CERTIFICACION PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV)

Señores

DIRECCION SECCIONAL DE ADMINISTRACIOB JUDICIAL DE ARMENIA -QUINDIO

Ciudad

El suscrito **OSCAR IVÁN CARDONA MONTOYA**, actuando en calidad de Representante Legal de la sociedad **SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 900.251.438-3, certifica que:

En cumplimiento de la normatividad vigente expedida por el Ministerio de Transporte de Colombia y conforme a lo establecido en la Resolución 0312 de 2019 y la Resolución 40595 de 2022, la sociedad cuenta con la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), el cual tiene como objetivo la promoción de una cultura de prevención y la disminución de la accidentalidad vial.

El PESV implementado por la empresa se encuentra estructurado bajo el ciclo PHVA (Planear, Hacer, Verificar y Actuar), desarrollado en cuatro (4) fases y veinticuatro (24) pasos, conforme a los lineamientos establecidos en la normativa vigente, permitiendo la planificación y ejecución de acciones orientadas a la reducción de riesgos en la operación de vehículos y en las actividades relacionadas con la prestación de servicios, incluyendo la atención posventa.

Así mismo, se certifica que la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) ha sido verificada mediante certificación expedida por un profesional competente y/o entidad especializada, la cual se adjunta como soporte a la presente propuesta.

Finalmente, se deja constancia que la sociedad se encuentra dispuesta a atender cualquier verificación documental adicional que la entidad considere pertinente, tanto en la etapa precontractual como durante la ejecución del contrato, con el fin de evidenciar la correcta implementación y funcionamiento del PESV.

Los documentos soporte de la presente certificación se anexan a la propuesta.

OSCAR IVAN CARDONA MONTOYA
Representante Legal
C.C. 10.141.822 de Pereira Risaralda.
SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A.
NIT. 900.251.438-3
Dirección: Av. Las américas N° 30 254 Pereira
Número telefónico: 3154326989
E-mail: licitaciones@saludcar.com

ROBINSON GÓMEZ
CONSULTORES ESPECIALIZADOS
EN TRÁNSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD

CERTIFICA QUE

SALUDCAR OPERACION COLOMBIA S.A con NIT **900251438-3** empresa según la Clasificación industrial internacional uniforme de actividades económicas (CIIU), se dedica al comercio al por mayor y al por menor de vehículos automotores nuevos para pasajeros, incluso vehículos especiales (ambulancias, casas rodantes, microbuses, vehículos de camping, caravanas, entre otros), vehículos con tracción tipo campero (todo terreno), y otros vehículos automotores para pasajeros con mecanismos de conducción similares a los de los automóviles, así como el comercio de camiones, remolques y semirremolques, actividades de venta de vehículos por consignación, por comisión o por contrata (intermediarios), como también la compra y venta de contenedores especialmente diseñados y equipados para su uso en uno o más medios de transporte.

Que Saludcar Operación Colombia S.A.S para cumplir sus fines misionales, en el desarrollo de sus actividades posee vehículos automotores, contrata y administra personal de conductores estando obligada a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV.

En ese orden de ideas se brindó asesoría, consultoría, orientación y asistencia para el diseño, implementación y puesta en Marcha del Plan Estratégico de Seguridad Vial- PESV con fundamento en la resolución 20223040040595 del 12 de julio de 2022 del Ministerio de transporte, ubicándose en Misionalidad 2, como organización dedicada a actividad diferente al transporte, tamaño 1. Nivel Básico cumpliendo con los 18 pasos de las 4 fases de enunciado plan.

Se firma en el municipio de Pereira a los 28 días del mes de noviembre de 2023.

Atentamente

ROBINSON GOMEZ
Representante legal
NIT: 901610177 – 0

NOMBRE DEL ESTABLECIMIENTO: Saludcar Operación Colombia S.A

DIRECCIÓN: AV LAS AMERICAS #30-254

AGENCIA: Pereira

NIT: 900251438-3

EMAIL: **contabilidad@saludcar.com**

TELÉFONO: **3154326989**

NUMERO DE MATRÍCULA: 18099155

TIPO DE SOCIEDAD:

TIPO DE ORGANIZACIÓN: **Sociedad Anónima**

REPRESENTANTE LEGAL: **Oscar Iván Cardona Montoya**

REPRESENTACION LEGAL (SUPLENTE): **Luzmila Montoya Trujillo**

CLASIFICACIÓN INDUSTRIAL INTERNACIONAL UNIFORME (CIIU) : **4511**

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

ADMINISTRADORA DE RIESGOS LABORALES: Seguros Bolivar

NIT ADMINISTRADORA DE RIESGOS LABORALES: 8600025032:

RIESGO LABORAL SEGÚN LA CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS DE LA EMPRESA (DECRETO 768 DEL 16 DE MAYO DE 2022): III

NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN DONDE SE REALIZAN EXÁMENES DE INGRESO Y EGRESO DE LOS COLABORADORES: CGI COLOMBIA S.A.S

NIT: 900772067

NOMBRE DE TALLER PREVISTO PARA MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LOS VEHÍCULOS: Saludcar Operación Colombia

NIT: 900251438

DIRECCIÓN: AV LAS AMERICAS 30-254

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

CONTENIDO

1. Introducción

2. Marco Legal y reglamentario Plan estratégico de seguridad vial (PESV)

3. Conceptos y definiciones

4. Contextualización de la empresa

5. Alcance del Plan estratégico de Seguridad vial (PESV)

6.1 líder del diseño e implementación del Plan estratégico de Seguridad vial (PESV) (Aplica para todos los niveles)
6.2. Política de seguridad vial de la organización (Aplica para todos los niveles)
6.2. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles)
6.3. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles)
6.3.1. Sedes
6.3.2. Servicios que presta la organización
6.3.3. Colaboradores de la organización
6.3.4. Cantidad de colaboradores de la organización
6.3.5. Clasificación del personal según su rol dentro de la empresa
6.3.6. Diagnostico medio de transporte utilizado para el desplazamiento hacia el trabajo
6.3.7. Clasificación del personal rol dentro de la vía
6.3.8. Tipos de desplazamiento en Misión
6.3.9. Tipo de desplazamientos in-itinere
6.3.10. Medio de desplazamientos in-itinere
6.3.11. Diagnóstico y comportamiento en la movilidad por parte de los miembros de la organización.
6.3.12. Diagnostico capacitaciones en el plan de emergencias viales de la organización, descripción y número de equipos, equipamiento o elementos de primeros auxilios dispuestos para la atención de siniestros viales, tipo y fecha de simulacros de atención de emergencias viales realizados.
6.3.13. Vehículos automotores y no automotores: propios de la organización, afiliados, asociados, o que están puestos al servicio de la organización para realizar desplazamientos laborales.
6.4 caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles)
6.4.1. Diagnostico vial
6.4.2. Entorno próximo de la organización
6.4.3Trayectos en itinere
6.4.4. Identificación del riesgo
6.4.5. Aspectos para tener en cuenta al desarrollar la identificación de los peligros y la Valoración de los riesgos
6.4.5. Actividades para identificar los peligros y valorar los riesgos
6.4.6. Tratamiento de los riesgos
6.4.7. Análisis del riesgo
6.4.8. Valoración del riesgo

6.4.9. Nivel de probabilidad
6.4.10. Mapa de calor para la valoración del nivel de riesgo
6.4.11. Tratamiento de los riesgos
6.4.12. Acciones preventivas y medidas de control

7. Objetivos del PESV (Aplica para todos los niveles)
7.1. Objetivo general
7.2. Objetivos específicos

8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles)
8.1 Programas de gestión de velocidad segura
8.2 Programa prevención de la fatiga
8.3. Programa prevención de la distracción
8.4. Programa de cero tolerancias a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas
8.5. Programa para la protección de actores viales vulnerables
8.6. Programa mantenimiento en seguridad pasiva

9. Plan anual de trabajo (aplica para todos los niveles)

10. Competencia y plan anual de formación (aplica para todos los niveles)

11. Responsabilidad y comportamiento seguro (aplica para nivel avanzado)
11.1. Formato reporte oportuno y veraz de sus condiciones de salud (aplica nivel avanzado)
11.2. Evaluación comportamiento colaborador
11.3. Procedimiento selección de conductores
11.4. Estrategia para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía
11.5 Acciones de seguridad vial para movilidad saludable, segura y sostenible por parte de los colaboradores
11.6 Identificación de causas de incidentes viales
11.7 Causas que pueden influir en la generación de incidentes de tránsito

12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales
12.1 Introducción
12.2 Conceptos generales
12.3. El riesgo y la accidentalidad
12.4. El concepto de riesgo
12.5. Riesgos de la accidentalidad
12.6. La amenaza en la accidentalidad
12.7. Factores relacionados con la amenaza de la accidentalidad
12.8. Vulnerabilidad en el tránsito
12.9. Factores relacionados con la vulnerabilidad en el tránsito
12.10. Factores de riesgo
12.11. Lineamientos para el plan de preparación y respuesta ante emergencias viales

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

13.Procedimiento normalizado para atención de accidentes de tránsito Investigación interna de accidentes de tránsito (aplica para el nivel estándar y avanzado)
13.1 Formato de lecciones aprendidas por accidente vial

14. Vías administradas por la organización (aplica para todos los niveles)
14.1 Protocolo de operación y mantenimiento de las vías públicas y/o privadas administradas
14.2 Definiciones generales aplicables al documento
14.3. Control de la vegetación
14.4 Rocería y desmonte
14.5 Remoción de arbustos
14.6 Poda de árboles
14.7. Control de basura y remoción de elementos extraños
14.8. Recolección y retiro de basuras y desechos
14.9. Remoción de señales irreglamentaria y otros elementos invasores
14.10. Limpieza de pavimento asfáltico o rígido:
14.11. Remoción de arena
14.12. Remoción de barro
14.13. Limpieza de muros
14.14 Sellado de grietas en muros de concreto
14.15. Política infraestructura segura

15. Planificación de desplazamientos laborales (aplica para todos los niveles)
15.1. Protocolo planificación de desplazamientos laborales
15.1.1 Introducción
15.1.2. Objeto y compromiso de la empresa
15.1.3. Responsabilidades, funciones y participación de la plantilla
15.1.4. Organización de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en la empresa
15.1.5. Nombramiento del gestor de movilidad
15.1.5.1 Realización de un programa de trabajo
15.1.5.2. Campaña de sensibilización
15.1.6. Evaluación de riesgos
15.1.7. Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la empresa
15.1.8. Definición de objetivos e indicadores
15.1.9. Medidas para disminuir los riesgos asociados a los desplazamientos in itínere

16. Inspección de vehículos y equipos (aplica para todos los niveles)
Gestión del cambio y gestión de contratistas (aplica para el nivel estándar y avanzado)

17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos (aplica para todos los niveles)

18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (aplica para el nivel estándar y avanzado)

19 archivo y retención documental (nivel estándar y avanzado)

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

INTRODUCCIÓN

Según lo sancionado en la resolución 74/99 del año 2020 de las Naciones Unidas *"mejoramiento de la seguridad vial en el mundo"* la pérdida anual de cerca de 1,35 millones de vidas en las vías ha visibilizado la siniestralidad vial como partícipe de los daños generados a la salud pública y al desarrollo mundial, en especial, en los países de bajos y medianos ingresos. Esta situación fue evidenciada en el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, en el cual la Organización Mundial de la Salud (OMS) señala que las lesiones generadas en siniestros viales son inaceptables y evitables (OMS, 2004).

En virtud de lo anterior, y con el fin de atender esta problemática, dicha organización identificó la necesidad de reconocer la vulnerabilidad del cuerpo humano, la falibilidad inherente a los seres humanos y la corresponsabilidad de diferentes agentes en la seguridad vial. Al respecto, el citado documento destaca que la adopción de un enfoque sistémico enmarcado en las anteriores consideraciones, así como en acciones enfocadas en el entorno, vehículos y actores viales fue el soporte de algunos países para alcanzar reducciones drásticas en el número de víctimas.

Así las cosas, dicho informe emite recomendaciones basadas en estas experiencias con el fin de reducir los impactos negativos ocasionados por la siniestralidad vial (OMS, 2004). La importancia de esta problemática se reitera en el año 2009 a partir del pronóstico realizado por la OMS, que prevé que para el 2030, las muertes por traumatismos en siniestros viales pasarían de ser la décima causa a ser la quinta causa de mortalidad. Lo anterior, en el marco del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, es hora de pasar a la acción, evaluación integral en la que la OMS expone los avances logrados en virtud de las recomendaciones emitidas en el año 2004 (OMS, 2009).

Si bien, se evidenció un creciente interés en la seguridad vial por parte de los gobiernos, la inatención, por parte de algunos países, de elementos fundamentales como la gestión de la velocidad, el uso del casco, el uso del cinturón de seguridad, el consumo de alcohol, así como debilidades institucionales y limitaciones en los datos, evidenció la necesidad de implementar esfuerzos mayores en la materia (OMS, 2009). Es así, como en el año 2010, la Asamblea General de Naciones Unidas proclama el periodo 2011- 2020 como el Decenio de acción para la seguridad vial con el objetivo de reducir las cifras de fallecimientos en siniestros viales y con este fin, solicita a la OMS la preparación de un plan de acción del decenio para orientar a los países en la consecución del objetivo.

Dicho plan fue promulgado en el 2011 y con base en el enfoque denominado Sistema Seguro, se plantearon acciones orientadas al desarrollo de un sistema adaptado al error de las personas y a la vulnerabilidad del cuerpo humano. Con este fin, se instó a los países a trabajar en los pilares de gestión de la seguridad vial, infraestructura vial, vehículos y usuarios de vías más seguros y respuesta tras los siniestros. Esta necesidad de proteger a los actores viales fue respaldada por la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible promulgada bajo la resolución 70/1 del año 2015 a través de la cual se definen 17 objetivos y 169 metas que tienen como fin velar porque todos los seres humanos puedan disfrutar de una vida próspera y plena.

Así, en materia de seguridad vial, el objetivo de desarrollo sostenible busca garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos, para lo cual planteó reducir a la mitad el número de muertes y

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

lesiones causadas por siniestros viales para el año 2020. Posteriormente, la Nueva Agenda Urbana reafirmó los anteriores compromisos con la siniestralidad vial al instar a los gobiernos a adoptar medidas para la seguridad vial en la planificación de infraestructura para la movilidad, con el fin de cumplir el objetivo de lograr ciudades y asentamientos donde las personas puedan gozar de sus derechos y oportunidades. Así mismo, promueve la adopción del enfoque Sistema Seguro con especial énfasis en mujeres, jóvenes, niños y niñas, personas de edad y en condición de discapacidad.

Los anteriores esfuerzos han llevado a algunos países a adoptar medidas eficientes en la protección de la vida de los actores viales, convirtiendo a la región europea y de Oceanía en referentes de seguridad vial. De acuerdo con la OMS, en dicho periodo perdieron la vida más de 115.000 adolescentes en siniestros viales. Al respecto, en la región de América estos siniestros son la segunda causa de muerte en jóvenes de 15 a 24 años (Organización Panamericana de la Salud, 2019). Esta realidad fue reconocida y analizada en la Tercera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial, escenario en el cual los países coinciden en que el objetivo de desarrollo sostenible de seguridad vial solo puede lograrse a través de un mayor liderazgo nacional, aplicación de estrategias basadas en evidencias y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado.

En esta conferencia se proclama la Declaración de Estocolmo Adoptada mediante Resolución 74/299 del 2020 a través de la cual se exhorta a los estados miembros a reducir las muertes por siniestros viales en al menos un 50 % entre el 2020 y 2030 de conformidad con el objetivo de desarrollo sostenible número 3. Entre otros aspectos, pide a los gobiernos asegurar el compromiso al más alto nivel político, establecer planes de acción regionales, nacionales y subnacionales para la seguridad vial e incluir el enfoque Sistema Seguro como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza mediante los siguientes elementos:

- Fortalecimiento de la capacidad institucional respecto a las leyes y su aplicación
- Seguridad de los vehículos.
- Mejoras de la infraestructura.
- Transporte público.
- Atención después de siniestros.
- Datos.

Aunado a lo anterior, resuelve mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar los excesos de velocidad, para lo cual señala que esta gestión es vital para reducir el número de víctimas. Así mismo, pide asegurar normas mínimas de cumplimiento en materia de seguridad vial para todos los actores viales.

En virtud de la anterior Declaración, el periodo 2021-2030 es proclamado como el Segundo decenio de acción para la seguridad vial y se insta a la adopción de medidas para alcanzar en este decenio la meta de desarrollo sostenible, es decir, reducir en por lo menos el 50 % las muertes y lesiones causadas por siniestros viales. Al respecto, la OMS, a través del Plan mundial para el decenio de acción de la seguridad vial 2021 – 2030 identificó acciones y mejores prácticas para prevenir los traumatismos causados por la siniestralidad vial. En general, este documento recomienda a los

países desarrollar acciones en materia de ordenamiento territorial, infraestructura vial segura, vehículos seguros, comportamiento seguro y atención postsiniestro a las víctimas.

Así mismo, reconoce la importancia de la investigación y la recopilación y análisis de datos, e identifica los siguientes requisitos para la implementación del enfoque sistema seguro, financiación, marco legal que contribuya a la seguridad vial, en especial, la armonización con los convenciones y acuerdos de Naciones Unidas, gestión de la velocidad, fomento de la capacidad de los profesionales de seguridad vial, perspectiva de género en la planificación del transporte y adaptación de tecnologías al sistema de seguridad.

En nuestro país, la Constitución Política de 1991 reconoce como fin esencial del Estado promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los derechos allí consagrados, de tal forma que, entre otros aspectos, establece como deber de las autoridades proteger la vida de todas las personas residentes en Colombia. En atención a este precepto constitucional, la seguridad de las personas se instauró como una prioridad esencial del sector transporte, siendo obligación de las autoridades de tránsito velar por el cumplimiento de este mandato. Así, las normas que regulan la circulación de los actores viales fueron definidas en consideración de la seguridad de los actores viales.

A pesar de la especial consideración otorgada a la seguridad a través de las normas orientadoras del sector transporte, en el año 2011 se identifica la siniestralidad vial como la primera causa de muerte entre los niños de 5 y 14 años y como la segunda causa de muerte de los adultos entre los 15 y 44 años. En dicho periodo, se evidencia con preocupación el incremento en el fallecimiento de los actores viales más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas (Departamento Nacional de Planeación, 2011).

Ante esta problemática, Colombia avanza en la protección de la vida con la adopción de la seguridad vial como una política de Estado que debe trascender los planes y programas de los periodos gubernamentales. Para esto, define una estrategia que incorpora el diseño y construcción de infraestructura bajo criterios mínimos de seguridad, operación de vehículos con estándares de seguridad y el comportamiento seguro de los actores viales (Departamento Nacional de Planeación, 2011).

Esta estrategia se concretó a través del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021 (PNSV) el cual, al reconocer la vida como valor máximo, incorpora acciones enfocadas en su protección y respeto. De forma particular, establece que la implementación de las acciones del PNSV deben considerar el error humano con el fin de salvaguardar la vida, es decir, implementar un sistema perdonador. La meta planteada en dicho documento fue la reducción del número de víctimas fatales en un 26 %, esto es, llegar a la cifra de 4.224 personas fallecidas en siniestros viales para el año 2021. Con este propósito, se definieron cinco pilares estratégicos sobre los cuales se concentrarían los esfuerzos en seguridad vial: gestión institucional, comportamiento humano, atención y rehabilitación a víctimas, infraestructura y vehículos. En el año 2013, a través de la Ley 1682 de 2013, la seguridad es definida como una característica que debe estar presente en la infraestructura de transporte, de tal forma que la mencionada ley dispone que dicha infraestructura debe atender a criterios de seguridad y a la visión de cero muertes en siniestros viales.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

En este mismo año, se da un avance en el país determinante en la materia: la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como máxima autoridad para la aplicación de políticas y medidas de seguridad vial. Al respecto, la Ley 1702 de 2013 crea esta entidad y le asigna como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial en las vías del territorio nacional.

Esta ley incorpora disposiciones adicionales enmarcadas en el propósito de combatir la siniestralidad vial. Así, entre otros aspectos, regula el Comité Operativo como instancia de articulación y coordinación de acciones entre entidades del sector transporte, los consejos territoriales como ámbitos de concertación entre el nivel local y nacional, el Consejo Consultivo de Seguridad Vial como órgano propositivo, de debate y de alineación y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) como instancia encargada de diagnosticar, analizar e investigar políticas, planes y estrategias de seguridad vial.

Posteriormente, en el año 2015, el país define una estrategia enfocada en la reducción de la siniestralidad vial, a partir de acciones dirigidas a la educación y control en el cumplimiento de normas de tránsito, mecanismos de control de vehículos, auditorías de seguridad vial, control y sanción por parte de las autoridades de tránsito y tarifas de seguros de accidentes de tránsito acordes con la participación en las cifras de siniestralidad. Así mismo, se reconoce los sistemas inteligentes de transporte como elementos necesarios para reducir la siniestralidad (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

La importancia de la seguridad vial es reiterada por el Gobierno nacional, quien, ante las cifras de siniestralidad identificadas hasta el año 2017, define como objetivo del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022: Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, la mejora de las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos y la construcción de una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura. Este objetivo contempla diversas acciones para gestionar la seguridad, entre las que se encuentra la actualización del actual PNSV, la aplicación de mejores prácticas en materia de regulación técnica vehicular, la adopción de especificaciones en materia de seguridad vial para la infraestructura carretera, el fortalecimiento del sistema de vigilancia en salud pública, la promoción del adecuado ejercicio de vigilancia y control, la actualización e implementación del modelo de otorgamiento, renovación y recategorización de licencias de conducción, entre otros.

Las anteriores acciones encaminadas a la reducción del 21 % de los fallecidos en siniestros viales para el año 2022, esto es, pasar de 6.718 fallecimientos en el año 2017 a 5.320. En virtud de lo anterior, la Ley 1955 de 2019 a través de su artículo 96 insta a los municipios, distritos y áreas metropolitanas a formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sostenible y segura, los cuales deben estar enmarcados en los objetivos de desarrollo sostenible. Al respecto, estos documentos de planeación deberán permitir el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad a partir de la gestión de la seguridad vial y la protección de la integridad de los usuarios adoptada mediante Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte por la cual se reglamentan los planes de movilidad sostenible y segura, para municipios, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones. Aunado a lo anterior, en el año 2019, se suscribe, con el Comité Empresarial de Seguridad Vial, el Gran Pacto por la Seguridad Vial, así como el Pacto por la Seguridad Vial de Ciclistas, suscrito con representantes de estos actores viales. En este mismo periodo, se suscribe el Pacto por la Seguridad vial de niños, niñas y adolescentes firmado por el enviado especial del

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

secretario general de las Naciones Unidas para la seguridad vial, Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación Nacional, el Ministerio de Salud y Protección Social, Policía Nacional, Departamento de Planeación Nacional y el Comité Empresarial de Seguridad Vial, a través del cual se establecen acuerdos en torno a la ejecución de acciones en pro de la seguridad de esta población desde y hacia sus hogares y establecimientos educativos.

La búsqueda del bienestar social y el crecimiento económico de las ciudades colombianas propició la formulación de lineamientos para la gestión integral de la movilidad urbana y regional. Al respecto, la Política nacional de movilidad urbana y regional del Departamento Nacional de Planeación en el Documento CONPES 3991 sobre la Política nacional de movilidad urbana y regional. 2020 que considera la reducción de la siniestralidad vial como elemento necesario para fortalecer la calidad de la movilidad.

En este sentido, dicha política de movilidad establece como línea de acción la reducción de muertes y lesiones producto de la siniestralidad vial enfocada en tres principales acciones:

- Análisis de conductas contra la seguridad vial por parte de los actores viales.
- Estándares técnicos de seguridad vial.
- Mecanismos de evaluación idóneos para autorizar el ejercicio de conducción.

En 2021, Colombia suscribe el Pacto Territorial por la Seguridad Vial en Colombia, con el cual se establecen acuerdos en torno a la ejecución de acciones en pro de la seguridad vial de los actores más vulnerables y a la promoción de alternativas para un transporte seguro de todos los actores viales. Al respecto, de acuerdo con las proyecciones de la OMS, en el año 2018, Colombia fue el décimo país con mayor tasa de fallecimientos en las vías entre los treinta países analizados en el continente americano. Así mismo, al contrastar la situación nacional con las cifras disponibles para los países de Europa, se evidencia el reto del país en relación con la reducción de vidas pérdidas en las vías. Esta problemática deriva en afectaciones al bienestar y desarrollo de los habitantes de nuestro país, entre otros aspectos, por el sufrimiento emocional asociado a las lesiones graves o fatales de los siniestros y las afectaciones a la vida familiar, en sociedad y productividad.

De la misma manera el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, realizó el seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y determinó que la meta de fatalidades derivadas de siniestros viales no evidencia avances hacia su reducción y se debe consolidar un modelo de gobernanza que, a partir del principio de corresponsabilidad, permita el establecimiento de acuerdos entre el sector público, nivel nacional y territorial; el sector privado y los diferentes actores viales en un objetivo común de lograr la meta de reducir al 50 % las fatalidades y lesiones derivadas de siniestros viales al año 2031 y de acuerdo con las características de la siniestralidad vial en el país, se identificaron como áreas de actuación adicionales a las planteadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 la gestión de velocidad, el cumplimiento de las normas de tránsito y la gestión de conocimiento, esta última, en consonancia con las directrices internacionales necesaria para mejorar las intervenciones en seguridad vial.

La evolución conceptual de la temática de seguridad vial a nivel mundial utiliza la expresión “siniestro vial”, que refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro, según la cual estos eventos no son un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna de las partes que

conforman el Sistema de movilidad segura y se evidencio la necesidad de actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial con el propósito de modernizar la política de seguridad vial del país de acuerdo con las directrices de carácter internacional, adoptar el enfoque: "Sistema Seguro", establecer lineamientos que contribuyan con la armonización de la seguridad vial y la planificación del territorio y definir el derrotero de la política de Estado para mediano y largo plazo con horizonte al año 2031 y fue así que mediante el decreto 1430 del 29 de julio de 2022 se aprobó el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 con ocho áreas de acción como bases estratégicas así:

- En el área de acción Velocidades Seguras como objetivo general de pretender fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país.
- En el área de acción Vehículos Seguros como objetivos el ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país y aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación en el país.
- En el área de acción Infraestructura Vial Segura como objetivos el proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial, el mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad y ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura.
- En el área de acción Comportamiento Seguro en los actores viales como objetivo el Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.
- En el área de acción Cumplimiento de Normas de Tránsito en materia de seguridad vial como objetivos el consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.
- En el área de acción Atención Integral a las Víctimas de Siniestros Viales como objetivos el fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito ,el mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito, el fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito y fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito.
- En el área de acción Gobernanza como objetivos el fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enforque sistema seguro, el fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales y articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial.
- En el área de acción Gestión del Conocimiento como objetivos el fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial.

Mediante el PNSV 2022 -2031 , el Gobierno nacional adopta el modelo de Sistema Seguro como el enfoque que continuará guiando la gestión de la seguridad vial, lo cual le permitirá a nuestro país a avanzar hacia un modelo que centra sus esfuerzos en el cuidado del ser humano y con la adopción de este enfoque, la seguridad vial tendrá como premisa principal que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

Por lo anterior, la planeación e implementación de planes, programas y proyectos en la materia tendrán en consideración que el ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales o incrementar su severidad; sin embargo, la vida y la integridad humana constituyen un precio inadmisible por dichos errores, que el ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial. Este precepto, junto con el anterior, soportan la necesidad de planear e implementar sistemas indulgentes con el ser humano, que la seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado, academia, y actores viales en general.

Es determinante involucrar a todos los corresponsables a partir de la priorización de la seguridad vial en la planeación e implementación de los diferentes elementos de un sistema seguro, así como la apropiación del autocuidado y conciencia social del derecho que tenemos todos al disfrute seguro de la vía y la gestión de la seguridad vial debe ser proactiva y la actuación integral y sistémica en diversas áreas aumenta la protección de los actores viales.

Por otro lado el Ministerio del Trabajo expidió la Resolución 3077 del 29 de julio de 2022, a través de la cual se estableció el Plan Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2022-2031, el cual será de obligatorio cumplimiento para los integrantes del Sistema General de Riesgos Laborales, en el ámbito de sus competencias y obligaciones, de acuerdo con la disposición, el plan tiene como objetivo el fomentar la cultura del autocuidado, la promoción de la seguridad y salud en el trabajo, la prevención de accidentes de trabajo y enfermedades laborales y la identificación de peligros y gestión de riesgos por parte del empleador, contratantes y trabajadores independientes, cooperativas y precooperativas de trabajo asociado y acompañamiento de las aseguradoras de riesgos laborales; todo lo anterior para reducir la siniestralidad de los trabajadores en Colombia.

Para ello, el Plan Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2022-2031 se dividió en siete líneas estrategias:

1. Gestionar la transversalidad de la seguridad y la salud en el trabajo y la cultura de la cobertura al Sistema General de Riesgos Laborales en el conjunto de políticas públicas.

2. Establecer mecanismos para garantizar la salud de los trabajadores en sus oficios y promover el trabajo digno y decente.

3. Fortalecer institucionalmente la seguridad y la salud en el trabajo.

4. Fomentar la cultura del autocuidado, promoción de la seguridad y la salud de los trabajadores y la prevención de los riesgos laborales, para el logro del bienestar y calidad de vida laboral.

5. Fomentar, implementar y fortalecer la rehabilitación temprana, la rehabilitación integral y la reincorporación laboral al trabajador en el Sistema General de Riesgos Laborales.

6. Fortalecer la investigación, desarrollo e innovación en riesgos laborales.

7. Establecer mecanismos administrativos para la humanización, la gestión de los servicios y la atención en el Sistema de Seguridad Social Integral.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

Con fundamento en lo anterior el artículo 12 de la ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 dispuso acerca del diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial que toda entidad. organización o empresa del sector público o privado. que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores. deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misional/dad y tamaño, de acuerdo con fa metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST y que así mismo el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020 estableció que la verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto -Ley 2106 de 2079 o la norma que la modifique, sustituya o derogue.

Que en virtud de lo contemplado en el artículo 6 de la Ley 2050 de 2020, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996. Las entidades, organizaciones o empresas cuya misionalidad no se encuentra relacionada con el transporte y que omitan el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, incurrirán en las sanciones dispuestas en el artículo 13 de la Ley 1562 de 2012, las normas que a su vez la adicionen, modifiquen o sustituyan y que el artículo 2.3.2 .3.2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, establece que las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de las que trata el artículo 12 de la ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SGSST, según lo establecido en la metodología de Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que adopte el Ministerio de Transporte. Fue así que en virtud de los cambios normativos producidos por el decreto ley 2106 de 2019 y la Ley 2050 de 2020, que han modificado aspectos importantes a tener en cuenta en la metodología para la elaboración de Planes Estratégicos de Seguridad Vial expedida a través de la Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, se hizo necesario derogar dicho acto administrativo, con el fin de armonizar y ajustar la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial, en consideración de la misionalidad y tamaño de las obligadas a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo SGSST, los contenidos mínimos del Plan y las funciones de verificación atribuidas a las autoridades competentes.
Que dadas las particularidades de las entidades, organizaciones o empresas obligadas a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, es necesario establecer en función de su misional/dad y tamaño unas pautas claras de diseño e implementación que tes permitan hacer una gestión eficiente del riesgo en seguridad vial adecuada a sus necesidades, y adicionalmente se requiere el establecimiento de unas pautas de verificación a la implementación acordes con las competencias de las autoridades señaladas para tal fin.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

MARCO LEGAL

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV)

LEYES

- **LEY 105 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 1993:** Disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
- **LEY 336 DEL 20 DE DICIEMBRE DE 1996**: Estatuto General de Transporte
- **LEY 769 DEL 06 DE JULIO DE 2002**: Se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre
- **LEY 1383 DEL 16 DE MARZO DE 2010**: Se reforma la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito
- **LEY 1503 DEL 29 DE DICIEMBRE DE 2011**: Promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
- **LEY 1702 DEL 27 DE DICEMBRE DE 2013**: crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial
- **LEY 1696 DEL 19 DE DICIEMBRE DE 2013**: disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas'
- **LEY 1811 DEL 21 DE OCTUBRE DE 2016**: otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional.
- **LEY 2251 DEL 14 DE JULIO 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.
- **LEY 2050 DEL 12 DE AGOSTO DE 2020**: Modifica y adiciona la Ley 1503 del 2011 para establecer la competencia de la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito y el Ministerio del Trabajo para la verificación de la implementación de los planes estratégicos de seguridad vial (PESV). la verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial

DECRETOS

- **DECRETO 1108 DEL 31 DE MAYO DE 1994**: Se sistematizan, coordinan y reglamentan algunas disposiciones en relación con el porte y consumo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

- **DECRETO 2851 DEL 06 DE DICIEMBRE DE 2013**: Reglamenta algunos artículos de la ley 1503 de 2011 y la Resolución 1565 de 2014 por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, adicional a esta identificación, la Matriz de requisitos legales y otros aplicables a la entidad.

- **DECRETO 1906 DEL 22 DE SEPTIEMBRE 2015**: Se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

- **DECRETO 1252 DE 2021 DEL 12 DE OCTUBRE DE 2021**: Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 107 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

RESOLUCIONES

- **RESOLUCIÓN 019200 DEL 20 DE DICIEMBRE DE 2002**: Se reglamenta el uso y especificaciones del cinturón de seguridad a todos los vehículos que circulen en el Territorio Nacional.

- **RESOLUCIÓN 3600 DEL 02 DE DICIEMBRE DE 2004**: se reglamenta la utilización de cascos de seguridad para la conducción de bicicletas y triciclos

- **RESOLUCIÓN 3027 DEL 26 DE JULIO DE 2010**: Se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones.

- **RESOLUCIÓN 315 DEL 06 DE FEBRERO DE 2013**: Se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones.

- **RESOLUCIÓN 0002410 DEL 17 DE JULIO DE 2015**: programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para motocicletas

- **RESOLUCIÓN 20203040023385 DEL 20 DE NOVIEMBRE 2020:** establecen las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotor y se dictan otras disposiciones

- **RESOLUCIÓN 20213040035705 DEL 17 DE AGOSTO DE 2021:** Metodología Auditorías Seguridad vial.

