NIT: 900754065-9

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

EMMA EULALIA CHAVES PRIETO
Gerente

Tunja, julio de 2024

1. INTRODUCCIÓN

Hoy, los accidentes de tránsito se identifican como una de las principales causas violentas de muerte en el mundo; en Colombia los accidentes de tránsito ocupan la segunda posición después de las muertes por homicidio.

Distintos organismos a nivel mundial están trabajando de manera conjunta para hacer de la movilidad una experiencia menos caótica y riesgosa, construyendo políticas y programas encaminados a la prevención, control oportuno e intervención de este tipo de riesgo que hoy supera el contexto laboral pues hace parte una problemática social generalizada.

Desde el ámbito laboral es necesario que las empresas demuestren toda la diligencia posible respecto del cuidado de los trabajadores, implementando modelos de prevención de riesgos, para fomentar la cultura del cuidado, promover ciudades seguras e impulsar el conocimiento colectivo.

La seguridad vial tiene un vector muy importante que es la educación para la conducción y comportamiento en calles y rutas. De ahí la gran relevancia y acato que se merece la Ley 1503 de 2011 y la resolución 40595 de 2022. En la primera en su Artículo 1 la presente Ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública; en la segunda, se establece la nueva guía metodológica para la elaboración y evaluación de los planes estratégicos de seguridad vial, la cual busca hacer más adecuado el PESV, de acuerdo con el tipo de actividad que desarrolle la organización y el tamaño de la misma, generando más responsabilidades a las organización que desarrollen actividades específicas dentro del sector transportes y a las de mayor tamaño.

De acuerdo a una investigación realizada por Sergio Naza Guzmán “Factores asociados con la mortalidad por colisión de tránsito en conductores afiliados a una Administradora de Riesgos Profesionales en Colombia entre los años 2006 y 2010 “Es importante que las empresas establezcan políticas claras que garanticen que la conducción de vehículos la hagan personas calificadas y entrenadas para ello. Esto asegura que haya una disminución de hasta el 10% de la mortalidad, por colisiones de tránsito.

Si además se puede implementar una medida efectiva que alerte sobre los peligros de las colisiones en las zonas rurales apartadas de las ciudades, se podría lograr una disminución adicional hasta del 17% más, en la mortalidad por colisión en esta

población.”

Alineado con estas políticas publicas diseñadas por el gobierno nacional, el ministerio de transportes y en concordancia con la responsabilidad social que nos corresponde a todas las organizaciones, en aportar nuestros esfuerzos para el mejoramiento en la seguridad vial, la empresa de transportes TURES BOYACA SAS ha actualizado este plan estratégico de seguridad vial, en concordancia con lo reglamentado por la resolución 40595 de 2022, el cual de acuerdo con su misionalidad y su tamaño, la corresponde que este PESV está diseñado e implementado en su nivel estándar, debido a que es una organización que pertenece al sector de transporte terrestre automotor y cuenta con una flota en operación de 42 vehículos.

SEDE PRINCIPAL Tunja Carrera 2 este · 72—38 Bloque 2 AP. 301 Capitolio 2
Telefono:3157946868 – 3203980854
Correo: Turesboyaca_@hotmail.com

2. CONCEPTOS

2.1. Plan Estratégico de Seguridad Vial: 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 universidades 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.

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

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

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

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

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

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

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

2.9. Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre,

dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.

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

2.11. **IUIT**: Informe único de infracción al transporte, es la evidencia de la presunta infracción a las normas del transporte que se genera por parte de la autoridad de tránsito y que es remitida a la superintendencia de transportes para la apertura de las investigaciones respectivas.

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

2.13. **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.

2.14. **Equipo de prevención y seguridad (Equipo de Carretera)**: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo, este está compuesto por:

- Un gato con capacidad para elevar el vehículo.
- Una cruceta.
- Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.
- Un botiquín de primeros auxilios.
- Un extintor.
- Dos tacos para bloquear el vehículo.
- Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.
- Llanta de repuesto.
- Linterna.

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

2.16. **Inspección**: Es un instrumento que busca la prevención de riesgos en el puesto de trabajo, previniendo posibles Enfermedades Profesionales y Accidentes de Trabajo identificando Condiciones Inseguras.

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

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

2.19. **Pérdidas**: Toda lesión personal o daño ocasionado a la propiedad, al ambiente o al proceso.

2.20. **Seguridad vial**: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

2.21. **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.

2.22. **Seguridad pasiva**: Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

2.23. **Señal de tránsito**: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y

reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

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

2.25. **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.

2.26. **Categorías de la Licencia de Conducción de vehículos automotores de servicio particular**: Las licencias de conducción de los vehículos de servicio particular tendrán las siguientes categorías, subdivididas por nomenclatura:

- A1 Para la conducción de motocicletas con cilindrada hasta de 125 c.c.
- A2 Para la conducción de motocicletas, motociclos y moto triciclos con cilindrada mayor a 125 c.c.
- B1 Para la conducción de automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses.
- B2 Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses.
- B3 Para la conducción de vehículos articulados.

2.27. **Categorías de las Licencias de Conducción de vehículos automotores de servicio público**: Las Licencias de Conducción de los vehículos de servicio público tendrán las siguientes categorías, dentro de una nomenclatura única:

- C1 Para la conducción de automóviles, camperos, camionetas y microbuses.
- C2 Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses.
- C3 Para la conducción de vehículos articulados.

3. ALCANCE

Este plan estratégico de seguridad vial contiene las estrategias que desarrollara TURES BOYACA SAS, para prevenir la aparición de siniestros viales y aplica a todo el personal de la organización, tanto operativo como administrativo y a todos los vehículos con los que la empresa preste servicios, ya sean propios o contratados y/o a vehículos que operen en nombre de la compañía.

4. MARCO LEGAL

- 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”.

- RESOLUCIÓN 315 DE 2013, “Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones”.

- 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 de 2011 y se dictan otras disposiciones”.

- DECRETO 1079 DE 2015, “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”.

- Decreto 1906 de 2015, “Por medio del cual se modifica y adiciona al decreto 1079 de 2015, en relación con el plan estratégico de seguridad vial.

- Ley 2050 de 2020; “Por la cual se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito”

- Artículo 2.2.4.6.4 del decreto 1072 de 2015 “Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector trabajo”.

- Resolución 40595; “Por medio de la cual se adopta la guía metodológica para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial y se dictan otras disposiciones”.

SEDE PRINCIPAL Tunja Carrera 2 este · 72—38 Bloque 2 AP. 301 Capitolio 2
Telefono:3157946868 – 3203980854
Correo: Turesboyaca_@hotmail.com

5. DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL – PESV

A continuación, se presente el plan estratégico de seguridad vial de la EMPRESA TURES BOYACA SAS, el cual está estructurado de acuerdo con la resolución 40595 de 2022 "*Por medio de la cual se adopta la metodología para el diseño, la implementación y la verificación de los PESV y se dictan otras disposiciones*", esta estructuración se realizó de acuerdo con los requisitos aplicables al nivel estándar, debido a que TURES BOYACA SAS es una organización que desarrolla la prestación del servicio de transporte y cuenta con una flota en operación de entre 20 y 50 vehículos, lo que la lleva a ubicarse en este nivel.

5.1. LÍDER DEL DISEÑO Y LA IMPLEMENTACIÓN DEL PESV (paso 1).

TURES BOYACA SAS en alineación con la política de seguridad vial y la policita integral del sistema de gestión, dispone de todos los recursos para el cumplimiento de los requisitos legales aplicables a la empresa, por tal motivo, designa personal competente y con experiencia en el sector del transporte y la seguridad vial, con formación adecuada y que conoce la operación de la compañía para que realice la actualización y la implementación de las nuevas directrices del PESV, que este se lleve de manera adecuada y en cumplimiento de lo establecido en la resolución 40595 de 2022 y también que dicho PESV se desarrolle de manera alineada con la actividad misional de la organización, para lo cual ha diseñado el siguiente perfil y funciones del cargo para dicho responsable.

Anexo 1. Manual de perfiles de cargo – líder y responsable del PESV.

El representante legal de la empresa designa como líder del PESV al señor Andrés Fuquene Cárdenas, el cual se desempeña como coordinador HSEQ en la empresa y cuenta con la competencia pertinente para el cargo, en el anexo 2 se presenta la hoja de vida del profesional el cual cumple con el anexo 1 de este PESV.

Anexo 2. Hoja de vida Andrés Fuquene Cárdenas

Anexo 3. Aceptación del rol como responsable del comité de seguridad vial.

5.2. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL (Paso 2)

El comité de seguridad vial es el grupo de personas que apoyan el diseño, implementación, seguimiento y mejora del PESV, por ende, deben ser personas que tengan poder de decisión sobre la seguridad vial en la empresa, de la misma manera deben tener una competencia específica para que hagan parte de dicho comité; Las personas

que hacen parte del comité de seguridad vial son designadas por el gerente de la compañía.

