIFICA:

1. Que DIEGO ARMANDO SANCHEZ NAVAS, identificado(a) con CEDULA DE CIUDADANIA 1121945375, se encuentra inscrito(a) en el Registro Profesional Nacional que lleva esta entidad, en la profesión de INGENIERIA AMBIENTAL con MATRICULA PROFESIONAL 091021-0627882 CND desde el 27 de Julio de 2022, otorgado(a) mediante Resolución Nacional R2022027452.

2. Que el(la) MATRICULA PROFESIONAL es la autorización que expide el Estado para que el titular ejerza su profesión en todo el territorio de la República de Colombia, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 842 de 2003.

3. Que el(la) referido(a) MATRICULA PROFESIONAL se encuentra **VIGENTE**

4. Que el profesional no tiene antecedentes disciplinarios ético-profesionales.

5. Que la presente certificación se expide en Bogotá, D.C., a los doce (12) días del mes de Abril del año dos mil veinticinco (2025).

Rubén Darío Ochoa Arbeláez

Firma del titular (*)

(*)Con el fin de verificar que el titular autoriza su participación en procesos estatales de selección de contratistas. La falta de firma del titular no invalida el Certificado
El presente es un documento público expedido electrónicamente con firma digital que garantiza su plena validez jurídica y probatoria según lo establecido en la Ley 527 de 1999. Para verificar la firma digital, consulte las propiedades del documento original en formato .pdf.
Para verificar la integridad e inalterabilidad del presente documento consulte en el sitio web https://tramites.copnia.gov.co/Copnia_Microsite/CertificateOfGoodStanding/CertificateOfGoodStandingStart indicando el número del certificado que se encuentra en la esquina superior derecha de este documento.

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

2024 - 2025



CONTENIDO

INTRODUCCION 3

1. OBJETIVO GENERAL 4

1.1. OBJETIVOS ESPECIFICOS 4

2. ALCANCE 4

3. RESPONSABLES 5

4.GLOSARIO 10

5. DESARROLLO 18

5.1 OBJETIVOS DE LA LEY 18

5.2 REFERENCIAS NORMATIVAS 18

5.2.1 NORMAS GENERALES 18

5.3 NORMAS SERVICIO PÚBLICO INDIVIDUAL 21

5.4 OTRAS REFERENCIAS 21

5.5 GENERALIDADES DE LA EMPRESA 22

5.6 CENTROS DE TRABAJO 22

5.7 PREPARACION 22

5.8 LÍDER DEL PESV 23

5.9 CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL 23

5.10 ACTA DE CONFORMACION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL 24

5.11 POLÍTICAS DE LA ORGANIZACIÓN 25

5.12 DIAGNOSTICO 25

9. FACTOR RIESGO AMBIENTAL O VÍA 31

10. MEDIDAS PROPUESTAS PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO 31

6. EVALUACIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS VIALES 32

6.1 MATRIZ DE RIESGOS 32

7.IMPLEMENTACION PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL 36

7.1 CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES 36

7.2 SEGUIMIENTO DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL 37

7.3 INDICADORES DE DESEMPEÑO DEL PESV 37

Cumplimiento en los programas de mantenimiento de vehículos. 38

de mantenimientos realizados / Total de mantenimientos programados X 100 38

Cronograma de mantenimientos 38

100% 38

Trimestralmente 38

7.4 AUDITORIAS 38

7.5 COMPORTAMIENTO HUMANO 38

7.6 PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES 38

7.7 PRUEBAS DE INGRESO 38

7.8 CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL: 39

7.9 ELEMENTOS DE PROTECCIÓN 40

8.VEHICULOS SEGUROS 40

8.1 Control al Mantenimiento de los Vehículos 40

8.2 Documentación del Plan de Mantenimiento 40

8.3 INSPECCIÓN PRE OPERACIONAL 41

8.4 ESTÁNDARES DE SEGURIDAD PARA LOS ACTORES DE LA VÍA 41

8.5 ESTÁNDARES GENERALES PARA EL COMPORTAMIENTO EN SEGURIDAD VIAL 41

8.5.1 ESTANDAR PARA MOTOCICLISTAS 41

8.6 ESTÁNDARES PARA CONDUCTORES DE CARROS 43

9.ATENCION A VICTIMAS 44

9.1 Atención integral del accidente de tránsito 44

9.2 Que Hacer en Caso de Volcamiento. 44

9.3 Que Hacer en Caso de Varadas 45

9.4 Que Hacer en Caso de Hurto 45

9.5 Que Hacer en Caso De Incendio 45

9.6 Que Hacer en Caso de Lluvias Intensas 46

9.7 Que Hacer en Caso de Sismo 46

9.8 Que Hacer en Caso de Accidente de Transito 46

10.REGISTROS Y ANEXOS 47

INTRODUCCION

La problemática de salud pública asociada a las lesiones violentas de causa externa como consecuencia de la accidentalidad vial, evidenciada en Colombia con más de 63.700 colombianos fallecidos y más de 461.000 lesionados en el período 2000-2010, se debe atender en el marco de la corresponsabilidad de los actores involucrados.

En el sistema de movilidad todos los ciudadanos fueron, son o pueden ser víctimas de un siniestro de tránsito. La movilidad eficiente y segura, es fundamental para garantizar el derecho a una vida digna y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, ya que a través de esta se responde a diferentes derechos como el acceso a la educación, al trabajo, la recreación, la cultura, entre otros.

La Constitución Política de Colombia establece en su Artículo 1 que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran, y en la prevalencia del interés general. En el Artículo 24 cita "todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley" y, en su Artículo 79 dicta que "todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y es deber del Estado protegerlo".

Los derechos de los niños deben garantizar como muchos otros que se trabajan por ley el derecho a una movilidad segura, ya que esta es la primera causa de muerte en los niños entre 5 y 14 años. En el 2010 fallecieron en este rango de edades 303 menores, 87 de ellos entre los 0-4 años, mientras que menores lesionados fueron 3913, 871 de ellos entre los 0-4 años. Adicionalmente visto en términos económicos y según estimaciones del Ministerio de Transporte presentadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 el costo anual de los accidentes de tránsito corresponde aproximadamente a 1,5% del PIB del país (6.4 billones de pesos en el año 2010).

Desde el punto de vista del medio de transporte, "los usuarios de motocicleta ocupan el primer lugar en muertes y lesiones por accidentes de transporte (44,28% en muertes y 50,62% en heridos), seguido por el peatón (29,27% en muertes y 22,67% en heridos)" Por ello, el establecimiento de este plan, constituye la manifestación explícita y expresa de TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS de cambiar la mirada y aportar conforme su capacidad a elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a la generación de una cultura de la prevención y del auto cuidado de todos los actores del tránsito, sean estos peatones, ciclistas, motociclistas o conductores.

TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS, ha definido como una prioridad la Política de seguridad vial que permitirá clarificar como la utilización de recursos y su adecuada articulación tiene importantes beneficios sociales y por ende para la empresa, contribuyendo incluso a una mayor y mejor utilización de esos recursos financieros, humanos y técnicos que se tienen disponibles.

1. OBJETIVO GENERAL

- Establecer acciones y estrategias en materia de seguridad vial con el fin de prevenir o disminuir los efectos de los accidentes de tránsito en las actividades de TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS.

1.1. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Implementar a través de la documentación normativa los elementos que necesitan los participantes del PESV, para la obtención de resultados que les permitan mantener controlados los riesgos que se generan en la vía, debido en gran parte a fallas en el comportamiento humano.

- Determinar en cada rol la importancia de los individuos participantes como conductor, pasajero y peatón frente a la responsabilidad personal e institucional.

- Brindar al PESVIAL la permanencia que debe conservar en la entidad para que se tengan en cuenta, su participación en el documento aplicando su responsabilidad frente a cada dependencia.

- Motivar a través del plan de capacitación a todos los sectores que tienen frente a la seguridad vial, un compromiso objetivo de prevención no solo institucional sino personal. Capacitar a los actores de la seguridad vial de TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS, con el propósito de mejorar su comportamiento humano.

- Realizar inspecciones, mantenimientos preventivos y/o correctivos, para aseguramiento de los vehículos.

- Fortalecer la gestión institucional, a través de la divulgación de políticas en seguridad vial.

- Socializar los procedimientos de atención en caso de accidentes de tránsito, para atención a víctimas.

- Revisar rutas internas y externas, con el fin de identificar puntos críticos y definir estrategias de prevención.

2. ALCANCE

Aplica para todas las actividades desarrolladas en TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS y debe ser ejecutado en el respectivo nivel de responsabilidad por todas aquellas personas de la empresa y aquellas que en su papel de subcontratista prestan sus servicios de transporte.

3. RESPONSABLES

REPRESENTANTE LEGAL:

1. Adquisición o contratación de vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia.

2. Asegurar la implementación y cumplimiento de este documento en TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS.

3. Cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.

4. Cumplimiento de las acciones, estrategias en seguridad vial y la meta de reducción de los accidentes de tránsito con la Visión Cero (visión Zero).

5. Cumplir, hacer cumplir y promover, de una manera activa y visible, los lineamientos generales para la gestión del riesgo en el tránsito y transporte terrestre.

6. Designar los miembros que conforman el Comité de Seguridad vial.

7. La definición de la política y los objetivos del PESV, que sean compatibles con la dirección estratégica de la organización, buscando prevenir accidentes de tránsito, reducir las muertes y disminuir el riesgo de lesiones o daños derivados de los accidentes de tránsito.

8. Participación en la reunión de apertura y reunión de cierre, de las visitas que realicen el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismos de Tránsito según corresponda, de acuerdo con la función de verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020 y las disposiciones que lo reglamenten.