NORMAS TECNICAS

- **NORMA ISO-39001-2012**: Auditoria en Seguridad Vial

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

- **NTC 1467 DE 2001-12-19**: Materiales para vidrio (acristalamiento) de seguridad utilizados en vehículos de seguridad y en equipos para vehículos automotores que operan en carreteras.

- **NTC 1570 DE 23-04-2003**: Disposiciones uniformes respecto a cinturones de seguridad y sistemas de retención para ocupantes de vehículos automotores. Resolución 1555 de 2005 Se reglamenta el procedimiento para obtener el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir y se establecen los rangos de aprobación de la evaluación requerida.

- **NTC 4533 DE 2017-06-21**: cascos protectores y sus visores para conductores y acompañantes de motocicletas, motociclos y motocarros

- **NTC 1692** Transporte Mercancías Peligrosas definiciones-clasificación

- **NTC 5375 DEL 16-05-12** Revisión Tecnicomecánica Automotores tercera actualización

CIRCULARES Y RADICADOS

- **RADICADO MT-20151030198631 DEL 22 DE JUNIO DE 2015** firmado por el doctor Daniel Antonio Hinestrosa Grisales como Jefe Oficina Asesora de jurídica en el cual se pronunció con respecto al número de conductores requeridos para implementar un PESV que expresa contar con dos (2) o más conductores, genera la obligación.

- **RADICADO MT-20211340987491 DEL 23 DE SEPTIEMBRE DE 2021**: firmado por la doctora Beatriz Helena García Guzmán como Jefe Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de transporte en el cual se conceptúa frente al artículo 12 de la Ley 1503 del 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto 2106 del 2019 en lo referente a lo siguiente; Establece el artículo 110 " Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST). (…) 4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función. De conformidad con lo anterior, cuáles son los "no automotores" que pueden configurar el mínimo de automotores (10) para estar obligados a implementar el protocolo del Plan de Seguridad Vial, lo mismo si los vehículos privados que están a nombre de la compañía pero que no cumplen con función alguna del objeto social suman para el parque automotor mínimo.

- **RADICADO MT-20201340766851 DEL 22 DE DICIEMBRE DE 2020** firmado por el doctor Pablo Augusto Alfonso Carrillo para esa fecha como jefe Oficina Asesora de Jurídica conceptúa que de acuerdo a la Resolución 7495 de 2020, ¿ya no es obligatorio radicar el

PESV? ¿El ministerio de transporte ha emitido un concepto o documento con aclaraciones al respecto?

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SG-SST)

LEYES

- **CÓDIGO SUSTANTIVO DEL TRABAJO DE 1951**: capítulo 2 trata de Accidentes de trabajo y Enfermedades y en su título XI abarca el tema de Higiene y Seguridad en el Trabajo.

- **LEY 09 DEL 24 DE ENERO DE 1979 TITULO III** establece la obligación de contar con un Programa de Salud Ocupacional en los lugares de trabajo.

- **LEY 1010 DEL 23 DE ENERO DE 2006** medidas para prevenir, corregir y sancionar el acoso laboral y otros hostigamientos en el marco de las relaciones de trabajo.

- **LEY 1562 DEL 11 DE JULIO DE 2012** Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional.

- **LEY 1616 DEL 21 DE ENERO DE 2013**: Por medio de la cual se expide la ley de Salud Mental y se dictan otras disposiciones.

DECRETOS

- **DECRETO 1832 DEL 03 DE AGOSTO DE 1994**: Tabla de Enfermedades Profesionales perdió su fuerza ejecutoria al haber sido declarado inexequible el artículo 11 del Decreto 1295 de 1994, por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-1155-08 de 26 de noviembre de 2008, Magistrado Ponente Dr. Jaime Araújo Rentería. Establece el fallo que sobre este tema regirán las normas legales anteriores a la expedición de este decreto ley.

- **DECRETO 1295 DEL 22 DE JUNIO DE 1994**: determina la organización y administración del Sistema General de Riesgos Profesionales

- **DECRETO 1443 DEL 31 DE JULIO DE 2014**: Por el cual se dictan disposiciones para la implementación del SG-SST.

- **DECRETO 1477 DEL 5 DE AGOSTO DE 2014**: Por el cual se expide la tabla de enfermedades laborales.

- **DECRETO 1507 DEL 12 DE AGOSTO DE 2014** Por el cual se expide el Manual Único para la Calificación de la Pérdida de Capacidad Laboral y Ocupacional.

- **DECRETO 472 DEL 17 DE MARZO DE 2015**: Por el cual se reglamentan los criterios de multas por infracción a las normas de Seguridad y Salud en el Trabajo y Riesgos Laborales.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

- **DECRETO 1072 DEL 26 DE MAYO DE 2015** Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo capítulo VI sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo.

- **DECRETO 768 DEL 16 DE MAYO DE 2022** Actualiza tabla Clasificación Actividades Económicas sistema de riesgos laborales

RESOLUCIONES

- **RESOLUCIÓN 2400 DEL 22 DE MAYO DE 1979**: establece algunas disposiciones sobre vivienda, higiene y seguridad en los establecimientos de trabajo. Incluye las características que deben cumplir estos establecimientos y también normas generales sobre riesgos físicos, químicos y biológicos.

- **RESOLUCIÓN 2013 DEL 06 DE JUNIO DE 1986**: Por la cual se reglamenta la organización y funcionamiento de los Comités Paritarios de Seguridad y Salud en el Trabajo en los lugares de trabajo.

- **RESOLUCIÓN 1016 DEL 31 DE MARZO DE 1989**: reglamenta la organización, funcionamiento y forma de los programas de Salud Ocupacional que deben desarrollar los patronos o empleadores en el país.

- **RESOLUCIÓN 1792 DEL 03 DE MAYO DE 1990** establece valores límites permisibles para la exposición ocupacional al ruido.

- **RESOLUCIÓN 1401 DEL 24 DE MAYO DE 2007** establece obligaciones y requisitos mínimos para realizar la investigación de incidentes y accidentes de trabajo, con el fin de identificar las causas, hechos y situaciones que los han generado, e implementar las medidas correctivas encaminadas a eliminar o minimizar las condiciones de riesgo y evitar su materialización y recurrencia.

- **RESOLUCIÓN 2346 DEL 11 DE JULIO 2007** regula la práctica de evaluaciones médicas ocupacionales y el manejo y contenido de las historias clínicas ocupacionales.

- **RESOLUCIÓN 2646 DEL 17 DE JULIO DE 2008** establece disposiciones y define las responsabilidades de los diferentes actores sociales en cuanto a la identificación, evaluación, prevención, intervención y monitoreo permanente de la exposición a los factores de riesgo psicosocial en el trabajo, así como el estudio y determinación de origen de patologías presuntamente causadas por estrés ocupacional.

- **RESOLUCIÓN 1956 DEL 30 DE MAYO DE 2008** adopta medidas frente al consumo de cigarrillo y tabaco.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

- **RESOLUCIÓN 652 DEL 30 DE ABRIL DE 2012** Por la cual se establece la conformación y funcionamiento del Comité de Convivencia Laboral en entidades públicas y empresas privadas y se dictan otras disposiciones

- **RESOLUCIÓN 0652 DEL 30 DE ABRIL DE 2012** define la conformación, y funcionamiento del Comité de Convivencia Laboral en entidades públicas y empresas privadas, y establece la responsabilidad que les asiste a los empleadores públicos y privados y a las Administradoras de Riesgos Profesionales frente al desarrollo de las medidas preventivas y correctivas del acoso laboral.

- **RESOLUCIÓN 1356 DEL 18 DE JULIO DE 2012** modifica parcialmente la resolución 652 de 2012.

- **RESOLUCIÓN 1409 DEL 23 DE JULIO DE 2012** establece el reglamento de seguridad para protección contra caídas en trabajo en alturas.

- **RESOLUCIÓN 3368 DEL 12 DE AGOSTO DE 2014** modifica el reglamento para protección contra caídas de trabajo en alturas.

- **RESOLUCIÓN 1178 DEL 28 DE MARZO DE 2017** requisitos técnicos y de seguridad para proveedores del servicio de capacitación y entrenamiento en Protección contra Caídas en Trabajo en Alturas

- **RESOLUCIÓN 3310 DEL 20 DE SEPTIEMBRE 2018**, se adopta el formulario único de afiliación y reporte de novedades al sistema de riesgos laborales.

- **RESOLUCIÓN 0312 DEL 13 DE FEBRERO DE 2019**: Por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST

- **RESOLUCIÓN 3077 DEL 29 DE JULIO DE 2022**, a través de la cual se estableció el Plan Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2022-2031

CIRCULARES

- **CIRCULAR 0038 DEL 09 DE JULIO DE 2010** establece espacios libres de humo y sustancias psicoactivas en la empresa.

- **CIRCULAR 0036 MINTRABAJO DEL 28 DE JULIO DE 2022** reentrenamiento Trabajo en ALTURAS

- **CIRCULAR 0063 DEL 07 DE OCTUBRE DE 2022 MINTRABAJO**: Actualización Capacitación Virtual SG-SST

- **CIRCULAR 0015 MINTRABAJO DEL 11 DE MARZO DE 2022** Obligación Empleador Asumir costo Valoraciones Medicas

- **CIRCULAR 0025 MINTRABAJO DEL 13 DE JUNIO DE 2022** incentivar conformación COPASST más de 10 Trabajadores

3. CONCEPTOS Y DEFINICIONES.

ACCIDENTE DE TRÁNSITO: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).

ALCOHOLEMIA: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre (CNTT, 2002).

ALCOHOLIMETRÍA: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre (CNTT, 2002).

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 potencial 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.

ACTIVIDAD NO RUTINARIA: Actividad que no forma parte de la operación normal dela organización o actividad que la organización ha determinado como no rutinaria por su baja frecuencia de ejecución.

ACTIVIDAD RUTINARIA: Actividad que forma parte de la operación normal de la organización, se ha planificado y es estandarizable.

AMENAZA: Peligro latente de que un evento físico de origen natural, o causado, o inducido por la acción humana de manera accidental, se presente con una severidad suficiente para causar pérdida de vidas, lesiones u otros impactos en la salud, así como también daños y pérdidas en los bienes, la infraestructura, los medios de sustento, la prestación de servicios y los recursos ambientales.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

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

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 la misma y su vida posterior. (Pozuelo, 2011)

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).

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. Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar. Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso. Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones. Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan. Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.

ACCIDENTE DE TRABAJO: Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

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

AUTO REPORTE DE CONDICIONES DE TRABAJO Y SALUD: Proceso mediante el cual el trabajador o contratista reporta por escrito al empleador o contratante las condiciones adversas de seguridad y salud que identifica en su lugar de trabajo.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

CONDUCTOR: Es la persona habilitada, capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

CARRIL: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos (CNTT, 2002).

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.

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.

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 (CNTT, 2002).

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 (CNTT, 2002).

COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL: Es un equipo de personas, cuya finalidad es plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal (conductores de vehículos, motocicletas, peatones), en la búsqueda de alcanzar la seguridad vial dentro de la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes. Así también programará y gestionará todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del PESV. (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)

CICLO PHVA: Procedimiento lógico y por etapas que permite el mejoramiento continuo a través de los siguientes pasos:
Planificar: Se debe planificar la forma de mejorar la seguridad y salud de los trabajadores, encontrando qué cosas se están haciendo incorrectamente o se pueden mejorar y determinando ideas para solucionar esos problemas.
Hacer: Implementación de las medidas planificadas.
Verificar: Revisar que los procedimientos y acciones implementados están consiguiendo los resultados deseados.
Actuar: Realizar acciones de mejora para obtener los mayores beneficios en la seguridad y salud de los trabajadores.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

CENTRO DE TRABAJO: Se entiende por centro de trabajo a toda edificación o área a cielo abierto destinada a una actividad económica en una empresa determinada.

CONDICIONES DE SALUD: El conjunto de variables objetivas y de auto -reporte de condiciones fisiológicas, psicológicas y socioculturales que determinan el perfil sociodemográfico y de morbilidad de la población trabajadora.

CONDICIONES Y MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO: Aquellos elementos, agentes o factores que tienen influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores. Quedan específicamente incluidos en esta definición, entre otros: a) Las características generales de los locales, instalaciones, máquinas, equipos, herramientas, materias primas, productos y demás útiles existentes en el lugar de trabajo; b) Los agentes físicos, químicos y biológicos presentes en el ambiente de trabajo y sus correspondientes intensidades, concentraciones o niveles de presencia; c) Los procedimientos para la utilización de los agentes citados en el apartado anterior, que influyan en la generación de riesgos para los trabajadores y; d) La organización y ordenamiento de las labores, incluidos los factores ergonómicos o biomecánicos y psicosociales.

DESCRIPCIÓN SOCIODEMOGRÁFICA: Perfil socio demográfico de la población trabajadora, que incluye la descripción de las características sociales y demográficas de un grupo de trabajadores, tales como: grado de escolaridad, ingresos, lugar de residencia, composición familiar, estrato socioeconómico, estado civil, raza, ocupación, área de trabajo, edad, sexo y turno de trabajo.

ECOSISTEMA VIAL: Sistema sociocultural en donde los seres humanos interactúan en el espacio construido para satisfacer la necesidad de movilidad y de desarrollo de actividades sociales.

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 (CNTT, 2002).

EQUIPO DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo (CNTT, 2002). También llamado equipo de carretera. o Un gato con capacidad para elevar el vehículo. o Una cruceta. o 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. o Un botiquín de primeros auxilios. o Un extintor. o Dos tacos para bloquear el vehículo. o Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas. o Llanta de repuesto. o Linterna.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

FUNCIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL: Definir el objetivo general, la visión y alcance del PESV, en cumplimiento de las fases, pasos y requisitos establecidos en el presente documento, manteniendo la alineación con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente y la articulación con el 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 lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial e incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros). Promover la participación de la comunidad de La organización en Las acciones de seguridad vial, siendo actores claves en el Logro de los objetivos del PESV. Definir Los procesos y/o áreas que acompañará cada miembro del Comité de Seguridad Vial para influenciar la mejora en términos de 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 se deben investigar todos los siniestros viales donde se ven involucrados colaboradores de la organización que realizan desplazamientos laborales, donde se presentan muertos, lesionados o daños de la organización o de terceros. Revisar el PESV al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la siniestralidad vial e indicadores y reporte de autogestión del PESV, del plan anual de trabajo, de las auditorías y de la implementación del PESV, con el objetivo de tomar decisiones enfocadas en La mejora de la seguridad vial.

EMPRESA: La empresa es la unidad económica-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.

ENTIDAD: Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, tomada como persona jurídica.

ESTRATEGIA: Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan, En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.

EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL: Dispositivo que sirve como medio de protección ante un peligro y que para su funcionamiento requiere de la interacción con otros elementos. Ejemplo, sistema de detección contra caídas.

EFECTIVIDAD: Logro de los objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo con la máxima eficacia y la máxima eficiencia.

EFICACIA: Es la capacidad de alcanzar el efecto que espera o se desea tras la realización de una acción.

EFICIENCIA: Relación entre el resultado alcanzado y los recursos utilizados.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

EMERGENCIA: Es aquella situación de peligro o desastre o la inminencia del mismo, que afecta el funcionamiento normal de la empresa. Requiere de una reacción inmediata y coordinada de los trabajadores, brigadas de emergencias y primeros auxilios y en algunos casos de otros grupos de apoyo dependiendo de su magnitud.

EVALUACIÓN DEL RIESGO: Proceso para determinar el nivel de riesgo asociado al nivel de probabilidad de que dicho riesgo se concrete y al nivel de severidad de las consecuencias de esa concreción.

EVENTO CATASTRÓFICO: Acontecimiento imprevisto y no deseado que altera significativamente el funcionamiento normal de la empresa, implica daños masivos al personal que labora en instalaciones, parálisis total de las actividades de la empresa o una parte de ella y que afecta a la cadena productiva, o genera destrucción parcial o total de una instalación.

HECHOS ASOCIADOS AL TRÁNSITO: Evento generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, precedido de conductas irreglamentaria, acciones u omisiones de uno o varios de los intervinientes.

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

INDICADOR: Referencia que brindan información cualitativa o cuantitativa, conformada por uno o varios datos, constituidos por percepciones, números, hechos, opiniones o medidas, que permiten seguir el desenvolvimiento de un proceso y su evaluación, y que deben guardar relación con el mismo.

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 del mismo, y por tanto permite introducir medidas correctivas en caso de que fuesen necesarias.

INDICADORES DE RESULTADO: Son aquellos indicadores que permiten a las empresas conocer el grado de cumplimiento de los objetivos propuestos. Por ejemplo: Número de incidentes y accidentes de tránsito, en un periodo determinado, Impacto económico de los incidentes de tránsito, Impacto económico de los accidentes de tránsito y cantidad de vehículos inspeccionados.
INDICADORES DE ACTIVIDAD: Son aquellos indicadores que ofrecen información sobre el grado de consecución de las acciones que conforman el plan. Por ejemplo: Número de personal formado en Seguridad Vial, cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos, número de evaluaciones prácticas de los conductores,

IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO: Proceso para establecer si existe un peligro y definir las características de éste.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

INDICADORES DE ESTRUCTURA: Medidas verificables de la disponibilidad y acceso a recursos, políticas y organización con que cuenta la empresa para atender las demandas y necesidades en Seguridad y Salud en el Trabajo.

INDICADORES DE PROCESO: Medidas verificables del grado de desarrollo e implementación del SG-SST.

INCIDENTE: Evento(s) relacionado(s) con el trabajo, en el (los) que ocurrió o pudo haber ocurrido lesión o enfermedad (independiente de su severidad) o víctima mortal (NTC-OHSAS 18001).

INFRACCIÓN: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material (CNTT, 2002).

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 escalonados, desplazamiento con carros de bebé o grandes maletas o bolsas). (Senín, 2004).

MATRIZ LEGAL: Es la compilación de los requisitos normativos exigibles a la empresa acorde con las actividades propias e inherentes de su actividad productiva los cuales dan los lineamientos normativos y técnicos para desarrollar el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo - SG-SST, el cual deberá actualizarse en la medida que sean emitidas nuevas disposiciones aplicables.

MEJORA CONTINUA: Proceso recurrente de optimización del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo, para lograr mejoras en el desempeño en este campo, de forma coherente con la política de Seguridad y Salud en el Trabajo SST de la organización.

NO CONFORMIDAD: No cumplimiento de un requisito. Puede ser una desviación de estándares, prácticas, procedimientos de trabajo, requisitos normativos aplicables, entre otros.

ORGANISMOS DE TRÁNSITO: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción. (Código Nacional de Tránsito, 2002).

ORGANIZACIÓN: Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.

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

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

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.

FUNCIÓN DEL PESV: La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial, es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

BENEFICIOS DEL PESV: Se reducen significativamente la ocurrencia de accidentes de tránsito, bajan los niveles de accidentalidad, morbilidad y mortalidad, mejora la eficiencia de los sistemas de transporte, se incrementa la fluidez de la movilidad en vías rurales y urbanas, se reduce el lucro cesante, producto de la inmovilidad de vehículos colisionados, se evita el costo de deducibles de las pólizas de seguros y descuentos por reclamación, se evita la depreciación del vehículo por accidentes y partes no cubiertas por el seguro, se evitan pagos de honorarios administrativos y de abogados, para comparecer en audiencias o durante la investigación, o incluso incapacidades, se disminuye tiempos de viaje y costos de los tráficos obstruidos, se mejora la calidad del servicio público de transporte de personas y de mercancías, se optimiza los costos de operación de la flota, se protege la imagen corporativa y los efectos relacionados con un incidente o accidente de tránsito.

POLÍTICA DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO: Es el compromiso de la alta dirección de una organización con la seguridad y la salud en el trabajo, expresadas formalmente, que define su alcance y compromete a toda la organización.

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

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

REGISTRO: Documento que presenta resultados obtenidos o proporciona evidencia de las actividades desempeñadas.

RENDICIÓN DE CUENTAS: Mecanismo por medio del cual las personas e instituciones informan sobre su desempeño.

REVISIÓN PROACTIVA: Es el compromiso del empleador o contratante que implica la iniciativa y capacidad de anticipación para el desarrollo de acciones preventivas y correctivas, así como la toma de decisiones para generar mejoras en el SG-SST.

REVISIÓN REACTIVA: Acciones para el seguimiento de enfermedades laborales, incidentes, accidentes de trabajo y ausentismo laboral por enfermedad.

REQUISITO NORMATIVO: Requisito de seguridad y salud en el trabajo impuesto por una norma vigente y que aplica a las actividades de la organización.

RIESGO: Es el proceso de cambio de una disfunción ocupacional a lo largo de la vida de la persona afectada de trastorno mental hacia el desempeño ocupacional dentro de su entorno comunitario, en una cultura predeterminada. (Mazorra, 2004)

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

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

SEGURIDAD 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.

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.

TRIAGE: La acción de clasificar a los implicados en un incidente/accidente masivo, para que de acuerdo con criterios de gravedad que diferencien lo urgente de lo no urgente, puedan recibir una atención médica organizada y efectiva. (Martínez, 2003).

VISIÓN: Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

VIGILANCIA DE LA SALUD EN EL TRABAJO O VIGILANCIA EPIDEMIOLÓGICA DE LA SALUD EN EL TRABAJO: Comprende la recopilación, el análisis, la interpretación y la difusión continuada y sistemática de datos a efectos de la prevención. La vigilancia es indispensable para la planificación, ejecución y evaluación de los programas de seguridad y salud en el trabajo, el control de los trastornos y lesiones relacionadas con el trabajo y el ausentismo laboral por enfermedad, así como para la protección y promoción de la salud de los trabajadores. Dicha vigilancia comprende tanto la vigilancia de la salud de los trabajadores como la del medio ambiente de trabajo.

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).

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

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

VEHÍCULO DE TRACCIÓN ANIMAL: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal.

VEHÍCULO NO AUTOMOTOR: Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

4. CONTEXTUALIZACIÓN DE LA EMPRESA.

RAZÓN SOCIAL: Saludcar Operación Colombia S.A

TIPO DE IDENTIFICACIÓN:
NIT.

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN: 900251438-3

REPRESENTANTE LEGAL: Oscar Iván Cardona Montoya

ACTIVIDAD ECONÓMICA PRINCIPAL: 4511

ACTIVIDAD ECONÓMICA SECUNDARIA: 4511

PAÍS:
Colombia.

CIUDAD DONDE OPERA: Pereira

DEPARTAMENTO: Risaralda

DIRECCIÓN PRINCIPAL: AV LAS AMERICAS #30-254

TELÉFONO: 3154326989

TIPO DE SOCIEDAD: Sociedad Anónima

TIPO DE ORGANIZACIÓN: privada

NÚMERO DE EMPLEADOS: 33

Directos:
Indirectos:
Contratistas:

TOTAL:

Administrativos:
Operativos:

TOTAL:

NOMBRE ARL:

5. ALCANCE

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de ***Saludcar Operación Colombia S.A.S*** aplica a sus sedes, empelados, directos ,indirectos , personas vinculadas mediante tercerización, subcontratación, outsourcing o por intermediación laboral y personas naturales, que realizan desplazamientos laborales para dar cumplimiento al objeto de su contrato con la organización, que en el desarrollo de sus actividades estén expuestos a los riesgos y peligros del tránsito vehicular, tendrá cubrimiento en toda la entidad, todos sus funcionarios, contratistas que conduzcan vehículos automotores y no automotores y que estén expuestos a los riesgos y peligros del tránsito vehicular.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial será revisado anualmente y/o cada vez que se requiera de acuerdo a las actualizaciones de la normatividad vigente.

Aplica para todas las personas que interactúan con cualquier medio de transporte terrestre, tales como: conductores, pasajeros, peatones, ciclistas y motociclistas

METODOLOGÍA PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV DE SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A.S

Teniendo en cuenta que la Ley 1503 de 2011 define lineamientos en responsabilidad social empresarial de cara a la política de seguridad vial del país, corresponde ***Saludcar Operación Colombia S.A.S*** promover en sus colaboradores la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía independientemente del rol que asuman como actor vial (peatón, pasajeros, ciclista, motociclista o conductor), para ello el Plan Estratégico de Seguridad Vial representa una herramienta de gestión del riesgo en seguridad vial para ***Saludcar Operación Colombia S.A.S***

Para efectos del PESV son colaboradores de ***Saludcar Operación Colombia S.A.S*** , todos los trabajadores independientemente de su forma de vinculación o contratación, incluyendo a todos 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 ***Saludcar Operación Colombia S.A.S*** ***r***especto de la comunidad de la organización, corresponde a todas las personas que tienen relación con la organización, incluye además de los colaboradores, a los clientes, estudiantes, entre otros (algunos ejemplos de comunidad de la organización son: comunidad educativa, comunidad empresarial, etc.).

Para el diseño e implementación del plan estratégico de seguridad vial, ***Saludcar Operación Colombia S.A.S*** se ubica en:

Misionalidad

Respecto del tamaño de ***Saludcar Operación Colombia S.A.S*** , para efectos del PESV, se define en función del **número de vehículos** (incluye los vehículos motorizados y no motorizados al servicio de ***Saludcar Operación Colombia S.A.S*** para el cumplimiento de sus funciones: propios, los de propiedad de contratistas y los de propiedad de los trabajadores) o del número de conductores que incluye a todas las personas que utilizan un vehículo motorizado o no motorizado para sus desplazamientos laborales al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones, bien sea un trabajador directo o contratista.

FUNCIÓN DE LA MISIONALIDAD	TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN
MISIONALIDAD 2, Organizaciones dedicadas a actividad diferente al transporte: Organizaciones cuya actividad es diferente a la prestación del servicio de transporte	**TAMAÑO 1. Nivel BÁSICO :** Organizaciones con una flota de vehículos automotores o no automotores entre (11) y (49) unidades o que contraten o administren menos de cincuenta (50) conductores.

6. FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV

6.1 LÍDER DEL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV)

FECHA:

HORA DE INICIO:

HORA FINAL:

TIPO DE REUNION: Designación Líder del diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV

ASISTENTES: Nivel Directivo del ***Saludcar Operación Colombia S.A***

OBJETIVO:

1. Designar el líder del diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV.

2. Asignar y definir la competencia y formación del líder de acuerdo con el riesgo de las actividades relacionadas con los desplazamientos laborales que realiza la organización según:

EDUCACIÓN	NIVEL DE ESTUDIOS.
FORMACIÓN	CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL.
EXPERIENCIA	EN CONDUCCIÓN RELACIONADA CON EL CARGO

ORDEN DEL DIA:

Designación líder del diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV

DESARROLLO:

1. Nombramiento de:

Nombres y apellidos	Documento	Cargo	Educación	Formación	Experiencia
SORANY JANETH PALACIO PARRA	**1088296947**		**profesional de seguridad y salud en el trabajo**	**universitaria**	**4 años**

En cumplimiento al paso No 1 de la 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

- ✓ Persona con poder de decisión
- ✓ Sera el mismo responsable del Sistema de la Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG- SST.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

- ✓ Implementará y articulará el Plan estratégico de Seguridad vial PESV con el Sistema de la Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG- SST.

SEMEJANZA AL REQUISITO ESTABLECIDO EN EL SG-SST Y A LO SEÑALADO EN LA ISO 39001, ASÍ:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	SISTEMA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ISO 39001:2012 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV (Aplica para todos los niveles)	Artículos 3, 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Asignación de una persona que diseñe e implemente el SG-SST	5.3 Roles, responsabilidades y autoridades organizacionales

No siendo otra el Motivo de la presente se da por terminada y firmada por las que en ella intervinieron siendo las _____ horas **del** _____ en la ciudad de _____

_____ CC No Cargo	_____ CC No Cargo
_____ CC No Cargo	_____ CC No Cargo

6.2. POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL DE LA ORGANIZACIÓN

Saludcar Operación Colombia S.A conscientes que nuestra carta política define como derecho fundamental el derecho a la vida y la libre circulación en el territorio nacional, la cual debe ser reglamentada e intervenida, con el fin de salvaguardar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de las personas con discapacidad física y mental, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Que la Organización de las Naciones Unidas, con base en la Declaración de Estocolmo, proclamó la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021 - 2030, en la cual reiteró como meta la reducción de las muertes y lesiones en las carreteras en un 50% y que insta a los países miembros a la adopción del enfoque de sistema seguro y de visión cero que promueva un enfoque basado en pruebas e impulsado por datos en que los accidentes viales son previsibles

Saludcar Operación Colombia S.A se compromete a establecer actividades de promoción y prevención de accidentes de tránsito, a la implementación de su política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro basados en los principios de participación, transparencia y corresponsabilidad de la seguridad vial, lo cual quiere decir, que todos los colaboradores en

Saludcar Operación Colombia S.A sean vinculados, mediante tercerización , subcontratación, outsourcing, por intermediación laboral y personas naturales, que realizan desplazamientos laborales para dar cumplimiento al objeto con la organización son responsables en la participación de las actividades de prevención y control que programe y desarrolle la organización, bajo su Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito.

Los colaboradores de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** , deben cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia (Ley 769 de 2002), llevar a la práctica el Plan Estratégico de Seguridad Vial de ***Saludcar Operación Colombia S.A***, que se enmarcan en principios de seguridad, de preservación de un ambiente sano y la protección del espacio público, fomentando la conducción de sus vehículos, flota fidelizadas, ocasionales o de afiliados a velocidades seguras en las vías del país aumentando las condiciones de seguridad vial e incentivando así comportamientos seguros por parte de sus actores viales consolidando el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida bajo el enfoque Sistema Seguro fortaleciendo así la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política interna en seguridad vial.

SEMEJANZA AL REQUISITO ESTABLECIDO EN EL SG-SST Y A LO SEÑALADO EN LA ISO 39001, ASÍ:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	SISTEMA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ISO 39001:2012 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles)	Artículos 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo.	5.2 Política de Seguridad Vial

6.2. LIDERAZGO, COMPROMISO Y CORRESPONSABILIDAD DEL NIVEL DIRECTIVO

El nivel directivo de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** demuestra liderazgo, compromiso y corresponsabilidad ya que:

1. Definió política y objetivos del PESV, que son compatibles con la dirección estratégica de ***Saludcar Operación Colombia S.A*****,** buscando prevenir siniestros viales, reducir las muertes y disminuir el riesgo de lesiones o daños derivados de los siniestros viales.

2. Promueve la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

3. Suministrara los recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación, verificación y mejora del PESV.

4. adquirirá o contratará vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia.

5. Realizará el seguimiento para que los contratistas, afiliados, asociados, terceros y la comunidad de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** cumplan los requisitos de seguridad vial que se establecen

6. Dará cumplimiento a las acciones y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.

7. Prestará atención oportuna de la solicitud de información por parte de las entidades verificadoras, La participación en la reunión de apertura y reunión de cierre y la gestión de Los hallazgos resultantes de las visitas de verificación 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. Participará en una (1) reunión del comité de seguridad vial por lo menos una (1) vez al año para revisar los resultados de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.