A continuación, se describen las funciones del comité de seguridad vial y la competencia necesaria para hacer parte del comité.

5.2.1. Funciones del comité de seguridad vial

- Definir el objetivo general, la visión y el alcance del PESV, en cumplimiento de las fases, pasos y requisitos establecidos en el presente documento, mantenimiento la alineación con el plan nacional de seguridad vial vigente y la articulación con sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.
- Realizar las acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de los establecido en el pan nacional de seguridad vial e incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores y pasajeros).
- Promover la participación de la comunidad de la organización en las acciones de seguridad vial, siendo actores claves en los logros de los objetivos en seguridad vial.
- Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de siniestros viales y realizar seguimiento a los planes de acción que surgen de los resultados o conclusiones de las investigaciones, teniendo en cuenta que deben investigar todos los siniestros viales donde se ven involucrados colaboradores de la organización que realizan desplazamientos laborales, donde se presenten muertos, lesionados o daños de la organización o de terceros.
- Revisar el PESV al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de siniestralidad vial e indicadores y reportar la autogestión del PESV, del plan anual de trabajo, de las auditorías y de la implementación del PESV, con el objetivo de tomar decisiones enfocadas en la mejora de la seguridad vial.

5.2.2. Competencia y formación mínima integrantes CSV.

A continuación, se presenta la competencia que deben cumplir cada uno de los integrantes del comité de seguridad vial.

EDUCACIÓN	FORMACIÓN	EXPERIENCIA
Formación técnica o profesional en formación en cualquier área	Curso de manejo defensivo y/o legislación en transporte y/o plan estratégico de seguridad vial	Mínimo 6 meses de experiencia en empresas de transporte especial

En el anexo No. 3 se presenta el acta de designación del comité de seguridad vial, el cual fue designado por la gerencia (nivel directivo de la organización) y tiene un periodo de funcionamiento de 2 años, tiempo después del cual podrán ser reelegidos o cambiados sus integrantes; el CSV debe cumplir con las funciones establecidas en el paso 2 de la metodología para el diseño implementación y verificación del PESV (resolución 20223040040595 de 2022).

Anexo 4. Acta de conformación de comité de seguridad vial.

5.3. POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL (Paso 3)

5.3.1. Establecimiento de la política de seguridad vial

La política de seguridad vial es el compromiso principal asumido por la empresa en materia de seguridad vial y frente a su PESV, dicho compromiso se establece en el documento “Política de seguridad vial” y se encuentra controlado por el procedimiento de control de documentos y registros del sistema de gestión integrado de la organización.

5.3.2. Política de seguridad vial

Somos TURES BOYACA SAS, empresa dedicada a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial, asumimos el compromiso de desarrollar todas las actividades de seguridad vial necesarias, para la prevención de siniestros viales durante nuestra operación; alineado con este compromiso desarrollamos nuestras actividades desde:

- El cumplimiento de la normatividad establecida en la legislación colombiana en las áreas de tránsito y transporte, principalmente, la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, la ley 105 del 3 de febrero de 1993, ley 336 de 1996 Estatuto Nacional de Transporte, decreto 1079 del 2015 decreto único reglamentario y demás normas que le apliquen.

- El establecimiento de estrategias de concientización de nuestro personal y contratistas, a través de capacitaciones en seguridad vial orientadas a controlar los riesgos asociados a la operación de transporte.

- La vigilancia en la responsabilidad de nuestro personal y contratistas frente a la realización de los mantenimientos preventivos y correctivos de los vehículos de la Empresa o terceros, destinados a la prestación del servicio, con el objeto de mantener un desempeño óptimo de estos y establecer medidas de control para la prevención de siniestro viales.

- El cumplimiento de los requerimientos de nuestros clientes en las disposiciones de seguridad vial que establezcan, haciéndolos partícipes en la retroalimentación del cumplimiento de las mismas.

- El enfoque de la mejora continua de nuestro PESV.

En el anexo No. 5 se muestra la política de seguridad vial firmada y fechada de acuerdo con lo establecido en la resolución 20223040040595 de 2022.

Anexo 5. Política de seguridad vial

5.3.3. Divulgación de la policita de seguridad vial

La política de seguridad vial está compuesta de las principales intenciones en materia de seguridad vial que tiene la empresa, por tal motivo es de vital importancia para que todo el personal de la empresa la conozca y vele por su cumplimiento, por tal motivo se divulgara de la siguiente manera:

- Cuando el personal ingresa a la organización, se realiza la respectiva inducción, dentro del proceso de inducción se divulga la política de seguridad vial al personal nuevo en la organización.

- Otro de los métodos que utiliza TURES BOYACA SAS para divulgar la política de seguridad vial, es publicarla en la cartelera de la organización.

- También dentro de los procesos de capacitación de la organización en seguridad vial, se realiza la divulgación de la política de seguridad vial.

5.4. LIDERAZGO, COMPROMISO Y CORRESPONSABILIDAD DEL NIVEL DIRECTIVO (PASO 4)

Le gerencia de TURES BOYACA SAS demuestra liderazgo, compromiso y corresponsabilidad con este plan estratégico de seguridad vial mediante las siguientes estrategias y acciones:

- ✓ Establece, aprueba y lidera el cumplimiento de la política y los objetivos de seguridad vial, la cual está alineada con el direccionamiento estratégico de la organización, la legislación que regula el PESV y se enfoca en la prevención de siniestros viales, la reducción de las muertes y disminución del riesgo de lesionados y daños ocasionados por los mismos.

- ✓ Desde la dirección de la organización se promueve la creación de hábitos y comportamientos seguros en las vías, esta promoción se direcciona desde el ejemplo y realizando seguimiento permanente a la ejecución de las actividades de los colaboradores de la organización, principalmente durante la prestación del servicio de transporte.

- ✓ De la misma manera el liderazgo y compromiso con el PESV y la seguridad vial se demuestra desde la dirección con la asignación de todos los recursos necesarios para el PESV y en especial para el desarrollo de las actividades establecidas en el plan de trabajo anual, en el anexo 6. Presupuesto para el PESV, se documenta la asignación de los recursos.

- ✓ El gerente de la organización realiza la compra de vehículos de acuerdo con las normas establecidas para la prestación del servicio de transporte especial, las cuales permiten ofrecer las condiciones adecuadas y necesarias para el desarrollo de la prestación del servicio.

- ✓ El gerente de la organización realiza el seguimiento al desempeño de los contratistas, personal de conductores y personal administrativo para que den cumplimiento a los reglamentos en seguridad vial.

- ✓ La alta dirección de la empresa realiza seguimiento a la ejecución del plan de trabajo, a través, de la presentación de los indicadores en las reuniones con el responsable del PESV, la cual se realiza una vez al año para la rendición de

cuentas del mismo, de la misma manera este seguimiento presenta durante el ejercicio de auditoria interna.

- ✓ La alta dirección está siempre presta a la atención y remisión de información que realicen las entidades de sobre el PESV.

- ✓ La alta dirección demuestra liderazgo y compromiso con la asignación de los recursos necesarios para la implementación, mantenimiento y mejora del PESV.

Anexo 6. Presupuesto del PESV.

5.5. DIAGNOSTICO TURES BOYACA SAS (PASO 5)

A continuación, presentamos el diagnóstico de TURES BOYACA SAS, el cual pretende conocer el escenario actual en seguridad vial, el que se toma como línea de partida para la actualización de este PESV, este diagnóstico está alineado con los requerimientos establecidos en la resolución 40595 de 2022.

5.5.1. Sedes de TURES BOYACA SAS

TURES BOYACA SAS cuenta con una única sede, la cual está ubicada en la ciudad de Tunja de acuerdo con la siguiente información.

Departamento	Boyacà
Municipio	Tunja
Dirección	carrera 2 este # 72-38 Bloque 2 Apto 301 Capitolio 2
Teléfono	3229464876

La información anterior se puede evidenciar en el certificado de existencia y representación legal de la empresa, emitido por la cámara de comercio del Boyacá

5.5.2. Lisa de contratistas

TURES BOYACA SAS es una empresa de transportes que utiliza a sus transportadores afiliados y a terceros para apoyar su operación de transporte, en el anexo 7 se presenta el listado de contratistas que prestan servicio en la compañía y que para el desarrollo

del objeto contractual desarrollan desplazamientos.

Anexo 7. Lista de contratistas y afiliados.

5.5.3. Lista de colaboradores de la organización

A continuación, en el anexo No. 8, se presenta la lista de colaboradores de la organización en la cual se identifican para cada uno de ellos todos los elementos requeridos en el literal "C" del paso 5 de la resolución 40595 de 2022, es importante mencionar que este listado se va actualizando a medida que ingresa o sale personal de la compañía.

Anexo 8. Listado de colaboradores de la empresa.