9. Promover en la organización la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. La concientización en la conducción de vehículos automotores y cualquier otra iniciativa de TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS relacionada con el tema.

10. Seguimiento a los contratistas, afiliados, asociados, terceros y la comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial que establezca la organización, teniendo en cuenta la autonomía y la gestión de los contratistas para la articulación y cumplimiento de su propio PESV y el de la organización.

11. Suministro de recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación, verificación y mejora del PESV.

DIRECTOR ADMINISTRATIVA:

1. Asegurar la implementación y cumplimiento

COORDINADOR HSEQ:

1. Asegurar la implementación y cumplimiento de este documento en TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS.

2. Cumplimiento de las acciones, estrategias en seguridad vial y la meta de reducción de los accidentes de tránsito con la Visión Cero (visión Zero).

3. Cumplir, hacer cumplir y promover, de una manera activa y visible, los lineamientos generales para la gestión del riesgo en el tránsito y transporte terrestre.

4. El cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.

5. Seguimiento para que los contratistas, afiliados, asociados, terceros y la comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial que establezca la organización, teniendo en cuenta la autonomía y la gestión de los contratistas para la articulación y cumplimiento de su propio PESV y el de la organización.

6. La definición de la política y los objetivos del PESV, que sean compatibles con la dirección estratégica de la organización, buscando prevenir accidentes de tránsito, reducir las muertes y disminuir el riesgo de lesiones o daños derivados de los accidentes de tránsito.

7. La participación en la reunión de apertura y reunión de cierre, de las visitas que realicen el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismos de Tránsito según corresponda, de acuerdo con la función de verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020 y las disposiciones que lo reglamenten.

8. Promover en la organización la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

9. Promover la concientización en la conducción de vehículos automotores y cualquier otra iniciativa de TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS relacionada con el tema.

COORDINADOR OPERATIVO:

1. Asegurar la implementación y cumplimiento de este documento en TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS.

2. Cumplimiento de las acciones, estrategias en seguridad vial y la meta de reducción de los accidentes de tránsito con la Visión Cero (visión Zero).

3. Cumplir, hacer cumplir y promover, de una manera activa y visible, los lineamientos generales para la gestión del riesgo en el tránsito y transporte terrestre

4. El cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.

5. Seguimiento para que los contratistas, afiliados, asociados, terceros y la comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial que establezca la organización, teniendo en cuenta la autonomía y la gestión de los contratistas para la articulación y cumplimiento de su propio PESV y el de la organización.

6. La definición de la política y los objetivos del PESV, que sean compatibles con la dirección estratégica de la organización, buscando prevenir accidentes de tránsito, reducir las muertes y disminuir el riesgo de lesiones o daños derivados de los accidentes de tránsito.

7. La participación en la reunión de apertura y reunión de cierre, de las visitas que realicen el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismos de Tránsito según corresponda, de acuerdo con la función de verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020 y las disposiciones que lo reglamenten.

8. Promover en la organización la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

9. Promover la concientización en la conducción de vehículos automotores y cualquier otra iniciativa de TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS relacionada con el tema.

COORDINADOR DE TALENTO HUMANO:

1. Asegurar la implementación y cumplimiento de este documento en TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS.

2. Cumplimiento de las acciones, estrategias en seguridad vial y la meta de reducción de los accidentes de tránsito con la Visión Cero (visión Zero) y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.

3. Cumplir, hacer cumplir y promover, de una manera activa y visible, los lineamientos generales para la gestión del riesgo en el tránsito y transporte terrestre.

4. La participación en la reunión de apertura y reunión de cierre, de las visitas que realicen el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismos de Tránsito según corresponda, de acuerdo con la función de verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020 y las disposiciones que lo reglamenten.

5. Promover en la organización la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

6. Promover la concientización en la conducción de vehículos automotores y cualquier otra iniciativa de TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS relacionada con el tema.

7. Seguimiento para que los contratistas, afiliados, asociados, terceros y la comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial que establezca la organización, teniendo en cuenta la autonomía y la gestión de los contratistas para la articulación y cumplimiento de su propio PESV y el de la organización.

CONDUCTORES:

1. Antes de conducir cumplir con todos los requisitos de competencia establecidos en este documento.

2. Asegurar el equipo o vehículo debe estar bloqueado (frenos y tacos de madera en las ruedas), antes de efectuar operaciones de cargue y descargue sobre él.

3. Asumir las multas ocasionadas por la violación de cualquiera de las normas de tránsito, cuando la infracción tenga como causa comportamientos indebidos del conductor o falla en sus deberes legales.

4. Atender las instrucciones de seguridad dadas por el conductor, previo al inicio del viaje, y dar estricto cumplimiento a las mismas durante el viaje.

5. Conocer y aplicar las técnicas de manejo preventivo y/o defensivo de vehículos automotores.

6. Conocer y cumplir las normas de tránsito terrestre para transporte y traslado de (personas, cargas, y materiales)

7. Cumplir con las normas de comportamiento como peatón establecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre Automotor.

8. Cumplir con todos los reglamentos locales, departamentales, regionales y nacionales, pertinentes a las obligaciones como peatón y pasajero o acompañante.

9. Cumplir los requerimientos del análisis de riesgos específico del sitio y la ruta a recorrer.

10. Dejar libre el área junto a hidrantes, monitores, puertas, vías de evacuación y demás zonas de seguridad, evitando parquear al frente.

11. Detener la marcha y parquear en forma segura, en caso de ser necesario el uso de equipos de radio o de comunicaciones. Esta restricción aplica aun cuando los equipos cuenten con dispositivos manos libres.

12. Efectuar las inspecciones preoperacionales del equipo e informar sin demora cualquier condición de inseguridad.

13. Establecer los requisitos especiales que deben cumplir los candidatos a ser autorizados para conducir vehículos industriales.

14. Estacionar en reversa, siempre que las condiciones del área lo permitan.

15. Hacer pausas activas y de descanso cada dos (2) horas, durante al menos quince (15) minutos, cuando se realicen viajes continuos de duración mayor a cuatro (4) horas; en este tiempo podrá realizarse una inspección ocular del vehículo y a la carga, en caso de que aplique.

16. Identificar fallas o errores de operación del vehículo automotor o comportamientos contrarios a lo establecido en las normas y realizar las acciones necesarias para corregir la condición o el comportamiento.

17. Informar de inmediato la ocurrencia de accidentes que impliquen daño del vehículo, equipo, instalaciones de terceros o lesionados.

18. Iniciar la marcha sólo cuando todos los ocupantes del vehículo tengan puesto y asegurado el respectivo cinturón de seguridad.

19. Inmovilizar el vehículo en caso de que sufra desperfectos; el conductor responsable debe avisar a TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS para su mantenimiento y para asegurar la adecuada vigilancia y/o movilización de este.

20. Instruir a los pasajeros u acompañantes, previo al inicio de cada viaje, sobre las normas de seguridad aplicables para el trayecto que se va a seguir.

21. Liderar las reuniones previas a los viajes y cumplir los planes pre-viaje y cualquier otro procedimiento detallado en el presente documento.

22. Mantener el vehículo en buenas condiciones, asegurándose que el mismo cuente con todo el equipo de seguridad requerido.

23. Notificar de inmediato, el consumo de medicamentos que interfieran o generen riesgo en la conducción de vehículos automotores o en caso de enfermedades, lesiones o intervenciones quirúrgicas que limiten las capacidades del conductor para realizar esta actividad.

24. Participar activamente en las reuniones previas a los viajes, y cumplir los planes pre-viaje.

25. Participar activamente en los entrenamientos de prevención vial dirigido para pasajeros.

26. Portar la licencia nacional de conducción activa, vigente y de la categoría correspondiente al tipo del vehículo a operar.

27. Respetar los límites legales y/o locales de velocidad, ya que éstos se han fijado prudente y razonablemente sin importar las condiciones del tiempo, el tráfico, las intersecciones, las características de las carreteras y el tipo de vehículo.

28. Transportar carga sólo en vehículos adecuados para tal fin, de acuerdo con la Ley 769 de 2002 o demás normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

29. Transportar solamente trabajadores de TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS o autorizados.

30. Trasportar máximo el número de personas establecidas en la licencia de tránsito del vehículo.

31. Usar el cinturón de seguridad siempre que viaje en un vehículo automotor.

PERSONAL ADMINISTRATIVO:

- Atender las instrucciones de seguridad dadas por el conductor, previo al inicio del viaje, y dar estricto cumplimiento a las mismas durante el viaje.

- Cumplir con las normas de comportamiento como peatón establecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre Automotor.

- Cumplir con los reglamentos locales, departamentales, regionales y nacionales, pertinentes a las obligaciones como peatón y pasajero o acompañante.

- Identificar fallas o errores de operación del vehículo automotor o comportamientos contrarios a lo establecido en las normas y realizar las acciones necesarias para corregir la condición o el comportamiento.

- Participar activamente en las reuniones previas a los viajes, y cumplir los planes pre-viaje.

- Participar activamente en los entrenamientos de prevención vial.

- Usar el cinturón de seguridad siempre que viaje en un vehículo automotor.

4.GLOSARIO

Accidente De Tránsito: Hecho ocasionado por un vehículo automotor que transita por una vía pública o privada con acceso al público y que causa daño a una persona, un bien mueble o inmueble.

Acción Correctiva: Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad detectada u otra situación no deseable.

Acción De Mejora: Acción de optimización del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), para lograr mejoras en el desempeño de la organización en la seguridad y la salud en el trabajo de forma coherente con su política.

Acción Preventiva: Acción para eliminar o mitigar la(s) causa(s) de una no conformidad u otra situación potencial no deseable.

Actores 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 entre un lugar y 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.