SEMEJANZA AL REQUISITO ESTABLECIDO EN EL SG-SST Y A LO SEÑALADO EN LA ISO 39001, ASÍ:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	SISTEMA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ISO 39001:2012 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles	Artículos 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Revisión por la alta dirección	5.1 Liderazgo y compromiso

6.3 DIAGNÓSTICO

El diagnóstico y evaluación inicial del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), teniendo en cuenta que ***Saludcar Operación Colombia S.A*** conoce el escenario de partida por medio de la definición de la línea base o primera medición del estado actual de la seguridad vial, para identificar los problemas de seguridad vial realizo el siguiente diagnóstico:

SEDES

SEDES	1

SERVICIOS QUE PRESTA LA ORGANIZACIÓN

No	SERVICIOS PRESTADOS

1	4659: comercio al por mayor de otros tipos de maquinaria y equipo n.c.p.
2	3312: mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo
3	4511: comercio de vehículos automotores nuevos
4	4520: mantenimiento y reparación de vehículos automotores

COLABORADORES DE LA ORGANIZACIÓN

No	NOMBRE Y APELLIDO	NO DE DOCUMENTO	FECHA NACIMIENTO	EDAD	ESCOLARIDAD	ESTADO CIVIL	CARGO EN LA EMPRESA	FECHA VINCULACIÓN EMPRESA	TIPO CONTRATO
1	PAOLA ANDREA CARDONA MELO	1024546940	11/12/1993	29	Profesional Universitario	Soltero (a)	Administrativo	30/06/2023	Directo
2	JOHN EDDIER CARDONA CASTAÑO	1094910635	11/02/1990	33	Profesional Universitario	Soltero (a)	Administrativo	15/03/2012	Directo
3	MARIA ANTONIA ERASO OROZCO	42112989	13/06/1975	48	Profesional Universitario	Casado (a)	Administrativo	19/12/1994	Directo
4	JAIR ARIAS	6209430	9/05/1953	70	Primaria	Casado (a)	Operativo	23/09/2023	Directo
5	KAREN GIRALDO	1053852545	18/09/1996	27	Profesional Universitario	Soltero (a)	Administrativo	30/06/2022	Directo
6	JUAN PABLO CASTAÑEDA ARIAS	1088010185	7/04/1992	31	Tecnológico	Casado (a)	Operativo	9/07/2023	Directo
7	JUAN JOSE MARTINEZ ALBARRACIN	1088035293	22/10/1998	25	Profesional Universitario	Soltero (a)	Administrativo	10/08/2022	Directo
8	SANTIAGO TRUJILLO GARZON	1094925379	31/12/1991	31	Profesional Universitario	Soltero (a)	Administrativo	1/06/2023	Directo
9	SANTIAGO CARDONA	1088347841	3/03/1998	25	Profesional Universitario	Soltero (a)	Administrativo	28/01/2020	Directo
10	SINDI CATHERINE ANGULO RIVERA	1087186086	4/06/1991	32	Profesional Universitario	Soltero (a)	Administrativo	6/05/2023	Directo
11	ERIKA OSORIO TORRES	1088263963	22/11/1988	34	Profesional Universitario	Casado (a)	Administrativo	21/02/2019	Directo
12	OSCAR IVÁN CARDONA MONTOYA	10141832	29/09/1971	53	Profesional Universitario	Casado (a)	Administrativo	11/11/2008	Directo
13	FERNEY VALENCIA MONCADA	10027531	4/04/1976	48	Técnico por Competencias	Casado (a)	Operativo	11/11/2008	Directo
14	MAYRA ALEJANDRA MEDINA BARRERA	1110469168	11/03/1988	35	Profesional Universitario	Soltero (a)	Administrativo	8/09/2023	Directo
15	LILIANA MATEUS	51916202	26/10/1968	55	Profesional Universitario	Soltero (a)	Administrativo	14/07/2022	Directo
16	DUVIER ANDRÉS RICAURTE LOPEZ	1094945279	7/10/1994	29	Bachillerato	Soltero (a)	Administrativo	28/09/2015	Directo
17	JEISEN HAWER TORO LONDOÑO	1094914574	23/08/1990	33	Profesional Universitario	Soltero (a)	Administrativo	3/02/2016	Directo
18	RONALD JOSE FIGUERA MELLADO	5005910047	21/07/1984	39	Bachillerato	Soltero (a)	Operativo	30/10/2023	Directo
19	HECTOR FABIO SEPULVEDA	9774721	26/01/1986	37	Técnico Profesional	Casado (a)	Operativo	25/10/2022	Directo
20	JOHN FREDY ARCE SERNA	10030430	1/09/1979	44	Técnico por Competencias	Soltero (a)	Operativo	1/11/2008	Directo
21	MARELEINE CARABALLO CASANOVA	1047503079	24/06/1998	25	Tecnológico	Soltero (a)	Administrativo	31/01/2023	Directo
22	DIANA MILENA SERNA ORTEGA	66961143	7/06/1976	47	Técnico por Competencias	Soltero (a)	Operativo	11/11/2008	Directo
23	JORGE WILLMAR SALDARRIAGA ZEA	1040736400	26/01/1986	37	Técnico por Competencias	Casado (a)	Operativo	16/12/2022	Directo
24	CARLOS ALVARO HURTADO VILLADA	10113064	4/11/1963	60	Tecnológico	Soltero (a)	Operativo	10/12/2012	Directo
25	MIGUEL ANGEL COSIO TABARES	1088037021	6/03/1999	24	Tecnológico	Soltero (a)	Administrativo	19/09/2023	Directo
26	JAIBER VILLADA	7545617	11/11/1964	58	Técnico por Competencias	Casado (a)	Operativo	21/04/2022	Directo
27	JAIRO DE JESUS FLOREZ	10122379	28/11/1963	60	Primaria	Casado (a)	Operativo	21/12/2023	Directo
28	LUIS MIGUEL ARICAPA CASTELLANOS	1088314017	17/12/1993	29	Bachillerato	Casado (a)	Operativo	15/07/2023	Directo
29	ALEXANDER ALFREDO LÓPEZ LONDOÑO	1088361040	17/12/1984	38	Primaria	Casado (a)	Operativo	28/12/2020	Directo
30	JORGE ORLANDO RODRÍGUEZ GOMEZ	7536762	20/10/1960	63	Bachillerato	Casado (a)	Operativo	1/01/2017	Directo
31	JOSE EZEQUIEL PLAZAS BETANCOURT	7543766	21/03/1964	59	Primaria	Casado (a)	Operativo	28/09/2023	Directo
32	YUNIOR ALI CAMERO MARTINEZ	5104168	1/12/1992	30	Bachillerato	Soltero (a)	Operativo	1/12/2022	Directo
33	JOSE ANTONIO CIFUENTES ARANGO	7551762	8/12/1966	56	Primaria	Casado (a)	Operativo	21/09/2019	Directo

CANTIDAD DE COLABORADORES DE LA ORGANIZACIÓN

CONDICIÓN	CANTIDAD
Directos	**33**
Indirectos	**0**
Contratistas	**0**
TOTAL	**33**

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)

CLASIFICACIÓN DEL PERSONAL SEGÚN SU ROL DENTRO DE LA EMPRESA

ÁREA LABORAL	CANTIDAD
Administrativo	**16**
Operativo	**17**
TOTAL	**33**

DIAGNOSTICO MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO PARA EL DESPLAZAMIENTO HACIA EL TRABAJO

No	NOMBRE Y APELLIDO	NO DE DOCUMENTO	DESPLAZAMIENTO	PLACA	COMPARENDO VEHÍCULO	FECHA-INFRACCIÓN-VALOR ORGANISMO TRANSITO	¿ES PROPIO?	PROPIETARIO	CÉDULA PROPIETARIA
1	PAOLA ANDREA CARDONA MELO	1024546940	SERVICIO PÚBLICO				NO VEHÍCULO		
2	JOHN EDDIER CARDONA CASTAÑO	1094910635	AUTOMÓVIL	MWZ 795			SÍ	JOHN EDDIER CARDONA CASTAÑO	1094910635
3	MARIA ANTONIA ERASO OROZCO	42112989	AUTOMÓVIL	LUX494			SÍ	MARIA ANTONIA ERASO OROZCO	3137316187
4	JAIR ARIAS	6209430	SERVICIO PÚBLICO				NO		
5	KAREN GIRALDO	1053852545	SERVICIO PÚBLICO				NO VEHÍCULO		
6	JUAN PABLO CASTAÑEDA ARIAS	1088010185	MOTOCICLETA	SSK 36C	C-24	17/01/2020 Pereira $ 685.812	SÍ	JUAN PABLO CASTAÑEDA	1088010185
7	JUAN JOSE MARTINEZ ALBARRACIN	1088035293	MOTOCICLETA	HPY83F			SÍ	JUAN JOSE MARTINEZ ALBARRACIN	1088035293
8	SANTIAGO TRUJILLO GARZON	1094925379	AUTOMÓVIL	PEW401	C-02	15/06/2022 Pereira $ 468.589	SÍ	GERMAN ANTONIO GRAJALES RIVERA	4350077
9	SANTIAGO CARDONA	1088347841	AUTOMÓVIL	KBG543			SÍ	SANTIAGO CARDONA	1088347841
10	SINDI CATHERINE ANGULO RIVERA	1087186086	MOTOCICLETA	DVG16F	C35 D02 C35 D02 D02 C35	01/08/2022 (Cali) 01/08/2022 (Cali) 28/09/2022 (Cali) 28/09/2022 (Cali) 10/11/2022 (Cali) 10/11/2022 (Cali) TOTAL $ 4.990.366	SÍ	SIDI CATHERINE ANGULO RIVERA	1087186086
11	ERIKA OSORIO TORRES	1088263963	AUTOMÓVIL	COC303			SÍ	LUIS FERNANDO OSORIO TORRES	9760979
12	OSCAR IVÁN CARDONA MONTOYA	10141832	AUTOMÓVIL				SÍ	JHX474	10141832
13	FERNEY VALENCIA MONCADA	10027531	AUTOMÓVIL	MUU106			SÍ	SALUDCAR OPERACION COLOMBIA	900251438-3
14	MAYRA ALEJANDRA MEDINA BARRERA	1110469168	COMO PEATÓN				NO VEHÍCULO		
15	LILIANA MATEUS	51916202	AUTOMÓVIL	BFC986			SÍ	WILSON A MATEUS	79390882
16	DUVIER ANDRÉS RICAURTE LOPEZ	1094945279	SERVICIO PÚBLICO				NO VEHÍCULO		
17	JEISEN HAWER TORO LONDOÑO	1094914574	SERVICIO PÚBLICO				NO		
18	RONALD JOSE FIGUERA MELLADO	5005910047	COMO PEATÓN				NO VEHÍCULO		
19	HECTOR FABIO SEPULVEDA	9774721	SERVICIO PÚBLICO				NO VEHÍCULO		
20	JOHN FREDY ARCE SERNA	10030430	AUTOMÓVIL	FGL 067			SÍ	JOHN FREDY ARCE SERNA	10030430
21	MARELEINE CARABALLO CASANOVA	1047503079	SERVICIO PÚBLICO				NO VEHÍCULO		
22	DIANA MILENA SERNA ORTEGA	66961143	SERVICIO PÚBLICO				NO VEHÍCULO		
23	JORGE WILLMAR SALDARRIAGA ZEA	1040736400	SERVICIO PÚBLICO				NO VEHÍCULO		
24	CARLOS ALVARO HURTADO VILLADA	10113064	SERVICIO PÚBLICO	SND 27			SÍ	CARLOS ALVARO HURTADO BILLADA	10113064
25	MIGUEL ANGEL COSIO TABARES	1088037021	MOTOCICLETA	SQL 57C			SÍ	MIGUEL ANGEL COSIO TABARES	1088037021
26	JAIBER VILLADA	7545617	MOTOCICLETA	LXG90A			SÍ	JAIBER VILLADA	7545617
27	JAIRO DE JESUS FLOREZ	10122379	SERVICIO PÚBLICO				NO VEHÍCULO		
28	LUIS MIGUEL ARICAPA CASTELLANOS	1088314017	SERVICIO PÚBLICO				NO VEHÍCULO		
29	ALEXANDER ALFREDO LÓPEZ LONDOÑO	1088361040	MOTOCICLETA	NST92F	D02	29/08/2022 Popayán	SÍ	ALEXANDER ALFREDO LÓPEZ LONDOÑO	1088361040

						$ 1.022.229			
30	JORGE ORLANDO RODRÍGUEZ GOMEZ	7536762	SERVICIO PÚBLICO				NO VEHICULO		
31	JOSE EZEQUIEL PLAZAS BETANCOURT	7543766	SERVICIO PÚBLICO				NO VEHICULO		
32	YUNIOR ALI CAMERO MARTINEZ	5104168	SERVICIO PÚBLICO				NO VEHICULO		
33	JOSE ANTONIO CIFUENTES ARANGO	7551762	AUTOMÓVIL	ARQ907			SÍ	JOSÉ ANTONIO CIFUENTES ARANGO	7551762

CLASIFICACIÓN DEL PERSONAL ROL DENTRO DE LA VIA

ROL COMO USUARIO DE LA VÍA	CANTIDAD
conductor motocicleta	**6**
conductor automóvil	**10**
peatón	**2**
Servicio Público	**15**
TOTAL	**33**

En cada uno de los ítems se pone la totalidad de los trabajadores, porque en algún momento del día, la semana o el mes, se hace parte de cada uno de estos roles.

TIPOS DE DESPLAZAMIENTO EN MISIÓN

Desplazamiento en misión	CANTIDAD
Internos	**33**
Externos	**33**
TOTAL	**33**

La gran mayoría de los desplazamientos realizados en misión son externos, vías públicas dentro de la ciudad y fuera de ella; los desplazamientos internos se realizan dentro de parqueaderos

TIPO DE DESPLAZAMIENTOS IN-ITINERE

TIPO DE DESPLAZAMIENTOS IN-ITINERE	CANTIDAD
Casa – Trabajo	**33**
Trabajo – Casa	**33**
TOTAL	**33**

MEDIO DE DESPLAZAMIENTOS IN-ITINERE

MEDIO DESPLAZAMIENTOS IN-ITINERE	CANTIDAD

Peatón-pasajero	**17**
Automotor	**16**
TOTAL	**33**

DIAGNOSTICO Y COMPORTAMIENTO EN LA MOVILIDAD POR PARTE DE LOS MIEMBROS DE LA ORGANIZACIÓN

NO	Nombre y apellido	No documento	Licencia conducción	Categoría	Fecha vencimiento	Comparendo	Infracción	Valor
1	PAOLA ANDREA CARDONA MELO	1024546940	**No**	**No licencia**		NO		
2	JOHN EDDIER CARDONA CASTAÑO	1094910635	**Sí**	**A2, B1**		NO		
3	MARIA ANTONIA ERASO OROZCO	42112989	**Sí**	**A1**		NO		
4	JAIR ARIAS	6209430	**No**	**No licencia**		NO		
5	KAREN GIRALDO	1053852545	**No**	**No licencia**		NO		
6	JUAN PABLO CASTAÑEDA ARIAS	1088010185	**Sí**	**A2, C2**		SI	C-24: Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.	$ 685.812
7	JUAN JOSE MARTINEZ ALBARRACIN	1088035293	**Sí**	**A2, B1**		NO		
8	SANTIAGO TRUJILLO GARZON	1094925379	**Sí**	**B1**		NO		
9	SANTIAGO CARDONA	1088347841	**Sí**	**A2, B1**				
10	SINDI CATHERINE ANGULO RIVERA	1087186086	**Sí**	**B1**		SI	C-35 D-02 C-35 D-02 D-02 C-35	$ 4.990.366
11	ERIKA OSORIO TORRES	1088263963	**Sí**	**A2, B1**				
12	OSCAR IVÁN CARDONA MONTOYA	10141832	**Sí**	**A2, B2, C2**				
13	FERNEY VALENCIA MONCADA	10027531	**Sí**	**A2, B2, C2**				
14	MAYRA ALEJANDRA MEDINA BARRERA	1110469168	**No**	**No licencia**				
15	LILIANA MATEUS	51916202	**Sí**	**B1, C1**				
16	DUVIER ANDRÉS RICAURTE LOPEZ	1094945279	**Sí**	**A2, B1**				
17	JEISEN HAWER TORO LONDOÑO	1094914574	**Sí**	**C1**				
18	RONALD JOSE FIGUERA MELLADO	5005910047	**No**	**No licencia**				
19	HECTOR FABIO SEPULVEDA	9774721	**No**	**No licencia**		SI	D-01 B-01 C-35 D-01 D-01 D-01	$ 6.091.585
20	JOHN FREDY ARCE SERNA	10030430	**Sí**	**B1**				
21	MARELEINE CARABALLO CASANOVA	1047503079	**No**	**No licencia**				
22	DIANA MILENA SERNA ORTEGA	66961143	**No**	**No licencia**				
23	JORGE WILLMAR SALDARRIAGA ZEA	1040736400	**No**	**C1**				
24	CARLOS ALVARO HURTADO VILLADA	10113064	**Sí**	**A2, B2**				
25	MIGUEL ANGEL COSIO TABARES	1088037021	**Sí**	**A2**				
26	JAIBER VILLADA	7545617	**Sí**	**A2**				
27	JAIRO DE JESUS FLOREZ	10122379	**No**	**No licencia**				
28	LUIS MIGUEL ARICAPA CASTELLANOS	1088314017	**No**	**No licencia**		SI	C-29 B-01 D-07	$ 2.317.079
29	ALEXANDER ALFREDO LÓPEZ LONDOÑO	1088361040	**Sí**	**A2**				
30	JORGE ORLANDO RODRÍGUEZ GOMEZ	7536762	**Sí**	**B2, C2**				
31	JOSE EZEQUIEL PLAZAS BETANCOURT	7543766	**No**	**No licencia**				
32	YUNIOR ALI CAMERO MARTINEZ	5104168	**No**	**No licencia**				
33	JOSE ANTONIO CIFUENTES ARANGO	7551762	**Sí**	**A2, B1**				

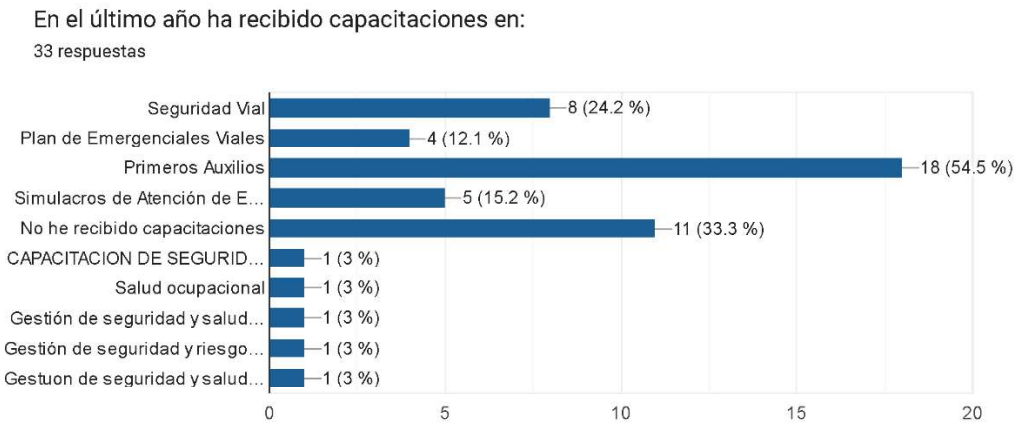
DIAGNOSTICO CAPACITACIONES EN EL PLAN DE EMERGENCIAS VIALES DE LA ORGANIZACIÓN, DESCRIPCIÓN Y NÚMERO DE EQUIPOS, EQUIPAMIENTO O ELEMENTOS DE PRIMEROS AUXILIOS DISPUESTOS PARA LA ATENCIÓN DE SINIESTROS VIALES, TIPO Y FECHA DE SIMULACROS DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS VIALES REALIZADOS.

No	Nombre y apellido	No documento	**En el último año ha recibido capacitaciones en:**	¿Ha recibido evaluación de la competencia?	Entidad que evaluó su competencia	Siniestros viales en el último año
1	PAOLA ANDREA CARDONA MELO	1024546940	No he recibido capacitaciones			
2	JOHN EDDIER CARDONA CASTAÑO	1094910635	Primeros Auxilios			
3	MARIA ANTONIA ERASO OROZCO	42112989	Seguridad Vial			
4	JAIR ARIAS	6209430	Seguridad Vial, Plan de Emergencia les Viales, Primeros Auxilios,			

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

			Simulacros de Atención de Emergencias Viales			
5	KAREN GIRALDO	1053852545	Seguridad Vial, Primeros Auxilios			
6	JUAN PABLO CASTAÑEDA ARIAS	1088010185	CAPACITACION DE SEGURIDAD LABORAL			
7	JUAN JOSE MARTINEZ ALBARRACIN	1088035293	Primeros Auxilios			
8	SANTIAGO TRUJILLO GARZON	1094925379	Primeros Auxilios			
9	SANTIAGO CARDONA	1088347841	Primeros Auxilios			
10	SINDI CATHERINE ANGULO RIVERA	1087186086	Primeros Auxilios			
11	ERIKA OSORIO TORRES	1088263963	No he recibido capacitaciones			
12	OSCAR IVÁN CARDONA MONTOYA	10141832	No he recibido capacitaciones			
13	FERNEY VALENCIA MONCADA	10027531	Seguridad Vial, Primeros Auxilios			
14	MAYRA ALEJANDRA MEDINA BARRERA	1110469168	No he recibido capacitaciones			
15	LILIANA MATEUS	51916202	No he recibido capacitaciones			
16	DUVIER ANDRÉS RICAURTE LOPEZ	1094945279	No he recibido capacitaciones			
17	JEISEN HAWER TORO LONDOÑO	1094914574	Primeros Auxilios			
18	RONALD JOSE FIGUERA MELLADO	5005910047	Primeros Auxilios			
19	HECTOR FABIO SEPULVEDA	9774721	Seguridad Vial, Plan de Emergencia l Viales, Primeros Auxilios, Simulacros de Atención de Emergencias Viales			
20	JOHN FREDY ARCE SERNA	10030430	No he recibido capacitaciones			
21	MARELEINE CARABALLO CASANOVA	1047503079	Seguridad Vial, Plan de Emergencia l Viales, Primeros Auxilios, Simulacros de Atención de Emergencias Viales			
22	DIANA MILENA SERNA ORTEGA	66961143	Primeros Auxilios			
23	JORGE WILLMAR SALDARRIAGA ZEA	1040736400	No he recibido capacitaciones			
24	CARLOS ALVARO HURTADO VILLADA	10113064	Seguridad Vial			
25	MIGUEL ANGEL COSIO TABARES	1088037021	No he recibido capacitaciones			
26	JAIBER VILLADA	7545617	No he recibido capacitaciones			
27	JAIRO DE JESUS FLOREZ	10122379	Primeros Auxilios, Simulacros de Atención de Emergencias Viales			
28	LUIS MIGUEL ARICAPA CASTELLANOS	1088314017	Primeros Auxilios, Salud ocupacional			
29	ALEXANDER ALFREDO LÓPEZ LONDOÑO	1088361040	Primeros Auxilios, Gestión de seguridad y salud en el trabajo			
30	JORGE ORLANDO RODRÍGUEZ GOMEZ	7536762	Primeros Auxilios, Gestión de seguridad y riesgos en el trabajo			
31	JOSE EZEQUIEL PLAZAS BETANCOURT	7543766	Gestión de seguridad y salud en el trabajo			
32	YUNIOR ALI CAMERO MARTINEZ	5104168	Seguridad Vial, Plan de Emergencia l Viales, Primeros Auxilios, Simulacros de Atención de Emergencias Viales			
33	JOSE ANTONIO CIFUENTES ARANGO	7551762	No he recibido capacitaciones			

CAPACITACIONES INTEGRANTES DE LA EMPRESA



SEMEJANZA AL REQUISITO ESTABLECIDO EN EL SG-SST Y A LO SEÑALADO EN LA ISO 39001, ASÍ:

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	SISTEMA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ISO 39001:2012 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.16. Evaluación inicial del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG - SST)	4.1 Conocimiento de la organización y su contexto.

6.4 CARACTERIZACIÓN, EVALUACIÓN Y CONTROL DE RIESGOS

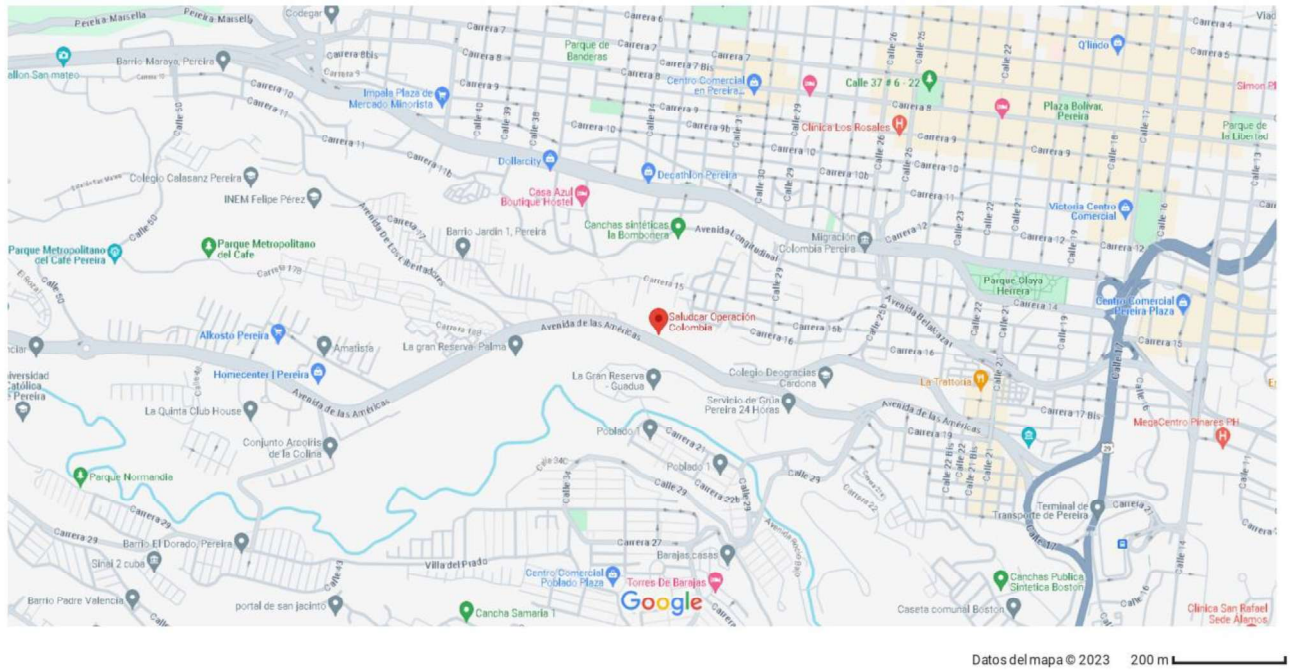
DESPLAZAMIENTOS LABORALES

Teniendo en cuenta que ***Saludcar Operación Colombia S.A*** **es** una empresa dedicada al comercio al por mayor y al por menor de vehículos automotores nuevos para pasajeros, incluso vehículos especiales (ambulancias, casas rodantes, microbuses, vehículos de camping, caravanas, entre otros), vehículos con tracción tipo campero (todo terreno), y otros vehículos automotores para pasajeros con mecanismos de conducción similares a los de los automóviles, así como el comercio de camiones, remolques y semirremolques. Las actividades de venta de vehículos por consignación, por comisión o por contrata (intermediarios), como también la compra y venta de contenedores especialmente diseñados y equipados para su uso en uno o más medios de transporte.**,** se realizó un diagnóstico de seguridad con el fin minimizar y mitigar los riesgos en seguridad vial, con alcance sobre todos los procesos, funciones y actividades relacionadas con el tránsito para el cumplimiento de su misión así:

DIAGNOSTICO VIAL Y JURISDICCIONAL

ENTORNO PRÓXIMO SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A
GEORREFERENCIACIÓN




26/11/23, 12:21
Saludcar Operación Colombia - Google Maps
Google Maps
Saludcar Operación Colombia
Saludcar Operación Colombia
Datos del mapa © 2023
200 m

RECEPCIÓN



FOTOGRAFIA PANORAMICA (FRONTAL) DE LA EMPRESA



ESQUINA LADO IZQUIERDO SE EVIDENCIA LAS VIAS DE ACCESO A LA EMPRESA



ESQUINA LADO DERECHO SE EVIDENCIA LAS VIAS DE ACCESO A LA EMPRESA

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com



ENTORNO PRÓXIMO DE LA ORGANIZACIÓN

TRAYECTOS EN ITINERE

Conociendo estas dinámicas del municipio de Pereira donde se encuentra la sede principal de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** y los factores que inciden en la siniestralidad vial

las vías más utilizadas por los colaboradores de la organización:

1. AVENIDA DE LAS AMERICAS
2. AVENIDA COLON
3. CALLE 74
4. CALLE 20 DOSQUEBRADAS BOSQUES DE LA ACUARELA
5. CALLE 21
6. CARRERA 30
7. AVENIDA DEL RIO, AVENIDA SUR
8. CL 24, CL 25, CL 21, CL22
9. 14 Y 19
10. 28

11. CALLE 38-67
12. CLL 30 ARMENIA
13. CALLE 67
14. CUBA
15. CLL 70
16. AV SIMON BOLIVAR DOSQUEBRADAS
17. AV SIMON BOLIVAR DOSQUEBRADAS

Teniendo en cuenta que el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de busca disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito en el país, se realiza la evaluación del riesgo a todos los actores viales, ya que todos y cada uno de los colaboradores de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** en algún momento de la vida realizan o asumen el rol de conductores, pasajeros y/o peatones, para su desplazamiento en misión o en in-itinere; sin olvidar que la mayoría del personal que labora en la empresa, desempeña la labor de conductor , según la actividad principal de la misma.
Lo anterior con el fin de identificar la mayor cantidad de riesgos posibles y así poder tomar los controles pertinentes.
Se tiene en cuenta la **Guía Técnica Colombiana GTC- 45 del 2012-06-20** segunda actualización guía para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional, en esta investigación se tiene en cuenta el rol en la vía, el tipo de vehículo, el panorama de riesgos, la matriz de valoración y las medidas de control establecidas.

Para evaluar el riesgo en nivel alto, medio o bajo, se tiene en cuenta la estadística de accidentalidad y la probabilidad de ocurrencia sufrida o vivida por cada uno de los colaboradores de ***Saludcar Operación Colombia S.A*****,** teniendo en cuenta que en los últimos cinco años no se han presentado accidentes de tránsito.

IDENTIFICACIÓN DEL RIESGO:

Se presenta un marco integrado de principios, prácticas y criterios para la implementación de la mejor práctica en la identificación de peligros y la valoración de riesgos, en el marco de la gestión del riesgo de seguridad vial que ofrezca un modelo claro, y consistente para la gestión del riesgo de seguridad y salud ocupacional, su proceso y sus componentes de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** teniendo en cuenta principios fundamentales de la norma NTC-OHSAS 18001 y se basa en el proceso de gestión del riesgo desarrollado en la norma BS 8800 (British Standard) y la NTP 330 del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo de España (INSHT), así como en la NTC ISO 31000. Gestión del riesgo. Principios y directrices.

El propósito general de la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos de ***Saludcar Operación Colombia S.A es*** entender los peligros que se pueden generar en el desarrollo de las actividades, con el fin de que ***Saludcar Operación Colombia S.A*** pueda establecer los controles necesarios, al punto de asegurar que cualquier riesgo sea aceptable.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

La valoración de los riesgos es la base para la gestión proactiva de Plan Estratégico de seguridad vial PESV de ***Saludcar Operación Colombia S.A,*** liderada por la alta dirección como parte de la gestión integral del riesgo, con la participación y compromiso de todos los niveles de la organización y otras partes interesadas. Independientemente de la complejidad de la valoración de los riesgos, ésta debería ser un proceso sistemático que garantice el cumplimiento de su propósito como es el de ***Saludcar Operación Colombia S.A*****,** aunado a que sus colaboradores deben identificar y comunicar a su empleador los peligros asociados a su actividad laboral y ***Saludcar Operación Colombia S.A tiene*** el deber legal de evaluarlos

El procedimiento de valoración de riesgos de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** se describe y será destinado a ser utilizado en:

- ✓ Situaciones en que los peligros puedan afectar la seguridad Vial o la salud y no haya certeza de que los controles existentes o planificados sean adecuados, en principio o en la práctica.
- ✓ Buscar la mejora continua de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** y el cumplimiento de los requisitos legales
- ✓ Situaciones previas a la implementación de cambios en los procesos e instalaciones de ***Saludcar Operación Colombia S.A***

La metodología utilizada para la valoración de los riesgos de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** se estructura y aplicara de tal forma que ayude a la organización a:

- ✓ Identificar los peligros asociados a las actividades en el lugar de trabajo y valorar los riesgos derivados de estos peligros, para poder determinar las medidas de control que se deberían tomar para establecer y mantener la seguridad y salud de sus colaboradores y otras partes interesadas.
- ✓ Tomar decisiones en cuanto a la selección de maquinaria, materiales, herramientas, métodos, procedimientos, equipo y organización del trabajo con base en la información recolectada en la valoración de los riesgos.
- ✓ Comprobar si las medidas de control existentes en el lugar de trabajo son efectivas para reducir los riesgos.
- ✓ Priorizar la ejecución de acciones de mejora resultantes del proceso de valoración de los riesgos, y demostrar a las partes interesadas que se han identificado todos los peligros asociados al trabajo y que se han dado los criterios para la implementación de las medidas de control necesarias para proteger la seguridad y la salud de los trabajadores.

ASPECTOS PARA TENER EN CUENTA AL DESARROLLAR LA IDENTIFICACIÓN DE LOS PELIGROS Y LA VALORACIÓN DE LOS RIESGOS

Para que la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos sean útiles en la práctica, ***Saludcar Operación Colombia S.A*** deberá:

- ✓ Designar un miembro de la organización y proveer los recursos necesarios para promover y gestionar la actividad
- ✓ Tener en cuenta la legislación vigente y otros requisitos.

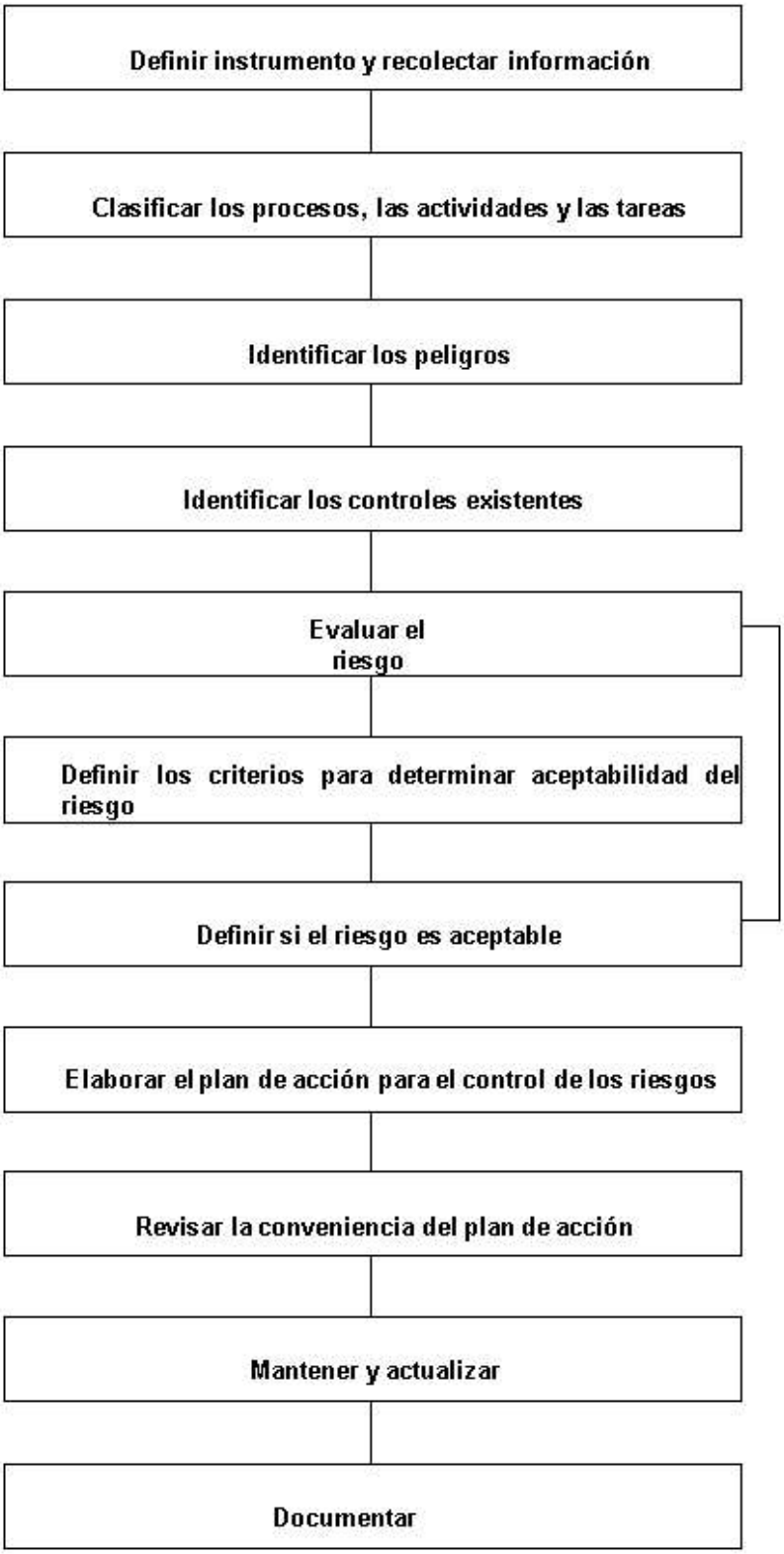
- ✓ Consultar con las partes interesadas pertinentes, comunicarles lo que se ha planificado hacer y obtener sus comentarios y compromisos.
- ✓ Determinar las necesidades de entrenamiento del personal o grupos de trabajo para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos e implementar un programa adecuado para satisfacerlas.
- ✓ Documentar los resultados de la valoración.
- ✓ Realizar evaluaciones higiénicas y/o monitoreos biológicos, si se requiere.
- ✓ Tener en cuenta los cambios en los procesos administrativos y productivos, procedimientos, personal, instalaciones, requisitos legales y otros.
- ✓ Tener en cuenta las estadísticas de incidentes ocurridos y consultar información de gremios u organismos de referencia en el tema.