5.5.4. Listado de vehículo automotores y no automotores propios y afiliados.

TURES BOYACA SAS como empresa de transporte especial cuenta con vehículo de propiedad, vehículos afiliados a través de contrato de administración y vinculación y con vehículo de convenio de colaboración empresarial los cuales opera de acuerdo con las necesidades del servicio de sus clientes, a continuación, en el anexo No. 9 se presenta el listado de vehículos incluyendo todos los elementos requeridos en el literal "D" del paso 5 de la resolución 40595 de 2022, el cual se va actualizando de acuerdo con los requerimiento de la operación.

Anexo 9. Listado de vehículos propios, afiliados y por convenio

5.5.5. Listado de rutas frecuentes en los desplazamientos laborales

TURES BOYACA SAS es una empresa que se encuentra habilitada y opera principalmente en la prestación del servicio de transportes terrestre automotor especial de pasajeros, este tipo de servicio de trasporte tiene la característica que dentro del mismo no se cuenta con rutas definidas o estandarizadas, las rutas se definen para cada servicio o contrato y depende de los requisitos del cliente para el servicio a contratar; a continuación se muestran las rutas de transporte por las que más se circula en la prestación de nuestros servicios, definiendo para las mismas, número de kilómetros y frecuencia en los recorridos.

5.5.6. Equipos para emergencias viales.

- **Personal competente**

La organización cuenta con 18 personas entre directos e indirectos capacitados en primeros auxilios enfocado en accidentes de tránsito o emergencias viales, centrando esta capacitación en los que confirmar brigadas y el personal de apoyo de las rutas de transporte escolar.

- **Elementos de atención de emergencias**

A continuación, se relacionan los equipos con los cuales se cuenta para la atención de emergencias.

EQUIPO	CANTIDAD
Extintor de 10 libras – ABC dispuesto en las instalaciones administrativas.	2
Extintor de solkaflam en las instalaciones administrativas	1
Camilla de emergencias con araña en las instalaciones administrativas	1
Inmovilizador cervical multitalla adulto en las instalaciones administrativa	1
Botiquín de primeros auxilios en las instalaciones administrativas	1
Extintor 10 libras en cada vehículo	1 por vehículo
Botiquín de primeros auxilios en cada vehículo	1 por vehículo

- **Simulacros viales.**

Dentro del proceso de actualización de este plan estratégico de seguridad vial se tiene programado la realización de un simulacro de seguridad vial para el segundo semestre del año 2025.

5.6. CARACTERIZACIÓN, EVALUACIÓN Y CONTROL DE LOS RIESGOS (paso 6).

El análisis de riesgo es uno de los puntos de partida para la planificación y ejecución de las actividades del PESV, por tal motivo y alineado con las directrices establecidas en la resolución 40595 de 2022 y la norma técnica ISO 39000:2018 con respecto a la gestión del riesgo, TURES BOYACA SAS diseña e implementa un procedimiento que permita identificar, analizar y valorar los riesgos en seguridad vial, actividad que se desarrollará teniendo en cuenta: los desplazamientos laborales, las vías que llegue a administrar la organización, los entornos próximos a la organización, los desplazamientos desde y hacia la organización; esta actividad con el fin de priorizar los riesgos de acuerdo con su medición y establecer actividades y controles que permitan evitar su materialización.

Anexo 10. Procedimiento para la identificación, análisis y valoración de riesgos viales

El resultado de la identificación, valoración, priorización y establecimiento de controles de los riesgos viales que se realiza de acuerdo con el procedimiento para identificación, análisis y valoración de riesgos viales se documenta en la matriz de riesgos viales.

Anexo 11. Matriz de riesgos viales.

5.7. OBJETIVOS Y METAS EN SEGURIDAD VIAL (Paso 7)

El cumplimiento de los objetivos para el plan estratégico de seguridad vial, es la manera como se da cumplimiento a los compromisos macro que establece la organización en su política de seguridad vial; por tal motivo, los objetivos de este PESV están alineados con la política de seguridad vial y además para su definición se tuvo en cuenta que sean coherentes con el plan de trabajo del PESV, la identificación de los riesgos en seguridad vial, con los programas de los riesgos críticos que se definen y sus factores de desempeño; de la misma manera, deben estar alineados con la normatividad vigente.

También se debe tener en cuenta para los objetivos de este PESV deben ser comunicados a todos los colaboradores de la organización, deben estar documentados, actualizados y deben ser revisado y evaluados mínimo una (1) vez al año.

5.7.1. Cuadro de objetivos y metas en seguridad vial

A continuación, se presentan los objetivos y metas en seguridad vial que establece TURES

BOYACA SAS, es importante resaltar que a continuación se describe metas generales para cada uno de los objetivos.

Objetivo de seguridad vial	Meta	Estrategia de medición
Dar cumplimiento a todos los requisitos aplicables en materia de tránsito y transporte.	Cumplir el 100% de los requisitos aplicables	Cumplimiento de requisitos legales
Desarrollar las actividades de formación necesarias en seguridad vial en busca de mejorar la competencia y los comportamientos en las vías.	Desarrollar por lo menos el 90% de las actividades del programa de capacitaciones	Cumplimiento del programa de capacitaciones.
Desarrollar todos los mantenimiento preventivos y correctivos de los vehículo utilizados para la operación	Desarrollar el 100% de los mantenimientos de los vehículos.	Cumplimiento del programa de mantenimiento
Mantener controlada la siniestralidad vial en toda la operación de la empresa.	Que la tasa de siniestralidad vial esté por debajo de 3	Tasa de siniestralidad vial por nivel de perdida
Mejorar los comportamiento de los conductores durante la prestación del servicio	Dar cumplimiento por lo menos al 90% de las actividades de los programas de gestión de riesgos críticos	Cumplimiento de las actividades de riesgos críticos.

5.8. PROGRAMAS DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO (Paso 8).

TURES BOYACA SAS de acuerdo con la priorización de los riesgos en seguridad vial identificada en el paso 6 y teniendo en cuenta las directrices establecidas en la resolución 40595 de 2023, desarrollo los programas de riesgos críticos los cuales contienen. Dentro de cada uno de los programas se establece la manera como se va a realizar seguimiento y cumplimiento a la ejecución de las actividades de cada uno de

ellos.

5.8.1. Programa de gestión de velocidad segura

Debido a que los excesos de velocidad son uno de los principales riesgos en seguridad vial identificados en la operación de la compañía y que las consecuencias generadas por siniestros viales cuando este factor de riesgo se materializa son de alta gravedad; se establece un programa de gestión de velocidad segura, el cual cuenta con: su identificación, los lineamientos del programa, el alcance, las fechas de ejecución, el objetivo, las metas y los indicadores, las responsabilidades, los factores de desempeño del mismo, la descripción de las actividades a ejecutar, el cronograma de actividades, el seguimiento y el análisis de las tendencias y las acciones que llegaran a tomarse en caso de que no se cumplimiento a las metas y/o acciones programadas.

Anexo 12. Programa de gestión de velocidad segura

De la misma manera y alineado con lo establecido en la resolución 40595 de 2022, se establecen las siguientes estrategias para el control de este factor de riesgo en seguridad vial:

5.8.1.1. Protocolo en caso de excesos de velocidad

En caso que durante el proceso de seguimiento a la operación se identifique excesos de velocidad se desarrollaran las siguientes acciones:

- ✓ Cuando se identifique el primer exceso de velocidad por parte de uno de los conductores, se realizará llamado de atención verbal recordando el cumplimiento del programa de velocidad segura y la responsabilidad que le corresponde durante la operación de un vehículo de la compañía.
- ✓ En caso de que el exceso de velocidad se identifique por segunda vez se realizará un llamado de atención de manera escrita y se realiza una reunión con el conductor dejando constancia de sus descargos y se desarrollara una jornada de concientización (capacitación) sobre el cumplimiento de los límites de velocidad.
- ✓ Si se identifican excesos de velocidad por más de 2 oportunidades y posteriormente al haber desarrollado las estrategias puntuales de concientización, se realizará un memorando con copia a la hoja de vida del conductor.
- ✓ En caso de que los excesos de velocidad continúen ocurriendo y no se logre en cambio en el comportamiento del conductor, se suspenderá sin pago de acuerdo

con lo establecido en el reglamento interno de trabajo.

- ✓ En caso de que se llegare a una suspensión y nuevamente continúen los incumplimientos al programa de velocidad seguridad, esto se considerará una falta grave y se procederá de acuerdo con lo establecido en el reglamento interno de trabajo, lo cual puede llevar a una terminación del contrato de trabajo.
- ✓ Todos los elementos mencionados anteriormente después del segundo llamado por incumplimiento, se tendrán en cuenta en caso de que se requiera realizar renovación del contrato de trabajo.