Alcance: De acuerdo con lo estipulado en el paso 2, el comité de seguridad vial debe definir el alcance del PESV de la empresa. Un alcance, es una definición que se sugiere mirar desde tres aspectos:

- **Temático:** Aclare el resultado temático esperado, considerando que el enfoque es la seguridad vial.

- **Temporal:** Aclare el lapso que va a necesitar para desarrollar el PESV en su empresa, ejemplo 1 año.

- **Geográfico:** Aclare el departamento/s, cuidad/es, municipio/s y dirección/es o ubicaciones donde va a ser desarrollado su PESV.

Alcoholemia: Prueba que determina la cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre con base en muestra de sangre.

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.

Alta Dirección: Relativo a los cargos de presidente, directivo y/o gerente de una organización.

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

Atención Prehospitalaria APH: La Atención Prehospitalaria (APH) es un conjunto de actividades, procedimientos, recursos e intervenciones encaminadas a dar un soporte inicial a las víctimas que han sufrido una alteración física por una situación que amenaza su vida. Tendientes a preservar la vida y a disminuir las complicaciones y los riesgos de invalidez o muerte, en el sitio de ocurrencia del evento y durante su traslado hasta la admisión en la entidad receptora. (Sociedad Nacional Cruz Roja Colombiana, 2010).

Auditoria Seguridad Vial: Es el procedimiento sistemático por el que un profesional cualificado e independiente comprueba las condiciones de seguridad de un proyecto de una carretera nueva, de una

carretera existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la seguridad de la vía o a los usuarios. Mediante las auditorías se pretende garantizar que las carreteras, desde su primera fase de planeamiento, se diseñan con los criterios óptimos de seguridad para todos los usuarios, verificando que se mantienen dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción, puesta en servicio de esta y su vida posterior. (Pozuelo, 2011)

Campañas de Prevención Vial: Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande especifico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros".

Capacidad De Carga: Es el máximo tonelaje autorizado para transportar en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

Capacidad De Pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo, de conformidad con la tarjeta de propiedad de este.

Colaboradores de la empresa: son todos los trabajadores independientemente de su forma de vinculación o contratación, los empleados, contratistas, afiliados, o personas vinculadas mediante tercerización, subcontratación, outsourcing o por intermediación laboral de manera permanente u ocasional que realizan funciones para los diferentes procesos de la empresa.

Comité de Seguridad Vial (En adelante CSV): Es un grupo de personas que se reúne de manera trimestral a verificar el estado de la implementación del PESV, indicadores de gestión, propuestas de mejora y que adicional participa de la investigación de siniestros viales.

Comunidad de la empresa: corresponde a todas las personas que tienen relación con la empresa, incluye además de los colaboradores, a los clientes, estudiantes, entre otros (algunos ejemplos de comunidad de la empresa son comunidad educativa, comunidad empresarial, etc. Lo anterior se encuentra dispuesto en la Resolución 40595 de 2022, se aborda de manera literal con algunos ajustes de redacción.

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

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 organismo de tránsito o por la autoridad competente.

Desplazamientos laborales: son los que desarrollan los colaboradores de la empresa para el cumplimiento de su contrato o funciones en los procesos estratégicos, misionales y de apoyo al servicio de la empresa.

Educación Vial: Consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, valores individuales y colectivos. De tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados.

Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo, de conformidad con la Resolución No.414 del 27 de agosto de 2002 del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Empleado De La Empresa: Persona con contrato de trabajo vigente con TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS, vinculado mediante contrato a término fijo o indefinido. Para los efectos de este documento los términos empleado y trabajador son equivalentes.

Indicador del PESV: Es una herramienta que permite a la empresa obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el plan o sobre los resultados que se puedan generar, y sobre la evolución de las acciones durante su desarrollo. Así mismo permite identificar las desviaciones que se produzcan durante el desarrollo de este, y por tanto permite introducir medidas correctivas en caso de que fuesen necesarias.

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.

Manejo Preventivo y/o Defensivo: Es la acción y capacidad del conductor de anticipar posibles riesgos presentes en el tránsito.

Misión del PESV: De acuerdo con lo estipulado en el paso 2, el comité de seguridad vial debe definir la misión del PESV de la empresa. Una misión, se define como la razón principal por la cual debe existir el PESV, es decir, cuál es su propósito u objetivo y cuál es su función dentro de la empresa.

Monitor De Velocidad: Es un dispositivo que monitorea la velocidad del vehículo en tiempo real, la almacena durante un período de tiempo para ser consultada posteriormente, y emite una alarma o sirena en caso de que se supere una velocidad preestablecida.

Movilidad Reducida: persona que, debido a una discapacidad física, psíquica o sensorial, bien de forma permanente o temporal, confluye alguna circunstancia excepcional, que le impide el desarrollo normal de su capacidad de movilidad y desplazamiento. Engloba los siguientes grupos: personas que se desplazan permanentemente en sillas de ruedas, personas con dificultades de tipo sensorial (visión, audición, habla), personas con ausencia de movilidad funcional (amputación o artritis en algún miembro de su cuerpo), personas con enfermedades cardíacas o respiratorias, personas mayores, personas con discapacidades temporales (avanzado estado de gestación, miembros escayolados, desplazamiento con carros de bebé o grandes maletas o bolsas).

Objetivo General: Para cumplir esto, el comité del PESV, se debe reunir y proponer el objetivo general del PESV de la empresa, el cual debe estar relacionado tanto con las actividades que realiza diariamente, como con el fin principal de la resolución 40595 del 12 de julio de 2022: la Seguridad Vial en las empresas y como objetivo la prevención, disminución y mitigación de siniestros viales.

Plan Estratégico de Seguridad Vial (En Adelante PESV): Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado existentes en Colombia, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir su accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos. (Decreto 1252 de 2021, Artículo 1)

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

Peatón: Persona que transita a pie por una vía.

Persona en Condición de Discapacidad: Es una situación heterogénea que envuelve la interacción de una persona en sus dimensiones físicas o psíquicas y los componentes de la sociedad donde se desarrolla y vive. Incluye un sinnúmero de dificultades, desde problemas en la función y estructura del cuerpo, pasando por limitaciones en la actividad o en la realización de acciones y tareas, hasta las restricciones de

un individuo con alguna limitación en la participación de situaciones de su vida cotidiana. (Padilla-Muñoz, 2010).

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.

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.

Plan Nacional de Seguridad Vial Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una (sic) la acción multisectorial encaminada a reducir de (sic) victimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial

Roles Y Funciones Alta Dirección: Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Involucrar un representante de cada área de la organización, según sea pertinente y que se entiende, participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial.

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 puedan producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

Seguridad Vial (En adelante SV): Es 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.

Servicio Público De Transporte Terrestre Automotor Especial: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.

Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (En adelante SG-SST): Consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua; incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora, con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud en el trabajo. (SENA, curso 50 horas del SG-SST).

Antes de iniciar el desarrollo del PESV; defina junto con el comité de seguridad vial los siguientes aspectos introductorios, los cuales son Misión, Alcance y Objetivo General del PESV, considerando lo siguiente:

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 a las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.

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

Vehículo Automotor: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada, abierta al público.

Vehículo De Carga: Vehículo automotor que se rige por el Decreto 1554 de 1998.

Vehículo Industrial: Todo aparato montado sobre ruedas que no se usa para transportar personas y tiene un propósito industrial único. Ej: Grúas, montacargas, volquetas, equipos para mantenimiento de pozos, entre otros.

Vehículo No Automotor: Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

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.

Vía: Es la zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos.

Vías Clase I: Vías asfaltadas con anchos de banca de 8 a 12 metros con pendientes longitudinales máximas cercanas al 8% con radios de curvatura que en su mayoría permiten el giro de vehículos pesados y que se encuentran en condiciones aceptables para el tránsito de todo tipo de vehículos.

Vías Clase II: Categoría que se desprende de las vías clase I. Dentro de esta clasificación se encuentran vías asfaltadas o en afirmado, con anchos de banca que oscilan entre 5 y 8 m. En estas vías es frecuente encontrar trazados defectuosos con pendientes longitudinales altas (por tramos), curvas con radios pequeños, zonas de inestabilidad de la banca o del talud, o puntos donde faltan obras de drenaje.Se incluyen en este grupo las vías que con la ejecución de algunas obras puntuales permiten el paso de vehículos pesados.

Vías Clase III: Vías con las que se tiene acceso al derecho de vía (DDV) y a las instalaciones temporales. Dentro de este grupo se incluyen aquellas vías que carecen de especificaciones técnicas adecuadas y presentan un alto grado de deterioro. Estas vías se desprenden de las vías Clase I o Clase II.

Víctima: Se entiende por víctima, la persona que ha sufrido daño en su integridad física como consecuencia directa de un accidente de tránsito, un evento terrorista o una catástrofe natural. (DECRETO 3990 DE 2007).

5. DESARROLLO

5.1 OBJETIVOS DE LA LEY

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

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

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

- Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos que la seguridad vial no se basa solo en conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.

- Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

5.2 REFERENCIAS NORMATIVAS

A continuación, se referencian las Normas/Leyes principales aplicables a los aspectos de HSEQ en transporte:

5.2.1 NORMAS GENERALES

LEYES:

1. Ley 105 de diciembre 30 de 1993, mediante la cual se dictan disposiciones en materia de tránsito terrestre automotor.

2. Ley 336 de diciembre 20 de 1996, mediante la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte.

3. Ley 769 del 06 agosto de 2002: Código Nacional de Tránsito y Transporte.

4. Ley 1239 de 2008: Modifica los artículos 106 y 107 de la Ley 769 de 2002.

5. Ley 1383 de marzo 16 de 2010: Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002.

6. Ley 1548 del 05 de julio de 2012, por medio de la cual se modificó la ley 769 de 2002 y la ley 1383 de 2010; normatividad que pretende castigar a los conductores de vehículos automotores y motocicletas; que manejen en estado de embriaguez.

7. Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013 Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

8. Ley 2050 12 de agosto de 2020 Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.

9. Ley 2251 Julio 14 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"

10. Ley 2222 del 30 de junio de 2022 por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes.

RESOLUCIONES:

1. Resolución 4100 de 2004 Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carreta, para su operación normal en la red vial a nivel nacional.

2. Resolución 4101 de Septiembre 28 de 2004: Se dicta una medida tendiente a mejorar la seguridad vial de las carreteras Nacionales y Departamentales (Luces encendidas).

3. Resolución 1500 de Junio 27 de 2005: Reglamenta las Categorías de la Licencia de Conducción de conformidad con el artículo 20 de la Ley 769 de 2002.

4. Resolución 1600 de Junio 27 de 2005: Reglamentación del Examen teórico-práctico para la obtención de la licencia de conducción.

5. Resolución 4415 de diciembre 29 de 2005: Por medio de la cual se adoptan medidas relacionadas con Certificados de Aptitud física, mental, y de coordinación automotriz para conducir y Resolución 4076 de 2006 la cual modifica el artículo 1º de la resolución 4415 de 2005.

6. Resolución 0015 de enero 05 de 2007: Modifica parcialmente la Resolución 3500 del 21 de noviembre de 2005, modificada por las resoluciones 2200 del 30 de Mayo de 2006 y 5975 del 28 de Diciembre de 2006, sobre condiciones mínimas que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor para realizar las revisiones técnico-mecánicas y de gases de los vehículos, expedición de certificados de enseñanza automovilística, entre otros.

7. Resolución 315 del 06 de febrero de 2013 Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones.

8. Resolución 572 del 12 de febrero de 2013 Por la cual se reglamentan las características técnicas de los adhesivos que deben portar los vehículos del servicio público de transporte terrestre automotor.

9. Resolución 1572 del 3 de mayo de 2019 Por la cual se reglamenta la instalación y uso de cintas retro reflectivas y se dictan otras disposiciones.

10. Resolución 20203040007495 del 02 de Julio de 2020 Por la cual se deroga la Resolución 1231 de 201 6 «Por la cual se adopta el Documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial» del Ministerio de Transporte».

11. Resolución 20223040040595 del 12 de julio 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.

DECRETOS:

1. Decreto 1393 de 1970: Expide el Estatuto Nacional del Transporte Terrestre Automotor; en el artículo 56 se describe que las actividades de conducción no deben exceder de 10 horas diarias.

2. Constitución Nacional de la República de Colombia, 1991.

3. Decreto 1815 de noviembre 10 de 1992: Estatuto de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga.

4. Decreto 0491 de marzo 14 de 1996, mediante el cual se reglamenta el capítulo XIII del Decreto 2150 de 1995.

5. Decreto 2106 22 de noviembre de 2019 Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública.

6. Decreto 1252 octubre 12 de 2021 Modifica el artículo 2.3.2.1 del Decreto 1079 de 2015 relacionado con los planes estratégicos de seguridad vial.

7. Decreto 1430 de Julio 29 de 2022 Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

5.3 NORMAS SERVICIO PUBLICO INDIVIDUAL

1. Decreto 3366 de noviembre 21 de 2003, mediante el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos.

2. Decreto 172 de febrero 05 de 2001, mediante el cual se reglamenta el servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi.

5.4 OTRAS REFERENCIAS

1. Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia – 2023 – 2030.

2. Resolución 74/299 agosto de 2020 la Asamblea General de la ONU "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo", proclamando el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el ambicioso objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2039.

3. ISO 39001 Versión 2012 Sistema de Gestión de la Seguridad Vial, que ayuda a las organizaciones a reducir, y en última instancia eliminar, la incidencia y riesgo de la muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico.

4. Circular 85301 06 de marzo de 2020 Devolución sin Aval del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

5.5 GENERALIDADES DE LA EMPRESA

- **Razón social:** TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS
- **NIT:** 901251010-9
- **Tamaño:** PYME
- **Sector Económico**: Terciario
- **Dirección:** Calle 4 sur N° 30B – 86 Urbanización Quintas del Bosque
- **Teléfono:** 3188278480
- **Email:** transintegralessjsas@gmail.com
- **Representante Legal:** John Javier Ramírez Martínez
- **ARL Afiliada:** ARL SURA

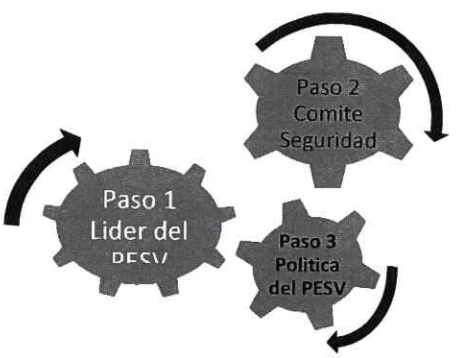
- **Nivel de Riesgo:** IV
- **Actividad económica:** H4921
- **Cantidad de Vehículos:** 45

5.6 CENTROS DE TRABAJO:

SEDE	DIRECCION	TELEFONO	CIUDAD
Principal	Calle 4 sur N° 30B – 86	3188278480	Villavicencio

5.7 PREPARACION

En la elaboración del PESV se deben seguir unos pasos que, en principio permitirán una preparación, incluyendo la asignación de responsabilidad, autoridad y recursos necesarios para su diseño e implementación como se muestra a continuación:



5.8 LÍDER DEL PESV

TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS, designa como líder del PESV al responsable del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo a Anderson Pinto Ladino Profesional en Salud Ocupacional, con experiencia de más de 10 años en empresas de transporte en las cuales implementó el PESV.

Le designa las siguientes responsabilidades:

1. Asegurar la implementación y cumplimiento de este documento en TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS.

2. Gestionar los recursos necesarios para garantizar el personal competente en la operación de los equipos, la infraestructura adecuada y los equipos operacionalmente confiables y seguros.

3. Formar a los miembros que conforman el Comité de Seguridad vial.

4. Cumplir, hacer cumplir y promover, de una manera activa y visible, los lineamientos generales para la gestión del riesgo en el tránsito y transporte terrestre.

5. Promover la concientización en la conducción de vehículos automotores y cualquier otra iniciativa de TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS relacionada con el tema.

5.9 CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

FUNCIONES DEL COMITÉ: TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS ha definido el Comité de Seguridad Vial mediante el **RG-HSEQ-56 Conformación Comité Seguridad Vial**, que diseñará, definirá, programará, gestionará, etc., todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del PESV, a que hace relación la Ley 1503 de 2011; Ley 2050 12 de Agosto de 2020 Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito y el Decreto 2851 de 2013, será un escenario estratégico en el proceso de participación para la planeación y ejecución las distintas fases del plan.

RESPONSABILIDADES DEL COMITÉ:

1. Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulará la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la empresa.

2. Definir la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.

3. Determinar acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.

4. Elaborar los informes periódicos para la Gerencia, y a su vez al Ministerio de Transporte, cuando se requiera.

5. Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hará seguimiento de estas.

6. Evaluar los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos.

7. Implementar estándares de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.

8. Presentar las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año, con los distintos actores.

9. Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa.

5.10 ACTA DE CONFORMACION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

- Ver anexo **RG-HSEQ-56 Acta de conformación del comité de seguridad vial.**

5.11 POLÍTICAS DE LA ORGANIZACIÓN

- Ver anexo PO-HSEQ-001 Política Integral HSEQ
- Ver anexo PO-HSEQ-002 Política de Responsabilidad Empresarial.
- Ver anexo PO-HSEQ-003 Política de Alcohol, Drogas y Tabaquismo.
- Ver anexo PO-HSEQ-004 Política Seguridad Vial

5.12 DIAGNOSTICO

Se realizo un diagnóstico de la organización, donde se analizó las actividades, el personal, sus desplazamientos, infraestructura y todos aquellos riesgos, que afectan a TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS desde la seguridad vial. Para la captura de información del diagnóstico, se aplicó la **resolución 40595 de 2022** del Ministerio de Trasporte, Guía Metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, **Misionalidad 1. Empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor:** Organizaciones cuya misionalidad es la prestación del servicio de transporte terrestre automotor**. Tamaño 3. Nivel Avanzado.** Organizaciones con una flota de vehículos automotores o no automotores superiores a cincuenta (50) unidades o que contraten o administren más de cincuenta (50) conductores.

La encuesta la contestaron **52** empleados, y la tabulación de datos, se realizó a través de las hojas de cálculo de Excel, y los resultados de diagnóstico se presentan a continuación:

1. TAMAÑO DE LA EMPRESA

CANTIDAD DE EMPLEADOS	
Directos	**Indirectos**
35	**22**



Este número de trabajadores corresponde a la totalidad de empleados, que se desplazan en diferentes medios de transporte para el destino de casa al trabajo o viceversa el 89% son directos y el 11% son indirectos.

2. CLASIFICACIÓN DEL PERSONAL SEGÚN SU ROL EN LA VIA

ROL DENTRO DE LA EMPRESA	
Conductor	**Pasajero**
45	**7**

La mayor parte de trabajadores de TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS cumplen el ROL de conductores con un total del 86% seguido por pasajero que son el 14% por lo cual se debe formar y capacitar a todo el personal.