Otros aspectos a tener en cuenta que se tuvieron en cuenta en la valoración del riesgo de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** fueron:

- ✓ Las disposiciones de seguridad y salud en el lugar de trabajo por evaluar
- ✓ Los criterios internos de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** para que los evaluadores emitan conceptos objetivos e imparciales.
- ✓ Verificación que las personas que realicen las actividades tengan la competencia requerida y necesaria.
- ✓ La Capacitación de personas que participaron en la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos, con el objetivo de fortalecer esta actividad.
- ✓ La valoración de los riesgos como base para la toma de decisiones sobre las acciones que se deberán implementar (medidas de control de los riesgos).
- ✓ El Aseguramiento de la inclusión de todas actividades rutinarias y no rutinarias que surjan en el desarrollo de las actividades de ***Saludcar Operación Colombia S.A***
- ✓ La consulta de personal experto en la Elaboración, Ejecución, Implementación y puesta en marcha de Planes estratégico de seguridad vial (PESV) , Sistemas de Gestión de la seguridad salud en el Trabajo SG-SST- y Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial SG-SV,

ACTIVIDADES PARA IDENTIFICAR LOS PELIGROS Y VALORAR LOS RIESGOS

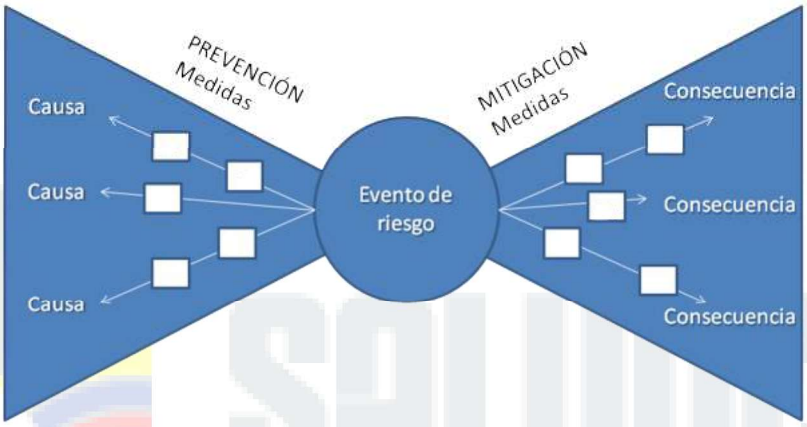
Las siguientes actividades necesarias para que ***Saludcar Operación Colombia S.A*** realizara la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos



CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

Se definió el instrumento para recolectar la información que fue la matriz de riesgo como esa herramienta para de registro de la información para la identificación de los peligros y valoración de los mismos, de igual manera las herramientas que se utilizaron para identificar los riesgos fueron:

- ✓ El análisis de las causas de los siniestros viales,
- ✓ Encuestas para identificar la percepción de los colaboradores.
- ✓ Lluvia de ideas con expertos.
- ✓ Análisis pajarita para riesgos críticos (cualitativa).
- ✓ Matriz de probabilidad/consecuencia (cualitativa),
- ✓ Análisis de los modos de fallo y de los efectos (semicuantitativa) o las estadísticas y redes Bayesianas (cuantitativa).



Se clasificaron los procesos, las actividades, las tareas incluyendo instalaciones, planta, personas y procedimientos las cuales son:

1. **ADMINISTRATIVO**
2. **OPERATIVO**

Se Identificaron los peligros con cada actividad desempeñada considerando quién, cuándo y cómo puede resultar afectado.

Se Identificaron los controles existentes para reducir el riesgo asociado a cada peligro, considerando la eficacia de dichos controles, así como la probabilidad y las consecuencias si éstos fallan.

Se definieron los criterios para determinar la aceptabilidad del riesgo.

Saludcar Operación Colombia S.A debe analizar sus actividades, productos y servicios, así como los riesgos e impactos que genera en materia de seguridad vial teniendo en cuenta que la identificación del riesgo debe contemplar a todos los actores viales que realizan desplazamientos laborales en el cual se incluyen conductores , motociclistas, ciclistas y peatones, los factores de la seguridad vial del sistema seguro (comportamiento seguro, vehículos seguros, velocidades seguras,

entorno o infraestructura vial y viajes seguros) y las variables de riesgo necesarias para mejorar la seguridad vial de la organización entre las que se encuentra:

Comportamiento: exceso de horas de conducción, distracción, no uso del cinturón de seguridad, no uso del casco, etc.; (ley 769 del 2002 articulo 82, resolución 19200 de 2002, NTC.1570 versión 2003-04-23 cumplimiento a la resolución 315 del 03 de febrero de 2013 medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones)

Velocidad: exceso de velocidad, frenadas bruscas, aceleraciones bruscas, deficiente espacio de seguridad, etc.; Vehículos: incumplimiento al plan de mantenimiento, deficiencias en la inspección preoperacional, falta de idoneidad del personal de mantenimiento, etc.

Viajes: errores en la planificación de los viajes, falta de controles operacionales, pobre análisis dinámico de riesgos, etc.

ANÁLISIS DEL RIESGO DEL SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A

El propósito del análisis del riesgo en seguridad vial para ***Saludcar Operación Colombia S.A*** es comprender la naturaleza del riesgo y sus características, por ello, al menos debe considerar factores de exposición y probabilidad.

VALORACIÓN DEL RIESGO: El propósito de la valoración del riesgo en seguridad vial es obtener información suficiente o necesaria para facilitar la toma de decisiones, en la valoración se comparan los resultados del análisis con los criterios del riesgo.

La herramienta que se utilizara para valorar los riesgos es el **MAPA DE CALOR** que se basa en términos de probabilidad y exposición. La construcción del mapa de calor se inicia definiendo el nivel de exposición (por ejemplo: frecuente, ocasional o esporádica) con respecto al tiempo de la exposición al riesgo vial como se muestra en el siguiente ejemplo:

NIVEL DE EXPOSICIÓN	VALOR	DESCRIPCIÓN
Frecuente	3	La exposición riesgo vial se presenta más de 6 horas al día.
Ocasional	2	La exposición riesgo vial se presenta entre 3 y 6 horas al día.
Esporádica	1	La exposición riesgo vial se presenta menos de 3 horas al día.

NIVEL DE PROBABILIDAD

NIVEL DE PROBABILIDAD	VALOR	DESCRIPCIÓN
Muy Probable	3	No se tienen establecidos controles eficaces.
Poco Probable	2	Se tienen controles, pero su eficacia es baja.
No es Probable	1	Se tienen controles eficaces.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

MAPA DE CALOR PARA LA VALORACIÓN DEL NIVEL DE RIESGO.

NIVEL DE RIESGO			NIVEL DE PROBABILIDAD		
			1	2	3
			No es Probable	Poco Probable	Muy Probable
NIVEL DE EXPOSICIÓN	Frecuente	3	3	6	9
	Ocasional	2	2	4	6
	Esporádica	1	1	2	3

NIVEL DE RIESGO	
NIVEL DE RIESGO	VALOR DE NR
I: CRÍTICO	6-9
II: MODERADO	3-4
III: BAJO	1-2

TRATAMIENTO DE LOS RIESGOS

El propósito del tratamiento del riesgo en seguridad vial para ***Saludcar Operación Colombia S.A*** es seleccionar e implementar controles y acciones para abordarlo.

Las acciones que puede tomar ***Saludcar Operación Colombia S.A*** frente al riesgo son: Evitarlo, aceptarlo, eliminar la fuente que lo ocasiona, modificar los factores de exposición y probabilidad.

La evaluación y control de los riesgos de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** se deberá ***actualizar como mínimo una (1) vez al año y/o cada vez que ocurra un siniestro vial*** en el cual resulte involucrado un vehículo de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** o puesto al servicio de ella y a consecuencia del mismo se causen fatalidades o Lesiones; o cuando se presente un siniestro vial de un miembro de la comunidad de la organización al interior o en su entorno

La caracterización, evaluación y control de riesgos del PESV de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** **se** podrá articular con la identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos del SG -SST, siempre y cuando se tengan en cuenta las diferencias en el alcance frente al riesgo de seguridad vial, principalmente en la identificación de riesgos (en lo laboral es un riesgo diferente al riesgo dinámico en la seguridad vial)

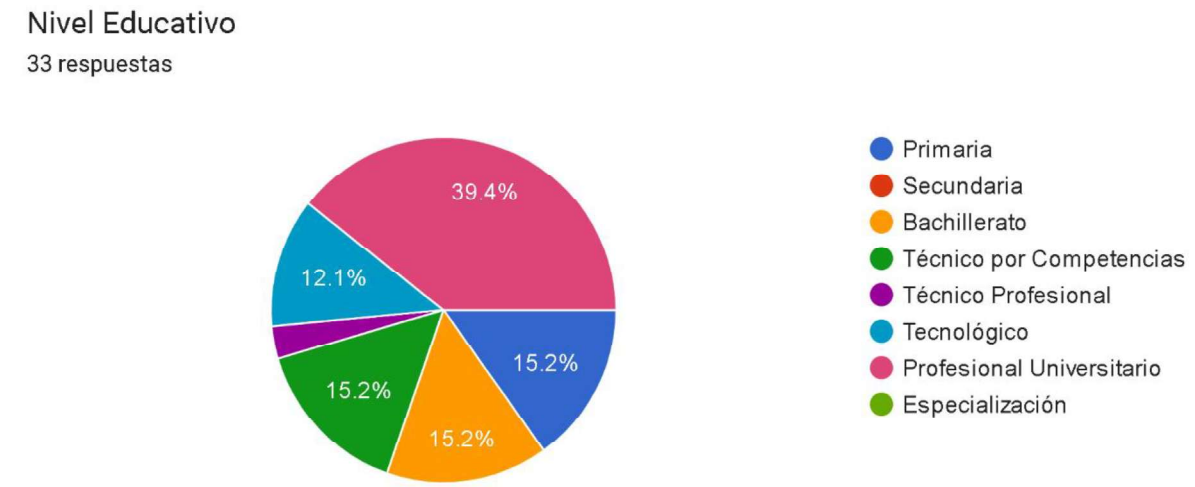
ROL	RIESGO	NIVEL DE RIESGO	ACCIONES PREVENTIVAS	RESPONSABLE
CONDUCTOR	Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.	ALTO	Sensibilizar al personal sobre la utilización de equipos manos libres mientras se conduce	Líder de PESV
	Utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.	ALTO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV
	No utilizar equipo de protección personal para motociclistas	ALTO	Adquirir y entregar los elementos necesarios para el desarrollo de las actividades en Motocicleta	Representante legal Y/O Gerente
	Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.	ALTO	Comprar e instalar GPS., en cada uno de los vehículos, para poder realizar monitoreos.	Coordinador de Mantenimiento
	Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas	ALTO	Controles esporádicos, con medios tecnológicos o coordinación con médicos generales para examen médico	Líder de PESV
	Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones	ALTO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV
	No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.	ALTO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV
	Conducir vehículo con una o varias puertas abiertas.	ALTO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV
	Proveer de combustible un vehículo automotor con	ALTO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV

	el motor encendido.			
	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente.	ALTO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV y Representante legal Y/O Gerente
	Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley.	ALTO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV y Representante legal Y/O Gerente
	Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.	ALTO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV
	No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.	ALTO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV
	Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.	ALTO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV
	Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.		Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV
	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.	MEDIO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV
	No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.	MEDIO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV
	Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos	MEDIO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV
	No realizar inspección al vehículo antes de iniciar labores	MEDIO	Capacitar al personal en el uso de las aplicaciones existentes en la empresa, para realizar la inspección de los vehículos antes de iniciar labores y durante la labor.	Coordinador de Mantenimiento
	No realizar inspección al vehículo antes de iniciar labores	MEDIO	Realizar inspección bimensual a los vehículos (seguridad pasiva y documentos tanto del vehículo, como del conductor).	Líder de PESV
	Realizar maniobras peligrosas	MEDIO	Capacitar en manejo defensivo, mecánica básica, primeros auxilios normatividad (CNT).	Representante legal Y/O Gerente
	No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas	MEDIO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV
	transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas	BAJO	Capacitar al personal acerca de esta prohibición	Líder de PESV
	No respetar las señales de tránsito	BAJO	Capacitar en manejo defensivo, mecánica básica, primeros auxilios normatividad (CNT).	Representante legal Y/O Gerente
	No utilizar el casco de seguridad para los motociclistas	BAJO	Capacitar en manejo defensivo, mecánica básica, primeros auxilios normatividad (CNT).	Representante legal Y/O Gerente
	No utilizar el chaleco reflectivo para los motociclistas	BAJO	Capacitar en manejo defensivo, mecánica básica, primeros auxilios normatividad (CNT	Representante legal Y/O Gerente
	Consumo de sustancias alucinógenas	BAJO	Realizar pruebas de alcoholemía	Líder de PESV
	Distracciones (ruido, ingerir alimentos, publicidad).	BAJO	Sensibilización acerca del riesgo (seguridad vial).	Administradoras de Riesgos Laborales
	Falta de precaución en el cambio de carril.	BAJO	Capacitar en manejo defensivo, mecánica básica, primeros auxilios normatividad (CNT	Representante legal Y/O Gerente
	Conducir ofensivamente.	BAJO	Capacitar en manejo defensivo, mecánica básica, primeros auxilios normatividad	Líder de PESV
	Condición mecánica del vehículo en mal estado	BAJO	Revisión preventiva en un CDA.	Coordinador de Mantenimiento
	Desconocimiento de las políticas y lineamientos empresariales.	BAJO	VERIFICAR que se tiene claridad en las políticas establecidas por la empresa.	Líder de PESV
	RIESGOS psicosociales por el entorno.	BAJO	Realizar pausas activas	encargado del SG-SST
PASAJERO	No usar el cinturón de seguridad	ALTO	Verificar por parte del conductor que los pasajeros usen adecuadamente el cinturón de seguridad, de lo contario no podrá iniciar el desplazamiento	conductores
	Conductores No usar el cinturón de seguridad.	ALTO	Instalar en los vehículos señalización sobre el uso del cinturón de seguridad.	Líder de PESV
	No hacer uso de paraderos	BAJO	Capacitar en normatividad (CNT), seguridad vial y sensibilización acerca del riesgo.	Administradoras de Riesgos Laborales

	Iniciar conversaciones con el conductor.	BAJO	Capacitar en normatividad (CNT), seguridad vial y sensibilización acerca del riesgo.	Administradoras de Riesgos Laborales
	Exponer extremidades del cuerpo mientras el vehículo está en marcha.	BAJO	Capacitar en normatividad (CNT), seguridad vial y sensibilización acerca del riesgo	Administradoras de Riesgos Laborales
	Desconocimiento de las políticas y lineamientos empresariales	BAJO	Verificar que se tiene claridad en las políticas establecidas por la empresa.	Líder de PESV
	Subir o bajar del vehículo mientras este está en marcha	BAJO	Capacitar en normatividad (CNT), seguridad vial y sensibilización acerca del riesgo.	Administradoras de Riesgos Laborales
PEATÓN	Hablar o chatear por celular	ALTO	Capacitar en normatividad (CNT), seguridad vial y sensibilización acerca del riesgo.	Administradoras de Riesgos Laborales
	Uso de audífonos	MEDIO	Capacitar en normatividad (CNT), seguridad vial y sensibilización acerca del riesgo.	Administradoras de Riesgos Laborales
	No utilizar semáforos ,zonas peatonales ,andenes	MEDIO	Capacitar en normatividad (CNT), seguridad vial y sensibilización acerca del riesgo.	Administradoras de Riesgos Laborales
	Transitar en la vía de los vehículos	BAJO	Capacitar en normatividad (CNT), seguridad vial y sensibilización acerca del riesgo.	Administradoras de Riesgos Laborales
	No observar la vía antes de cruzar	BAJO	Capacitar en normatividad (CNT), seguridad vial y sensibilización acerca del riesgo.	Administradoras de Riesgos Laborales

RESULTADOS ENCUESTAS LÍNEA BASE Y GESTIÓN DE RIESGOS

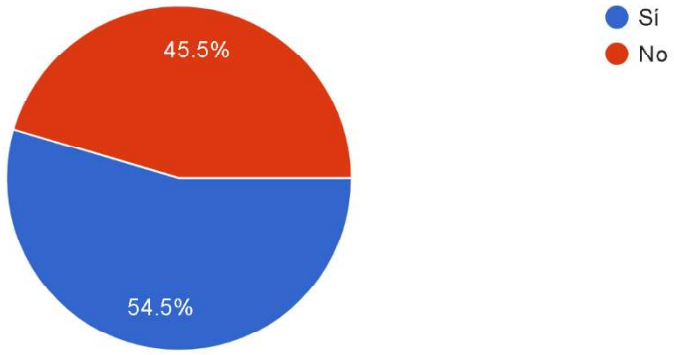
NIVEL EDUCATIVO



LICENCIA DE CONDUCCIÓN

Licencia de conducción

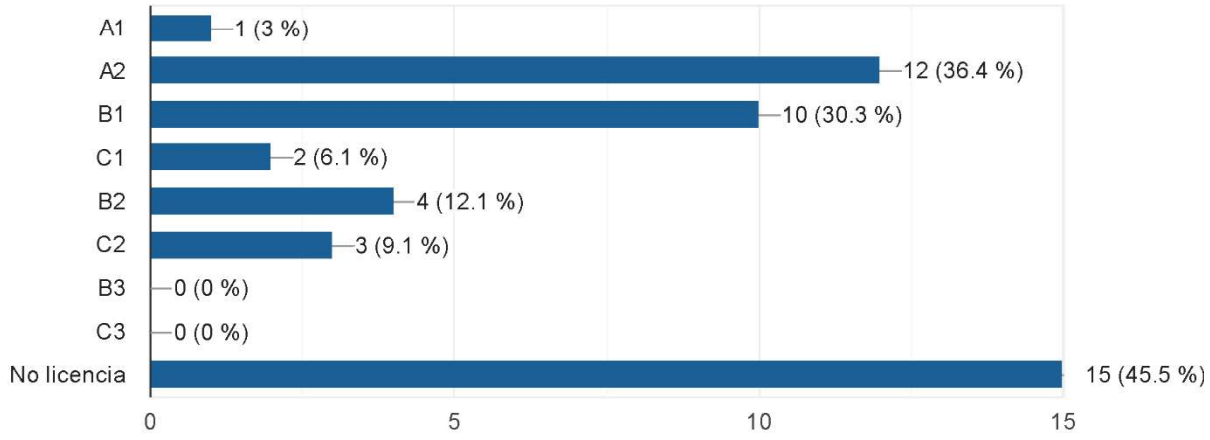
33 respuestas



TIPO DE CATEGORÍA

Tipo de categoría

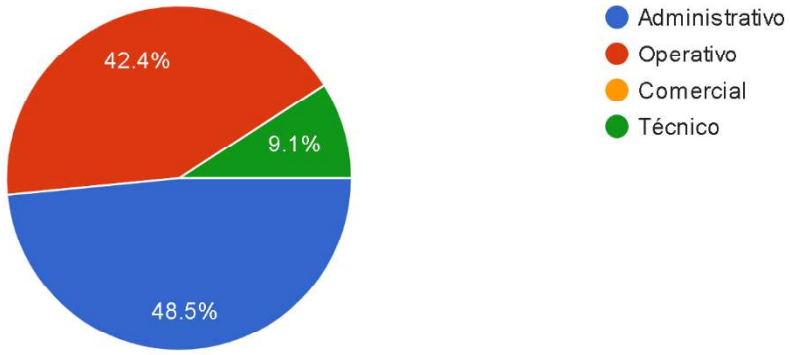
33 respuestas



CARGO EN LA EMPRESA

Cargo en la empresa

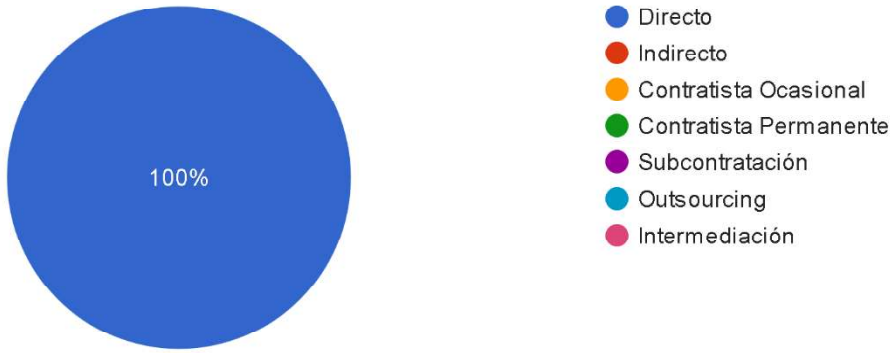
33 respuestas



TIPO DE CONTRATO EN LA ORGANIZACIÓN

Tipo de contrato en la organización

33 respuestas

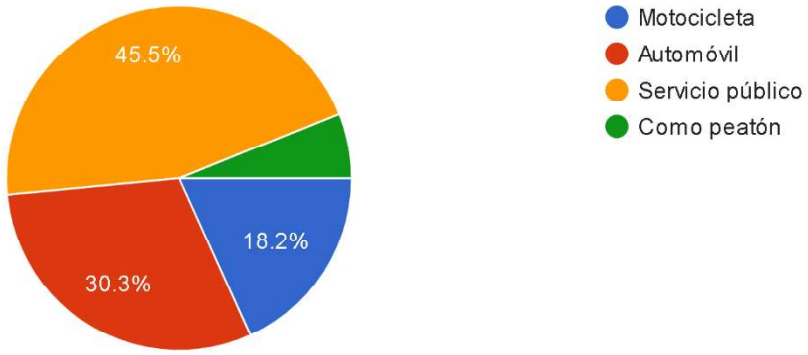


DESPLAZAMIENTO HACIA LA ORGANIZACIÓN EN:

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

Desplazamiento hacia la organización en:

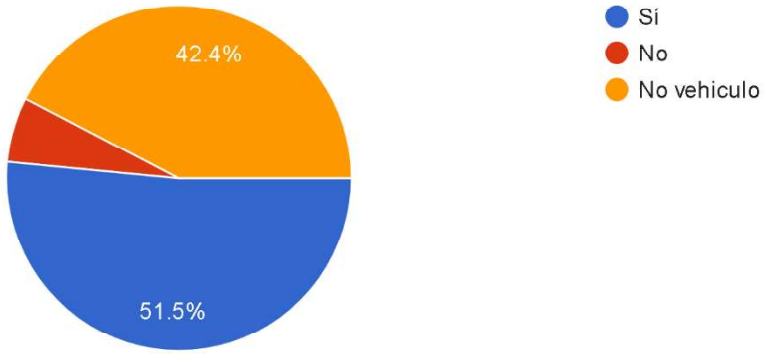
33 respuestas



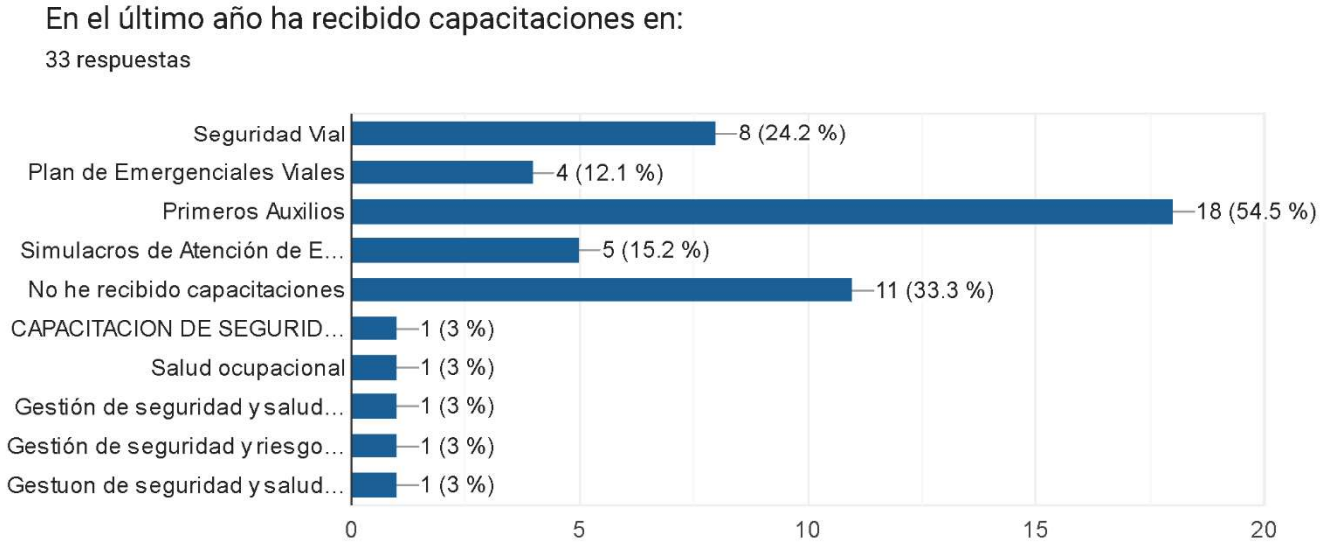
VEHICULO PROPIO(A)

Vehiculo propio(a)

33 respuestas



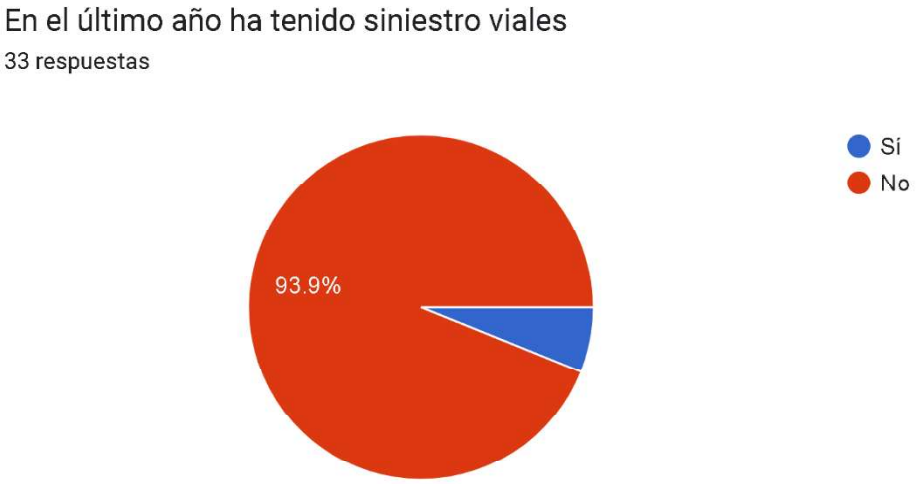
CAPACITACIONES INTEGRANTES DE LA EMPRESA



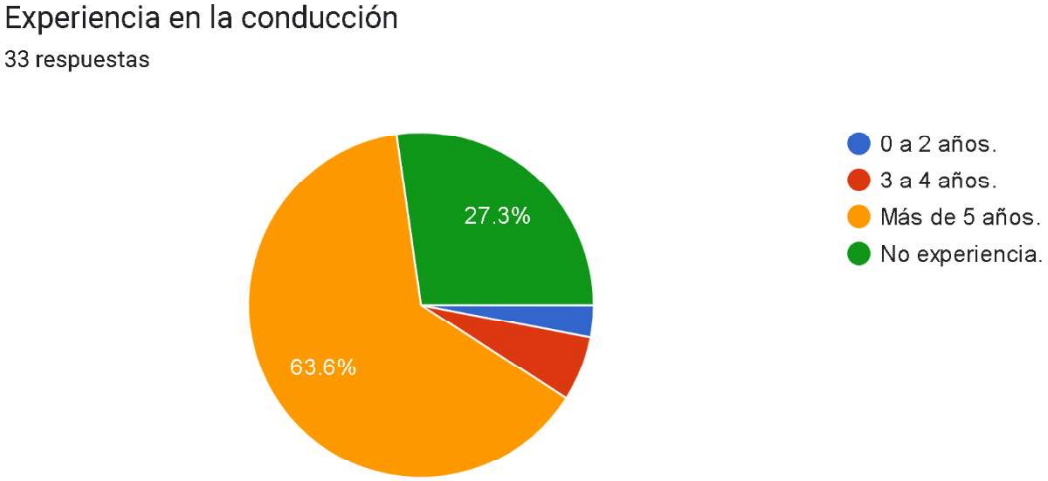
HA RECIBIDO EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA



EN EL ÚLTIMO AÑO HA TENIDO SINIESTRO VIALES



EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN

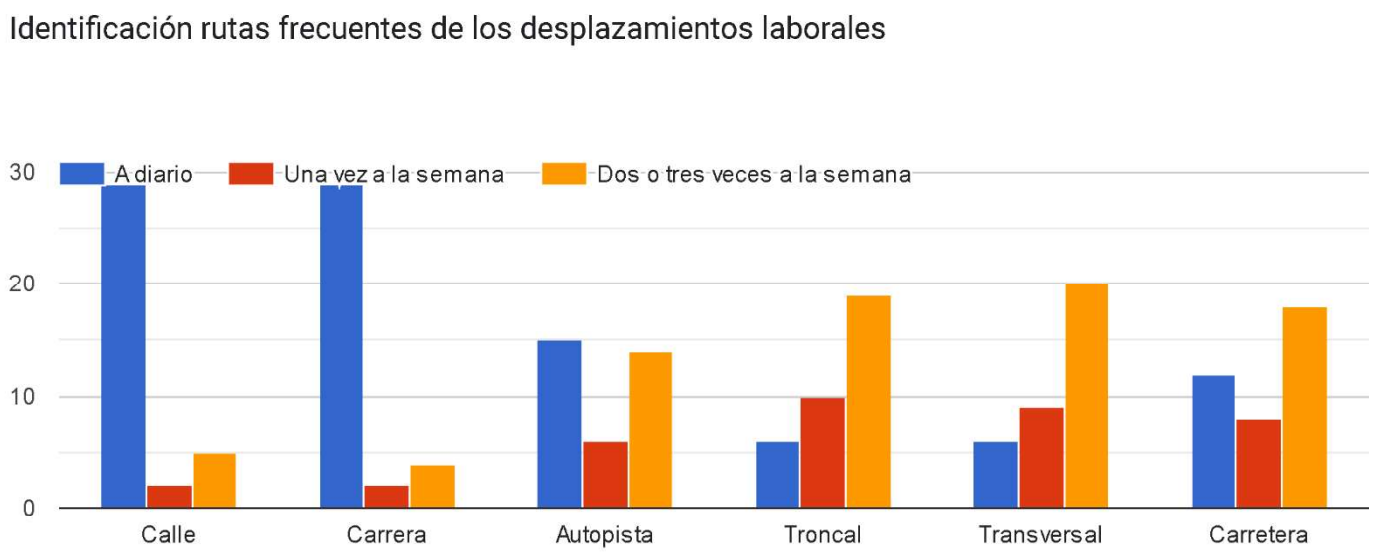


RUTAS FRECUENTES DE LOS DESPLAZAMIENTOS LABORALES

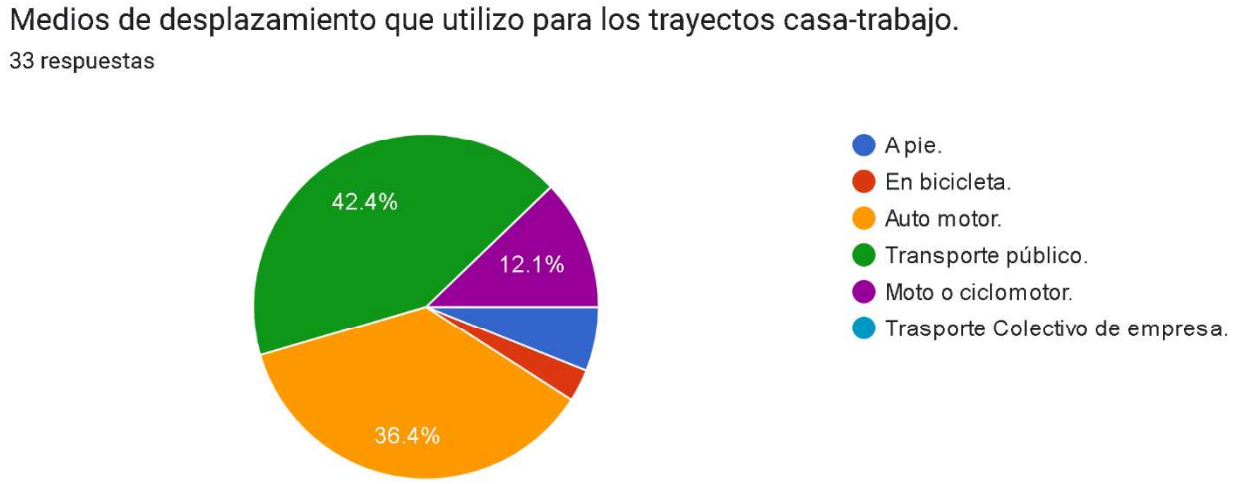
1. AVENIDA SUR NUMERO 29-02AVENIDA DE LAS AMERICAS NUMERO 30-254
2. RISARALDA, QUINDIO, VALLE, CALDAS, ANTIOQUIA, CUNDINAMARCA
3. AVENIDA SUR
4. CALLE 30
5. AV SIMON BOLIVAR DOSQUEBRADAS AV SUR PEREIRA
6. AV SIMON BOLIVAR DOSQUEBRADAS AV SUR PEREIRA

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

¿CON QUÉ FRECUENCIA REALIZA DESPLAZAMIENTOS LABORALES?



MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO QUE UTILIZO PARA LOS TRAYECTOS CASA-TRABAJO.

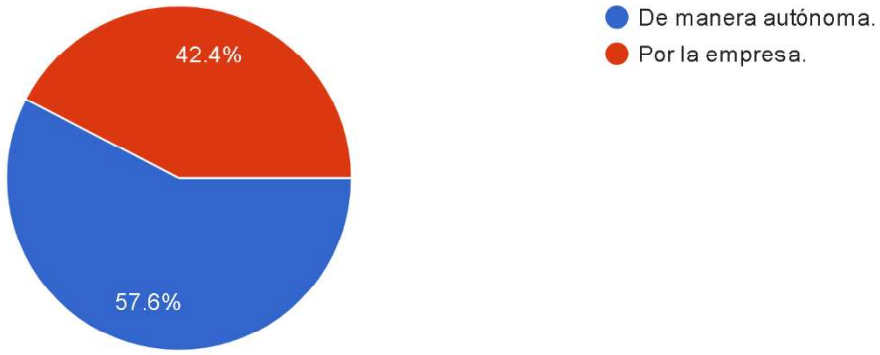


MIS DESPLAZAMIENTOS CUANDO ME ENCUENTRO LABORANDO SON, EN GENERAL, PLANIFICADOS:

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

Mis desplazamientos cuando me encuentro laborando son, en general, planificados:

33 respuestas



EN SUS DESPLAZAMIENTOS DE LA CASA AL TRABAJO Y VICEVERSA MENCIONE LAS CARRERAS Y CALLES QUE MAS UTILIZA

1. AVENIDA LAS AMERICAS
2. CRA 23
3. AV SUR
4. AVENIDA Y CARRETERA VIA ARMENIA
5. AVENIDA COLON, PEREIRA-ARMENIA VIA NACIONAL, AVENIDA SUR
6. CR 17 CL 66 CL 74 CL 76
7. AVENIDA LAS AMERICAS, AVENIDA FERROCARRIL, AVENIDA SIMON BOLIVAR
8. CARRERA 5 CALLE 14 Y 21 AVENIDA SUR - AV 30 DE AGOSTO
9. CARRERA 19 CALLE 30
10. CALLE 28 CARRERA 32
11. AVENIDA DEL RIO Y AVENIDA SUR
12. AVENIDA SUR, AVENIDA BELALCÁZAR
13. AVENIDAS , CALLES Y CARRERAS
14. 14 Y 19
15. CRA19
16. CARRERA 19
17. AVENIDA LAS AMERICAS, CALLE 29 CALLE 32, CR 31
18. AVENIDA SUR, AV 30 DE AGOSTO , AV DEL RIO
19. CR 30 , CR 23, CR 19
20. AV SUR, AV 2500 LOTES
21. AVENIDA SUR
22. AVENIDA SUR, LA INDEPENDENCIA CUBA

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

23. AV SUR 30 AGOSTO
24. CARRERA 19, CALLE 30 Y 23
25. CR 10, CLL 11, AVENIDA LAS AMERICAS
26. AVENIDAS
27. CRA 23, CRA19
28. CRA 19, CRA 23, CLL 2, CLL 3
29. CRA 19, CRA 18,
30. CRA 23, CRA 19
31. CARRERA PRINCIPAL
32. CALLE 50 CARRERA 19

TIEMPO MEDIO DIARIO QUE UTILIZO PARA DESPLAZARME ENTRE MI LUGAR DE TRABAJO Y DOMICILIO



NÚMERO DE KILÓMETROS (KM) DIARIOS ENTRE MI LUGAR DE TRABAJO Y DOMICILIO

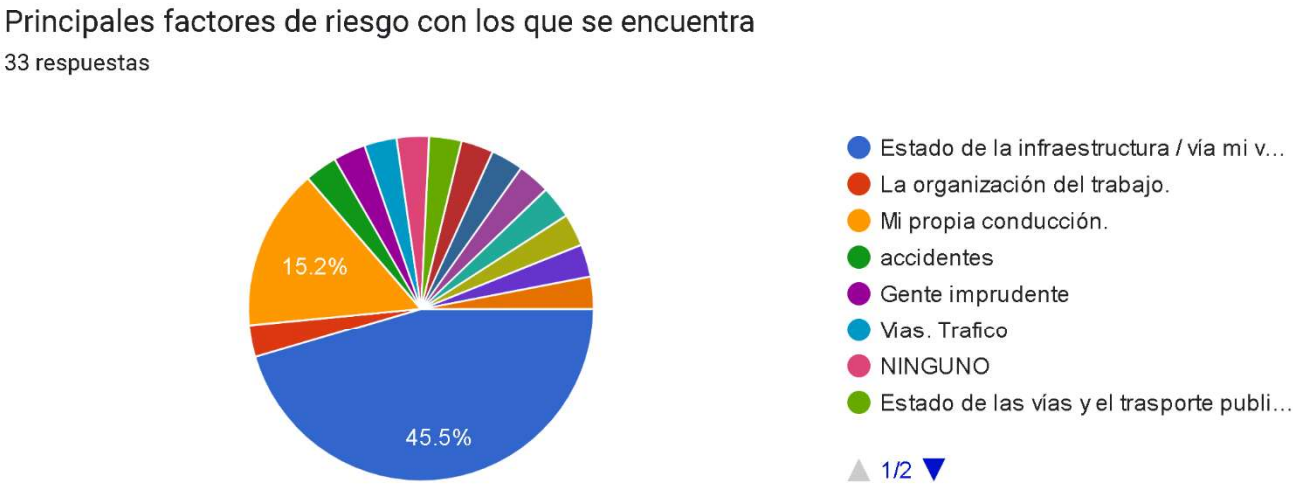
No	NOMBRE Y APELLIDOS	DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN	NÚMERO DE KILÓMETROS
1	JHON EDDIER CARDONA CASTAÑO	1094910635	8
2	PAOLA ANDREA CARDONA MELO	1024546940	8
3	MARIA ANTONIA ERASO OROZCO	42112989	10
4	JAIR ARIAS	6209430	51,3 KM
5	KAREN GIRALDO	1053852545	2.1 KM
6	JUAN PABLO CASTAÑEDA ARIAS	1088010185	13 KM
7	JUAN JOSE MARTINEZ ALBARRACIN	1088035293	24 KILOMETROS

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

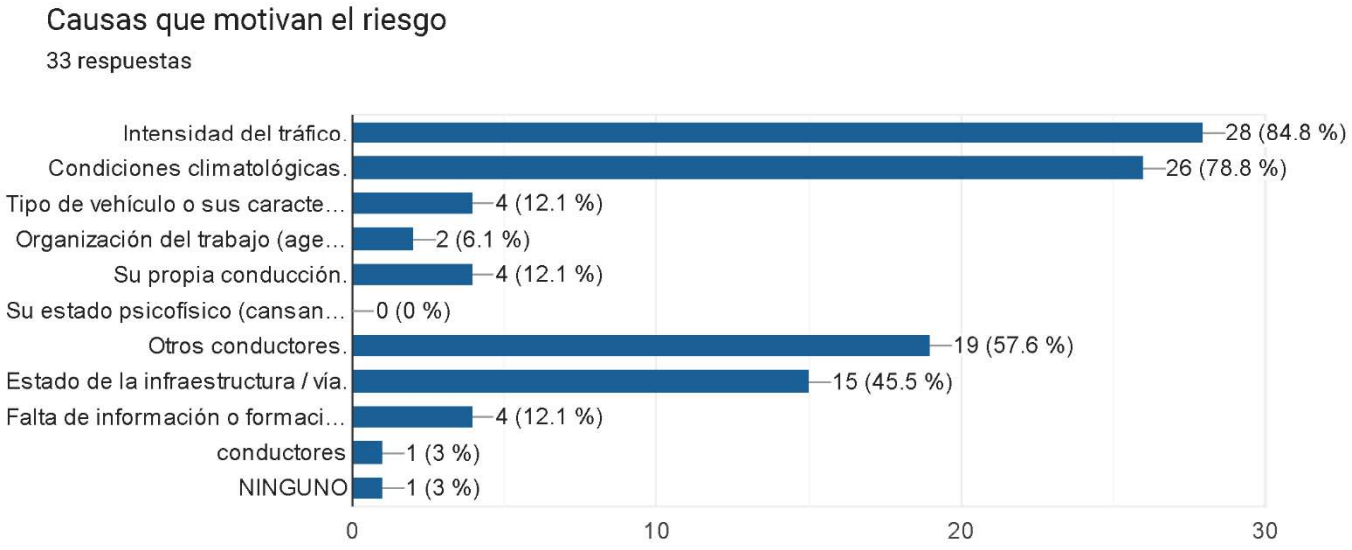
8	SANTIAGO TRUJILLO GARZON	1094925379	2 KILOMETROS
9	SANTIAGO CARDONA	1088347841	3
10	SINDI CATHERINE ANGULO RIVERA	1087186086	5 kilometro
11	ERIKA NOELIA OSORIO TORRES	1088263963	10
12	OSCAR IVAN CARDONA MONTOYA	10141832	5
13	FERNEY VALENCIA MONCADA	10027531	8
14	LILIANA MATEUS	51916292	8
15	DUVIER ANDRÉS RICAURTE LOPEZ	1094945279	16
16	JEISEN HAWER TORO LONDOÑO	1094814574	16
17	JONARLS JOSE FIGUEROS	5005910047	4,6
18	JOHN FREDY ARCE SERNA	10030430	6
19	HECTOR FABIO SEPULVEDA	9774721	15 KM
20	MARELIENE CARABALLO CASANOVA	1047503079	5 kilómetros
21	MAYRA ALEJANDRA MEDINA BARREA	1110469168	20 MINUTOS
22	DIANA MILENA SERNA ORTEGA	66961143	6
23	JORGE WILLMAR SALDARRIAGA ZEA	98773052	2
24	CARLOS ALVARO HURTADO BILLADA	10113064	5
25	JAIBER VILLADA	7545617	20
26	MIGUEL ANGEL COSIO TABARES	1088037021	11 KM
27	JAIRO DE JESUS FLOREZ	10122379	12
28	LUIS MIGUEL ARICAPA CASTELLANOS	1088314017	10
29	ALEXANDER ALFREDO LÓPEZ LONDOÑO	1088361040	2 km
30	JORGE ORLANDO RODRÍGUEZ GOMEZ	7536762	60 km
31	JOSE EZEQUIEL PLAZAS BETANCOURT	7543766	8 km
32	YUNIOR ALI CAMERO MARTINEZ	5104168	1.4 kilómetros
33	JOSE ANTONIO CIFUENTES	7551762	12

PRINCIPALES FACTORES DE RIESGO CON LOS QUE SE ENCUENTRA

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)



CAUSAS QUE MOTIVAN EL RIESGO



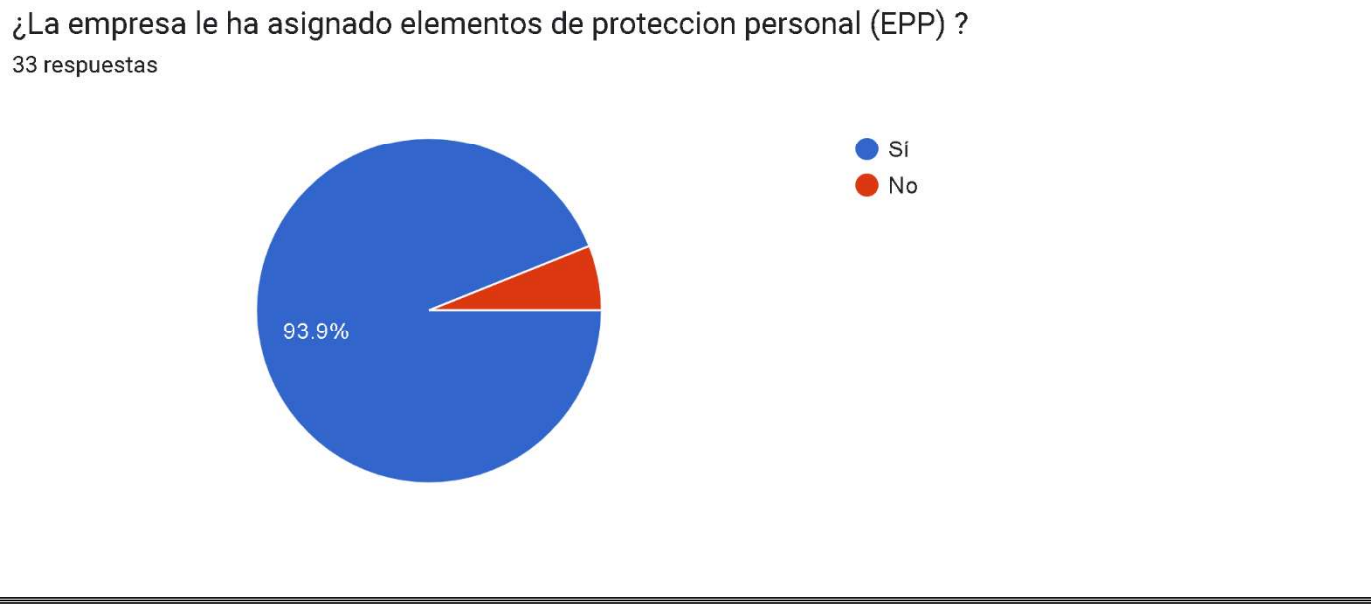
¿CUÁLES SON SUS PROPUESTAS PARA REDUCIR EL RIESGO DE ACCIDENTE?

No	NOMBRE Y APELLIDOS	DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN	PROPUESTA
1	JHON EDDIER CARDONA CASTAÑO	1094910635	mejores vías alternas
2	PAOLA ANDREA CARDONA MELO	1024546940	salir con tiempo
3	MARIA ANTONIA ERASO OROZCO	42112989	ninguno
4	JAIR ARIAS	6209430	sin propuesta debido a manejo de transporte publico
5	KAREN GIRALDO	1053852545	tener más conciencia en los desplazamientos
6	JUAN PABLO CASTAÑEDA ARIAS	1088010185	vías alternativas que permitan la descongestión del tráfico en horas pico

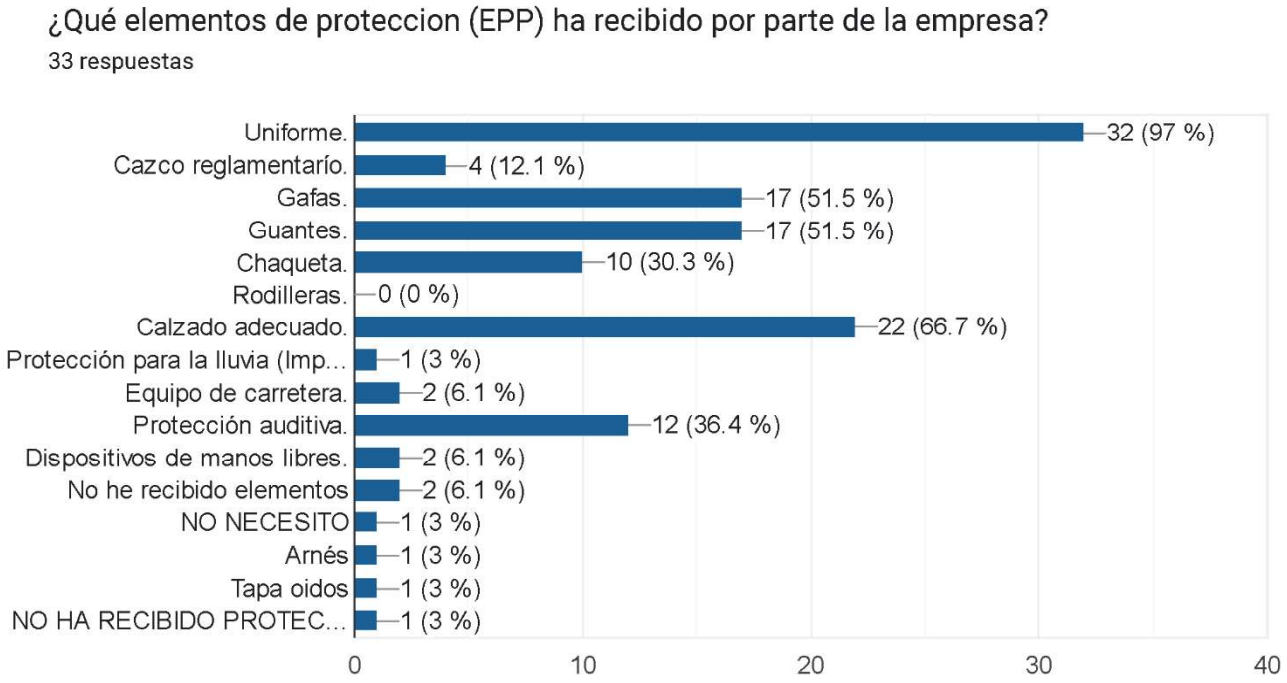
CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

7	JUAN JOSE MARTINEZ ALBARRACIN	1088035293	capacitar más a los conductores y exigir más requisitos a la hora de expedir una licencia de conducción. asimismo, por parte del instituto de movilidad realizar más actividades de control y vigilancia para sacar de las calles a los indocumentados.
8	SANTIAGO TRUJILLO GARZON	1094925379	aumentar el pico y placa en las vías principales
9	SANTIAGO CARDONA	1088347841	que el municipio arregle las vías
10	SINDI CATHERINE ANGULO RIVERA	1087186086	no movilizarme en lluvias
11	ERIKA NOELIA OSORIO TORRES	1088263963	conducir con precaución
12	OSCAR IVAN CARDONA MONTOYA	10141832	conducir con precaución
13	FERNEY VALENCIA MONCADA	10027531	buen mantenimiento vehicular
14	LILIANA MATEUS	51916292	sensibilización motociclistas
15	DUVIER ANDRÉS RICAURTE LOPEZ	1094945279	capacitación a los conductores
16	JEISEN HAWER TORO LONDOÑO	1094814574	mejorar las vías
17	JONARLS JOSE FIGUEROS	5005910047	tener un medio de transporte personal
18	JOHN FREDY ARCE SERNA	10030430	ser prudente en la conducción
19	HECTOR FABIO SEPULVEDA	9774721	sin comentario
20	MARELIENE CARABALLO CASANOVA	1047503079	capacitaciones, charlas preventivas
21	MAYRA ALEJANDRA MEDINA BARREA	1110469168	tener precaución
22	DIANA MILENA SERNA ORTEGA	66961143	capacitación
23	JORGE WILLMAR SALDARRIAGA ZEA	98773052	no haya
24	CARLOS ALVARO HURTADO BILLADA	10113064	Construcción de vías peatonales para transitar
25	JAIBER VILLADA	7545617	Capacitación vial
26	MIGUEL ANGEL COSIO TABARES	1088037021	mejora de vías y vías alternas para mejorar la circulación vehicular
27	JAIRO DE JESUS FLOREZ	10122379	vías y clima, conductores
28	LUIS MIGUEL ARICAPA CASTELLANOS	1088314017	capacitaciones
29	ALEXANDER ALFREDO LÓPEZ LONDOÑO	1088361040	capacitación
30	JORGE ORLANDO RODRÍGUEZ GOMEZ	7536762	capacitaciones
31	JOSE EZEQUIEL PLAZAS BETANCOURT	7543766	capacitaciones
32	YUNIOR ALI CAMERO MARTINEZ	5104168	tener más conciencia y ser más prudente en la calle.
33	JOSE ANTONIO CIFUENTES	7551762	capacitación

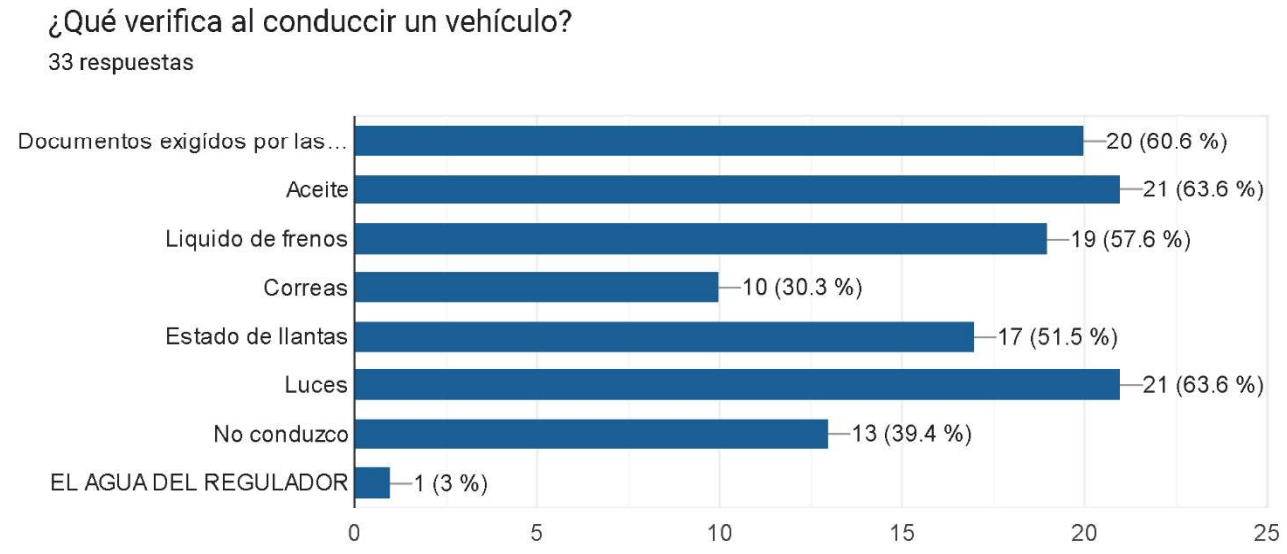
¿LA EMPRESA LE HA ASIGNADO ELEMENTOS DE PROTECCION PERSONAL (EPP) ?



¿QUÉ ELEMENTOS DE PROTECCION (EPP) HA RECIBIDO POR PARTE DE LA EMPRESA?



¿QUÉ VERIFICA AL CONDUCCIR UN VEHÍCULO?



LOS VEHICULOS AL SERVICIO DE LA ORGANIZACIÓN, ¿CADA CUÁNTO VAN A MANTENIMIENTO PREVENTIVO?

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com



LOS VEHICULOS AL SERVICIO DE LA ORGANIZACIÓN, ¿CADA CUÁNTO VAN A MANTENIMIENTO CORRECTIVO?



ACCIONES PREVENTIVAS Y MEDIDAS DE CONTROL

De acuerdo a los resultados que arrojó el diagnóstico empresarial, se plantean las siguientes acciones preventivas y sus respectivos controles, teniendo en cuenta el factor humano, factor vehículo y factor atención a víctimas.

ROL	ACCIONES PREVENTIVAS	CONTROLES	FACTOR
CONDUCTOR	Adquirir r e instalar GPS., en cada uno de los vehículos.	Revisar la plataforma del GPS, identificando los excesos de velocidad <60 km/h.	humano
	Verificar mediante inspecciones el uso del cinturón deseguridad.	De forma eventual el Representante Legal y/o Gerente,el Coordinador de Mantenimiento, y el líder del PESV, realizaran auditorías de verificación.	humano
	Capacita citar en normatividad (CNT).	Evaluaciones, nota mínima de aprobación 9.	humano
	Realizar pruebas de alcoholemia.	Pruebas de alcoholemía, con un alcoholímetro profesional certificado, el cual deberá adquirir la empresa.	humano
	Capacitar al personal en el uso de las aplicaciones existentes en la empresa, para realizar la inspecciónde los vehículos antes de iniciar labores y durante la labor.	El Coordinador de Mantenimiento, se encargará de verificar con cada uno de los conductores el uso de laaplicación y de brindar reinducción si es necesario.	humano
	Capacitar en manejo preventivo.	Evaluaciones, nota mínima de aprobación 8	humano
	Capacitar en mecánica básica.	Evaluaciones, nota mínima de aprobación 8	humano
	Capacitar en primeros auxilios.	La entidad correspondiente debe certificar la participación y aprobación del curso.	victimas
	Realizar revisión preventiva bimensual en un CDA.	Reporte de la inspección del CDA.	vehículo
	Realizar pausas activas.	La persona encargada del SG-SST enseñará y verificará que el personal realice las pausas activas.	humano
	Sensibilizar al personal sobre el no uso de equipos móviles ni manos libres mientras se conduce.	De forma eventual el Representante Legal y/o Gerente, el Coordinador de Mantenimiento, y el responsable delPESV, realizaran auditorías de verificación.	humano
	Sensibilizar acerca del riesgo.	Indicador de resultado, disminución de accidentalidad.	humano
	Dotar los vehículos con: kit de herramientas y botiquín.	Inspección vehicular, bimensual por parte del responsable del PESV.	vehículo
	Realizar inspección bimensual a los vehículos (seguridadpasiva y documentos tanto del vehículo, como del conductor.).	Inspección vehicular documentada por parte delresponsable del PESV.	vehículo
	Comprar y entregar a los motociclistas los elementos de protección personal.	Verificación visual diaria.	humano
	Verificar que se tiene claridad en las políticas establecidas por la empresa.	Evaluación de seguimiento al personal.	humano
PASAJERO	Capacitar en normatividad (CNT).	Evaluaciones, nota mínima de aprobación 8	humano
	Capacitar en seguridad vial.	Evaluaciones, nota mínima de aprobación 8	humano
	Sensibilizar acerca del riesgo.	Indicador de resultado.	humano
	Instalar en los vehículos señalización sobre el uso del cinturón de seguridad.	De forma eventual el Representante Legal y/o Gerente,el Coordinador de Mantenimiento, y el responsable del PESV, realizaran auditorías de verificación.	vehículo
	Verificar por parte del conductor que los pasajeros usen adecuadamente el cinturón de seguridad, de lo contario no podrá poner en marcha el vehículo.	De forma eventual el Representante Legal y/o Gerente,el Coordinador de Mantenimiento, y el responsable del PESV, realizaran auditorías de verificación.	vehículo
	Verificar que se tiene claridad en las políticas establecidas por la empresa.	Evaluación de seguimiento al personal.	humano
	Inspeccionar vehículos en cuanto al servicio que se presta	Encuesta de satisfacción al cliente.	humano
PEATÓN	Capacitar en normatividad (CNT).	Evaluaciones, nota mínima de aprobación 8	humano
	Capacitar en seguridad vial.	Evaluaciones, nota mínima de aprobación 8	humano
	Sensibilizar acerca del riesgo.	Indicador de resultado, disminución de accidentalidad.	humano

Con el fin de cumplir con los objetivos propuestos en este Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se anexa el cronograma de actividades en tablero de control derivadas del plan de acción, encaminadas con la responsabilidad de la empresa en la prevención de accidentes, en el desarrollo de buenas prácticas y cumplimiento en lo dispuesto en la resolución 20223040040595 del 12 de julio de 2022; lo anterior para el periodo 2023 – 2024.

SEMEJANZA AL REQUISITO ESTABLECIDO EN EL SG-SST Y A LO SEÑALADO EN LA ISO 39001, ASÍ:

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	SISTEMA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ISO 39001:2012 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos Los niveles)	Artículo 2.2.4.6.15. Identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos	6.2 Acciones para abordar riesgos y oportunidades

OBJETIVOS DEL PESV PARA SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A

De conformidad con la política de Seguridad Vial de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** , los objetivos están enfocados a la prevención, son claros, medibles, cuantificables, coherentes con los riesgos definidos , con los factores de desempeño de la seguridad vial , con la política de Seguridad Vial de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** y con su plan de trabajo anual, compatibles con la normatividad vigente, siendo comunicados a todos los colaboradores de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** , documentados, actualizados, revisados y evaluados mínimo una (1) vez al año.

OBJETIVO GENERAL

- ✓ llevar a la práctica el Plan Estratégico de Seguridad Vial, que se enmarcan en principios de seguridad, preservación de un ambiente sano , protección del espacio público, fomentando la conducción de sus vehículos, flota fidelizadas, ocasionales o de afiliados a velocidades seguras en las vías del país aumentando las condiciones de seguridad vial e incentivando así comportamientos seguros por parte de sus actores viales consolidando el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida bajo el enfoque Sistema Seguro fortaleciendo así la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política interna en seguridad vial.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ✓ Realizar seguimientos a las actividades en promoción y prevención de todos los funcionarios, contratistas, visitantes de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** y/o actores viales, asimilando la importancia del cuidado de su salud e integridad física, anulando y/o mitigando los efectos surgidos de dichas eventualidades.

- ✓ Cumplir con la política del Plan Estratégico de Seguridad Vial y con el Código Nacional de Transito, llevando a cabo las actividades establecidas en el cronograma del plan de acción.

- ✓ Hacer seguimiento preventivo a toda la flota de vehículos de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** para verificar el buen estado de la misma.

- ✓ Apoyar los escenarios de formación, que permitan a todo el personal de la empresa perfeccionar sus habilidades y competencias en seguridad vial.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

- ✓ Definir indicadores que permitan realizar seguimiento oportuno al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la empresa.
- ✓ Prevenir y controlar la ocurrencia de accidentes de tránsito en las actividades internas y externas de ***Saludcar Operación Colombia S.A***
- ✓ Fomentar la generación de actitudes y comportamientos seguros para los diferentes actores en la vía de ***Saludcar Operación Colombia S.A***
- ✓ Garantizar el mantenimiento preventivo y el mantenimiento correctivo de todo el parque automotor de ***Saludcar Operación Colombia S.A***
- ✓ Cumplir con los requerimientos normativos en materia de prevención vial y contribuir al fortalecimiento de la Gestión Institucional.
- ✓ Promover una adecuada cultura en cuanto a la conducción segura e inteligencia de todos los actores viales.
- ✓ Realizar seguimiento periódico a cada uno de los vehículos, conductores que intervienen en la operación de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** como parte del mejoramiento continuo Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)
- ✓ Destinar los recursos humanos y técnicos necesarios para dar cumplimiento a este plan.
- ✓ Crear escenarios de formación que permitan a los actores de la movilidad mejorar sus competencias y conocimientos respecto a la movilidad segura.

SEMEJANZA AL REQUISITO ESTABLECIDO EN EL SG-SST Y A LO SEÑALADO EN LA ISO 39001, ASÍ:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	SISTEMA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ISO 39001:2012 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
Paso 7. Objetivos y metas del PESV (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.18. Objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG- SST)	6.4 Objetivos de la SV y planificación para lograrlos

PROGRAMAS DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO

Los programas de gestión de riesgos críticos de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** establecen los lineamientos y factores de desempeño para tratar de eliminar, sustituir, reducir, controlar y manejar los riesgos identificados.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

El factor de desempeño, según la ISO 39001 es definido como el factor medible, elemento o criterio que contribuye a la seguridad vial en el que el ***Saludcar Operación Colombia S.A*** **ejercerá** influencia, y que le permitirá determinar los impactos en la seguridad vial.

Tanto Los programas de gestión de riesgos críticos como los factores de desempeño, permitirán a ***Saludcar Operación Colombia S.A*** tomar decisiones adecuadas, fijando las directrices en seguridad vial y estableciendo las guías de acción necesarias para todos los colaboradores de ***Saludcar Operación Colombia S.A***.

Para definir los programas de gestión de riesgos y factores de desempeño del PESV, ***Saludcar Operación Colombia S.A*** seleccionó los riesgos con valoración crítica para asociar los programas y posteriormente los diseño para sus colaboradores

Los programas de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** están documentados y contienen:

1. Nombre del programa
2. lineamiento y/o límites y/o alcance
3. fecha de inicio
4. duración
5. Línea base
6. objetivo
7. meta
8. indicadores
9. forma de medición
10. presupuesto
11. cronograma.
12. mecanismos para realizar seguimiento al programa.