5.8.2. Prevención de la fatiga

Para las empresas dedicas a la prestación de servicio de transporte es de suma relevancia tener en cuenta las jornadas de trabajo del personal operativo y las horas de conducción que efectivamente el personal paso conducción, esto debido a que a este riesgo vial se tiene una alta exposición durante toda la jornada laboral, así como también según las estadísticas genera una porción importante de siniestros viales, en este sentido la empresa ha desarrollado en programa de prevención de la fatiga, el cual este compuesto por:

5.8.2.1. Política de horas de conducción

En concordancia con el instructivo de seguridad vial de la organización, las horas máximas de conducción dentro de la empresa son:

HORAS DE CONDUCCIÓN RECOMENDADAS	
Tiempo máximo de conducción por día:	10 horas
Jornada de servicio máxima por día:	12 horas
Tiempo máximo de conducción continua:	4 horas
Descansos mínimos en conducción continua de 3 horas	15 minutos
Conducción máxima por semana:	60 horas
Período mínimo de descanso por día:	10 horas consecutivas
Período de descanso por trabajo por semana laboral:	24 horas
Semana laboral máxima en conducción:	Un máximo de 6 días consecutivos o turnos de trabajo debidamente aprobados por autoridad competente

Luego de un tiempo de 4 horas de conducción, se debe tener una pausa de descanso de 15 minutos. Podrán realizar ejercicios de estiramiento y consumir líquidos para hidratarse, lo anterior pensando en el bienestar físico y mental del conductor y los demás usuarios de la vía. Se garantiza un día de descanso a la semana.

5.8.2.2. Programa de prevención de la fatiga

- **Mecanismos a utilizar**: Para el control de la fatiga y el control de las horas de conducción, se tendrá en cuenta que durante el proceso de la asignación de los conductores a cada uno de los servicios por parte de la gerencia y el coordinador de operaciones, que el servicio no sobrepase las horas máximas de conducción establecidas, estos elementos se contemplara al momento de programar el conductor y de expedir la FUEC debido que en dicho procedimiento se identificación las características de cada uno de los servicio y los recorridos que se debe realizar.
- **Tiempos de conducción y jornadas de trabajo**: En el numeral 5.9.2.1 de este PESV se establecen la política de horas de regulación y descanso a la cual se le da cumplimiento; de la misma manera, en los capítulos V, VI VII del reglamento interno de trabajo publicado en la empresa y de conocimiento de los empleados, se establece: el horario laboral, el trabajo de horas extras, dominical y nocturna y los días de descaso legalmente obligatorio, estos elementos las son herramientas para el control de los tiempos de conducción y jornadas de trabajo.
- **Planificación de los viajes para evitar excesos de jornadas de trabajo**: Debido a que TURES BOYACA SAS realiza la prestación del servicio de transporte especial de pasajeros; el cual, para cada uno de los contratos o servicio se cuenta con condiciones particulares, por ende, la planificación de cada servicio es específica. Para el desarrollo de esta planificación se tiene en cuenta lo establecido en la política de regulación de horas de conducción y descanso y en caso de que se superen los topes establecidos se evalúan estrategias como segundo conductor o pernotada en el destino o puntos intermedios costeados por la empresa, respetando siempre lo establecido en la mencionada política.
- **Responsable del programa**: Los responsables del cumplimiento del programa de prevención de la fatiga son: El gerente y el Coordinador de operaciones y HSEQ los cuales con los que planifican lo viajes.
- **Frecuencia de evaluación de los resultados**: Los resultados del cumplimiento del programa de prevención de la fatiga se miden de manera trimestral en las

reuniones del comité de seguridad vial, del cual hacen parte el gerente y el coordinador de operaciones y HSEQ.

- **Factores de desempeño**: Para el cumplimiento de este programa se tendrá en cuenta don factores de desempeño: a) se controlará la jornada de descanso entre turno; b) Se controlarán los sitios de descanso durante los servicios de transporte.

5.8.2.3. Protocolo en caso de en caso de exceso de horas de trabajo u horas de conducción.

En caso de identificar durante el seguimiento al programa, que se han generado excesos en las horas de conducción u horas de trabajo se debe seguir los siguientes pasos:

- ✓ Se debe evaluar cuales son las causas de estos excesos en las horas de trabajo u horas de conducción.
- ✓ Se debe identificar si las causas son atribuibles a las características del servicio o específicamente a la forma en que se programó en viaje.
- ✓ Se deben evaluar cuál es la mejor estrategia para evitar nuevamente su ocurrencia, las cuales pueden ser: contratación de más personal, pactar con el cliente condiciones del servicio que nos permitan dar cumplimiento a la policita de horas de conducción y descanso, programar segundo conductor, evaluar pernotada durante el servicio, entre otro.

5.8.3. Prevención de las distracciones

En el mundo actual en el que debido un sin número de herramientas tecnológicas nos mantienen conectados a la red, permitiéndonos interactuar desde cualquier parte con otras personas, con los avanzados sistemas de juegos, música, redes sociales, mensajería instantánea, entre otros, que nos llevan a realizar múltiples tareas al mismo tiempo y no concentrarnos en una sola actividad; debido a esto, se generan importantes distracciones para la labor de alto riesgo la cual es la conducción de vehículo, actividad para la cual se debe estar concentrado y enfocado únicamente en ella. Teniendo en cuenta los elementos anteriormente mencionados se establece en la organización un programa de prevención de las distracciones con el ánimo de controlar este factor de riesgo vial.

5.8.3.1. Programa de prevención de las distracciones

- **Mecanismos a utilizar**: Dentro de los mecanismos a utilizar para la prevención de las distracciones están la observación por parte de los funcionarios de la empresa durante la operación de los vehículos y la solicitud de información por parte del cliente sobre las distracciones que se puedan generar por parte del conductor durante la prestación del servicio.
- **Responsable del programa**: El responsable del PESV es el encargado de monitores las distracciones durante la prestación del servicio, el cual estará apoyado por los integrantes del CSV los cuales desarrollan cargos que también supervisa la operación de los vehículos.
- **Principales distracciones durante la operación de vehículo**: Son los principales distractores durante la conducción:
  - El uso de los equipos celulares, ya sea para recibir llamadas o leer o enviar mensajes o notas de audio.
  - El uso de las herramientas de info-entretenimiento del vehículo.
  - Las distracciones generadas en la vía (publicidad, personas, accidentes, entre otros).
- **Frecuencia de evaluación de evaluación**: De manera trimestral se revisarán los reportes y reincidencias de seguimiento al programa de prevención de las distracciones, esta revisión se realiza en las reuniones trimestrales del CSV.
- **Mecanismos de comunicación y campañas de prevención de las distracciones**: Para el desarrollo de campañas y comunicar la importancia de evitar las distracciones durante la conducción, TURES BOYACA SAS utilizara las herramientas tecnológicas que se tienen disponible; como, por ejemplo, la difusión de videos y materias alusivo al tema, entrega de folletos, entre otros.
- **Factores de desempeño**: Como factor de desempeño de este programa se controlará el uso de los teléfonos celulares durante la conducción de vehículos.

5.8.3.2. Protocolo en caso de presentarse distracciones durante la conducción.

En caso de identificar durante el seguimiento al programa, que se han presentado casos de distracciones durante la conducción se debe seguir los siguientes pasos:

- ✓ Cuando se identifique que se presenten distracciones durante la conducción por parte de uno de los conductores, se realizará llamado de atención verbal

recordando el cumplimiento del programa de prevención de las distracciones y la responsabilidad que le corresponde durante la operación de un vehículo de la compañía.

- ✓ En caso de que las distracciones se identifiquen por segunda vez se realizará un llamado de atención de manera escrita y se realiza una reunión con el conductor dejando constancia de sus descargos y se desarrollara una jornada de concientización (capacitación) sobre la importancia de prevenir las distracciones.
- ✓ Si se identifican distracciones durante la conducción de vehículos por más de 2 oportunidades y posteriormente al haber desarrollado las estrategias puntuales de concientización, se realizará un memorando con copia a la hoja de vida del conductor.

5.8.4. Prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas

Debido a que el consumo de alcohol y drogas es un factor de riesgo que impacta directamente y de forma negativa las capacidades para la conducción de vehículo, la empresa establece un programa para la prevención de la conducción bajo las efectos del alcohol o sustancias psicoactivas en este programa se establece, entre otros elementos: las estrategias para identificar posibles casos, acciones y correctivos a desarrollar, responsables del programa, frecuencia de evaluación de resultados, mecanismos de comunicación y campañas de concientización y los factores de desempeño a tener en cuenta.

5.8.4.1. Programa para la prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas

- ➢ **Estrategias para identificar posibles casos bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas**: TURES BOYACA SAS tiene establecida las siguientes estrategias: Identifica el estado en el que se presentan a laborar cada uno de los conductores tratando de identificar posibles síntomas como, aliento a alcohol, aspecto de trasnocho, prestación de servicios los fines de semana, temporadas en los que se presenten los servicio, estado general de presentación con base en otros días, entre otros.
- ➢ **Acciones y correctivos**:
    - o En caso de presentar sospecho sobre estar bajo la influencia de alcohol o sustancia psicoactivas se debe tener realizar la una prueba con un equipo

calibrado que permita corroborar la información.