3. TIPOS DE VEHÍCULOS UTILIZADOS PARA LOS DESPLAZAMIENTOS:

TIPO DE VEHICULO	No
Automóviles	2
Camionetas	1
Motocicletas de más de 125 c/c	3
Motocicletas hasta 125 c/c	16
Ninguno	30

4. KILÓMETROS DIARIOS QUE HAY ENTRE SU LUGAR DE TRABAJO Y SU DOMICILIO

DISTANCIA RECORRIDA	CANTIDAD
0 a 5 Km	7
5 a 50 Km	45

5. QUÉ MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO USA PARA LOS TRAYECTOS A CASA

MEDIOS	No. TRABAJADORES
Bus	3
Carro particular	3
Taxi	1
Motocicleta	28
Peatón	17

6. HA TENIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO (05) AÑOS ALGÚN ACCIDENTE DE TRÁNSITO

ACCIDENTE DE TRANSITO	N° TRABAJADORES
Si	2
No	50

7. FACTOR HUMANO

MEDIOS	No. TRABAJADORES
Cansancio o fatiga	5
Conducir bajo los efectos del alcohol	5
Desconocer y/o desobedecer las normas y señales de transito	19
Distracciones (celular, radio, etc.)	13
Exceso de velocidad	10

8. FACTOR RIESGO MECÁNICO

FACTOR RIESGO	No. TRABAJADORES
Falta de mantenimientos preventivos	39
No realizar inspección preoperacional	8
Sistema de frenos con averías	5

9. FACTOR RIESGO AMBIENTAL O VÍA

FACTOR RIESGO	No. TRABAJADORES
Carreteras en mal estado (baches, hoyos, pavimento en mal estado)	24
Clima (Lluvias, niebla,)	12
Presencia de animales en la vía	3
Señalización vial deficiente o en mal estado	1
Zonas inestables o inexistencia de pavimento	12

10. MEDIDAS PROPUESTAS PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

PROPUESTAS	No.
Implementar medidas para el control de la velocidad	2
Mantenimientos de la malla vial	24
Realizar mantenimientos preventivos según el manual del fabricante del vehículo	4
Capacitaciones de sensibilización en alcohol y drogas	4
Capacitación en seguridad vial	18

6. EVALUACIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS VIALES

Con la información analizada y clasificada la empresa TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS, según evaluación del riesgo realizada apoyándose en la Matriz que nos presenta la guía metodológica de la Resolución 1565.

6.1 MATRIZ DE RIESGOS

RG-HSEQ-22- Matriz de Identificación de Peligros y Riesgos

TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS, en su proceso de implementación del plan estratégico de seguridad vial realizo una identificación de los principales riesgos los cuales se relacionan a continuación:

ADMINISTRATIVOS				
CARGOS	**ROL EN LA VIA**	**RIESGOS POR HABITOS**	**RIESGOS DEL ENTORNO**	**NIVEL RIESGO**
1. Gerente **2.** Subgerente **3.** Directora Administrativa **4.** Coordinador Operativo **5.** Coordinador de campo	**CONDUCTOR**	**1.** No uso del cinturón. **2.** No uso del casco. **3.** No uso del chaleco después de las 6:00 pm. **4.** Uso del celular y/o dispositivos electrónicos. **5.** Uso inadecuado del posa-cabeza. **6.** Maniobras de conducción agresivas, temerarias. **7.** Distracciones internas y externas. **8.** Exceso de velocidad. **9.** Porte de elementos sin asegurar dentro del vehículo. **10.** Imprudencia en la vía. (omisión de transitar sobre la cebra, omisión de señales luminosas "semáforos")	**1.** Terrenos inestables. **2.** Mala señalización. **3.** Choques, volcamientos, atropellamiento de vehículos por terrenos inestables. **4.** Imprudencia en la vía. (omisión de transitar sobre la cebra, omisión de señales luminosas "semáforos"). **5.** Lluvias intensas. **6.** Inundaciones. **7.** Derrumbes de tierra. **8.** Fenómenos Naturales. **9.** Mal estado de la malla vial.	**ALTO**
	PASAJERO	**1.** No uso del cinturón. **2.** No uso del casco. **3.** No uso del chaleco después de las 6:00 pm. **4.** Posturas inadecuadas con riesgo de lesionarse con el cinturón de seguridad. **5.** Forma inadecuada de asensos a los vehículos.		**ALTO**

ADMINISTRATIVOS				
CARGOS	**ROL EN LA VIA**	**RIESGOS POR HABITOS**	**RIESGOS DEL ENTORNO**	**NIVEL RIESGO**
6. Coordinadora de Talento Humano **7.** Contador **8.** Auxiliar Contable	**PEATON**	**1.** No respetar las señales de tránsito como los pasos peatonales. **2.** No usar puentes peatonales. **3.** No respetar el semáforo al cruzar las calles. **4.** Distracción por uso de dispositivos móviles. **5.** Cruzar la calle sin observar el tráfico vehicular. **6.** Caminar por las calles en horas de la noche con ropas oscuras. **7.** Caminar en la calle bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas.	**10.** Derrame de sustancias derivadas del petróleo.	**ALTO**

OPERATIVOS				
CARGOS	**ROL EN LA VÍA**	**RIESGOS POR HABITOS**	**RIESGOS DEL ENTORNO**	**NIVEL RIESGO**
8. Conductores **9.** Monitoras de ruta	**CONDUCTOR**	**1.** No uso del casco. **2.** No uso del cinturón. **3.** No uso del chaleco después de las 6:00 pm. **4.** Uso del celular y/o dispositivos electrónicos. **5.** Uso inadecuado del posa-cabeza. **6.** Maniobras de conducciones agresivas, temerarias. **7.** Distracciones internas y externas. **8.** Exceso de velocidad. **9.** Porte de elementos sin asegurar dentro del habitáculo del vehículo. **10.** Imprudencia en la vía. (omisión de transitar sobre la cebra, omisión de señales luminosas "semáforos")	**1.** Mala señalización. **2.** Terrenos inestables. **3.** Choques, volcamientos, atropellamiento de vehículos por terrenos inestables. **4.** Imprudencia en la vía. (omisión de transitar sobre la cebra, omisión de señales luminosas "semáforos"). **5.** Lluvias intensas **6.** Inundaciones **7.** Derrumbes de tierra **8.** Fenómenos Naturales	**ALTO**
	PASAJERO	**1.** No uso del casco. **2.** No uso del cinturón. **3.** No uso del chaleco después de las 6:00 pm. **4.** Posturas inadecuadas con riesgo de lesionarse con el cinturón de seguridad **5.** Forma inadecuada de asensos a los vehículos.		**ALTO**

OPERATIVOS				
CARGOS	ROL EN LA VÍA	RIESGOS POR HABITOS	RIESGOS DEL ENTORNO	NIVEL RIESGO
	PEATÓN	1. No usar puentes peatonales 2. No respetar las señales de tránsito como los pasos peatonales. 3. No respetar el semáforo al cruzar las calles 4. Distracción por uso de dispositivos móviles 5. Cruzar la calle sin observar el tráfico vehicular 6. Caminar por las calles en horas de la noche con ropas oscuras 7. Caminar en la calle bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas.	9. Mal estado de la malla vial. 10. Derrame de sustancias derivadas del petróleo.	ALTO

7.IMPLEMENTACION PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

De acuerdo con la evaluación de los riesgos encontrados, TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS , ha planteado el cronograma de las actividades a implementar y se comunicará a los trabajadores de la empresa a través de todos los medios y se hará la gestión pertinente para desarrollarlas, una vez se encuentre aprobado el PESV.

7.1 CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Todas las actividades de Plan Estratégico de Seguridad vial se encuentran descritas en el Programa de Seguridad Vial y Plan HSEQ.

Anexo PG-HSEQ-004 Programa Seguridad Vial
RG-HSEQ-22- Matriz de Identificación de Peligros y Riesgos

7.2 SEGUIMIENTO DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

Para controlar y verificar el cumplimiento de los objetivos se evaluarán los resultados logrados, y así tomar decisiones para mejorar, TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS, trabajara con estos indicadores que recomienda la Guía.

7.3 INDICADORES DE DESEMPEÑO DEL PESV

TIPO DE INDICADOR	DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN	META	PERIODO DE MEDICIÓN
Indicadores de resultado	Tasa de accidentalidad Vehicular	# De accidentes de tránsito / Número de personas expuestas al riesgo de tránsito X 100	Reportes de accidentes en la ARL	< 0 = 3	Trimestralmente
	Frecuencia accidentes de transito	# Accidentes de tránsito en un periodo	Reportes de accidentes en la ARL	< 0 = 2	Trimestralmente
	Índice de severidad en accidentes de transito	# Días incapacidad mes por accidentes viales x 100 # Días laborales x total conductores expuestos	Reportes de accidentes en la ARL	< 0=5	Trimestralmente
	Porcentaje de observaciones realizadas	# de observaciones realizadas / total de observaciones en el periodo X 100	Recepción PQRS	100%	Trimestralmente
	# de personal formado en Seguridad Vial.	# de personas formadas / Total de personas a formar en seguridad vial X 100	Cronograma de capacitaciones	100%	Trimestralmente
	Cumplimiento en los programas de mantenimiento de vehículos.	# de mantenimientos realizados / Total de mantenimientos programados X 100	Cronograma de mantenimientos	100%	Trimestralmente

7.4 AUDITORIAS

TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS, realizara las respectivas auditorias, para determinar el avance en el Plan Estratégico en Seguridad Vial, evaluando todo el proceso que se esté implementando; estas auditorías internas se realizaran, con el apoyo del área de seguridad. De igual forma se ejecutarán auditorías externas, que serán contratadas con entidades especializadas en la materia. PG-HSEQ-003 Programa de Auditorias

7.5 COMPORTAMIENTO HUMANO
PG-HSEQ-006 Programa Formación y Capacitación

7.6 PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES

TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS en su manual de funciones y competencias laborales, establece el perfil para el conductor de planta, el cual se muestra a continuación:

PD-TH-001 Procedimiento Selección de Personal y Contratación
MA-TH-001 Manual Funciones y Responsabilidades

7.7 PRUEBAS DE INGRESO

Actualmente el personal que ingresa a la empresa se les realiza las siguientes pruebas:

EXÁMENES MÉDICOS:

- Optometría
- Audiometría
- Perfil Lipídico
- Medico Osteomuscular

EXÁMENES PSICOSENSOMÉTRICOS:

- Capacidad de visión
- Capacidad auditiva
- Capacidad mental
- Coordinación integral motriz
- Capacidad física general

Prueba Teórica: Se realiza la inscripción a los colegios viales a través de la Plataforma de la **ARL SURA** en el siguiente link: https://www.colegiosvialesarlsura.com/admin_colegios/web/participantes/create se asignan de acuerdo a la actividad o cargo que va a desempeñar dentro de la organización para lo cual el empleado debe realizarlos y obtener el certificado de los cursos; para aprobar los cursos debe obtener un puntaje superiora 90% en la evaluación, de no ser así; debe repetir los módulos del curso desde cero (0) hasta que obtenga el certificado.