SEMEJANZA AL REQUISITO ESTABLECIDO EN EL SG-SST Y A LO SEÑALADO EN LA ISO 39001, ASÍ:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	SISTEMA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ISO 39001:2012 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los nivele)	artículos 2.2.4.6.23 y 2.2.4.6.24 Gestión de los peligros y riesgos y Medidas de prevención y control	6.3 Factores de desempeño de la SV

PROGRAMAS DE GESTIÓN DE VELOCIDAD SEGURA

1	PROGRAMA	GESTIÓN DE VELOCIDAD SEGURA
2	ALCANCE	La velocidad es un factor importante en la seguridad vial toda vez que el exceso de velocidad aumenta exponencialmente los riesgos de fallecimiento de los actores viales y limita la capacidad de reacción de los conductores ante imprevistos en la vía. Conocer los efectos de la velocidad en la seguridad vial es el primer paso para realizar una gestión adecuada de la misma y promover una movilidad segura. El presente programa aplica a todos los colaboradores en **Saludcar Operación Colombia S.A** sean vinculados, mediante tercerización, subcontratación, outsourcing, por intermediación laboral y personas naturales, que realizan desplazamientos laborales para dar cumplimiento al objeto con la organización, conductores de vehículos de flota propias, fidelizadas, ocasionales o de afiliados
3	DURACIÓN	Permanente en todos los desplazamientos

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

4	LÍNEA BASE	El impacto de la velocidad en la siniestralidad vial obedece principalmente a la relación existente entre la velocidad y los tiempos de reacción requeridos para esquivar o frenar ante un obstáculo. Así mismo, la velocidad incide directamente en la facilidad o dificultad de recuperar el control del vehículo, así como de realizar maniobras en zonas de mayor riesgo como en curva o intersecciones. (Organización Panamericana de la Salud, 2017). Por otra parte, a mayor velocidad de desplazamiento del vehículo, se reduce el campo visual del conductor, por lo que la capacidad de estar atento al entorno y de reacción ante imprevistos se limita. (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, 2006). la velocidad es uno de los determinantes de la severidad de las lesiones en caso de ocurrencia de un siniestro. (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, 2006) En términos físicos, el impacto de un vehículo contra otro vehículo, un objeto fijo, peatón o ciclista, se interpreta como un choque entre dos fuerzas cuyo impacto será directamente proporcional al producto de la masa y la velocidad, razón por la cual la gravedad del impacto aumenta en función de la velocidad. Es decir que, a mayor velocidad de impacto, la gravedad del choque incrementa. La velocidad es más que un número, puede ser el diferencial entre un choque simple o una consecuencia fatal, en el **Saludcar Operación Colombia S.A** se gestionará la velocidad por medio de estrategias integradas e integrales que comprendan acciones desde los datos, la infraestructura, el control, la pedagogía, la comunicación y la sensibilización acompañadas de seguimiento y evaluación, permitan salvar vidas de los colaboradores de la empresa iniciando un proceso de sensibilización a sus actores viales, respecto al papel de la velocidad en la seguridad vial. El principio de corresponsabilidad del ESS reconoce los deberes que desde diferentes sectores o roles requieren ser cumplidos para promover la circulación en condiciones de seguridad vial. Dentro de dichos deberes, a los actores viales les asiste la responsabilidad de conocer y cumplir las normas que han sido dispuestas por las autoridades para el tránsito seguro. No obstante, de acuerdo con información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para el año 2020 las víctimas fatales registradas con hipótesis de causa probable en su mayoría se relacionaron con el componente humano, donde 4 de cada 10 fallecidos fueron por exceso de velocidad. Lo anterior, denota un comportamiento en las vías que se aleja del autocuidado y la responsabilidad social con los otros actores de las vías. **DEFINICIONES:** **Actividad de sensibilización**: Proceso de formación que consiste en la realización de una actividad de corta duración que busca concienciar a las personas sobre una determinada situación, generando una emoción un sentimiento que estimule una acción solidaria a través de la adquisición de conocimientos e información. **Choque o colisión:** Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo. (Ley 769 de 2002). **Gestión de la velocidad**: Conjunto de estrategias y medidas integradas e integrales destinadas a promover la conducción a velocidades adecuadas según el contexto, condiciones del entorno, uso y tipo de vía, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. **Velocidad adecuada**: Es la velocidad a la cual se conduce un vehículo dentro de los límites definidos, de acuerdo con las condiciones que se presentan en la vía (climáticas, de infraestructura), el entorno (urbano, rural, pasos urbanos) y la interacción con los otros actores viales. En este sentido, la velocidad adecuada es segura para todos los usuarios de la vía, en la medida que considera el error humano, y, en consecuencia, mitiga el riesgo de ocurrencia de un siniestro o, en el caso de presentarse evita lesiones graves o fatalidades. **¿Accidente de tránsito o siniestro vial?:** La discusión sobre el uso del término siniestro como sustantivo que reemplaza al término accidente para nominar los sucesos que involucran vehículos en movimiento y que generan algún tipo de daño, es el primer punto de encuentro para alinear los esfuerzos institucionales y discutir un hecho que es prevenible y predecible y que afecta la salud de miles de personas en Colombia. Es en este punto que cobran sentido las discusiones que han tenido lugar en distintos momentos y contextos para transformar el lenguaje y unificar el discurso, inicialmente, desde el nivel comunicacional, bajo las nuevas visiones existentes sobre seguridad vial y su impacto en la salud. Asumir la siniestralidad vial-accidentalidad vial como un problema de salud pública y bajo un nuevo enfoque (Visión Cero y Sistema Seguro), obliga a dejar de lado el uso del término accidente, entendido como algo fortuito, inesperado y sin responsabilidad de las partes, para ser reemplazada por la palabra siniestro, y de esta manera reforzar la idea de que los eventos en las vías son prevenibles, tal y como lo argumentan varias instituciones y organismos como la Organización Mundial de la Salud (OMS), el International Transport Forum (ITF), el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISV) e iniciativas como Visión Cero **velocidad y energía de impacto:** Para dimensionar este concepto, la energía liberada en un siniestro vial cuando no se lleva puesto el cinturón de seguridad puede ser comparada con la caída de un edificio. Por ejemplo, un choque a 50 km/h es comparable con una caída desde un cuarto piso y una colisión a 90 km/h equivale a una caída desde un onceavo piso. **probabilidad de sufrir una lesión mortal para un peatón atropellado por un vehículo**: Como se puede observar, cuando se evalúa la velocidad versus el riesgo de muerte por un choque, se encuentra que un cambio en la velocidad del vehículo puede hacer la diferencia entre salvar la vida de la persona o generar una consecuencia fatal. (Global Road Safety Partnership, 2008) La probabilidad de que un peatón sobreviva ante un siniestro con un vehículo a 50 km/h es de aproximadamente el 40%, mientras que a 30 km/h es de aproximadamente el 90%. En síntesis, conducir a una velocidad excesiva o inadecuada es un factor de riesgo clave en las colisiones, muertes y traumatismos causados por el tránsito. Esta causa aporta una de cada tres víctimas por siniestros viales en el mundo (Organización Mundial de la Salud, 2017).

En el caso de Colombia, según cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), del total de siniestros registrados con hipótesis de causa probable en el país, entre el año 2017 y 2020 se registraron 13.249 siniestros viales asociados al exceso de velocidad. El 44,8% de estos siniestros tuvo al menos un herido y el 7,5% al menos un fallecido. fueron por exceso de velocidad.

Importancia de sensibilizar a los colaboradores de *Saludcar Operación Colombia S.A* respecto a la velocidad

El principio de corresponsabilidad del ESS reconoce los deberes que desde diferentes sectores o roles requieren ser cumplidos para promover la circulación en condiciones de seguridad vial. Dentro de dichos deberes, a los actores viales les asiste la responsabilidad de conocer y cumplir las normas que han sido dispuestas por las autoridades para el tránsito seguro. No obstante, de acuerdo con información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para el año 2020 las víctimas fatales registradas con hipótesis de causa probable en su mayoría se relacionaron con el componente humano, donde 4 de cada 10 fallecidos fueron por exceso de velocidad. Lo anterior, denota un comportamiento en las vías que se aleja del autocuidado y la responsabilidad social con los otros actores de las vías.

Reconociendo que el exceso de velocidad es un factor significativo en la siniestralidad vial, es pertinente abordarlo desde los datos, la infraestructura, el control, la pedagogía, la comunicación y la sensibilización, esto con el fin de prevenir conductas riesgosas o temerarias en las vías y se logre una adecuada gestión de velocidad en los colaboradores de **Saludcar Operación Colombia S.A** que conducen vehículos.

La sensibilización sobre los riesgos del exceso de velocidad permite brindar un panorama más amplio a los colaboradores de **Saludcar Operación Colombia S.A** sobre las precauciones que se deben tener al conducir un vehículo, los efectos en la maniobrabilidad cuando se está conduciendo a velocidades inadecuadas y las consecuencias en caso de colisiones; brindar esta claridad a los actores viales supone un paso en la dirección correcta hacía el propósito de reducir fatalidades y lesiones graves en siniestros viales.

Orientaciones pedagógicas en seguridad vial: En el 2014 el Ministerio de Educación Nacional publicó el documento No. 27 Saber Moverse el cual brinda orientaciones pedagógicas en movilidad segura desde un enfoque de educación vial. Este, entre otras cosas. plantea que el enfoque pedagógico para la educación vial debe trascender la enseñanza y conocimiento de señales de tránsito y direccionarse hacia un esquema de formación a partir de competencias en movilidad segura, pues desde esta perspectiva se reconoce que la educación no es solamente adquirir conocimientos, sino que implica disposiciones cognitivas, socio afectivas y psicomotoras. De acuerdo con el documento precitado, en materia de movilidad segura, se requiere que los actores viales se formen a partir de la enseñanza por competencias pues a través de estas es posible enfocar los problemas de forma interdisciplinaria de tal manera que se adquieran los conocimientos, habilidades y actitudes necesarias para formar ciudadanos que se desplacen de forma segura. Teniendo en cuenta lo anterior, estas competencias son de mucha utilidad para el trabajo de la Gestión de la Velocidad en **Saludcar Operación Colombia S.A toda** vez que permiten fomentar en colaboradores la toma de decisiones, la valoración de riesgos y la resolución de problemas.

Educación vial desde una mirada ética: Sustentar y desarrollar acciones de educación vial en la perspectiva de la formación de valores de los colaboradores de **Saludcar Operación Colombia S.A** y la dimensión ética reconoce como eje fundamental el cuidado y valor de la vida, haciendo del auto cuidado un principio en el desarrollo de estrategias y programas que favorezcan los comportamientos interdependientes para cuidar a otros con quienes se comparte la vía, así como procurar el bien para los colaboradores de **Saludcar Operación Colombia S.A**

Aprendizaje significativo y experiencial: De acuerdo con la propuesta por competencias es coherente optar por el aprendizaje significativo y la enseñanza problémica en el proceso educativo para la movilidad segura, ya que integra las dimensiones cognitiva, emocional y motivacional de las personas reconociendo y explorando los aprendizajes previos para la construcción de nuevo conocimiento, promoviendo también la capacidad de observación, análisis y resolución de problemas del contexto con la experiencia, participación y creatividad de quienes hacen parte del proceso educativo.

Prácticas innovadoras mediadas por la lúdica: Los escenarios pedagógicos desde el aprendizaje significativo reconocen en la lúdica, como acción formativa, un potenciador de ambientes dinámicos, cooperativos, de disfrute del conocimiento y que facilitan el aprendizaje desde la participación, el diálogo, la concertación y la reflexión, más allá de lo teórico o conceptual, a fin de lograr desde la vivencia y experiencias la adquisición de las competencias y aptitudes requeridas para la idoneidad en la movilidad. Este componente lúdico marca la diferencia entre las diferentes formas de aprendizaje pues a partir de prácticas educativas innovadoras de enseñanza-aprendizaje, los partícipes dejan de ser sujetos pasivos en los procesos de formación y asumen de forma motivante, activa y protagónica la construcción y apropiación del conocimiento.

Participación y diálogo de saberes: El diálogo de saberes es clave para lograr participación y compromiso de la ciudadanía y las comunidades a través de la validación de los saberes de los otros, que conlleve a la comprensión de las problemáticas de movilidad y la seguridad vial, para así construir colectivamente los posibles caminos de solución, reconociendo los contextos, particularidades y la posibilidad que como sujetos sociales se tiene de transformar y mejorar la realidad, en este caso las prácticas de movilidad. En conformidad con lo dicho, en el siguiente capítulo encontrará una serie de actividades que buscan principalmente tratar el tema de la velocidad adecuada. Es importante aclarar que estas actividades pueden requerir ajustes por parte de la entidad o equipo que las implemente, de conformidad con el contexto,

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

		grupo poblacional, materiales disponibles, condiciones, entre otras.
5	OBJETIVOS	1. Establecer el conjunto de estrategias y medidas integradas e integrales destinadas a promover la conducción a velocidades adecuadas según el contexto, condiciones del entorno, uso y tipo de vía, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales que hacen parte de **Saludcar Operación Colombia S.A** 2. Controlar la velocidad a la cual se conducen los vehículos de **Saludcar Operación Colombia S.A** dentro de los límites definidos, de acuerdo con las condiciones que se presentan en la vía (climáticas, de infraestructura), el entorno (urbano, rural, pasos urbanos) y la interacción con los otros actores viales. Para lograr una la velocidad adecuada siendo segura para todos los usuarios de la vía, en la medida que considera el error humano, y, en consecuencia, mitiga el riesgo de ocurrencia de un siniestro o, en el caso de presentarse evita lesiones graves o fatalidades a los colaboradores de **Saludcar Operación Colombia S.A**
6	META	La meta puede definirse como "un objetivo temporal, espacial y cuantitativamente dimensionado" (Cohen & Franco, 1992: 90). En este sentido, las metas expresan un nivel de desempeño a alcanzar que debe ser dimensionado a partir de indicadores. Armijo (2011), teniendo en cuenta la línea base, el diagnóstico y que la Organización de las Naciones Unidas, mediante la Resolución AIRE SI?4/299 del 2020 y tomando como base la Declaración de Estocolmo, proclamó la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030 y el modelo de gobernanza, con base en principio de corresponsabilidad, según el decreto 1430 del 29 de Julio de 2022 por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031 **Saludcar Operación Colombia S.A** Contribuirá a reducir al 50% las fatalidades y lesiones derivadas de siniestros viales por excesos de velocidad para el año 2031.
7	INDICADORES	Según la agencia Nacional de Seguridad Vial por exceso de velocidad 312 personas perdieron la vida por siniestros viales en los primeros nueve meses de 2022, registrándose una disminución de 106 decesos frente al mismo periodo de 2021, cuando se presentaron 418 víctimas fatales.
8	FORMA DE MEDICIÓN	La ley 1843 del 14 de julio de 2017 regulo la Instalación y puesta en marcha de Sistemas Automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y la resolución 20203040011245 del 20 de Agosto de 2020 se establecieron los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictaron otras disposiciones que derogó la resolución 718 del 22 de Marzo de 2018. En los tramos por donde circulan vehículos de la organización se cuenta con estas herramientas https://fotodeteccion.ansv.gov.co/ En la acciones preventivas y medidas de control se Instalaran dispositivo de posicionamiento global GPS. Google ha decidido ofrecer opción a los usuarios que utilicen su aplicación cuando hagan una ruta con GPS la velocidad a la que se circula aparece en el marco inferior izquierdo . 1. Abrir Google Maps 2. Ver Ajustes 3. Pinchar en Ajustes de navegación 4. Seleccionar opciones de conducción: activar «velocímetro»
9	PRESUPUESTO	El necesario a emprender acciones para la implementación del programa con una valoración positiva en el presupuesto para la existencia del rubro
10	CRONOGRAMA	Se encuentra Incluido en el Plan Anual de Trabajo del PESV que se encuentra articulado con el Plan Anua l de Trabajo del SGSST, dado que ambos planes deben estructurarse con igual contenido (objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades).
11	MECANISMOS DE SEGUIMIENTO	Se tendrán en cuenta los registros de hallazgos de las auditorias, reportes periódicos de avances, las actas de reuniones y los informes de utilización de recursos.

PROGRAMA PREVENCIÓN DE LA FATIGA

1	PROGRAMA	PREVENCIÓN DE LA FATIGA
2	ALCANCE	La fatiga al conducir imita el impedimento que es producido por el alcohol y arriesga el estado de alerta de los conductores, así como tomar decisiones, y el tiempo que se toma para reaccionar, lo que hace que conducir cansado sea un riesgo peligroso en las vías, conocer los efectos de la fatiga en la seguridad vial es el primer paso para realizar una gestión adecuada de la misma y promover una movilidad segura. El presente programa aplica a todos los colaboradores en **Saludcar Operación Colombia S.A** sean vinculados, mediante tercerización, subcontratación, outsourcing, por intermediación laboral y personas naturales, que realizan desplazamientos laborales para dar cumplimiento al objeto con la organización, conductores de vehículos de flota propias, fidelizadas, ocasionales o de afiliados
3	DURACIÓN	Permanente en todos los desplazamientos
4	LÍNEA BASE	La fatiga es una alteración del estado de vigilia y de la capacidad para realizar tareas de forma segura como consecuencia de la falta de sueño, tareas con alta exigencia mental o física y alteraciones en horarios de descanso y trabajo. por su importancia, **Saludcar Operación Colombia S.A** el programa prevención de la fatiga presenta estrategias para dar excelentes resultados para el control de sus riesgos en la conducción. La fatiga disminuye la capacidad de atención, favorece las equivocaciones al ejecutar las maniobras y obliga a asumir más riesgos. Se calcula que entre el 20 y el 30% de los accidentes se deben a la fatiga, existen cuadros clínicos de distimia y fatiga crónica, caracterizados por que el paciente se queja de cansancio, falta de energía, fatiga y somnolencia, que se asocian a deterioro del estado del ánimo con falta de interés. La fibromialgia es más frecuente en mujeres y se caracteriza por dolor y rigidez de tronco y extremidades, y se puede asociar a trastornos del sueño. En general, son conductores quejosos y cansados. Al conductor

		le cuesta concentrarse en la carretera y realiza maniobras casi inconscientes, con menor percepción de señales, luces, sonidos, distancias y tiempo. Se reduce la cantidad, calidad o eficacia en la ejecución de maniobras y la capacidad de reacción. Surgen estados personales desagradables, tales como aburrimiento, ansiedad, inestabilidad, aturdimiento y mayor aceptación del riesgo. Según el Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional (National Institute of Occupational Safety and Health, por su nombre en inglés), el 37% de los trabajadores en los Estados Unidos duermen menos del tiempo mínimo recomendado de siete horas. Los trabajadores cuyo trabajo implica largas horas de manejo, trabajo por turnos o viajes largos diarios al trabajo, tienen un mayor riesgo de fatiga al manejar. Diferentes estudios señalan que el 90% de los siniestros viales obedecen a factores humanos. De acuerdo con investigaciones realizadas por CESVI Colombia, el 4% de los siniestros viales están asociados al cansancio. Análisis de accidentes realizados por Transmilenio S.A., arrojan que alrededor del 4% de los eventos de siniestralidad en el sistema Transmilenio estarían asociados con la fatiga de los conductores La resolución 315 del 06 de febrero de 2013 del Ministerio de Transporte adopto medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictaron otras disposiciones y en su articulo 6 determino que todos los vehículos de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto, para la realización de operaciones de transporte con una duración superior a ocho (8) horas de recorrido entre el lugar de origen y el lugar de destino, deberán contar con un segundo conductor, que las empresas de transporte deberán adoptar las medidas conducentes para garantizar los descansos necesarios de los conductores y el contar con dos conductores en las condiciones establecidas se entiende como una condición necesaria para prestación del servicio y la inobservancia de esta medida dará lugar a la inmovilización del vehículo de conformidad con el literal i) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996 y que las empresas de transporte serán solidariamente responsable con el propietario del vehículo de las sanciones que se impongan por el incumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo. Con fundamento en lo anterior para **Saludcar Operación Colombia S.A** es importante aplicarlo de manera extensiva a todos sus colaboradores que conducen vehículos ya que bajo los efectos de la fatiga se alteran las sensaciones, percepción, movimientos, el comportamiento y se dificulta el razonamiento. **Una persona peligrosamente fatigada** • Realiza parpadeos prolongados (2 segundos o más). • Mantiene la vista fija. • Realiza poca o ninguna actividad física. • Empieza a tener micro sueños. • Es indiferente a las personas ya su entorno **Por el contrario, una persona alerta**: • Parpadea rápidamente (menos de 1 segundo) • Está atenta a su entorno. • Realiza movimientos corporales coordinados • Es conversadora y animada **La fatiga es una alteración del estado de vigilia y de la capacidad para realizar tareas de manera segura como consecuencia de:** • Jornadas de conducción extensas. • Estrés laboral (Presión por el cumplimiento de tiempos). • Tráfico (Acorta los períodos de descanso). • Malos hábitos (Descanso, alimentación, higiene ocupacional, auto- medicación y condiciones de salud).
5	**OBJETIVOS**	1. Controlar y gestionar los hábitos y condiciones de operación que puedan generar fatiga en los colaboradores de **Saludcar Operación Colombia S.A** 2. Implementar estrategias innovadoras de capacitación, de forma que el mensaje se apropie por los colaboradores adecuadamente
6	**META**	La meta puede definirse como “un objetivo temporal, espacial y cuantitativamente dimensionado” (Cohen & Franco, 1992: 90). En este sentido, las metas expresan un nivel de desempeño a alcanzar que debe ser dimensionado a partir de indicadores. Armijo (2011), teniendo en cuenta la línea base, el diagnóstico y que la Organización de las Naciones Unidas, mediante la Resolución AIRE SI?4/299 del 2020 y tomando como base la Declaración de Estocolmo, proclamó la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030 y el modelo de gobernanza, con base en principio de corresponsabilidad, según el decreto 1430 del 29 de Julio de 2022 por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031 **Saludcar Operación Colombia S.A** Contribuirá a reducir al 50% las fatalidades y lesiones derivadas de siniestros viales por fatiga para el año 2031.
7	**INDICADORES**	Según la agencia Nacional de Seguridad Vial entre el 20 y el 30% de los accidentes se deben a la fatiga, Se sabe que cerca del 40% de los conductores no descansan en los viajes después de tres o más horas al volante. La fatiga aumenta con comida pesada, ropa inadecuada, calor excesivo y luz de las horas centrales del día, gran número de horas conduciendo o trabajando, rutina al realizar muchas veces el mismo itinerario, monotonía de las grandes rectas La fatiga excesiva produce pesadez de la vista con parpadeo casi constante, cefalea, zumbido de oídos, sensación de brazos y pies dormidos, necesidad de moverse en el coche, que siempre se acompaña de mayor o menor pérdida de atención, y necesidad de restregarse la cara. En esta situación, es obligatorio parar y descansar.

8	FORMA DE MEDICIÓN	✓ No permitir turnos mayores a 8 horas continuas de trabajo, con sus respectivos descansos. ✓ En lo posible, no doblar o extender el turno de un mismo conductor para cubrir jornadas laborales de otros conductores. ✓ Evitar que un conductor tenga que manejar su vehículo para regresar a casa después de una larga jornada. Se recomienda proveer asistencia para el traslado. ✓ Antes de iniciar el turno nocturno, se recomienda tomar una siesta en la tarde de 1:00 a 4:00 p.m. ✓ Emplear herramientas tecnológicas para monitoreo satelital o tacógrafo para gestionar tiempos de actividad y descanso de los conductores. ✓ Promover dietas balanceadas y estilos de vida saludables. ✓ Mantener informados a los trabajadores sobre la importancia de gestionar la fatiga y las consecuencias que conlleva conducir en ese estado.
9	PRESUPUESTO	El necesario a emprender acciones para la implementación del programa con una valoración positiva en el presupuesto para la existencia del rubro
10	CRONOGRAMA	Se encuentra Incluido en el Plan Anual de Trabajo del PESV que se encuentra articulado con el Plan Anua l de Trabajo del SGSST, dado que ambos planes deben estructurarse con igual contenido (objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades).
11	MECANISMOS DE SEGUIMIENTO	Se tendrán en cuenta los registros de hallazgos de las auditorias, reportes periódicos de avances, las actas de reuniones y los informes de utilización de recursos.

PROGRAMA PREVENCIÓN DE LA DISTRACCIÓN

1	PROGRAMA	PREVENCIÓN DE LA DISTRACCION
2	ALCANCE	Es creciente la evidencia de que las distracciones y la inatención del conductor constituyen un importante factor contributivo en choques y siniestros viales. El objetivo del presente programa en **Saludcar Operación Colombia S.A** es establecer pautas sobre inatención y distracciones durante la conducción abordando los diferentes enfoques metodológicos utilizados para su estudio ante todo teniendo en cuenta las medidas de intervención y de prevención y aplica a todos los colaboradores en **Saludcar Operación Colombia S.A**sean vinculados, mediante tercerización, subcontratación, outsourcing, por intermediación laboral y personas naturales, que realizan desplazamientos laborales para dar cumplimiento al objeto con la organización, conductores de vehículos de flota propias, fidelizadas, ocasionales o de afiliados
3	DURACIÓN	Permanente en todos los desplazamientos
4	LÍNEA BASE	La distracción del conductor ha sido ampliamente estudiada desde la perspectiva de la seguridad vial (Hedlund, Simpson & Mayhew, 2005; Gordon, 2009; Lee, Young & Regan, 2008; Young & Lenné, 2010). Se han realizado varios intentos de conceptualización, aunque la mayoría de las definiciones son parciales. Mientras algunas colocan el énfasis en diferentes aspectos del fenómeno (causas, consecuencias, mecanismos implicados, tipos de distracción), otras limitan su significado a la realización de una actividad secundaria (hablar por celular) (Lee et ál., 2008). Otros estudios sobre distracción directamente no aclaran la definición del constructo en la cual se basan. Según Petitt, Burnett, y Stevens (2005) posiblemente esto se debe a que, al tratarse de un término cotidiano, ha adquirido un carácter abstracto que carece de precisión para propósitos científicos. A pesar de las dificultades en la definición, se ha logrado bastante consenso en considerar que se produce una distracción en la conducción cuando algún suceso, actividad, objeto o persona, dentro o fuera del vehículo, captan la atención del conductor y la desvían de la tarea de conducir (uso del teléfono celular, comer, conversar con un pasajero). Esta desviación afecta el desempeño general del conductor, reduce la alerta situacional, perjudica el proceso de toma de decisiones y lentifica el tiempo de reacción a eventos inesperados. En algunos casos puede resultar en un choque, en un casi-choque, o en acciones correctivas por parte del conductor u otro usuario del tránsito (Basacik & Stevens, 2008; Hedlund et ál., 2005; Ranney, 2008).
5	OBJETIVOS	1. Evitar las distracciones al volante de los colaboradores de **Saludcar Operación Colombia S.A** evitando la exposición al riesgo. 2. Minimizar los factores más significativos en la distracción de conductores. 3. Proponer recomendaciones de mejora enfocadas en la disminución de la distracción de los colaboradores de **Saludcar Operación Colombia S.A**
6	META	La meta puede definirse como “un objetivo temporal, espacial y cuantitativamente dimensionado” (Cohen & Franco, 1992: 90). En este sentido, las metas expresan un nivel de desempeño a alcanzar que debe ser dimensionado a partir de indicadores. Armijo (2011), teniendo en cuenta la línea base, el diagnóstico y que la Organización de las Naciones Unidas, mediante la Resolución AIRE SI?4/299 del 2020 y tomando como base la Declaración de Estocolmo, proclamó la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030 y el modelo de gobernanza, con base en principio de corresponsabilidad, según el decreto 1430 del 29 de Julio de 2022 por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031 **Saludcar Operación Colombia S.A** Contribuirá a reducir al 50% las fatalidades y lesiones derivadas de siniestros viales por distracción para el año 2031.
7	INDICADORES	Actualmente se reconoce que la inatención durante la conducción es uno de los principales factores contributivos de siniestralidad vial (Klauer, Dingus, Neale, Sudweeks & Ramsey, 2006; Stutts et ál., 2005; Talbot, Fagerlind & Morris, en prensa; Wang, Knipling & Goodman, 1996). Sin embargo, es muy difícil estimar el rol exacto de la inatención en los

		choques de tránsito, principalmente por la falta de una definición estandarizada, diferencias metodológicas e inconsistencias en las fuentes de datos (NHTSA, 2009; Stevens & Minton, 2001). Además, la mayoría de los accidentes tienen múltiples determinantes, por lo cual no es adecuado establecer que una distracción causó determinado choque, sino que contribuyó a este (por ejemplo, porque redujo los tiempos de reacción del conductor) (Beanland, Fitzharris, Young & Lenné, 2013). Mientras una gran parte de las estimaciones suponen que entre el 25% y el 60% de los accidentes se encuentra involucrada alguna forma de inatención (Beanland, et ál., 2013; NHTSA, 1997; Wang et ál.1996), en otros estudios la cifra es menor (Stutts, Reinfurt, Staplin & Rodgman, 2001). Por el contrario, estudios más recientes sugieren que estas cifras pueden ser del 80% en el caso de los choques, y del 65% en el caso de los casi-choques (near crashes) (Dingus et ál., 2006; Klauer et ál., 2006). Las distracciones se derivan de una variedad de fuentes, incluyendo dispositivos electrónicos, tales como sistemas de navegación y teléfonos celulares y las distracciones convencionales, tales como lugares o acontecimientos externos al vehículo, interacción con los pasajeros y comer. Las tareas distractoras pueden afectar a los conductores de diferentes maneras, estas se pueden clasificar en los siguientes tipos: visual, manual y cognitivo. A su vez, el efecto de una distracción en el desempeño del conductor depende de varios factores interrelacionados: el tipo y la complejidad de la distracción, el momento que ocurre, la frecuencia y duración de la ejecución de la tarea, la posibilidad de ser interrumpida y si tiene un efecto residual luego de finalizarla (cognitivo, emocional) Además, no solo depende de las características de la tarea distractora sino también de las características del conductor (edad, sexo, experiencia, estado alcoholizado o fatigado, familiaridad con la tarea competitiva y personalidad) y de la demanda de la tarea de conducir (estado del tráfico, clima, interacción con los pasajeros, velocidad) Otro aspecto a considerar es que la distracción, al igual que la conducción, es un proceso dinámico. En consecuencia, las demandas tanto de la conducción como de las tareas competitivas son variables (fluctúan entre períodos altos y bajos), y tienen distribuciones distintas en el tiempo. La conducción segura se ve comprometida cuando coinciden los altos niveles de la demanda, tanto de la conducción como de la tarea competitiva, ya que se pone en peligro la capacidad del conductor para responder Entre las fuentes de distracción más peligrosas se encuentran hablar por celular y escribir mensajes de texto En efecto, se estima que hablar por celular incrementa cuatro veces el riesgo de tener un accidente grave (Hosking, Young & Regan, 2006) y que al enviar o recibir un mensaje de texto el conductor aparta los ojos del tránsito por un promedio de 4,6 segundos, lo cual equivale a recorrer, a una velocidad de 55 km/h, la longitud de un estadio de fútbol (Olson et ál., 2009). A su vez, la literatura indica que el teléfono manos libres no es sustancialmente más seguro, porque el riesgo radica en la demanda cognitiva del contenido del mensaje (cf. Harbluk, Noy & Eizenman, 2002; Nunes & Recarte, 2002; Olson et ál., 2009). El resto de las tecnologías dentro del vehículo (sistemas de posicionamiento global –GPS –) también constituyen una preocupación creciente, ya que incrementan en
8	**FORMA DE MEDICIÓN**	Promover a través de pedagogía vial en los de los colaboradores de **Saludcar Operación Colombia S.A**la importancia de evitar conducir empleando dispositivos electrónicos y pantallas Prohibición de fumar, además esto implica conducir con una sola mano, incluso el humo puede afectar la visión, es decir un cúmulo de circunstancias que pueden acabar en un accidente ya que la media de tiempo que se utiliza para encender un cigarrillo se sitúa en uno 4 segundos, tiempo en el que se recorren 113 metros a una velocidad de 100km/h. Los navegadores pueden constituir una ayuda al conductor, pero también se pueden convertir en una importante causa de distracción, ya que en el momento en el que el conductor aparta la vista de la carretera, el vehículo circula sin control a lo largo de un tramo en el que pueden surgir diversas circunstancias que pueden producir un grave accidente.
9	**PRESUPUESTO**	El necesario a emprender acciones para la implementación del programa con una valoración positiva en el presupuesto para la existencia del rubro
10	**CRONOGRAMA**	Se encuentra Incluido en el Plan Anual de Trabajo del PESV que se encuentra articulado con el Plan Anua l de Trabajo del SGSST, dado que ambos planes deben estructurarse con igual contenido (objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades).
11	**MECANISMOS DE SEGUIMIENTO**	Se tendrán en cuenta los registros de hallazgos de las auditorias, reportes periódicos de avances, las actas de reuniones y los informes de utilización de recursos.