- Si existe sospecho el conductor no puede prestar el servicio de transporte hasta tanto se compruebe si estado.

- En caso de que diera positivo la presentación de la prueba de alcoholemia, se tendrá que corroborar con el centro especializado.

- Si es estado del conductor fue positivo se considera una falta grave y puede ser una causa de terminación de contrato de trabajo de acuerdo con lo establecido en el reglamento interno de trabajo.

- **Responsable del programa**: El coordinador operativo y de HSEQ será el encargado de ejecutar el programa.
- **Frecuencia de evaluación de los resultados**: De manera trimestral se revisarán los reportes y reincidencias de seguimiento al programa de prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancia psicoactivas, esta revisión se realiza en las reuniones trimestrales del CSV. Es importante resaltar que en caso de presentarse un caso positivo se debe abordar de inmediato con la gerencia para que se tomen las decisiones oportunas y pertinentes.
- **Mecanismos de comunicación y campañas de prevención**: Para el desarrollo de campañas y comunicación sobre cero tolerancias a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas, TURES BOYACA SAS utilizara las herramientas tecnológicas que se tienen disponible; como, por ejemplo, la difusión de videos y materias alusivo al tema, entrega de folletos, entre otros.
- **Factores de desempeño**: como factor de desempeño del programa se desarrollarán pruebas de alcohol aleatorias de manera periódica mensual y en los exámenes médicos ocupacionales se realiza tamizaje de drogas para verificar el consumo de sustancias psicoactivas.

5.8.4.2. Protocolo para la toma de prueba de alcohol y presentación de casos positivos.

- ✓ De manera mensual, periódica y aleatoria se requerirá a los instructores para la realización de una prueba de alcoholimetría.
- ✓ Antes de la realización de la prueba se le explicara claramente el procedimiento para la realización de la misma y los posibles resultados que puede arrojar.
- ✓ Se realizará la prueba por parte de personal capacitado y se registrará en

resultado en el formato destinado para tal fin.

- ✓ En caso de resultar positivo, se requerirá la realización de una prueba de alcoholemia, para tener el soporte científico de dicho resultado.
- ✓ En caso de dar positiva en la confirmación de la prueba por alcoholemia se procederá a no permitir que el conductor conduzca ningún tipo de vehículo.
- ✓ El conductor será citado a descargos por el representante legal de la compañía y se le sancionará con la suspensión de tres (5) días no remunerados.
- ✓ El caso de reincidencia al presentarse bajo los efectos del alcohol se procederá a cancelar el contrato suscrito con el mismo, causal que se encuentra como justa causa para este hecho.

5.8.5. Protección de actores viales vulnerables

Como resultados de los desplazamientos que realizamos en las vías se genera interacciones con diferentes actores viales que se encuentran en las mismas, dentro de los cuales hay que prestar especial atención y protección a los actores viales vulnerables, los cuales son: peatones, pasajeros, ciclistas y motociclistas, estos actores viales se consideran vulnerables, toda vez, que al momento de la ocurrencia de un siniestro vial, estos actores son los que pueden resultar más afectos y así lo demuestran las estadísticas de accidentalidad, donde estos actores viales ponen más del 70% de los lesionados y muertos, de acuerdo con lo anterior y con al ánimo de generar hábitos, conductas y comportamientos seguros en las vías, TURES BOYACA SAS desarrolla un programa de protección de actores viales vulnerables.

5.8.5.1. Programa de protección de actores viales vulnerables

- ➢ **Directrices del programa**: Son directrices del programa de protección de actores viales vulnerables:
  - Los actores viales vulnerables son de especial cuidado durante la prestación de servicio de transporte.
  - Debemos desarrollar nuestras actividades de conducción cuidando de manera especial a los actores viales vulnerables.
  - Al momento de conducir los vehículos debemos ceder el paso y guardar las distancias necesarias para proteger a los actores viales vulnerables.
  - Desde la empresa se promueven los comportamiento y hábitos saludables para el uso adecuado de elementos de protección personal de los actores vulnerables que los requieran.

- **Responsables del programa**: El coordinador operativo y de HSEQ es el encargo del programa.
- **Seguimiento a la implementación del programa**: De manera trimestral se revisarán los reportes de seguimiento al programa de protección de actores viales vulnerables, esta revisión se realiza en las reuniones trimestrales del CSV.
- **Mecanismos de comunicación y campañas de prevención**: Para el desarrollo de campañas y comunicación sobre la protección de los actores viales vulnerable, TURES BOYACA SAS utilizara las herramientas tecnológicas que se tienen disponible; como, por ejemplo, la difusión de videos y materias alusivo al tema, entrega de folletos, entre otros.
- **Factores de desempeño**: Como factor de desempeño del programa se controlará el uso de casco de seguridad para los motociclistas.

5.8.5.2. Protocolo en caso de identificar incumplimientos a las directrices del programa de protección a actores viales vulnerables.

En caso de presentarse incumplimientos al programa se debe tener en cuenta:

- ✓ Realizar un llamado de atención verbal y proceso de capacitación recordando la importancia de la protección a los actores viales vulnerables.
- ✓ En caso de que no se presenten cambios en los hábitos de los conductores se realizará llamado de atención escrito y se reforzara los procesos de concientización.
- ✓ Si los comportamientos son reiterativos posterior a los procesos de concientización, se podar presentar sanciones s los conductores que mantengan el comportamiento inadecuado.

5.9. PLAN ANUAL DE TRABAJO (Paso 9)

Como lo establece la resolución 40595 de 2022 el plan de trabajo anual del PESV es el documento de gestión que está orientado al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial para lograr que el PESV sea planificado, se implemente, se le realice seguimiento y se mejore, TURES BOYACA SAS establece el plan de trabajo anual en el cual establece las actividades principales del PESV para cada una de sus etapas.

Anexo 13. Plan de trabajo anual PESV

5.10. COMPETENCIA Y PLAN ANUAL DE FORMACIÓN (Paso 10)

5.10.1. Competencia en seguridad vial

Establecer la competencia para el personal que desempeña los cargos laborales al servicio de la empresa, es un elemento importante que permite que en los procesos de contratación del personal que realice el aseguramiento de elementos que impactaran de manera positiva la seguridad vial en la organización, de acuerdo con lo establecido en la resolución 40595 de 2022, la compañía debe documentar la competencia en seguridad vial para los siguientes nueve cargos o roles.

a) Líder del diseño e implantación del PESV.
b) Miembros del comité de seguridad vial
c) Capacitadores en seguridad vial.
d) Planificadores de ruta o personal que realiza coordinación de desplazamientos laborales.
e) Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos.
f) Auditores en seguridad vial.
g) Brigadistas viales (primer respondientes)
h) Investigadores internos de siniestro viales.
i) Colaboradores que conducen vehículos para desplazamientos laborales.

Debido a que TURES BOYACA SAS cuenta con un sistema de gestión de calidad y seguridad y salud en el trabajo, ya cuenta con la definición de competencias para cada uno de los cargos de la organización de acuerdo con sus funciones y el nivel de riesgo, de la misma manera es importante tener en cuenta que de acuerdo con los cargos o roles definidos en la resolución 40595 de 2022, existen cargos que desempeñan varios de los roles requeridos, por tal motivo, en el manual de perfiles de cargo se establecen los roles que desempeña cada uno de los cargo y se determina la competencia en seguridad vial para cada uno de ellos, teniendo en cuenta la educación, formación y experiencia. En el anexo 1 se muestra el manual de perfiles de cargo del sistema de gestión de la compañía.

Anexo 1. Manual de perfiles de cargo

5.10.2. Plan anual de formación

Uno de los objetivos principales del establecimiento del PESV, es la generación de hábitos y conductas seguras en los colaboradores de la empresa que permitan que

impacten de manera positiva la seguridad vial, una de las principales herramientas para la generación de estos comportamientos es la formación del personal, esta formación se desarrolla mediante diferentes estrategias, dentro de las cuales se encuentran; las capacitaciones presenciales, capacitaciones virtuales, uso de herramientas audiovisuales difundidas a través de medios digitales, entre otras.

TURES BOYACA SAS establece dentro de su sistema de gestión el programa de capacitaciones el cual se establecen todos los temas de concientización, la intensidad horaria, la modalidad, la frecuencia y cronograma y las herramientas utilizadas para las mismas.

Anexo 14. Programa de capacitación.

5.11. RESPONSABILIDAD Y COMPORTAMIENTO SEGURO (Paso 11)

5.11.1. Requisitos de contratación en seguridad vial

TURES BOYACA SAS cuenta con un procedimiento para gestión humana en el cual establece todos los requisitos para la aplicación a los cargos de la empresa, incluyendo los cargos que realizan desplazamientos laborales, dentro de dichos requisitos establece la realización de las pruebas teóricas, prácticas y físicas necesaria.