7.8 CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL:

1. Inducción HSEQ

2. Prueba Teórico Practica

3. Colegios Viales ARL SURA:

- Movilidad segura para motociclistas (Formar y sensibilizar a los motociclistas, brindándoles conocimientos que les permitan desempeñarse de manera segura en las vías.)

- Conductores de vehículo: (Formar y sensibilizar a conductores de vehículo, brindándoles conocimientos que les permitan desempeñarse de manera segura en las vías.)

- Los peatones (Formar y sensibilizar a los peatones, brindándoles conocimientos que les permitan desempeñarse de manera segura en las vías.)

4. Agencia Nacional Seguridad Vial

  - Vehículos Seguros

  - Gestión del riesgo en seguridad vial laboral conocimiento del vehículo automotor y de la motocicleta

7.9 ELEMENTOS DE PROTECCIÓN

TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS con el fin de disminuir la probabilidad de que sus Conductores sufran lesiones durante la ejecución de su labor ha definido los siguientes elementos de protección, dependiendo del vehículo en el cual desarrolle su labor.

CONDUCTORES DE CARRO

ELEMENTO DE PROTECCION	GRAFICO
GAFAS	
CINTUROS DE SEGURIDAD	
EQUIPO DE CARRETERA Y BOTIQUIN	

CONDUCTORES DE MOTO.

ELEMENTO DE PROTECCION	GRAFICO
GAFAS	
CASCO	
CHALECO	
BOTAS DE SEGURIDAD	
IMPERMEABLE	

8.VEHICULOS SEGUROS

8.1 Control al Mantenimiento de los Vehículos

TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS, ha establecido diferentes directrices orientadas a la seguridad de los vehículos por medio de la realización de mantenimientos correctivos y preventivos descritos en el Procedimiento de Mantenimiento.

8.2 Documentación del Plan de Mantenimiento

TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS, Documenta todos los mantenimientos realizados a los vehículos, en las hojas de vida de cada uno de los vehículos F-HSEQ-24 Hoja de vida y mantenimiento de vehículos, F-HSEQ-25 Cronograma de mantenimiento de vehículos, los cuales se realizan de acuerdo con las especificaciones técnicas de los manuales de los fabricantes de los vehículos.

F-HSEQ-24 Hoja de vida y mantenimiento de vehículos

F-HSEQ-25 Cronograma de mantenimiento de vehículos

8.3 INSPECCIÓN PRE OPERACIONAL

Todo conductor de TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS debe realizar inspección preoperacional a los vehículos previo a cada viaje u operación dejando evidencia de estos, debe registrase esta inspección preoperacional en los formatos establecidos para ello. RG-HSEQ-04 inspección preoperacional de vehículos (buses y busetas) se realiza por medio de la aplicación del celular en el formato digital; para un control más rápido y práctico para el personal operativo.

8.4 ESTÁNDARES DE SEGURIDAD PARA LOS ACTORES DE LA VÍA

TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS, con el fin de eliminar o disminuir el nivel de riesgo al que se encentra expuestos sus trabajadores ha implementado los siguientes estándares de acuerdo con el roll en la vía de acuerdo con su clasificación, los cuales serán incluidos al proceso de inducción y/o Reinducción de todo el personal de la empresa.

8.5 ESTÁNDARES GENERALES PARA EL COMPORTAMIENTO EN SEGURIDAD VIAL

8.5.1 ESTANDAR PARA MOTOCICLISTAS

- El motociclista organiza los espejos retrovisores para controlar los puntos ciegos antes de comenzar la marcha.
- Los motociclistas se colocan el casco de seguridad, debidamente abrochado antes de comenzar la marcha.
- Los motociclistas bajan la pantalla del casco antes de comenzar la marcha.
- Los conductores aplican la lista de chequeo de seguridad, antes de iniciar el recorrido del día.
- El motociclista antes de salir revisa: aceite, combustible, luces, frenos, embrague, espejos y presión de las llantas.
- El motociclista asegura la herramienta y los accesorios que llevan antes de comenzar la marcha.
- El motociclista transita con el equipo de protección personal debidamente colocado y asegurado: casco, gafas o pantalla.

- El motociclista transita con la luz encendida durante el día.
- el motociclista para completamente cuando encuentra una señal de pare o un semáforo.
- El motociclista disminuye la velocidad, mira a ambos lados para asegurarse que no viene un vehículo antes de ingresar a la intersección.
- El motociclista circula por el centro de su carril.
- El motociclista conserva una distancia prudencial con el vehículo de adelante.
- El motociclista anuncia la maniobra de adelantamiento con las direccionales, tanto para salir como para ingresar al carril y se fija que pueda realizar dicha maniobra.
- El motociclista anuncia el giro con la direccional o con señal de mano con anticipación.
- El motociclista respeta los semáforos.
- El motociclista respeta la cebra y los pasos peatonales.
- El motociclista respeta al peatón.
- El motociclista respeta a otros vehículos y sus conductores.
- El motociclista espera a que el semáforo esté en verde para iniciar su marcha y antes de hacerlo tiene en cuenta que los otros vehículos hayan pasado la intersección.
- El motociclista adelanta sólo en sitios permitidos.
- El motociclista disminuye la velocidad para ingresar a la curva.
- El motociclista espera pacientemente ante los obstáculos que encuentra en la vía o "trancones".
- El motociclista cede el paso en una intersección, teniendo en cuenta el concepto de prelación.
- El motociclista estaciona bien su moto cuando realiza alguna diligencia.

8.6 ESTÁNDARES PARA CONDUCTORES DE CARROS

- El conductor y su acompañante transitan con el cinturón de seguridad debidamente colocado y asegurado.
- El conductor adopta una posición cómoda para conducir su vehículo: espalda recta; brazos y piernas flexionadas.
- El conductor se detiene completamente cuando encuentra una señal de pare o un semáforo.
- conductor respeta la cebra y los pasos peatonales.
- El conductor espera a que el semáforo esté en verde para iniciar su marcha y antes de hacerlo tiene en cuenta que los otros vehículos hayan pasado la intersección.
- El conductor disminuye la velocidad, mira a ambos lados para asegurase que no viene un vehículo antes de ingresar a la intersección.
- El conductor se detiene cuando el semáforo está en amarillo y en rojo.
- El conductor circula por el centro de su carril.
- El conductor conserva una distancia prudencial con el vehículo de adelante.
- El conductor anuncia la maniobra de adelantamiento con las direccionales, tanto para salir como para ingresar al carril y se fija que pueda realizar dicha maniobra.
- El conductor adelanta sólo en sitios permitidos.
- El conductor anuncia el giro con la direccional o con señal de mano con anticipación.
- El conductor disminuye la velocidad para ingresar a la curva.
- El conductor cede el paso en una intersección, teniendo en cuenta el concepto de prelación.
- El conductor respeta al peatón.

- El conductor respeta a otros vehículos y sus conductores y además demuestra comportamientos de cortesía y solidaridad.

- El conductor estaciona bien el vehículo cuando realiza alguna diligencia.

9.ATENCION A VICTIMAS

9.1 Atención integral del accidente de tránsito

TRANSPORTES INTEGRALES SJ SAS, con el fin de garantizar la atención de emergencias de tránsito en las que se puedan ver involucrado sus vehículos, cuenta con conductores formados en manejo defensivo, los cuales serán los primeros respondientes en caso de presentarse una emergencia. Algunas emergencias de tránsito que se pueden presentar en los vehículos de la entidad son:

- Vehículo que se sale de la carretera (volcado).
- Choque de vehículos con heridos o muertos.
- Atraco, robo de la carga o del vehículo.
- Incendio de un vehículo.

9.2 Que Hacer en Caso de Volcamiento.

- Si el carro sigue encendido apáguelo y bloquee el suministro de gasolina para evitar incendios.

- Si se encuentra atado al cinturón de seguridad libérese de él y salga del carro gateando, si presenta factura o algo que le impida salir del vehiculó pida ayuda.

- Coloque conos o triángulos de precaución y aléjese del área y espere hasta que llegue ayuda.

9.3 Que Hacer en Caso de Varadas

- Se establece comunicación con la empresa para informar lo sucedido.

- Ubíquese en la zona donde quedó varada dirección, indicaciones, etc.

- Inspeccione el vehiculó y si puede identificar el motivo arréglelo.

- Si no se puede arreglar llame a la empresa para recibir la ayuda por parte de los mecánicos de la empresa

9.4 Que Hacer en Caso de Hurto

- Después de lo sucedido y si no le hurtaron el vehículo, pero si su contenido, informe a la empresa y espere en el lugar.
- Espere que llegue la autoridad e infórmele lo sucedido para establecer una denuncia.
- Si está lesionado reporte lo sucedido y diríjase a un centro de salud el más cercano.