PROGRAMA DE CERO TOLERANCIA A LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

1	**PROGRAMA**	**Programa de Cero Tolerancia a La conducción bajo Los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas**
2	**ALCANCE**	La intoxicación aguda por alcohol etílico y sustancias psicoactivas tiene una particular connotación en nuestro país; en relación con el alcohol, por el consumo frecuente y socialmente aceptado y por generar en las personas cambios psicológicos, orgánicos y neurológicos de corta duración en el tiempo que presentan riesgo no solo para la seguridad

		individual, sino también para la seguridad de otras personas al realizar actividades tales como conducir automotores. El presente programa aplica a todos los colaboradores en **Saludcar Operación Colombia S.A** sean vinculados, mediante tercerización, subcontratación, outsourcing, por intermediación laboral y personas naturales, que realizan desplazamientos laborales para dar cumplimiento al objeto con la organización, conductores de vehículos de flota propias, fidelizadas, ocasionales o de afiliados
3	**DURACIÓN**	Permanente en todos los desplazamientos
4	**LÍNEA BASE**	En Colombia es muy bien conocido el efecto que tienen las bebidas alcohólicas en la disminución de la destreza de los conductores al volante, y aunque por muchos años incurrir en esta conducta fue una práctica común y aceptada en nuestro país; hoy en día es poco admisible este tipo de comportamientos para la colectividad social, jurídica y política en Colombia. Los incidentes de tránsito que en Colombia tienen origen en el consumo de alcohol, son de alto impacto en cuanto al nivel de morbimortalidad que genera. En efecto, 7 por cada 10 siniestros de este tipo, durante 2.017, dejó por lo menos una persona lesionada, mientras que en 3 por cada 10, solo se ocasionaron daños no físicos a nivel humano. En consecuencia, consumir alcohol y operar un vehículo es un tipo de conducta temeraria, mucho más agresiva por su probabilidad de generar lesiones, que otros tipos de conductas de riesgo vial, como parquear en sitios prohibidos (la cual tiene un mayor nivel de control a través de cámaras de foto detección). El control a través de la sanción parece ser un mecanismo de defensa que no ha logrado mantener una reducción de la siniestralidad vial en el largo plazo, ya que la ley 1696 de 2013, aun cuando redujo a la mitad la cantidad de infractores (por su nivel de afectación en el patrimonio económico), no redujo la cantidad de siniestros de forma permanente. Es preciso entonces implementar medidas de control con un mayor nivel de rigurosidad y efectividad para el control de esta conducta de riesgo, y con ello, es recomendable revisar alternativas como la privación de la libertad en grados de alcoholemia inferior a 3, o la detección preventiva en grado cero con afectación de los antecedentes disciplinarios del infractor. También es preciso crear programas serios de sensibilización, que generen una verdadera curva de progreso en la toma de conciencia y aprendizaje sobre el riesgo en el que se incurre al conducir borracho. Controlar la conducción temeraria es un tema de primer orden en muchos países europeos, sin importar el tipo de comportamiento de riesgo que la origine. En Colombia, específicamente frente a la alcoholemia se han implementado medidas, que, de entrada, tienen oportunidades de mejora subsanables, adaptando las políticas que en otras latitudes han sido un caso de éxito. Es preciso entonces evaluar que podría ser lo más idóneo en nuestro contexto vial, y con ello generar mejores resultados.
5	**OBJETIVOS**	1. Controlar los riesgos y efectos adversos que el consumo de alcohol y drogas psicoactivas causa en las personas, la alteración de sus capacidades físicas y mentales, afectación de la salud, de la seguridad y del ambiente laboral. 2. Mejorar las condiciones de trabajo y salud de los trabajadores 3. Generar la cultura por la prevención del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas (SPA)
6	**META**	La meta puede definirse como “un objetivo temporal, espacial y cuantitativamente dimensionado” (Cohen & Franco, 1992: 90). En este sentido, las metas expresan un nivel de desempeño a alcanzar que debe ser dimensionado a partir de indicadores. Armijo (2011), teniendo en cuenta la línea base, el diagnóstico y que la Organización de las Naciones Unidas, mediante la Resolución AIRE SI?4/299 del 2020 y tomando como base la Declaración de Estocolmo, proclamó la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030 y el modelo de gobernanza, con base en principio de corresponsabilidad, según el decreto 1430 del 29 de Julio de 2022 por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031 **Saludcar Operación Colombia S.A** Contribuirá a reducir al 50% las fatalidades y lesiones derivadas de siniestros viales por embriaguez para el año 2031.
7	**INDICADORES**	La embriaguez es un estado de intoxicación aguda con diversas manifestaciones psíquicas y físicas, de intensidad variable, la intoxicación aguda por alcohol etílico tiene particular connotación por el consumo amplio y socialmente aceptado en muchas partes del mundo, y por generar en la persona cambios psicológicos, orgánicos y neurológicos de corta duración en el tiempo, que ponen en peligro no solo su seguridad personal, sino también la de otros, en especial cuando , se conduce un medio de transporte. Lo mismo sucede con otras sustancias depresoras, estimulantes, alucinógenas o con efectos mixtos, cuyo consumo también produce alteraciones psíquicas, orgánicas y neurológicas que afectan la capacidad del individuo para realizar este tipo de actividades El código nacional de tránsito ley 769 de 2002 en su artículo 2 define Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre, Alcoholimetría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre. Alcoholuria: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina. Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado. 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 la misma manera nuestro código de tránsito establece las reglamentaciones correspondientes a la movilidad o circulación de las personas, ya sean en calidad de conductores, peatones o pasajeros. En su Artículo 150 se faculta a las autoridades de tránsito para adelantar pruebas de embriaguez por alcohol a las personas que conduzcan un vehículo automotor. La ley 1548 del 2012 creo y modifico algunos temas de relevancia de las normas anteriormente enunciadas. Se creó un grado adicional a los tres establecidos en la Resolución 414 del 2002, este fue llamado Grado Cero, y equivale a los resultados comprendidos entre 20 y 39 mg de etanol. En este orden, los niveles de embriaguez se convirtieron en cuatro: Grado Cero de 20/39 mg, Primer Grado de 40/99 mg, Segundo Grado de 100/149 mg y Tercer Grado de 150 mg en adelante. Para los resultados menores a 20 mg, se considera embriaguez negativa, es decir no existe ninguna clase de sanción. También se crea un parágrafo tercero, en el cual se determina que, si una persona que conduce un vehículo automotor se niega a que las autoridades de tránsito le practiquen una prueba de alcoholemia, de igual forma será sancionado, no por estar en estado de embriaguez sino por negarse a practicarse la misma. Existen dos nuevas modificaciones en el Literal D del Artículo 131 de Código Nacional de Tránsito y en el Artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, en relación con los aspectos de inmovilización del vehículo y suspensión de la licencia de conducción del conductor infractor. La ley 1696 del 19 de diciembre de 2013 se dictaron disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas adiciono que, si

		una persona que conduce en estado de embriaguez se encuentra inmersa en un homicidio culposo, este se agrava, y la pena aumentará si el resultado de la prueba de alcoholemia es igual o superior al Primer Grado. En el único parágrafo del artículo tercero, se determina que una vez transcurran veinticinco (25) años de cancelación de la licencia de conducción, se podrá adquirir otra licencia nuevamente. El parágrafo tercero del artículo quinto, determinó que una persona que conduce un vehículo automotor y se niegue a que las autoridades de tránsito le practiquen una prueba de alcoholemia, será sancionado con inmovilización del vehículo por veinte (20) días, se le suspenderá su licencia y pagará la multa pecuniaria más elevada, equivalente a 1.440 Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes. Adiciono un numeral al artículo 110 de la Ley 599 de 2000, Código Penal, el cual quedará así: Artículo 110. Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará: (...) 6. Si al momento de cometer la conducta el agente estuviese conduciendo vehículo automotor bajo el grado de alcoholemia igual o superior al grado 1° o bajo el efecto de droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica, y ello haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de las dos terceras partes al doble, en la pena principal y accesoria. La ley 1696 del 19 de diciembre de 2013 en su modifico el parágrafo del artículo 26 de la Ley 769 de 2002; artículo modificado por el artículo 7 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:
8	**FORMA DE MEDICIÓN**	El consumo, porte, distribución y venta de alcohol y de SPA es absolutamente prohibido en las áreas de trabajo del **Saludcar Operación Colombia S.A** por las implicaciones nocivas y riesgos derivadas del consumo que estas sustancias producen, determina que: No se autoriza el ingreso a las instalaciones de la empresa y demás áreas de trabajo a personas que se encuentren bajo los efectos del alcohol o de algún tipo de SPA. Igualmente, a estas personas no se les permite conducir vehículos propiedad del **Saludcar Operación Colombia S.A** ni operar otros equipos, bien sean propios o arrendados al servicio del **Saludcar Operación Colombia S.A**o que se encuentren asignados dentro de algún contrato vigente y en ejecución. Se prohíbe a todo empleado, trabajador y contratista del **Saludcar Operación Colombia S.A ,** guardar y mantener alcohol y SPA dentro de las instalaciones del **Saludcar Operación Colombia S.A** o en alguno de sus vehículos o equipos. Se entiende como excepción al porte de sustancias mencionadas en este programa, los medicamentos especiales formuladas por un médico; en cuyo caso, la persona interesada deberá acreditar y portar la correspondiente prescripción médica. Esta excepción obliga a la persona a conocer, comprender y reportar anticipadamente a su supervisor los posibles efectos de los medicamentos o agentes que alteran su estado de ánimo. **Saludcar Operación Colombia S.A** en estos casos definirá los controles necesarios para asegurar que de ninguna manera la condición reportada afecte negativamente al trabajador, o a otros o se cause algún daño a las instalaciones o a la comunidad. Es considerado como falta grave, que podrá dar lugar a la terminación del Contrato de Trabajo con justa causa, cualquiera de los siguientes casos: Presentarse a laborar bajo los efectos del alcohol o SPA que hagan al trabajador no apto, o riesgoso o peligroso para su seguridad o la de otros en el trabajo. Ejecutar trabajos en estado de embriaguez o bajo influencia de narcóticos o SPA. La posesión, uso, distribución o venta de bebidas alcohólicas o SPA en las instalaciones de la compañía y áreas de trabajo. El incumplimiento de las obligaciones relacionadas con esta política. Negarse a ser sometido a las pruebas de alcohol o drogas. En este caso de negativa, ésta deberá ser justificada y probada. De no ser así, el trabajador deberá ser retirado preventivamente de sus funciones, mientras su conducta sea objeto de un examen disciplinario. Recordar la Providencia SL11632-2015, Proceso No 44512 de fecha 02 de septiembre de 2015 de la Corte Suprema De Justicia Sala Laboral Magistrado Ponente Dr. Gustavo Hernando López Algarra. en la cual trata que " el estado de embriaguez no requiere prueba solemne en materia laboral " CASO: Es un situación en la cual un INGENIERO DE ALMACENAMIENTO de una empresa en su ruta de control encontró unos Operarios detrás un montacargas tomando cerveza (referencian la Marca),este ingeniero les llama la atención por ser falta grave de estar ingiriendo cerveza y procede a llamar otros ingenieros para que se percataran de la situación, seguidamente a los Operarios se les solicito la prueba de embriaguez a la cual se negaron, el Ingeniero dejo su

		respectiva constancia de la negativa. El Procedimiento concluyó con la finalización del contrato de trabajo de los operarios a lo cual ellos iniciaron acciones ya que argumentaron que no hubo prueba solemne para demostrar el estado de embriaguez. Es así que en la decisión de este alto tribunal se argumentó la siguiente TESIS: 1. fueron sorprendidos por uno de sus funcionarios, con producto que consumía 2. cuando se negaron a la práctica del examen de alcoholemia, esa situación puede leerse como una expresión del temor a ser descubiertos en la comisión la de la falta 3. los operarios presentaban comportamientos diferentes a los normales, movimientos lentos, ojos enrojecidos, y aliento alcohólico 4. lo que está debidamente acreditado es que fueron sorprendidos ingiriendo cerveza, y presentaban comportamientos diferentes a los normales 5. Cuanto, al estado de embriaguez, que como tal, no requiere una prueba solemne, y en consecuencia se puede acreditar por cualquier medio de prueba autorizado 6. Ante la negativa infundada del trabajador de realizarse la prueba, el empleador pueda acudir a otro tipo de elementos indicativos de tal estado, como, entre otros, el comportamiento distorsionado, la falta de motricidad, la falta de coordinación y el alto aliento alcohólico, que pueden ser apercibidos fácilmente, sin necesidad de prueba técnica alguna Por último en dicha providencia de manera taxativa se puntualiza: el hecho de que un trabajador se niegue a realizarse un examen de alcoholemia , puede ser un indicio de estado de embriaguez. la sala de casación laboral de la corte suprema de justicia en sentencia SL-8002 de 2014 lo había dicho q en materia laboral podría ser utilizado cualquier medio de prueba como lo indica el código general del proceso en su artículo 165, para demostrar el posible estado de embriaguez de un trabajador y máxime cuando exista negativa a realizarse la prueba de alcoholemia, avaló en ese caso particular el testimonio de tercero para determinar el estado de embriaguez de dichos trabajadores, configurándose una causa justa de despido, es la excepción a la regla, solo aplica en materia laboral y adicional el trabajador debe realizar actividades de alto riesgo como conducir, portar armas y todas aquellas en las cuales se ponga en riesgo su vida y la de otras personas, es de anotar q si el trabajador no desarrolla actividades de alto riesgo, no puede ser despedido, así lo expresó la honorable corte suprema de justicia
9	PRESUPUESTO	El necesario a emprender acciones para la implementación del programa con una valoración positiva en el presupuesto para la existencia del rubro
10	CRONOGRAMA	Se encuentra Incluido en el Plan Anual de Trabajo del PESV que se encuentra articulado con el Plan Anua l de Trabajo del SGSST, dado que ambos planes deben estructurarse con igual contenido (objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades).
11	MECANISMOS DE SEGUIMIENTO	Se tendrán en cuenta los registros de hallazgos de las auditorias, reportes periódicos de avances, las actas de reuniones y los informes de utilización de recursos.

PROGRAMA PARA LA PROTECCIÓN DE ACTORES VIALES VULNERABLES

1	PROGRAMA	**Programa para la protección de actores viales vulnerables**
2	ALCANCE	El presente programa tiene como propósito promover la protección de los actores viales más vulnerables, a partir de la formulación de orientaciones que guíen el desarrollo de actividades pedagógicas enfocadas en el cuidado de la vida propia y la de los otros en la vía, promulgando una interacción sana entre los diferentes actores viales y aplica a todos los colaboradores en **Saludcar Operación Colombia S.A** sean vinculados, mediante tercerización, subcontratación, outsourcing, por intermediación laboral y personas naturales, que realizan desplazamientos laborales para dar cumplimiento al objeto con la organización, conductores de vehículos de flota propias, fidelizadas, ocasionales o de afiliados y contiene diversas actividades que se proponen como ejemplo para sensibilizar en la prevención de siniestros viales con los actores viales más vulnerables, a través de intervenciones enfocadas en la mitigación de los siguientes factores de riesgo: irrespeto de las señales y normas de tránsito, la conducción en estado de embriaguez, el uso inadecuado o el no uso de elementos de protección personal, la conducción insegura del vehículo, la fatiga y la distracción. Respecto de la conducción de vehículos con velocidades inadecuadas, se recomienda la consulta y aplicación del documento elaborado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial denominado «Guía Práctica de Sensibilización en Velocidad» .
3	DURACIÓN	Permanente en todos los desplazamientos
4	LÍNEA BASE	Cada año fallecen cerca de 1,3 millones de personas a causa de siniestros viales1 en el mundo, y entre 20 y 50 millones de personas padecen lesiones no mortales (Organización Mundial de la Salud, 2021). Es decir, los siniestros viales son una problemática de salud pública que se posiciona como una de las principales causas de muerte en la población mundial. En Colombia los siniestros viales son la segunda causa de muerte por factor externo (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2021), afectando gravemente a toda la población y en especial a peatones, ciclistas y motociclistas, actores viales que cuentan con mayor vulnerabilidad y que solo en los últimos cinco años (2016- 2020) han representado el 83,90% del total de las víctimas fatales a causa de siniestros viales en Colombia.
5	OBJETIVOS	Realizar acciones pedagógicas en seguridad vial que deben apuntar a reconocer los factores de riesgo y la manera de

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

		prevenirlos, entendiendo que dichos riesgos pueden ser producto de las decisiones propias o la de otros.
6	META	La meta puede definirse como "un objetivo temporal, espacial y cuantitativamente dimensionado" (Cohen & Franco, 1992: 90). En este sentido, las metas expresan un nivel de desempeño a alcanzar que debe ser dimensionado a partir de indicadores. Armijo (2011), teniendo en cuenta la línea base, el diagnóstico y que la Organización de las Naciones Unidas, mediante la Resolución AIRE SI?4/299 del 2020 y tomando como base la Declaración de Estocolmo, proclamó la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030 y el modelo de gobernanza, con base en principio de corresponsabilidad, según el decreto 1430 del 29 de Julio de 2022 por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031 **Saludcar Operación Colombia S.A** Contribuirá a reducir al 50% las fatalidades y lesiones derivadas de siniestros viales por no proteger a los actores viales vulnerables para el año 2031.
7	INDICADORES	Según la agencia Nacional de Seguridad Vial Los actores viales más vulnerables son aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o incluso fallecer en caso de un siniestro vial, pues no tienen la protección de un vehículo con cabina o revestimiento exterior. En la definición tradicional, los actores viales más vulnerables son los peatones, ciclistas y motociclistas (Organisation for Economic Cooperation and Development - OECD, 1998, como se citó en Ministerio de Transporte, 2015). Sin embargo, bajo este entendido, dentro del concepto de actor vial más vulnerable, también se encuentran comprendidos quienes se movilicen en patineta, patines, monopatines, monociclos, scotter, entre otros. Ahora bien, teniendo en cuenta el número de usuarios, lesiones y fallecimientos por parte de peatones, ciclistas y motociclistas, esta guía hará especial énfasis en estos tres actores viales. A nivel mundial más de la mitad de las muertes ocasionadas por lesiones en el tránsito corresponden a los actores viales más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas (World Health Organization, 2018), y en Colombia, este porcentaje se incrementa significativamente, llegando a sobrepasar el 80%. Estas cifras reflejan la importancia de priorizar acciones y medidas urgentes para salvaguardar la vida e integridad física de los actores viales más vulnerables. Para esto, es importante sensibilizar a la población en la comprensión y necesidad de proteger a los usuarios que, por sus características se encuentran más propensos a sufrir lesiones graves o incluso la muerte en caso de un siniestro vial.
8	FORMA DE MEDICIÓN	Realizar el diagnóstico que permita identificar los factores de riesgo de acuerdo al contexto para caracterizar y priorizar la población objetivo de las acciones, reconociendo sus necesidades, así como medir y comparar la efectividad de las acciones. Articular las actividades con las líneas del Plan Nacional de Seguridad Vial o los Planes Locales de Seguridad Vial a fin de unir y focalizar los esfuerzos en las gestiones más prioritarias. Las actividades pueden tener un mayor impacto si se articulan con los grupos de interés, haciéndolos partícipes de la planeación y desarrollo de las actividades. Por ejemplo, para realizar una actividad con motociclistas, algunos actores aliados pueden ser los clubes, comercializadores de motocicletas, comercializadores de cascos, entre otros. Las actividades deben procurar la participación e interacción de los participantes. En todas las actividades es recomendable explicar la diferencia entre siniestro vial y accidente de tránsito con el propósito de que las personas reconozcan que todas las muertes en el tránsito son evitables. Las actividades deben ser planeadas y desarrolladas sin poner en riesgo la vida e integridad física de los participantes. Por ejemplo, no es recomendable que se simulen situaciones como un adelantamiento riesgoso entre un conductor de bus o transporte de carga y un ciclista. Durante el desarrollo de las actividades debe haber una persona con el rol de facilitador, es decir, un líder u orientador de la actividad que potencie y dinamice las experiencias.
9	PRESUPUESTO	El necesario a emprender acciones para la implementación del programa con una valoración positiva en el presupuesto para la existencia del rubro
10	CRONOGRAMA	Se encuentra Incluido en el Plan Anual de Trabajo del PESV que se encuentra articulado con el Plan Anua l de Trabajo del SGSST, dado que ambos planes deben estructurarse con igual contenido (objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades).
11	MECANISMOS DE SEGUIMIENTO	Se tendrán en cuenta los registros de hallazgos de las auditorias, reportes periódicos de avances, las actas de reuniones y los informes de utilización de recursos.

PROGRAMA MANTENIMIENTO EN SEGURIDAD PASIVA

1	PROGRAMA	Programa Mantenimiento en Seguridad Pasiva
2	ALCANCE	El concepto de seguridad pasiva engloba todos los sistemas adoptados para proteger a los ocupantes de vehículos contra lesiones, o para reducir sus consecuencias una vez que se ha producido el accidente, es así que el presente programa tiene como propósito preservar y mantener en óptimas condiciones estos elementos con el fin de mitigar y minimizar las consecuencias de un siniestro vial , aplica a todos los colaboradores en **Saludcar Operación Colombia S.A** sean vinculados, mediante tercerización, subcontratación, outsourcing, por intermediación laboral y personas naturales, que realizan desplazamientos laborales para dar cumplimiento al objeto con la organización, conductores de vehículos de flota propias, fidelizadas, ocasionales o de afiliados

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

3	DURACIÓN	Permanente en el momento que se utiliza un vehículo de la organización
4	LÍNEA BASE	Abrocharse el cinturón de seguridad puede reducir hasta un 80% la probabilidad de muerte en un siniestro vial. A pesar de todo, todavía algunos conductores y pasajeros no lo utilizan. Los apoyacabezas -o reposacabezas- están pensados para que la cabeza se apoye en él, pero no de la forma en la que nos sentamos en las sillas de oficina, sino como el apoyo que debe brindar una baranda que se ubica en una escalera. Técnicamente llamado sistema de retención de la cabeza, este elemento es indispensable en el vehículo, pero pocas veces se le presta atención en cuanto a su uso correcto, pero la funcionalidad de este elemento de seguridad pasiva es omitida por la mayoría de los usuarios por desconocimiento de su principal objetivo: minimizar las lesiones cervicales. El uso adecuado de los elementos de seguridad pasiva que incluyen los vehículos para sus usuarios tiene gran relevancia a la hora de prevenir casos graves de lesiones o consecuencias provocadas por el impacto del vehículo. EL apoyacabezas o reposacabezas es un elemento de seguridad que va más allá del confort para el usuario del vehículo, su uso adecuado ayuda a minimizar las lesiones cervicales provocadas por el latigazo cervical que se presenta en el caso de tener un impacto o colisión con el vehículo especialmente en colisiones traseras o impactos por alcance vehicular. Las lesiones cervicales son producidas por el movimiento del cuello hacia adelante y hacia atrás, conocido como efecto latigazo causando afectaciones en ligamentos, nervios y columna vertebral.
5	OBJETIVOS	Sensibilizar acerca de importancia y conservación de los elementos de seguridad pasiva de los vehículos
6	META	La meta puede definirse como “un objetivo temporal, espacial y cuantitativamente dimensionado” (Cohen & Franco, 1992: 90). En este sentido, las metas expresan un nivel de desempeño a alcanzar que debe ser dimensionado a partir de indicadores. Armijo (2011), teniendo en cuenta la línea base, el diagnóstico y que la Organización de las Naciones Unidas, mediante la Resolución AIRE SI?4/299 del 2020 y tomando como base la Declaración de Estocolmo, proclamó la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030 y el modelo de gobernanza, con base en principio de corresponsabilidad, según el decreto 1430 del 29 de Julio de 2022 por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031 **Saludcar Operación Colombia S.A** Contribuirá a reducir al 50% las fatalidades y lesiones derivadas de siniestros viales por no utilizar correctamente los elementos de seguridad pasiva de los vehículos para el año 2031.
7	INDICADORES	Según la agencia Nacional de Seguridad Vial para comprender la importancia del cinturón de seguridad es necesario saber qué ocurre dentro del vehículo durante un accidente. En realidad, se producen dos impactos: el primero es el choque o colisión como tal, y el segundo, producido como reacción, es el choque de los ocupantes del vehículo con el vidrio del parabrisas, e incluso fuera del auto. Este segundo impacto es el que causa las lesiones, o la muerte. Las estadísticas demuestran que una persona despedida fuera del vehículo tiene 5 veces más probabilidades de ser muerta que aquélla que permanece en el interior del vehículo. De la misma manera las lesiones cerebrales representan del 40 al 60% de las producidas en los accidentes de tránsito vehicular. Una muestra de 1.000 conductores da como resultado que el 75% de las mujeres empleaban este dispositivo de seguridad, el apoyacabeza, de un modo apropiado, en cambio solamente el 52% de los hombres lo hacía adecuadamente
8	FORMA DE MEDICIÓN	**Cinturones de seguridad**: Se realizarán chequeos diarios antes de iniciar la jornada laboral, del correcto funcionamiento del mecanismo de bloqueo de cada cinturón y se dejará evidencia en el formulario digital que diligencia cada operador; de presentarse alguna falla, se procederá al remplazo inmediato del elemento averiado. De igual manera se realizarán inspecciones bimensuales previstas en los protocolos de revisión preventiva de los CDA habilitados, teniendo en cuenta las recomendaciones que emitieren al respecto. **Apoyacabezas:** Se realizarán chequeos diarios antes de iniciar la jornada laboral del correcto funcionamiento de cada uno de los apoyacabezas y se dejara evidencia en el formulario digital que diligencia cada operador. De presentarse alguna falla, se procederá al remplazo o reparación del apoyacabeza averiado. De igual manera se realizarán inspecciones bimensuales previstas en los protocolos de revisión preventiva de los CDA habilitados, teniendo en cuenta las recomendaciones que emitieren al respecto. Los colaboradores de **Saludcar Operación Colombia S.A** adaptaran la altura e inclinación de la silla de la manera adecuada, si hablamos del conductor la distancia al timón debe ser igual al estirar los brazos de forma que la base de las muñecas pose sobre el timón. Algunos vehículos poseen apoyacabezas fijos que no permiten graduarlo, de lo contrario adecuar la altura del mismo de forma que como mínimo la superficie superior del apoyacabeza se encuentre a la altura de los ojos del usuario. Lo más recomendable es que la superficie del apoyacabeza este al mismo nivel de la cabeza con el objetivo de disminuir el recorrido de los efectos de desaceleración o golpe trasero hacia atrás evitando la extensión excesiva del cuello o hiperextensión cervical. La separación entre la cabeza y el apoyacabeza también es de vital importancia para evitar que el cuello se doble como una S, que el reposacabezas esté lo más cerca posible de la cabeza, sin que interfiera con los movimientos normales del conductor, lo que se consigue dejando unos 4 cm de distancia entre la cabeza y el reposacabezas.
9	PRESUPUESTO	El necesario a emprender acciones para la implementación del programa con una valoración positiva en el presupuesto para la existencia del rubro
10	CRONOGRAMA	Se encuentra Incluido en el Plan Anual de Trabajo del PESV que se encuentra articulado con el Plan Anua l de Trabajo del SGSST, dado que ambos planes deben estructurarse con igual contenido (objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades).
11	MECANISMOS DE SEGUIMIENTO	Se tendrán en cuenta los registros de hallazgos de las auditorias, reportes periódicos de avances, las actas de reuniones y los informes de utilización de recursos.

CONFIDENCIAL
“De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV

En la fase de ejecución del PESV del ***Saludcar Operación Colombia*** **S.A se** implementan las acciones definidas en la Fase 1. Planificación del PESV y todas las actividades necesarias para mejorar la seguridad vial en ***Saludcar Operación Colombia*** **S.A ,** así como para generar hábitos y comportamientos seguros por parte de toda la organización y controlar los riesgos, con el fin de reducir los siniestros viales.

En resumen, los pasos que corresponden a la Fase de implementación y ejecución del PESV de ***Saludcar Operación Colombia*** **S.A** son los siguientes:

PASO	BÁSICO	ESTÁNDAR	AVANZADO
9. Plan anual de trabajo	Aplica	Aplica	Aplica
10. Competencia y Plan anual de Formación	Aplica	Aplica	Aplica
11. Responsabilidad y comportamiento	No Aplica	No Aplica	Aplica
12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	Aplica	Aplica	Aplica
13. Investigación interna de accidentes de tránsito	No Aplica	Aplica	Aplica
14. Vías para circulación de vehículos	Aplica	Aplica	Aplica
15. Planificación de viajes misionales	Aplica	Aplica	Aplica
16. Inspección de vehículos y equipos	Aplica	Aplica	Aplica
17. Mantenimiento y control de vehículos y equipos	Aplica	Aplica	Aplica
18. Gestión del cambio y Gestión de contratistas	No Aplica	Aplica	Aplica
19. Archivo y retención documental	No Aplica	Aplica	Aplica

PASO 9. PLAN ANUAL DE TRABAJO (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

El plan anual de trabajo del PESV de ***Saludcar Operación Colombia*** **S.A ,** es el documento de gestión orientado al cumplimiento de las acciones y estrategias de ***Saludcar Operación Colombia*** **S.A** en seguridad vial para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, la alineación con el Plan Nacional de Seguridad Vial y la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo el cual se anexa al respectivo Plan.

Saludcar Operación Colombia **S.A en** su definición se fundamentó en su Política de Seguridad Vial, en su diagnóstico en su caracterización, evaluación, control de riesgos, objetivos, metas, en sus programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño

SEMEJANZA AL REQUISITO ESTABLECIDO EN EL SG-SST Y A LO SEÑALADO EN LA ISO 39001, ASÍ:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	SISTEMA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ISO 39001:2012 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.17. Planificación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG- SST)	6.4 Objetivos de La SV y planificación para lograrlos

El Plan Anual de Trabajo del PESV de ***Saludcar Operación Colombia*** **S.A** se articuló con el Plan Anual de Trabajo del SGSST, dado que ambos planes están estructurados con igual contenido (objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades).

PASO 10. COMPETENCIA Y PLAN ANUAL DE FORMACIÓN (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

FECHA:

HORA DE INICIO:

HORA FINAL:

TIPO DE REUNION: Competencias y Plan anual de formación

ASISTENTES: Nivel Directivo de ***Saludcar Operación Colombia S.A***

OBJETIVO:

1. Definir competencias del plan anual de formación según:

EDUCACIÓN	NIVEL DE ESTUDIOS.
FORMACIÓN	CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL.
EXPERIENCIA	EN CONDUCCIÓN RELACIONADA CON EL CARGO

NOMBRAMIENTO

NOMBRES Y APELLIDOS	DOCUMENTO	CARGO	EDUCACIÓN	FORMACIÓN	EXPERIENCIA
SORANY JANETH PALACIO PARRA	**1088296947**	Líder del diseño e implementación del PESV.	**universitario**	**profesional de seguridad y salud en el trabajo**	**4 años**
SORANY JANETH PALACIO PARRA	**1088296947**	Capacitador en seguridad vial.	**universitario**	**profesional de seguridad y salud en el trabajo**	**4 años**
SORANY JANETH PALACIO PARRA	**1088296947**	Planificador de rutas	**universitario**	**profesional de seguridad y salud en el trabajo**	**4 años**
FERNEY VALENCIA	**10027531**	Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos	**Técnica**	**Técnico automotriz**	**20 años**

SORANY JANETH PALACIO PARRA	**1088296947**	Auditor de seguridad vial	**universitario**	**profesional de seguridad y salud en el trabajo**	**4 años**
FERNEY VALENCIA	**10027531**	Brigadista Vial	**Técnica**	**Técnico automotriz**	**20 años**

Saludcar Operación Colombia S.A con la presente documenta la competencia de los siguientes cargos y roles mencionados, estableciendo los lineamientos generales de sensibilización y capacitación para promover en los colaboradores de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. El plan anual de formación del ***Saludcar Operación Colombia S.A*** es el documento de gestión del conocimiento que contiene los temas de capacitación y sensibilización por cada actor vial (independientemente del rol que desempeñe), la intensidad horaria de la formación (capacitación teórica, práctica, talleres y/o simuladores), La modalidad (presencial y/o virtual), la frecuencia, el(los) responsable(s) de ejecución, así como los recursos, Las herramientas metodológicas y pedagógicas.

Para definir el plan anual de formación de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** tuvo en cuenta la caracterización, evaluación, control de riesgos y el registro y análisis estadístico de siniestros viales (Aplica para nivel Avanzado); adicionalmente, ***Saludcar Operación Colombia S.A*** priorizo La formación de acuerdo con los resultados de dichos análisis y sus procedimientos internos.

SEMEJANZA AL REQUISITO ESTABLECIDO EN EL SG-SST Y A LO SEÑALADO EN LA ISO 39001, ASÍ:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	SISTEMA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ISO 39001:2012 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.11. Capacitación en seguridad y salud en el trabajo - SST.	7.3 Competencia

No siendo otra el Motivo de la presente se da por terminada y firmada por las que en ella intervinieron siendo las _____ horas **del** _____ en la ciudad de _____

_____ CC No Cargo	_____ CC No Cargo
_____ CC No Cargo	_____ CC No Cargo

PASO 12. PLAN DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS VIALES

PLAN DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS VIALES

Para ***Saludcar Operación Colombia S.A*** La gestión en la atención y rehabilitación a víctimas permite mitigar los efectos de los accidentes de tránsito. Para ello, ***Saludcar Operación Colombia S.A***, elaboro el plan de preparación y respuesta ante emergencias viales el cual contiene:

1. Reporte de accidentes de tránsito.
2. Funcionamiento de la cadena de llamado al interior de la organización
3. Número único de emergencias.
4. Los riesgos de las rutas;
5. La ubicación de los centros de atención médica;
6. Procedimiento que debe realizar el brigadista vial como primer respondiente
7. Capacitación en protocolos de atención a víctimas
8. Acciones a realizar ante la ocurrencia de un accidente de tránsito en relación con la atención de la emergencia (proteger, avisar, socorrer);
9. Tiempos de respuesta.
10. Traslado a centros hospitalarios
11. Equipo que se utilizará para la atención de las emergencias viales
12. Realización de simulacros como mínimo una (1) vez al año integrando a los organismos de socorro, comités empresariales y comunidad de las rutas frecuentes que utiliza la organización.

Con este plan se pretende optimizar los recursos, tanto la organización de los medios humanos como los materiales disponibles, para así poder garantizar una intervención inmediata y una evacuación, en caso de ser necesaria. ***Saludcar Operación Colombia S.A*** cuenta con el capital humano para atender una emergencia, tiene también la disponibilidad para formular e implementar este plan, y así poder tener las herramientas para responder ante una emergencia.

INTRODUCCIÓN

Las emergencias pueden ocurrir en cualquier momento y no es posible que los seres humanos las eliminen, pero si se puede estar preparado para atenderlas cuando estas ocurran y minimizar sus efectos dañinos tal como se plantea en los objetivos del trabajo.

Con el fin de garantizar un ambiente seguro para los colaboradores de ***Saludcar Operación Colombia S.A***, en el desarrollo del trabajo se evaluaron puntos de vulnerabilidad y otros aspectos a mejorar y con base en esto se documenta e implementa el plan de emergencias, pues esta herramienta es fundamental al momento de hacer frente ante una situación que represente riesgo aplicando a todos los colaboradores en ***Saludcar Operación Colombia S.A*** sean vinculados, mediante tercerización, subcontratación, outsourcing, por intermediación laboral y personas naturales, que realizan desplazamientos laborales para dar cumplimiento al objeto con la organización, conductores de vehículos de flota propias, fidelizadas, ocasionales o de afiliados

Para lograr el desarrollo de una buena herramienta que sirva como medio efectivo en la mitigación de los incidentes asociados a la ocurrencia de una emergencia, se realizó un análisis de las vías, se proporcionaron los recursos económicos y humanos para la implementación y constante actualización, permitiendo que esta herramienta sea viva y no se quede como letra muerta.

El presente Plan denota el compromiso y esfuerzo de ***Saludcar Operación Colombia S.A***, con sus funcionarios y sociedad en general, garantizando los medios para responder de forma eficiente y efectiva ante una emergencia vial. Para tal efecto, se propone el diseño de un plan de emergencias viales, acorde con los requerimientos normativos, fortaleciendo de esta manera la capacidad de respuesta ante la eventual ocurrencia de siniestros viales.

CONCEPTOS GENERALES

Accidente De Trabajo: Es accidente de trabajo todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aun fuera del lugar y horas de trabajo. Igualmente se considera accidente de trabajo el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. También se considerará como accidente de trabajo el ocurrido durante el ejercicio de la función sindical, aunque el trabajador se encuentre en permiso sindical siempre que el accidente se produzca en cumplimiento de dicha función. De igual forma se considera accidente de trabajo el que se produzca por la ejecución de actividades recreativas, deportivas o culturas, cuando se actué por cuenta o en representación del empleador o de la empresa usuaria cuando se trate de trabajadores de empresas de servicios temporales que se encuentren en misión.

Administradoras De Riesgos Laborales ARL: Son compañías aseguradoras de vida o empresas mutuales a las cuales se les ha autorizado por parte de la Superintendencia Financiera para la explotación del ramo de los seguros. Están destinadas a prevenir, proteger y atender a los trabajadores de los efectos de las enfermedades y los accidentes que puedan ocurrirles con ocasión o como consecuencia del trabajo.

Condición Ambiental Peligrosa: Describe las características significativas del agente de riesgo, determinando de forma automática la selección del agente que genera la situación peligrosa.