Anexo 15. Procedimiento para gestión humana

5.11.2. Funciones y responsabilidades en seguridad vial

La asignación, documentación y comunicación adecuada de las funciones y responsabilidades en seguridad vial, es una estrategia que permite que se genere conciencia del cumplimiento de dichas funciones y se permite realizar un seguimiento al desempeño del personal en seguridad vial, la compañía dentro de su sistema de gestión cuenta con las fichas de funciones de cargo, en las cuales establece las funciones y responsabilidades del cargo, de seguridad y salud en el trabo y seguridad vial.

Anexo 16. Fichas de funciones de cargos

5.11.3. Evaluación de los comportamientos en seguridad vial

El seguimiento y la evaluación de los comportamientos del personal es una etapa necesaria dentro del proceso para la generación de comportamientos interdependientes en seguridad vial, lo cual permitirá que se cuiden a ellos mismos durante los desplazamientos y que cuiden a los demás actores viales.

TURES BOYACA SAS realiza la evaluación del desempeño del personal que labora en la organización, la cual utiliza entre otras cosas para verificar el cumplimiento de sus funciones, para la verificación de la competencia del personal, como insumo para el establecimiento de las estrategias de concientización; para realizar la evaluación de los comportamientos en seguridad vial, se establece dentro de la misma evaluación de desempeño que se realiza de manera anual, un aparte para la evaluación de los comportamientos en seguridad vial la cual está alineada con lo establecido en la evaluación 40595 de 2022.

Anexo 17. Evaluación de comportamiento.

5.11.4. Estrategia para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

La generación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía es uno de los principales objetivos de este PESV, esto debido a que está demostrado que casi en un 100% de los casos en los que se presentan siniestros viales, existieron conductas inadecuadas de parte de los actores viales que causaron dicho evento. Por tal motivo y tomando como base lo establecido en el paso 11 de la resolución 40595 de 2022 TURES BOYACA SAS establece las siguientes estrategias para promover la cultura de seguridad vial, teniendo como objetivo final que los colaboradores desarrollen comportamientos interdependientes:

a) **Definición de perfil y funciones para los cargos**: La empresa establece el perfil y las funciones para cada uno de los cargos, teniendo en cuenta requisitos para el perfil en seguridad vial de acuerdo con el nivel de responsabilidad de cada caro; de la misma manera, establece las funciones para cada cargo en las cuales establece las responsabilidades especificas en seguridad vial, realizando la comunicación de dichas funciones y responsabilidad a los colaboradores de la empresa.
b) **Identificación de brechas del conocimiento y formación en seguridad vial**: La compañía dentro de su procedimiento para competencia formación y toma de conciencia establece las actividades que tienen en cuenta para la identificación de las necesidades de formación, y con esta identificación establece el programa de capacitaciones, en el cual predomina los temas relacionados con la seguridad vial, debido a nuestra actividad económica y comercial, aportando con esto a la formación de conciencia sobre los comportamientos adecuados para cada uno de los actores viales.

c) **Definir la clasificación de nivel de riesgo en seguridad vial**: Uno de las actividades y puntos de partida para la planificación de este PESV es la identificación, valoración y priorización de los riesgos en seguridad vial; por ende, la empresa establece un procedimiento y una matriz de riesgos viales, la cual se revisa de manera periódica, en la cual se priorizan los riesgos y se crean las actividades de mitigación y control de los mismos, aportando con estos controles a la formación de hábitos y conductas interdependientes.

d) **Evaluación de competencia, desempeño y nivel de riesgo trimestralmente**: El seguimiento y la medición es una de las etapas de importantes para asegurar el cumplimiento de objetivos, por lo tanto, TURES BOYACA SAS realiza el seguimiento y la medición de los indicadores establecidos en el paso 20 de la resolución 40595 de2022 los cuales en su mayoría se miden de manera trimestral, para lo cual ha diseñado las fichas técnicas de indicadores de gestión.

e) **Decálogo de normas en seguridad vial**: TURES BOYACA SAS como parte de su estrategia de concientización del personal dentro de la seguridad vial establece el decálogo de la seguridad vial, el cual es divulgado de manera habitual en las carteleras, inducciones, reinducciones y medio digitales.

f) **Campañas para apoyar comportamientos interdependientes**: Con ánimo de incentivas el logro de comportamientos interdependientes en seguridad vial, la empresa ha decidido realizar reconocimiento público para los actores viales que desarrollen dichos comportamientos, reconocimiento que se presentara en las jornadas de capacitación y en la cartelera de la empresa.

g) **Mecanismos de seguimiento**: TURES BOYACA SAS dentro de sus controles operacionales cuenta con le implementación del formato de evaluación de comportamiento de conductores, formato en el cual se establecen unos criterios a evaluar, los cuales son calificados por el personal que es transportado por el mismo, permitiendo con esto evidenciar que los conductores tienen los comportamientos interdependientes de acuerdo con las estrategias de la seguridad vial.

5.12. PLAN DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS VIALES (Paso 12).

Si bien es cierto que la generación de hábitos y conductas interdependientes en seguridad vial es una de las principales herramientas para evitar que ocurran siniestros viales, aún existe la posibilidad que se presenten, por tal motivo y para evitar que las

consecuencias del siniestro vial sean mayores a la presentadas por el mismo, se debe establecer las estrategias claras para la atención a estas emergencias, por tal motivo, TURES BOYACA SAS establece el procedimiento en caso de siniestros viales, en el cual se documenta la marera correcta para la atención, este procedimiento incluye: Como reportar, cual es la cadena de llamado al interior de la empresa y al número de emergencias de las autoridades, los riesgos que se pueden presentar en las rutas, la ubicación de los centros de atención médica, el protocolo que debe seguir el primer respondiente, la capacitación al primer respondientes, los elementos con se cuentan para la atención de la emergencia, como se realizan los simulacros y la integración con entidades externas.

Anexo 18. Procedimiento en caso de siniestros viales

5.13. INVESTIGACIÓN INTERNA DE SINIESTROS VIALES (Paso 13)

Una vez se presenten los siniestros viales y se realice la atención de la emergencia, priorizando la atención a los lesionados, se debe continuar con el proceso de investigación del siniestro vial, el cual es vital importancia para el aseguramiento de las actividades, identificando las causas básicas que lo generaron para identificar controles y evitar la ocurrencia de nuevos eventos. TURES BOYACA SAS dentro de su sistema de gestión cuenta con el procedimiento para la investigación de accidentes de trabajo, el cual se adopta para la investigación de siniestros viales y se ajusta para que dé cumplimiento a lo establecido en la resolución 40595 de 2022.

Anexo 19. Procedimiento para la investigación de accidentes de trabajo y siniestros viales.

5.14. VÍAS SEGURAS ADMINISTRADAS POR LA ORGANIZACIÓN (Paso 14)

TURES BOYACA SAS dentro de sus instalaciones únicamente tiene las instalaciones administrativas que no cuentan con ningún tipo de parqueadero, por tal motivo no tiene a cargo ningún tipo de vías públicas o privadas que administre o que controle la organización, por tal motivo no establece ningún protocolo o procedimiento para la operación y el mantenimiento delas mismas.

5.15. PLANIFICACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS LABORALES (Paso 15)

La planificación de los desplazamientos laborales es una de las actividades que mayor

relevancia tiene para la compañía, esto debido a que la empresa presta el servicio de transporte terrestre automotor especial y que la gran mayoría de la exposición al riesgo en seguridad vial se da durante la prestación del servicio, es decir, durante los desplazamientos laborales que desarrollan los conductores. Por tal motivo TURES BOYACA SAS cuenta con diferentes controles para la planificación de los desplazamientos laborales, los cuales se estandarizan y documentan en el procedimiento para la planificación y prestación del servicio en cual está alineado con la resolución 40595 de 2022 y contempla; Tiempo de antelación con el que se planifican los recorridos, requisitos para el inicio del viaje, horarios y tiempos de conducción, velocidades seguras, factores de desempeño aplicables, requisitos en seguridad vial para conductores y vehículos, documentos que deben portar, registros que deben diligenciar los colaboradores, condiciones de los sitios de parada, controles que se realizan durante el recorrido, condiciones para prevenir factores de riesgo, requisitos para la finalización del viaje y capacitación en análisis dinámico del riesgo en seguridad vial.

Anexo 20. Procedimiento para la planificación y prestación del servicio

5.16. INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS Y EQUIPOS (Paso 16)

El estado del vehículo es una de las condiciones relevantes que se deben tener en cuenta el momento de la operación del mismo, por tal motivo; la verificación de dichas condiciones cobra gran importancia cuando de controles para la seguridad vial se trata, alineado con esta premisa TURES BOYACA SAS tiene establecido el procedimiento para inspección preoperacional de vehículo, en cual contempla todos las sistemas del vehículo que se deben revisar, establece quienes son los responsable de asignar los recursos para el proceso de inspección, quien recepciona y da tratamiento a los hallazgos de las inspección y quien es el responsable del proceso de inspección; este proceso de inspección se documentos en el formato de inspección de vehículo, el cual se debe portar actualizado por cada conductor en el vehículo y se debe reportar al finalizar el mes en la oficina del coordinador operativo y HSEQ.