9.5 Que Hacer en Caso De Incendio

- Salga del auto rápidamente.
- Apague el motor.
- Corte el flujo de combustible.
- Accione el extintor.
- Llame a entidades especializadas.
- Alerte a demás conductores de lo sucedido.

9.6 Que Hacer en Caso de Lluvias Intensas

- Disminuya la velocidad, y busque un lugar seguro en donde estacionarse.
- Permanezca dentro de la cabina y esté atento y a torrentes de agua que pueda comprometer el vehículo.
- Mantenga la calma si se pone critico ubique el vehículo en otro lugar seguro si no puede descienda del vehículo y asegúrese.

9.7 Que Hacer en Caso de Sismo

- Mantenga la calma, disminuya la velocidad y deténgase en una zona abierta libre de edificaciones, techos piense con claridad.

- Permanezca dentro del vehículo y este pendiente de caída de objetos.

- Si es factible reubique su ubicación a otra más segura si la situación se pone crítica descienda del vehículo y busque su integridad.

9.8 Que Hacer en Caso de Accidente de Transito

1. Mantenga la calma.
2. Advertir al tráfico de ambos costado sobre el accidente.
3. Revisar si hubo fuga de gasolina y advertir.
4. reporte el accidente a la empresa.
5. Solicite ayuda a entidades públicas.
6. Abra el aplicativo IFRC para primeros Auxilios
7. Si hay heridos y si está en capacidad realice los primeros auxilios.

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS

Of. Principal: Calle 4 sur N°30B-86 quintas del bosque Meta;
Celular: 3188278480
e-mail: thtransintegraless@gmail.com

CONTENIDO

Pág.

1. OBJETIVOS 3
2. ALCANCE 3
3. RESPONSABLES.....3
4. PROCEDIMIENTO 3
5. ANEXOS.....4

1. OBJETIVOS

Diseñar un programa que incluya las inspecciones planeadas, diarias y un cronograma de mantenimiento a todos los vehículos que prestan el servicio a la empresa.

- Mantener un programa donde se incluya el mantenimiento preventivo y correctivo a cada vehículo.

- Prevenir posibles accidentes por actividades imprudentes o negligentes en cuanto a los mantenimientos de los vehículos.

2. ALCANCE

El presente procedimiento aplica para los vehículos livianos y pesados que prestan el servicio a **TRANSPORTES INTEGRALES SJ S.A.S** de esta manera se debe evitar contratiempos y posibles accidentes debido a negligencias o inconsistencias.

3. OBJETIVOS Y METAS

Ver matriz de objetivos y metas

4. RESPONSABLES

- Conductores de vehículos livianos o pesados
- Coordinador HSEQ
- Coordinador Operativo
- Gerente

5. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

Todos los vehículos que laboren al servicio de la empresa, deben aplicar un programa de mantenimiento preventivo y adicionalmente se debe tener en cuenta el kilometraje recorrido y/o las horas trabajadas.

Se establecen mediante el cronograma, las fechas programadas para realizarle a cada vehículo el servicio de mantenimiento preventivo, correctivo y de garantía, con el propósito de mantener esas unidades en óptimas condiciones de operación, así como el cumplimiento de los estándares de seguridad vial y ambiental.

Una vez ingresa el vehículo es responsabilidad de la empresa realizarles la inspección a los vehículos, registrándolo en el formato de inspecciones que aplique para el tipo de vehículo, antes de empezar a laborar. Verificando el estado y condiciones del vehículo.

El conductor responsable del vehículo realizará diariamente la revisión de los niveles de agua, anticongelante, líquido de frenos, presión de aire de las llantas y lo relacionado en el formato Inspección pre operacional, el cual debe quedar registrada toda la información real, si se presenta alguna anomalía en el vehículo debe reportarse inmediatamente para su corrección.

Existen los siguientes tipos de Inspección pre operacional por tipo de vehículo:

- Inspección pre operacional de Camioneta
- Inspección pre operacional de Bus
- Inspección pre operacional de Buseta
- Inspección pre operacional de Microbús

Las observaciones reportadas serán comunicadas a los propietarios de los vehículos, quienes concertaran el taller donde se enviará el vehículo para su respectiva reparación, al igual que ellos son los encargados de reportar las fechas de los mantenimientos preventivos del vehículo, para registrarlo en el cronograma de mantenimientos preventivos y correctivos.

Una vez se vaya a realizar dicho mantenimiento se debe diligenciar el formato de registro de control de mantenimiento preventivo - correctivo, donde quedará escrito la descripción del mantenimiento o reparación, los datos de taller que prestará el servicio del mantenimiento y los resultados de este.

Los mantenimientos los debe realizar personal idóneo en el tema, en talleres legalmente constituidos y reconocidos, que cumplan con las normas ambientales.

Toda actividad que implique regueros de aceite o combustible por parte de los vehículos por fugas, inmediatamente se debe proteger el suelo con plástico para evitar contaminación, y recurrir a utilizar el kit ambiental.

Al igual que realizada la revisión técnico mecánica y de gases, soportada en la certificación, se programa esta actividad para trasladar al vehículo al centro especializado para próxima revisión.

6. CONTROL DE REGISTROS

F-HSEQ-19 Inspección inicial de Vehículos
F-HSEQ-20 Inspección general vehículos livianos y pesados
F-HSEQ-25 Cuadro de mantenimiento de vehículos

7. REVISION Y APROBACIÓN

Elaboró:	Revisó:	Revisó:	Aprobó

8. CONTROL DE CAMBIOS

CONTROL DE MODIFICACIONES Y REVISIONES			
DESCRIPCION	**VERSIÓN**	**FECHA**	**RESPONSABLE**
Creación de documento	01	01-04-2019	Coordinador HSEQ
Actualización logo – Responsabilidades	02	20-10-2022	Coordinador HSEQ

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PREDICTIVO, PREVENTIVO Y CORRECTIVO PARA VEHICULOS OPERADOS POR ESCOTRANSTOURS S.A.S.

INTRODUCCION

ESCOTRANSTOURS S.A.S. empresa de transporte terrestre automotor especial, habilitada mediante resolución No 035 de 2018, emanada por el Ministerio de Transporte; comprometida con los más altos estándares de calidad, seguridad y medio ambiente en los servicios que presta a establecido el presente programa de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo para los vehículos operados por la empresa.

Convencidos que los pilares fundamentales de la empresa es nuestro capital humano, el cual es elegido cumpliendo las políticas de idoneidad, conocimiento, calidad, seguridad, experiencia y capacidad los cuales son ilustrados constantemente en estos temas. El otro pilar sin duda alguna son los equipos o vehículos con los cuales se prestan nuestros servicios, estos deben cumplir las normas legales que rigen la materia en el país, además se deben acoger a las políticas y estándares de la empresa, este programa es uno de los procesos de obligatorio conocimiento y aplicación para estos vehículos.

OBJETIVO

Establecer las actividades, procesos y procedimientos que deben realizar todos los vehículos operados por la empresa para cumplir con el mantenimiento predictivo, preventivo y/o correctivo, esto con el propósito de mantener ésas unidades en óptimas condiciones de operación; así como las políticas, a las que deberán sujetarse para tal efecto.

DEFINICIONES

Mantenimiento predictivo: son cuando se realizan diagnósticos o mediciones que permiten predecir si es necesario realizar correcciones o ajustes antes de que ocurra una falla.
Mantenimiento preventivo: consiste en seguir las instrucciones del fabricante, que se detallan en el manual del vehículo por tipo de servicio y los espacios de tiempo en que deben realizarse las operaciones de mantenimiento.
Mantenimiento correctivo: aquel en el que se reparan las diferentes partes del vehículo en el momento en que dejan de funcionar o empiezan a fallar.
Revisiones o inspecciones: o también conocido como revisión diaria o matutina, las inspecciones de funcionamiento, ajustes, reparaciones, limpieza, lubricación entre otros deben llevarse a cabo en forma periódica mediante un plan establecido de forma mensual, semestral o anual. Sin embargo, es importante verificar regularmente, por simple observación, estado de llantas, luces de freno, direccionales entre otros. También estar atento a cualquier ruido anormal.

POLÍTICAS DE OPERACIÓN:

- ✓ La Gerencia a través del área Operativa, tendrá bajo su responsabilidad la supervisión de la ejecución del Programa de Mantenimiento Predictivo, preventivo y Correctivo de vehículos.
- ✓ Los conductores de los Vehículos, deberán de realizar las revisiones establecidas por las políticas de la empresa y aplicarlas en los formatos aprobados para tal fin.
- ✓ El área operativa, será responsable de notificar a la gerencia de los vehículos y las fechas en que deberán presentar las unidades a Mantenimiento predictivo, preventivo y/o correctivo en los centros de diagnóstico, y talleres externos autorizados por la empresa.
- ✓ La Gerencia a través del área Operativa, designará al personal responsable de supervisar los Trabajos de Mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo en los Talleres Externos; con el propósito de verificar y certificar la calidad y avance de los trabajos contratados por el Organismo.

APLICABILIDAD DEL PROGRAMA

REVISIONES BIMENSUALES:

El mantenimiento debe verse como una rutina básica, los vehículos deben acudir al centro de diagnóstico o taller autorizado por la empresa con una periodicidad de dos meses entre una y otra como tiempo máximo y verificar los siguientes aspectos:

- FRENOS.
- FAJAS O BANDAS.
- LLANTAS.
- BATERIA.
- CAMBIO DE ACEITE.
- RADIADOR.
- SISTEMA DE SUSPENSION.
- SISTEMA ELECTRICO.
- DIRECCION.
- NIVELES DE VALVULINAS.