De la misma manera en el formato de inspección de vehículo se debe verificar y registrar las fechas de vigencia de los documentos del vehículo.

Anexo 21: Procedimiento para inspección preoperacional.

5.17. MANTENIMIENTO Y CONTROL DE VEHÍCULOS SEGUROS Y EQUIPOS (Paso 17)

Si bien es cierto que uno de los controles para que los vehículos se operar en óptimas condiciones, es la inspección preoperacional que establecimos en el paso anterior, existe otra medida de fondo que permite que en la verificación preoperacional del vehículo este se encuentra en las condiciones adecuadas, esta medida es el control de los mantenimientos de los mismo, los cuales permiten realizar un aseguramiento de la conservación y el buen estado de los vehículo, dentro de la compañía se desarrollan varios tipos de mantenimiento, dentro de los cuales se resalta, el mantenimiento preventivo, el mantenimiento predictivo y el mantenimiento correctivo, con los cuales se tiene el objetivo de que los vehículos se mantengan y sean seguros para la operación.

TURES BOYACA SAS establece el programa de mantenimiento de vehículos el cual documento en el cual se establece que criterios y reglas se tienen en cuenta al momento de realizar el mantenimiento de los vehículos, para la realización de los mantenimientos del vehículo se tiene en cuenta insumos como: los resultados de las inspecciones preoperacional, los reportes que realicen los conductores sobre novedades durante la operación de los vehículos, las recomendaciones del fabricante, las fichas técnicas de proveedores de insumos y repuestos, entre otros elementos.

Los mantenimientos de cada uno de los vehículos se documentan en el formato de hoja de vida del vehículo, el cual se está actualizando de manera permanente, dicho formato está alineado con lo establecido en la resolución 315 de 2013.

Anexo 22: Programa de mantenimiento

5.18. GESTIÓN DEL CAMBIO Y GESTIÓN DE CONTRATISTAS (Paso 18)

5.18.1. Gestión del cambio

La gestión del cambio está contemplada dentro de los sistemas de gestión que tiene establecida la organización, esta gestión del cambio busca que se realice un análisis de los cambios que pueden afectar las diferentes áreas de la empresa, como la calidad del producto o servicio, la seguridad y la salud en el trabajo y la seguridad vial, entre otros.

TURES BOYACA SAS establece el procedimiento para control de cambio, el cual contempla entre otras, las siguientes situaciones que se deben tener en cuenta para evaluar los cambios que pueden afectar la seguridad vial.

- Nuevas rutas en la prestación del servicio.
- Nuevas tecnologías para vehículos o equipos.
- Nueva legislación que afecte la prestación del servicio.
- Nuevos clientes con condiciones particulares de prestación del servicio.
- Nuevos productos o servicio que oferte la compañía.
- Entre otros elementos que afecten la seguridad vial.

El análisis y la gestión de los cambios se documentan en el formato para gestión de los cambios, en el cual se documenta: la descripción del cambio a generarse, los riesgos que puede generar y los requisitos legales aplicables a dicho cambio, las recomendaciones en seguridad y salud en el trabajo y en seguridad vial, la finalidad de los cambio, el análisis de las posibles consecuencias y como se planea realizar el cambio, teniendo en cuenta para la planificación, actividad, responsables, comunicación del cambio, fecha de ejecución y fecha de seguimiento.

Anexo 23: Procedimiento para control de cambio

5.18.2. Gestión de contratistas

La gestión de contratistas es uno de los elementos que pueden afectar la seguridad vial de nuestra compañía, esto debido a que para la ejecución total de los contratos de transporte que realizar la compañía se apoya en otros transportadores que se convierten en aliados y a la vez proveedores que pueden afectar la seguridad vial de la empresa.

Dentro del sistema de gestión certificado de compañía se cuenta con el procedimiento para compras el cual se ajusta para dar cumplimiento a todos los elementos que establece la resolución 40595 de 2022.

Dentro de los controles que estable el procedimiento de compras están los criterios para selección, evaluación y reevaluación de los proveedores y contratistas, buscando con esto que los mismos cumplan con todos los criterios establecidos, incluyendo los criterios en seguridad vial, dentro de ellos:

- Si están obligados a implementar el PESV de acuerdo con lo establecido en el artículo 12 de la ley 1503 de 2011 y de ser así suministrarlo para poder contratar con la empresa.
- Los requisitos que debe cumplir en seguridad vial los vehículos y conductores, es decir, la antigüedad de los vehículos, los requisitos en seguridad activa y pasiva de los vehículos, la edad mínima y máxima de los conductores, la competencia mínima de los conductores, entre otros.

- Los propietarios de los vehículos deben poner a disposición de la empresa la información del conductor relacionada con el historial de comparendos, capacitaciones en seguridad vial recibida, afiliaciones a seguridad vial, licencias de conducción, entre otras.
- Que los conductores participen de los procesos de capacitación en seguridad vial de la empresa.
- Que el conductor realice diariamente realice y presente las inspecciones preoperacionales en seguridad vial establecida por la organización.
- Que el vehículo y los conductores cumplan con todos los controles administrativos que establezca la organización en seguridad vial.
- Los conductores contratistas deben reportar todos los siniestros en seguridad vial que se presenten cuando esté al servicio de la organización.
- El conductor debe reportar de manera oportuna cualquier condición de salud que afecte las facultades para la operación del vehículo.

Dentro de los documentos de los proveedores se dejan todos los registros necesarios que soportan el cumplimiento de los requisitos en seguridad vial.

Los procesos de selección, evaluación y reevaluación de proveedores se documentan en los formatos de selección de proveedores y formato de evaluación y reevaluación de proveedores.

Anexo 24: Procedimiento para compras

5.19. ARCHIVO Y RETENCIÓN DOCUMENTAL (Paso 19)

El control de los documentos y registros de un sistema de gestión es una herramienta que permite en primera medida conservar las evidencias de la ejecución de las actividades del mismo, de la misma manera, permite que se controle la vigencia de los documentos, llagando con esto que se usen los documentos actualizados por parte de todos los colaboradores de la empresa, estandarizando así las actividades y buscando que todas las actividades se realicen bajo los mismos lineamientos independientemente de quien las esté desarrollando.

Por tal motivo TURES BOYACA SAS cuenta con un procedimiento para el control de los documentos y los registros del sistema de gestión y que se aplica de la misma manera para este PESV, este procedimiento permite que la empresa:

- Mantenga disponible, controlada y actualizada la documentación del PESV.

- Realice la retención de registros de manera adecuada, así, como todos los registros del PESV, asegurando que se identifiquen, sean legibles, sean accesibles y estén protegidos contra daños o perdidas; estos registros se almacenan de manera general por mínimo 5 años o según lo establecido en el listado maestro de registros.

La evidencia de que los documentos y los registros se mantienen controlados se encuentra en los listados maestros de documentos y registros, los cuales se mantienen actualizados y con las evidencias de los cambios presentados.

Anexo 25: Procedimiento para el control de documentos y registros.

5.20. INDICADORES Y REPORTE DE AUTOGESTIÓN PESV (Paso 20)

5.20.1. Indicadores del PESV

La realización del seguimiento a la ejecución e implementación de este PESV es de vital importancia para que se logren los objetivos del mismo, debido a esto y gracias al sistema de gestión con el que cuenta la organización la empresa cuenta con el procedimiento para medición, seguimiento, análisis y mejora del desempeño, en el cual se establecen cuáles son las herramientas que utiliza la empresa para la medición del SGI y el PESV, dentro de dichas herramientas se encuentran las fichas de medición de indicadores de gestión, en las cuales se consigna toda la información de los indicadores y se realiza seguimiento y análisis que permite tomar decisiones de manera adecuada.

Para el caso de la definición de los indicadores del PESV se tiene en cuenta lo establecido en la "*Tabla 10. Indicadores de gestión del PESV*" de la resolución 40595 de 2022, los cuales se describen a continuación, la información completa de estos indicadores se consigna en la hoja de vida de indicadores de gestión y su medición y análisis en la ficha técnica de indicadores de gestión. A continuación, los indicadores del PESV.

Indicar de gestión en seguridad vial	Variables a tener en cuenta	Formula	Frecuencia de medición
Tasa de siniestralidad vial por nivel de perdida TSV(n)	SV(tn): Número de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida: fatalidades, heridos graves con más de 30 días incapacidad, heridos leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples. K: Constante equivalente a 1.000.000 de kilómetros.	TSV(n)=SV(tn)*K / km(t)	Trimestral y acumulado año
	Km(t): Número de km recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos de la organización.		
Costos de siniestros viales por nivel de perdida **$SV(n)**	**CDSV(tn)**: Costos directos de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida. **CISV(tn)**: Costos Indirectos de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida	**$SV(n)**=CDSV(tn) + CISV(tn)	Trimestral y acumulado año
Riesgos de seguridad vial identificados **RSVI**	**RI(ia)**: Cantidad de riesgos identificados al inicio del año (Total matriz). **RI(fa)**: Cantidad de riesgos identificados al finalizar el año. (Total matriz).	**RSVI**=**RI(la)** - **RI(fa)**	Anual
Gestión de riesgos viales **GRV**	**RVA(ia)**: Cantidad de riesgos viales con valoración alta al inicio del año. **RVA(fa)**: Cantidad de riesgos viales con valoración alta al final del año.	**GRV** = **RVA(ia)** - **RVA(fa)**	Anual
Cumplimiento de metas del PESV **CM PESV**	**MA(t)**: Número de metas alcanzados o logradas en el PESV en el trimestre. **TM(t)**: Número total de metas definidas en el PESV en el trimestre	**CM PESV**= (**MA(t)**/ **TM(t)*100**	Trimestral y acumulado año

Cumplimiento de actividades plan anual de trabajo **CPLAN PESV**	**AEPlan(t)**: Número de actividades ejecutas en el plan anual de trabajo PESV por trimestre. **APPlan(t)**: Número de actividades programadas en el plan anual de trabajo PESV por trimestre	**CPLAN PESV** = **(AEPlan(t)/ APPlan(t))*100**	Trimestral y acumulado año
% de exceso jornadas laborales conductores **%EJLC**	**#EJD**: Número de excesos en la jornada diaria de trabajo en los conductores por mes. **#SDT**: Sumatoria total de días trabajados por todos los conductores que realizan	**%EJLC** = **(#EJD/#SDT) *100**	Mensual y acumulado año
	desplazamientos laborales en el mes.		
Cobertura programa velocidad segura empresarial **GVE**	**#VIP**: Vehículo incluidos en el programa de gestión de velocidad segura por mes. **#VDL**: Número de vehículos utilizados para desplazamientos laborales por mes.	**GVE**= **(#VIP/#VDL)*100**	Mensual y acumulado año
Exceso de límites de velocidad laboral **ELVL**	**#DLEV**: Número diario de desplazamientos laborales con exceso de velocidad por mes. **#TDL**: Número total de desplazamientos laborales por mes.	**ELVL**= **(#DLEV/#TDL)* 100**	Acumulado mes y año
Inspecciones diarias preoperacionales **IDP**	**#VID**: Número de vehículos de vehículos inspeccionados diariamente **#TV**: Número total de vehículos que trabajan diariamente	**IDP**= **(#VID/#TV)*100**	Acumulado mes y año

Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehículos **CPMVh**	**MEVh(t)**: Número de actividades de mantenimiento preventivo ejecutado por trimestre. **MPVh(t)**: Número total de actividades de mantenimiento preventivo programadas por trimestre	**CPMVh**= (**MEVh(t)/ MPVh(t)*100**	Trimestral y acumulado año
Cumplimiento plan de formación en seguridad vial **CPF PESV**	**CESV(t)**: Número de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre. **CPSV(t)**: Número de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre.	**CPF PESV**= **(CESV(t)/ (CPSV(t))*100**	Trimestral y acumulado año
Cobertura plan de formación en seguridad vial **COPF PESV**	**CFSV(t)**: Número de colaboradores de la organización capacitados en seguridad vial. **CT(t)**: Número total de colaboradores de la organización	**COPF PESV**= **(CFSV(t)/ CT(t))* 100**	Trimestral y acumulado año
No conformidades de auditorías cerradas **NCAC**	**#NCI**: Número de no conformidades identificadas y analizadas. **#NCG**: No conformidades gestionadas y cerradas	**NCAC**= **(#NCI/#NCG)* 100**	Anual

Anexo 26. Fichas de medición de indicadores de gestión PESV.

5.20.2. Reporte de autogestión PESV

TURES BOYACA SAS realizará los reportes de autogestión del plan estratégico de seguridad vial de acuerdo con las herramientas que establezca el ministerio de transportes o la superintendencia de puertos y transportes, teniendo en cuenta lo consignado en la resolución 40595 de 2022.

5.21. AUDITORIA ANUAL PESV (Paso 22).

TURES BOYACA SAS dentro de su compromiso para con la seguridad vial realiza auditorias anuales al PESV, proceso con el que se busca evaluar el cumplimiento y verificar las evidencias de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del mismo.

Dentro del sistema de gestión de la organización se establece un procedimiento para auditorías internas del sistema de gestión y el PESV, el cual establece como se planifican las auditorias, las pautas a tener en cuenta para su realización, quienes son los responsables de la realización de las mismas, cual es el contenido del informe de auditorías, el seguimiento que se realiza a las no conformidades y la generación de acciones de mejora.

Anexo 27. Procedimiento para auditorías internas.

De la misma manera de conformidad con lo establecido en la resolución 40595 de 2022 se define la competencia (educación, formación y experiencia) del auditor interno del PESV en cual se encuentra establecido en el anexo 1. Manual de perfiles de cargo.

Anexo 1. Manual de perfiles de cargo.

5.22. MEJORA CONTINUACIÓN, ACCIONES PREVENTIVAS Y CORRECTIVAS (Paso 23)

TURES BOYACA SAS alineada con el compromiso de que establece en la política del sistema de gestión y en la política de seguridad vial desarrolla sus actividades bajo el enfoque de la mejora continuación y dispone todos los recursos necesarios para las mismas, en este sentido tiene establecido dentro de su sistema de gestión un procedimiento para de acciones correctivas y preventivas en el cual implanta como se realiza tratamiento, seguimiento y cierre a los incumplimientos que se puedan identificar, de la misma manera esta procedimiento se aplica a las no conformidades que

se generen en el PESV, las cuales se pueden identificar principalmente en:

- Los resultados de la medición y al análisis de los indicadores del PESV.
- Las auditorías internas del PESV.
- Las visitas de verificación del PESV.
- Entre otros.

Las otras formas como se demuestra la mejora continua dentro del PESV son: las articulaciones con los contratistas, la mejora en las tendencias de la accidentalidad, el cierre de los hallazgos de las auditorías internas, el cierre de los hallazgos identificados en los procesos de investigación de los siniestros viales, el seguimiento de los resultados de los simulacros, la activación adecuada de los planes de emergencia para la atención de los riesgos viales, el cumplimiento de plan de formación, el cumplimiento del plan de trabajo, la ejecución de las actividades de los programas, la gestión adecuada de los riesgos identificados en seguridad vial, entre otras actividades que buscan mejorar la seguridad vial en el desarrollo de las actividades de la organización.

5.23. MECANISMOS DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN (Paso 24)

Para lograr que se logren en los colaboradores de la empresa los comportamientos interdependientes en seguridad vial, es de suma importancia la concientización de los mismos, concientización que se logra con la reiteración y repetición de los procesos de formación, comunicación y distribución de información relacionada con la seguridad vial, por tal motivo la compañía establece las siguiente matriz de comunicación en la cual se describen los temas, las formas y los tiempos para la comunicación de los elementos relacionados con el PESV.

MATRIZ DE COMUNICACIÓN DEL PESV.

Qué comunicar	Cuando comunicar	A quien comunicar	Cómo comunicar	Quien Comunica
Políticas y objetivos del PESV.	Al ingreso a la organización	Todas las personas	Inducción	Coordinador operativo y HSEQ
Integrantes del comité de seguridad vial	Al ingreso a la organización	Todas las personas	Inducción	Coordinador operativo y HSEQ

Actividades de capacitación en seguridad vial	Al momento de la programación de actividad.	Todos los cobijados por la capacitación	A través de comunicado informativo WhatsApp	Coordinador operativo y HSEQ – Coordinador de rutas.
Campañas en seguridad vial	Bimestralmente	Todas las personas	A través de WhatsApp	Coordinador operativo y HSEQ – Coordinador de rutas
Lecciones aprendidas de siniestros viales	Cuando se presenten	Todas las personas	Divulgaciones presenciales y virtuales.	CSV
Resultados de los indicadores del PESV.	Trimestral	Ministerio de transportes – CSV.	Reporte de información plataforma	Coordinador operativo y HSEQ
Riesgosy controles en seguridad vial.	Al ingreso a la organización	Todas las personas	Inducción	Coordinador operativo y HSEQ.
Responsabilidades en seguridad vial de los afiliados.	Al inicio de la relación con la organización.	Todos los afiliados a la empresa	Contrato de vinculación.	Coordinador operativo y HSEQ – Gerente.
Resultados de la implementación del PESV.	Se acuerdo con lo establecido por el ministerio de transportes.	Ministerio de transportes.	A través de las herramientas tecnológicas dispuesta	Responsable PESV.