REVISIONES ANUAL:

La revisión anual o más llamada revisión tecnicomecanica y de gases es de obligatoriedad, y los aspectos que se deberán tomar en cuenta al realizar una verificación anual en los vehículos son:

- AFINAMIENTO Y/O SINCRONIZACION DE MOTOR.
- FRENOS, ALINEACION Y SUSPENSION.
- EMISION DE GASES.
- INTENSIDAD E INCLINACION DEL SISTEMA DE LUCES.
- SISTEMA DE TACOMETROS Y VELOCIMETROS.
- SISTEMA DE PUERTAS, SEGUROS, SILLAS Y CINTURONES.

MANTENIMIENTO O VERIFICACION DIARIA:

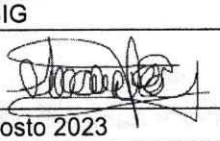
Esta es de obligatoria ejecución DIARIA y se debe realizar antes de iniciar toda operación y se debe realizar la verificación de los siguientes sistemas:

- ✓ Verificar el nivel del aceite del motor.
- ✓ Inspeccionar la presión de las llantas.
- ✓ Inspeccionar nivel de refrigerante del radiador.
- ✓ Verificar si existe desgaste irregular en las llantas.
- ✓ Verificar el nivel del Líquido de frenos.
- ✓ Verificar el filtro de aire y correas o fajas.
- ✓ Luces Verificar encendido y cambios.
- ✓ Verificar la batería.
- ✓ Verificar el funcionamiento del aire acondicionado.
- ✓ Observar la ausencia de fugas de aceite o líquidos.
- ✓ Verificar la documentación del vehículo y su vigencia.

Para todo efecto de la ejecución y aplicabilidad de este programa, de las revisiones efectuadas a los vehículos se deberá emanar la correspondiente certificación por el responsable del centro de diagnóstico o taller autorizado según sea el caso y además esta debe llevar el visto bueno del área operativa de la empresa.

De igual manera el área operativa de la empresa, será responsable solidario del personal designado para supervisar la calidad y avance de los trabajos de Mantenimiento Predictivo, Preventivo o Correctivo, encomendados a los Talleres Externos o Centros de Diagnóstico Contratados, además mantendrá vigilancia respecto al cumplimiento de los tiempos de ejecución de los trabajos concertados.

INFORMACIÓN DEL DOCUMENTO

Elaboro: Swam Forero		**Aprobó: Ever Oswaldo Vela Orjuela**		
Cargo: Asesor SIG		Cargo: Gerente		
Firma:		Firma:	Firma:	
Fecha: agosto 2023		Fecha: agosto 2023		

RELACIÓN DE NOVEDADES Y CAMBIOS

Fecha	No. Actualización	Cambios
25-11/2014	1	Elaboración del documento
25/11/2015	2	Actualización de logos y revisión de todo el documento
01/05/2018	3	Actualización de logos y revisión de todo el documento
15/11/2022	4	Actualización de logos y revisión de todo el documento
01/08/2023	5	Actualización Representante Legal y revisión de documento

H&G SERVICIOS TRANSPORTE ESPECIAL	**PLAN DE MANTENIMIENTO VEHICULAR**	PGT-PL-01 VERSION:01 FECHA EJECUCION: 01 OCTUBRE 2023

SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL HSEQ

NORMA NTC-ISO 9001: 2015
NORMA NTC-ISO 14001:2015
NORMA NTC-ISO 45001:2018

SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL
REQUISITOS
DOCUMENTO CONTROLADO

Este documento no será reproducido, distribuido, modificado ni prestado en todo o en parte sin previa autorización de la Empresa

Elaboro:	**Reviso y Aprobó:**
Firma:	**Firma:**

CONTROL DE CAMBIOS		
FECHA	**DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO**	**VERSIÓN**
01-10-2023	CREACION DEL DOCUMENTO	1

H&G SERVICIOS TRANSPORTE ESPECIAL	**PLAN DE MANTENIMIENTO VEHICULAR**	PGT-PL-01 VERSION:01 FECHA EJECUCION: 01 OCTUBRE 2023

1. JUSTIFICACION:

Se hace necesario crear un PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO VEHICULAR para los vehículos vinculados a la empresa y a los contratados (terceros) con el fin de proteger la integridad de nuestros clientes y la de nuestro patrimonio.

2. COMPROMISOS

2.1 Directivos:

- Gestionar los recursos necesarios para la implementación del PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO VEHICULAR.
- No autorizar el desplazamiento de vehículos que no superen las verificaciones establecidas en los protocolos de alistamiento.
- No autorizar el desplazamiento de vehículos que no evidencien la realización de actividades de mantenimiento preventivo.
- Divulgar las políticas de seguridad y procedimientos de mantenimiento tanto a propietarios como a conductores de vehículos.

2.2 Asociados / Propietarios:

- Disponer recursos necesarios para la ejecución de las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo
- Acogerse a lo enunciado en las políticas de seguridad vehicular de la empresa.

3. OBJETIVOS DEL PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO:

- Garantizar la seguridad e integridad de los Usuarios.
- Garantizar la continuidad en la prestación del servicio.
- Garantizar la seguridad en la prestación del servicio.
- Proteger el patrimonio de la empresa.
- Establecer protocolos de alistamiento a los vehículos.
- Establecer y ejecutar cronogramas de actividades de mantenimiento preventivo.

4. MANTENIMIENTOS

4.1 *Preventivos*:

Las periodicidades de los mantenimientos se desarrollan de acuerdo al CRONOGRAMA DE MANTENIMIENTOS (Formato) establecido para cada vehículo y guiándose con el instructivo guía para operaciones de mantenimiento preventivo.

Estas actividades de mantenimiento se registran en el formato REPORTE DE MANTENIMIENTOS (Formato).

4.2 *Correctivos:*

Los mantenimientos correctivos se realizarán por 2 principales causas:

- Falla súbita del automotor
- Hallazgos resultantes de una labor de Inspección

En ambos casos se debe diligenciar el formato se registran en el formato REPORTE DE MANTENIMIENTOS (Formato)

5. FICHA TECNICA Y HOJA DE VIDA(Formato)

Todos los vehículos de la empresa tienen una Ficha Técnica hoja de vida del Vehículo la cual se contiene la información contenida en la licencia de tránsito y las especificaciones técnicas incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva.

Además, se anexan los siguientes documentos y formatos:

- Copia de La Licencia de Transito
- Copia del SOAT
- Copia de la Tarjeta de Operación
- Copia de la Póliza Integral de Transportes

Con el fin de obtener información histórica y trazabilidad de las operaciones de mantenimiento se anexarán en orden cronológico los siguientes documentos y formatos.

- Reportes de Mantenimientos Preventivos o Correctivos Asociados al vehículo
- Formatos INSPECCION PREOPERACIONAL DE VEHICULOS diligenciados, asociados al vehículo.
- Formatos INSPECCION MENSUAL DE VEHICULOS diligenciados, asociados al vehículo

6. MEDICION: (Formatos)

La medición de los objetivos se hará con base en los indicadores diseñados para tal fin los cuales son:

H&G SERVICIOS TRANSPORTE ESPECIAL	**PLAN DE MANTENIMIENTO VEHICULAR**	PGT-PL-01 VERSION:01 FECHA EJECUCION: 01 OCTUBRE 2023

1) *INDICADOR DE MANTENIMIENTOS PREVENTIVOS BIMESTRALES*:

Este indicador permite establecer globalmente si el parque automotor de la empresa cumple con el número de mantenimientos preventivos programados semestralmente (Análisis semestral)

2) *INDICADOR DE MANTENIMIENTOS PREVENTIVOS BIMEST EJECUTADOS POR CADA VEHICULO*:

Este indicador permite establecer individualmente el cumplimiento de los mantenimientos preventivos programados semestralmente a cada vehículo (Análisis semestral)

3) INDICADOR DE COSTOS MENSUALES DE MANTENIMIENTO:

Este indicador permite determinar el costo mensual de los mantenimientos ejecutados al parque automotor de la empresa. (Análisis semestral)

4) INDICADOR DE COSTOS SEMESTRALES DE MANTENIMIENTOS POR VEHICULOS

Este indicador permite establecer el costo semestral de los mantenimientos ejecutados en cada vehículo. (Análisis semestral)

Al final de semestre se evaluarán los indicadores y se harán los planes de acción pertinentes según los hallazgos y conclusiones obtenidas.

7. PROTOCOLO DE ALISTAMIENTO:

Se realizarán chequeos periódicos a los vehículos con el fin de verificar los aspectos más relevantes de seguridad y prevención para ello se diligenciarán los formatos

- INSPECCION PREOPERACIONAL DE VEHICULOS -Inspección diaria-(Formato)
- INSPECCION MENSUAL DE VEHICULOS-Inspección mensual-(Formato)

Si en las inspecciones se detectan anomalías, estas se deben corregir y reportar en el formato REPORTE DE MANTENIMIENTO CORRECTIVO O PREVENTIVO.

8. TALLERES O SERVITECAS.

Debido a que en las localidades de Villagarzón y Mocoa no existen talleres y servitecas que presten un servicio mecánico confiable, y porque además en un solo establecimiento no garantizan que puedan intervenir todos los sistemas del vehículo, la gerencia de La Empresa., ha optado por permitir que los mantenimientos se realicen en talleres Autorizados por la empresa.

9. PROTOCOLO EN CASO DE FALLA DEL VEHICULO

En caso de que un vehículo presente una falla súbita.

- El conductor debe informar al Coordinador Operativo y al HSEQ de La Empresa
- Se solicita el servicio de grúa para desplazarlo a un sitio donde pueda repararse
- Para desplazar a los pasajeros se hace uso de otro vehículo de la empresa o en caso extremo se contrata un vehículo de otra empresa
- Se registra la novedad en la hoja de vida del vehículo