Higiene Ocupacional (Ho): tiene como objetivo la prevención de las enfermedades ocupacionales o laborales generadas por factores o agentes físicos, químicos o biológicos que se encuentran en los ambientes de trabajo y que actúan sobre los trabajadores pudiendo afectar su salud y su bienestar. Debe existir un manejo conjunto entre las áreas de ingeniería y salud en el trabajo, encaminado a evitar enfermedades ocupacionales mediante la identificación, evaluación, estudio, la prevención, eliminación o minimización del riesgo generado por los agentes que se encuentran en el ambiente de trabajo

Prevención: Según la ONU es la adopción de medidas encaminadas a impedir que se produzcan deficiencias físicas, mentales y sensoriales (prevención primaria) o a impedir que las deficiencias, cuando se han producido, tengan consecuencias físicas, psicológicas y sociales negativas.

Sistema General De Riesgos Laborales: es el conjunto de entidades públicas y privadas, normas y procedimientos, destinados a prevenir,

proteger y atender a los trabajadores de los efectos de las enfermedades y los accidentes que puedan ocurrirles con ocasión o como consecuencia del trabajo que desarrollan. Las disposiciones vigentes de salud ocupacional relacionadas con la prevención de los accidentes de trabajo y enfermedades laborales y el mejoramiento de las condiciones de trabajo, hacen parte integrante del Sistema General de Riesgos Laborales.

Emergencia: Es todo estado de perturbación de un sistema que puede poner en peligro la estabilidad del mismo. Las emergencias pueden ser originadas por causas naturales o de origen técnico. Las emergencias tienen cuatro fases:

1. Previa. Se pueden controlar y minimizar los efectos, por lo tanto, se pueden detectar y tomar las medidas respectivas.
2. Iniciación de la emergencia.
3. Control de la emergencia.
4. Análisis post –emergencia. Se califican según su origen (Tecnológico, natural o social) y su gravedad (Conato, emergencias parciales y generales). Las emergencias Tecnológicas se producen por incendios, explosiones, derrames y fugas. Cuando ocurren por fenómenos naturales se dice que se desencadenan a niveles Climático, ecológico y biológico. Las emergencias ocasionadas por factores sociales son por Conflictos sociales, acciones terroristas o vandálicas.

Plan De Emergencias: Es un documento donde se van a indicar las posibles soluciones y acciones que de manera hipotética se puedan presentar en determinados casos de emergencias.

Evacuación: La evacuación es una actuación individual y autónoma, en la cual cada persona, responsable de su propia seguridad es capaz de abandonar el sitio de peligro, por los medios a su alcance, según los procedimientos establecidos, en el menor tiempo posible

Brigada De Emergencia: Es el grupo de trabajadores organizados, entrenados y equipados para identificar las condiciones de riesgo que puedan generar emergencias y actuar adecuadamente controlando o minimizando sus consecuencias

EL RIESGO Y LA ACCIDENTALIDAD

En la sociedad actual el concepto de riesgo no se aplica solamente a situaciones industriales o producidas por fenómenos naturales, los accidentes de tránsito por su propia naturaleza se han concebido como riesgos, en los que las amenazas y la vulnerabilidad se analizan desde los puntos de vista de la ingeniería, desde el comportamiento sociocultural y el punto de vista del conductor.

Cuando ocurre un accidente de tránsito se recolecta información para determinar las posibles causas, el objetivo primordial de esta tarea es establecer los factores que se vieron involucrados en el accidente y evaluarlos de manera tal que se reduzca la amenaza y por ende se minimice el riesgo.

Existen varias herramientas diseñadas para disminuir la accidentalidad y reducir las lesiones de las personas que se ven involucradas en los mismos, entre ellas se encuentran: El estudio de sitios, corredores y sectores peligrosos, las auditorías de seguridad vial y la reconstrucción de accidentes. Estas herramientas son utilizadas en forma conjunta para desarrollar planes y programas dirigidos a atacar las amenazas en el orden de la infraestructura y la vulnerabilidad de los usuarios.

EL CONCEPTO DE RIESGO

En la sociedad moderna la palabra riesgo se utiliza para designar situaciones amenazantes (peligro, empresa aventurada, azar, fortuna), en la probabilidad de prevención y, por tanto, en el establecimiento de parámetros dentro de los cuales se puede controlar aquello que amenaza una empresa, un grupo social o la sociedad.

Para un tratamiento adecuado del riesgo hay que partir de una noción dinámica que involucre un dimensionamiento de lo físico y lo social, como una transacción en que se integren como elementos interdependientes los patrones culturales de percepción social y los diagnósticos hechos con las herramientas de las disciplinas científicas y técnicas. Los mayores o menores niveles de riesgo no van a depender de estructurar la evaluación en torno a un solo aspecto, sino como producto de la interacción de los distintos aspectos sociales y técnicos involucrados.

Un concepto de riesgo integral como el propuesto involucra cuatro aspectos fundamentales:



Una amenaza (física, biológica o social) para las personas y el medio ambiente: definida como el peligro latente asociado a un fenómeno físico de origen natural, de origen tecnológico o social que puede manifestarse en un sitio específico y en un tiempo determinado produciendo efectos adversos en las personas, los bienes, los servicios y el medio ambiente. Técnicamente se refiere a la probabilidad de ocurrencia de un evento con una cierta intensidad, en un sitio específico y en un período determinado.

Percepción social de la amenaza: Se relaciona con los factores motivacionales, sociales y culturales que permiten a un grupo social o determinada sociedad realizar un proceso de categorización y evaluación de las amenazas potenciales o existentes en su entorno. El proceso opera mediante la diferenciación y selección de elementos provenientes de una amenaza aceptada como tal.

La vulnerabilidad frente a la amenaza que puede estar dada por elementos físicos, biológicos o sociales: la vulnerabilidad es el factor de riesgo interno de un sujeto o sistema expuesto a una amenaza, correspondiente a su predisposición intrínseca a ser afectado o ser susceptible de sufrir una pérdida. La diferencia de la vulnerabilidad de los elementos expuestos ante un evento determina el carácter selectivo de la severidad de las consecuencias de dicho evento sobre los mismos.

Los límites en los cuales se considera tolerable determinado nivel de riesgo: la tolerabilidad del riesgo se refiere a los límites que se establecen para considerar que determinada amenaza no pone en grave peligro la supervivencia de algún sector de la población, grupo social o la misma sociedad. Estos límites están dados por el valor de la probabilidad de consecuencias sociales, económicas o ambientales establecidas por parámetros

técnicos y sociales.
En la fijación de los niveles de tolerabilidad de los riesgos se encuentra la consideración de los siguientes elementos:
Mortalidad de la gente en general.
Mortalidad de grupos sociales específicos: establecidos mediante criterios como rangos de edad, género, profesión, estrato).
Morbilidad
El conocimiento o desconocimiento de la amenaza.
El temor que en sí mismo recoge la percepción e incidencia de los diferentes atributos.
Establecer como componente del riesgo un nivel tolerable implica admitir que un rasgo inherente a las situaciones riesgosas no permite pensar en su desaparición total, sino en su reducción, teniendo en cuenta parámetros en los cuales se pueda controlar y prever.
La evaluación continua del comportamiento del riesgo de ocurrencia de un evento determinado es una necesidad dadas las consecuencias que puede tener al ocasionar daño físico en las personas, destrucción de bienes, traumatismos en los servicios, el medio ambiente o el impacto inmediato de las actividades sociales y económicas, así como los efectos indirectos representados usualmente por los impactos concatenados o posteriores sobre la población, sus actividades económicas y sociales o sobre el medio ambiente.
El seguimiento permanente permite la elaboración de planes de contingencia, mitigación y políticas de prevención orientados al manejo de riesgos que se expresan en actividades integradas para evitar o disminuir los efectos adversos en las personas, bienes, servicios y medio ambiente.
Atacar uno de los dos componentes del riesgo, la amenaza o la vulnerabilidad, permite la modificación de los factores de riesgo y encauzar el curso físico y social de un evento o reducir la magnitud o frecuencia de un fenómeno.
La intervención puede ser por mitigación o por prevención. La mitigación es la definición de medidas de intervención dirigidas a reducir o a disminuir el riesgo; se aplican como resultado de una decisión política que expresa un acuerdo sociotécnico sobre el nivel de riesgo tolerable La prevención es el conjunto de medidas y acciones dispuestas con anticipación para evitar la ocurrencia de un evento o reducir sus consecuencias sobre la población, los bienes, los servicios y el medio ambiente.

RIESGOS DE LA ACCIDENTALIDAD

: La accidentalidad en el tránsito debe ser considerada un riesgo dadas las características que lo configuran como un rasgo típico de las sociedades contemporáneas. Aparece como producto del avance de la motorización y de la complejidad que ha adquirido la ciudad y del consiguiente desajuste de los patrones de comportamiento social que han generado estos fenómenos. La accidentalidad en el tránsito en determinados momentos puede convertirse en un desastre si se observan las pérdidas cuantiosas que acarrea tan sólo un evento, pues por cada persona que muere o resulta herida en un accidente de tránsito se afecta su entorno familiar y social.
Hasta el momento la accidentalidad no se ha considerado un riesgo; por tanto, no se ha contemplado la probabilidad de un desastre producto de la acumulación de eventos fatales en el tránsito. El tratamiento que se ha dado a los accidentes es de hechos aislados y producto de individuos que no actúan de forma correcta, pero no se han contemplado las dimensiones sociales que subyacen en su causalidad y en sus consecuencias.
Quizá la manera en que aparece el fenómeno haya sido la razón por la cual no se ha planteado la accidentalidad vial como un riesgo susceptible de convertirse en desastre. Los accidentes de tránsito se presentan de manera continua, y no concentrada en el tiempo, y en espacios que no se evidencian por sí mismos.
Lo contrario ocurre en la mayor parte de los desastres fortuitos, que suceden en lapsos relativamente cortos y son espacialmente fáciles de localizar. Por esta razón no se hacen mapas de riesgo de accidentalidad vial, pero sí se hacen de inundaciones que es un fenómeno que sólo ocurre en un período específico, en la temporada de lluvias, y en un espacio fácil de identificar, cerca de ríos, caños, lagunas.

LA AMENAZA EN LA ACCIDENTALIDAD

La amenaza en la accidentalidad de tránsito está
conformada por factores físicos, diagnosticados por la ingeniería; y de comportamiento, tratados
desde la dimensión sociocultural.
Desde la ingeniería, las variables seleccionadas califican fundamentalmente aspectos relacionados con el vehículo como elemento que representa potencialmente el peligro en el tránsito, desde lo sociocultural, las variables diagnostican el comportamiento asumido por los peatones en la principal acción de encuentro con el vehículo (el cruce de la calle) o por conductores o pasajeros.
Las variables que valoran uno y otro aspecto son:

FACTORES RELACIONADOS CON LA AMENAZA DE LA ACCIDENTALIDAD

- Ingeniería
- Señalización
- Análisis operacional
- Velocidad
- Volumen vehicular
- Composición vehicular
- Sociocultural
- Por dónde cruza la calle
- Referentes utilizados para cruzar la calle
- Forma de cruzar la calle
- Uso del puente peatonal
- Punto de vista del conductor
- Aptitud
- Habilidad
- Pasajeros
- Puntos de ascenso y descenso

VULNERABILIDAD EN EL TRÁNSITO

Los elementos que configuran la vulnerabilidad en su componente físico califican principalmente aspectos relacionados con la movilidad peatonal, el uso del suelo y la iluminación. En lo sociocultural, la vulnerabilidad está representada por la percepción y la calificación de las personas sobre distintos aspectos físicos y de comportamiento que conforman la situación del tránsito. A continuación, se desarrollan las variables que afectan la seguridad vial en el tránsito.

FACTORES RELACIONADOS CON LA VULNERABILIDAD EN EL TRÁNSITO

- Ingeniería
- Infraestructura peatonal
- Volumen peatonal
- Usos del suelo
- Iluminación
- Sociocultural
- Dificultad de cruzar la calle
- Calificación del recorrido
- Percepción de la forma de transitar de los peatones
- percepción de la forma de manejar de los conductores
- Percepción de las señales de tránsito
- Calificación de las señales de tránsito
- Percepción de la incidencia de la infraestructura en la mejora del tránsito peatonal
- Calificación de infraestructura
- Calificación del puente peatonal
- Percepción de la frecuencia en la ocurrencia de accidentes

FACTORES DE RIESGO

Según estudios internacionales, un accidente de tránsito es el resultado de la suma de varios factores: características de las vías, condiciones ambientales, diseño de los vehículos y factores humanos. Las tasas de mortalidad son mayores para los atropellamientos, seguidos por los choques entre un vehículo y una bicicleta, entre dos vehículos (en especial cuando son frontales) y los volcamientos entre los vehículos. Se estima que aproximadamente un 95% de los atropellos se deben a factores humanos.

Los atropellos son más frecuentes en niños, ancianos, ebrios y en zonas urbanas. En los menores predominan en niños de 5 a 9 años, en horas diurnas, con congestión vehicular, cerca de la residencia del menor, al lado de los andenes, de estrato socioeconómico bajo, con alta densidad poblacional y son productos de maniobras de reversa o niños corriendo en la vía.

En los motociclistas y ciclistas, se involucran hombres jóvenes, el consumo de alcohol, la ausencia de casco, principalmente en zonas urbanas y son producto de choques por detrás o por giro a la izquierda.

Los choques entre vehículos predominan en zonas urbanas, en horario diurno, cuando el vehículo se sale del carril, cuando el conductor no cede el paso, cuando el conductor va con exceso de velocidad o ha consumido licor, y son de baja letalidad. Los choques entre vehículos solitarios (choque contra objetos fijos o volcamientos) ocurren en conductores jóvenes, ebrios y con exceso de velocidad.

Las distracciones por uso del teléfono celular y otros elementos, el campo visual disminuido, el exceder los límites de velocidad, pasarse un semáforo en rojo, conducir ebrio, hacer gestos indecentes o agredir verbalmente a otro conductor, conducir sin rumbo fijo o un gran número de horas; incrementan el riesgo.

LINEAMIENTOS PARA EL PLAN DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS VIALES

En Estados Unidos, hace 30 años, el doctor William Haddon Jr. describió el transporte por carretera como un sistema “hombre-máquina” mal concebido, que debería ser objeto de un tratamiento sistémico integral. Ideó lo que ahora se conoce como la matriz de Haddon, que ilustra la interacción de tres factores: ser humano, vehículo y entorno, durante las tres fases de un choque: la previa, la del choque mismo y la posterior. La matriz de Haddon resultante simula el sistema dinámico y cada una de sus nueve celdas ofrece posibilidades de intervención para reducir las lesiones causadas por el tránsito, como se muestra en la siguiente tabla.

Fase	Factores humanos	Vehículos y Factores de Equipamiento	Factores medioambientales
Pre-Accidente	• Información • Actitudes • Empeoramiento • Aplicación policial	• Carretera en buen estado • Iluminación física • Frenado • Administración de la velocidad	• Diseño de carretera y diseño de carretera • Límites de velocidad • Instalaciones peatonales
Accidente	• Uso de restricciones • Empeoramientos	• Restricciones de ocupantes • Otros dispositivos de seguridad • Accidente-diseño protector	• Accidente-protector de objetos
Post-Accidente	• Primeros auxilios • Acceso a los sanitarios	• Facilidad de acceso • Riesgo de fuego	• Instalaciones de rescate • Congestión

Este trabajo propició considerables avances en el conocimiento de los factores de comportamiento relacionados con la vía pública y el vehículo que influyen en el número y la gravedad de las víctimas del tránsito.

Basándose en las ideas de Haddon, el enfoque sistémico procura identificar y corregir las principales fuentes de error o deficiencias de diseño que contribuyen a los choques mortales o causantes de lesiones graves, así como mitigar la gravedad y las consecuencias de los traumatismos con las medidas siguientes:

- Reducir la exposición a riesgos.
- Impedir que se produzcan choques en la vía pública.
- Reducir la gravedad de los traumatismos en caso de choque.
- Mitigar las consecuencias de los traumatismos mediante una mejor atención posterior a la colisión.

Dentro del enfoque detallado inherente al proceso de evaluación de seguridad vial urbana, se hace relevante diseñar un enfoque operativo o de

CONFIDENCIAL
“De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

mayor detalle en la determinación de la causalidad del problema, sus consecuencias y las acciones más específicas.
Básicamente en este enfoque se tienen tres herramientas fundamentales, para la evaluación del problema de la accidentalidad y en esta forma identificar las características de mayor relevancia de fenómenos que tienen que ver con la concentración de accidentes de tránsito, la identificación de la causalidad aparente, potencial y real:

- El estudio de sitios, corredores y sectores peligrosos.
- Las auditorías de seguridad vial.
- La reconstrucción de accidentes

PASO 14. VÍAS ADMINISTRADAS POR LA ORGANIZACIÓN (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

VÍAS ADMINISTRADAS POR LA ORGANIZACIÓN (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

Saludcar Operación Colombia S.A debe hacer uso de la infraestructura vial del municipio de Pereira la jurisdicción donde se encuentra estableció el perímetro para el desarrollo de sus actividades comerciales generando acciones e identificando zonas de conflicto de tránsito con sus respectivos planes de acción para controlar los riesgos, y realizara inspecciones enviando los respectivos informes a el funcionario respectivo para que se tomen las medidas a las que haya lugar de igual manera apoyándose en los grupos de trabajo que se tienen mensaje de texto WhatsApp se documenta la siguiente información así:

	INFORMACIÓN ESTADO DE LA VÍA EXTERNA			
ACTIVIDAD	PERIODICIDAD	FORMATO DE PUBLICACIÓN	ALMACENAMIENTO DE DIVULGACIÓN	RESPONSABLE
DETERIORO DE LAS VIAS (se identifican puntos críticos, que representen riesgo de accidentalidad tanto para las personas, como para los vehículos).	Diaria	Mensajes de texto vía WhatsApp	Archivos planos (Excel)	Líder del PESV
SEMAFORIZACION (Se identifica el correcto funcionamiento de losmismos).	Diaria	Mensajes de texto vía WhatsApp	Archivos planos (Excel)	Líder del PESV
OBRAS EN LA VIA (Se identifican los sitios en los cuales se estén realizando obras viales).	Diaria	Mensajes de texto vía WhatsApp	Archivos planos (Excel)	Líder del PESV
ILUMINACION (Se identificanlos lugares con poca o sin iluminación).	Diaria	Mensajes de texto vía WhatsApp	Archivos planos (Excel)	Líder del PESV
SEÑALIZACION (Se identificalos lugares en donde la señalización existente es defectuosa o no es visible).	Diaria	Mensajes de texto vía WhatsApp	Archivos planos (Excel)	Líder del PESV

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

SEMEJANZA AL REQUISITO ESTABLECIDO EN EL SG-SST Y A LO SEÑALADO EN LA ISO 39001, ASÍ:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	SISTEMA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ISO 39001:2012 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
Paso 14. Vías seguras administradas por la organización aplica para todos los niveles	Artículo 2.2.4.6.24. Medidas de prevención y control.	8.1 Planificación y control operacional

PASO 15. PLANIFICACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS LABORALES (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

Saludcar Operación Colombia S.A tiene documentado el procedimiento para la planificación de desplazamientos laborales de sus colaboradores, incluyendo las salidas extramurales (salidas de integración, salidas pedagógicas), teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial y el sistema seguro, la identificación de rutas con puntos críticos de siniestralidad vial, riesgos en ruta, riesgos de sitios que utiliza la organización (controlados directamente o por terceros) en el origen o en el destino. También el procedimiento debe incluir la planificación del ingreso y salida de los colaboradores de la organización de sus instalaciones, con el fin de que se realice de manera ordenada y disminuyendo riesgos relacionados con su entorno.

El procedimiento de planificación de desplazamientos laborales al menos debe contener: tiempo de antelación con la que se planifica el recorrido, requisitos para el inicio del viaje, horarios y tiempos de conducción, velocidades seguras en los desplazamientos laborales, factores de desempeño aplicables, requisitos de seguridad vial para conductores y vehículos, documentación que deben portar y los registros que deben diligenciar los colaboradores de la organización, condiciones de los sitios de parada segura (alojamiento, restaurantes, sitios de descanso, parqueaderos, entre otros), controles que se realizarán durante el recorrido, condiciones para prevenir factores de riesgo (fatiga, velocidad, distracción del conductor etc.), requisitos para la finalización del viaje y capacitaciones a los colaboradores de la organización principalmente en la identificación y análisis dinámico de riesgos en las vías externas para los desplazamientos laborales.

PROTOCOLO PLANIFICACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS LABORALES

INTRODUCCIÓN : Para ***Saludcar Operación Colombia S.A*** es un objetivo prioritario la reducción de los accidentes laborales de transito ya sean "in itinere" o en misión, debido al incremento de su frecuencia como por sus consecuencias. Se hace cada vez más patente que las empresas deben tomar conciencia del riesgo de accidente laboral de tráfico y abordar los Planes de Movilidad como medio de reducirla. Por este motivo, a continuación, presenta el plan de viabilidad con objeto de orientarle y que pueda adaptarlo a su empresa.

Este Plan de Movilidad recoge el contenido mínimo definido en el acuerdo firmado entre el Ministerio de Trabajo e Inmigración y el Ministerio de Interior para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo, este contenido mínimo queda reflejado a continuación:

1. **Organización de la gestión de la movilidad y seguridad vial en la empresa.**
   - ✓ Departamento responsable del desarrollo del plan, así como los procedimientos de participación de los trabajadores.
2. **Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la empresa.**
   - ✓ Recopilación de información sobre la movilidad de los trabajadores.
   - ✓ Recopilación de estadísticas e investigación de los accidentes.
3. **Evaluación de Riesgos.**
   - ✓ Riesgos relacionados con la organización y gestión de los desplazamientos.
   - ✓ Riesgos relacionados con el factor humano (alcohol, uso del cinturón y del casco, la velocidad las distracciones, uso del móvil y del navegador, fatiga…).
   - ✓ Riesgos relacionados con el vehículo.
   - ✓ Riesgos relacionados con la infraestructura y ambientales.
4. **Medidas de prevención**.
   - ✓ Formación de los trabajadores.

- ✓ Medidas de prevención para los riesgos relacionados con los desplazamientos.

5. Evaluación y seguimiento del plan.

Criterios para el seguimiento, evaluación y mejora continua del Plan de Movilidad y seguridad vial.

El presente plan es el documento que permite regular y gestionar la movilidad en ***Saludcar Operación Colombia S.A,*** garantizando su integración en la gestión global de la empresa, tanto en el conjunto de sus actividades como en todos los niveles jerárquicos de la misma.

2. OBJETO Y COMPROMISO DE LA EMPRESA

El Plan de Movilidad es una herramienta con la que ***Saludcar Operación Colombia S.A*** desea disminuir la incidencia que el traslado al lugar de trabajo o los desplazamientos que se deben hacer en el desarrollo de las actividades genera en la salud de sus trabajadores, entendiendo ésta como el estado de bienestar físico, mental y social completo y no meramente la ausencia de daño o enfermedad.

La dirección de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** se compromete a reducir la siniestralidad laboral vial y para ello se fundamenta en la "Carta Europea de Seguridad Vial", promulgada en el año 2.006, con el propósito de que los distintos sectores sociales, incluidas las empresas, realicen acciones concretas, evalúen los resultados y conciencien a la ciudadanía, incluidos los trabajadores, en materia de Seguridad Vial.

3. ALCANCE: Este Plan es de aplicación a todos los trabajadores de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** en sus trayectos de la vivienda habitual al trabajo o en los desplazamientos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

4. DEFINICIÓN

Accidente in itínere: todo accidente ocurrido en el desplazamiento para iniciar la prestación de servicios o de regreso al domicilio, sin que quepan interrupciones o alteraciones por motivos personales, en tiempo inmediato o razonablemente próximo a las horas de entrada o salida del trabajo, por el trayecto adecuado y en un medio de transporte racional y adecuado.

Accidente en misión: todo accidente ocurrido en el desplazamiento realizado por cuenta y orden de la empresa.

5. RESPONSABILIDADES, FUNCIONES Y PARTICIPACIÓN DE LA PLANTILLA

Dirección: La Dirección de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** impulsará la elaboración e implantación de un Plan de Movilidad para reducir la siniestralidad laboral provocada por los desplazamientos del personal in itínere y en misión. Siendo sus funciones:

- ✓ Designar las figuras necesarias para la elaboración de un Plan de Movilidad.
- ✓ Aprobar el contenido del Plan de Movilidad, junto con sus objetivos e indicadores.
- ✓ Dotar de los recursos humanos, materiales y económicos necesarios para la puesta en marcha del Plan de Movilidad y la ejecución de las acciones correctoras derivadas del mismo.
- ✓ Aprobar las acciones correctoras derivadas de los objetivos a aplicar en la empresa.
- ✓ Realizar un control periódico del grado de aplicación del Plan de Movilidad y liderar su progreso y mejora.

Gestor de movilidad: Es la persona nombrada por la Dirección de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** para elaborar, desarrollar y gestionar activamente el Plan de Movilidad, pudiendo compatibilizar sus funciones en esta materia con otras de acuerdo con sus capacidades y disponibilidad. Las funciones del Gestor de Movilidad serán las siguientes:

- ✓ Elaborar y desarrollar el Plan de Movilidad.
- ✓ Definir y cumplir con los objetivos y actuaciones que sean de su responsabilidad y vengan derivados de la implantación del Plan de Movilidad.
- ✓ Promover actitudes seguras de movilidad entre los trabajadores de la empresa.
- ✓ Integrar la cultura de la movilidad segura tanto en el conjunto de las actividades desarrolladas por la empresa como en todos los niveles jerárquicos de la misma.

Comisión o Grupo de Movilidad: Dependiendo del tamaño y características de la empresa, la Dirección de Saludcar ***Operación Colombia S.A*** podrá nombrar una Comisión o Grupo de Movilidad formada por miembros de la Dirección o representantes de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** , delegados de personal o trabajadores representantes de colectivos de trabajadores especialmente involucrados en la movilidad de la empresa y Gestor de Movilidad.

En esta Comisión se analizará el desarrollo e implantación del Plan de Movilidad: el programa de trabajo, las campañas de sensibilización, la recogida de información, el diagnóstico de movilidad, las acciones correctoras que se van a llevar a cabo y el seguimiento de la implantación. Se deberá establecer la periodicidad con la que se va a reunir la Comisión y su funcionamiento. Las funciones de la Comisión o Grupo de Movilidad serán las siguientes:

- ✓ Analizar las necesidades en materia de movilidad de la empresa.
- ✓ Analizar el desarrollo e implantación del Plan de Movilidad.
- ✓ Proponer las actuaciones a implantar en la empresa.
- ✓ Proponer objetivos a conseguir con la implantación del Plan de Movilidad.
- ✓ Realizar el seguimiento de la implantación del Plan de Movilidad.

Todo el personal: para la correcta puesta en marcha de un Plan de Movilidad, además de la Dirección de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** es necesario contar a lo largo de todo el proceso con la participación activa de los trabajadores.

Corresponde a cada trabajador adoptar una actitud positiva. La elección del tipo de transporte utilizado por los trabajadores para ir o volver al trabajo es una elección personal, por lo que la empresa no puede obligar sino sugerir y facilitar el cambio del tipo de transporte empleado.

6. ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL EN SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A

6.1 Nombramiento del gestor de movilidad

La Dirección de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** convocará a una reunión inicial a directivos y representantes de los trabajadores. En esta reunión se acordará la persona designada como Gestor de movilidad, que será el encargado de elaborar, implantar y realizar el seguimiento del Plan de Movilidad (a ser posible debe tener relación jerárquica con el responsable de prevención o ser la misma persona).

En esta reunión también se analizará la conveniencia de crear una Comisión o Grupo de Movilidad en la empresa que participe en la elaboración, desarrollo e implantación del Plan de Movilidad, y que estará formado por el Gestor de Movilidad y por aquellas personas que se considere oportunas (representantes de los trabajadores, representantes de la Dirección, etc.).

6.2 Realización de un programa de trabajo

Una vez nombrado el Gestor de Movilidad, éste elaborará un programa de trabajo en el que se definirán las fases, fechas de implantación,

responsables y recursos.
En caso de que ***Saludcar Operación Colombia S.A*** disponga de una Comisión o Grupo de Movilidad, éste colaborará y efectuará propuestas en la definición del programa de trabajo.
La Dirección de la empresa aprobará el programa de trabajo.

6.3 Campaña de sensibilización
El Gestor de Movilidad y/o Comisión o Grupo de informará a todo el personal de la realización de un Plan de Movilidad de nombre de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** y de las distintas fases de las que constará, con el objetivo de implicar a toda la plantilla.
Para informar y sensibilizar correctamente a todo el personal, nombre de su empresa va a utilizar las siguientes herramientas (borrar aquellas que no se vayan a utilizar):

- ✓ Tablones informativos
- ✓ Correos electrónicos
- ✓ Charlas informativas
- ✓ Folletos y carteles
- ✓ Cartas Intranet

6.4 Evaluación de riesgos: Dentro de la evaluación general de la empresa, por puestos de trabajo, será necesario contemplar el riesgo de accidente Vial y para ello es importante tener en cuenta los riesgos que pueden desencadenar en un accidente de tránsito , como son: la infraestructura, el factor humano, el vehículo

6.5 Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en *Saludcar Operación Colombia S.A*
Cada empresa presenta unas características propias y diferentes que son necesarias conocer para la realización de un Plan de Movilidad.
El Gestor de Movilidad deberá recabar toda la información posible respecto a la movilidad de los trabajadores tanto para acceder al puesto de trabajo y regreso al domicilio, como en la realización de las tareas encomendadas dentro de la jornada. Esta información será utilizada para la realización del diagnóstico de movilidad de la empresa.
En caso de que ***Saludcar Operación Colombia S.A*** disponga de una Comisión o Grupo de Movilidad, éste conocerá y efectuará propuestas en la forma de la recogida de información y en las cuestiones a preguntar en las encuestas de recogida de información.
Para la obtención de dicha información, el Gestor de Movilidad utilizará las siguientes fuentes y herramientas, que implicarán la participación de los distintos departamentos de la empresa, así como de su plantilla.
El Gestor de Movilidad deberá recopilar los datos generales de la empresa que puedan influir en la movilidad de los trabajadores, realizando una recogida de datos en todos sus centros. Los datos serán proporcionados principalmente por el departamento de personal.

DEFINICIÓN DE OBJETIVOS E INDICADORES

OBJETIVOS
El Gestor de Movilidad de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** definirán cuales son los objetivos a conseguir mediante la realización e implantación del Plan de Movilidad. Para ello se basarán en la información obtenida en el diagnóstico de movilidad.
En caso de que ***Saludcar Operación Colombia S.A*** disponga de una Comisión o Grupo de Movilidad, éste conocerá y efectuará propuestas en la definición de objetivos.
Los objetivos contarán con indicadores y estarán ambos definidos por escrito en el Plan de Movilidad. Los objetivos serán definidos anualmente o, en su defecto, en el período establecido para la aplicación de las acciones correctoras.

OBJETIVOS

- ✓ Reducir en 10% tanto por ciento el No de kilómetros realizados por los trabajadores dentro de la jornada laboral.
- ✓ Incrementar en 15% tanto por ciento el número de reuniones realizados por videoconferencia.
- ✓ Reducir en 90% por ciento el número de accidentes en misión.

INDICADORES:

- ✓ Kilómetros realizados por los trabajadores dentro de la jornada laboral.
- ✓ Vehículos estacionados en la zona de aparcamiento de la empresa.
- ✓ Reuniones realizadas por videoconferencia.
- ✓ Accidentes en misión.

MEDIDAS PARA DISMINUIR LOS RIESGOS ASOCIADOS A LOS DESPLAZAMIENTOS IN ITÍNERE:

REALIZAR UN PLAN DE MOVILIDAD EN SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A

Crear la figura de un Gestor de Movilidad en ***Saludcar Operación Colombia S.A*** para implantar un Plan de Movilidad, Si es posible, buscar sinergias creando una Comisión de movilidad (con otras empresas del polígono). Realizar un diagnóstico de la situación para conocer los puntos débiles sobre los que deberíaactuarse prioritariamente.

Establecer incentivos económicos o sociales para una mayor utilización del transporte público o de empresa.

Saludcar Operación Colombia S.A establece incentivos económicos o sociales para que sus trabajadores opten por el transporte público o de empresa: abonos de transporte (pagando total o parcialmente el billete de transporte público), pluses económicos para los que utilizan el transporte de empresa, sorteo entre los trabajadores que utilizan el transporte de empresa de regalo de estancia de fin de semana en hotel de turismo, etc.

Realizar gestiones con las autoridades competentes para inducir mejoras en el transporte público

- ✓ Establecer paradas cercanas a ***Saludcar Operación Colombia S.A***
- ✓ Conseguir horarios de transporte público coincidentes con la entrada/salida del trabajo.
- ✓ Aumento o establecimiento de frecuencias adecuadas de transporte público.
- ✓ Facilitación o eliminación de transbordos consiguiendo coincidencias de horario entre transportes.

Informar a los trabajadores sobre las rutas y horarios del transporte publico

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

Saludcar Operación Colombia S.A debe informarse sobre los diferentes tipos de transporte público que se pueden utilizar para acceder hasta el puesto de trabajo, así como su horario y frecuencia. Dar a conocer dicha información mediante el tablón de anuncios, envío de correo informativo al domicilio, envío de correo electrónico o medios similares a los que tenga acceso todos los integrantes de la plantilla

Implantar rutas de empresa con autobuses o microbuses

Saludcar Operación Colombia S.A contratará un servicio de autobuses o microbuses que diariamente realizarán una ruta preestablecida, recogiendo en las diferentes paradas a los trabajadores y trasladándolos hasta el centro de trabajo. De igual manera se procederá al final de la jornada al traslado de los trabajadoreshasta las paradas preestablecidas.

Implantar un transporte colectivo tipo lanzadera

En aquellos casos en los que los trabajadores no utilicen el transporte público por encontrarse la parada del mismo alejada del lugar de trabajo, ***Saludcar Operación Colombia S.A*** contratará los servicios de un autobús o microbús para que recoja a los trabajadores en dicha parada o ruta de paradas de transporte público y los traslade hasta el lugar de trabajo. De igual modo se procederá al finalizar la jornada de trabajo.

Promover el uso del vehículo compartido en los desplazamientos de ida o vuelta al trabajo

- ✓ Información y ayuda para compartir vehículos privados, provocando la realización de reunionesinformativas, anunciándolo en el tablón de anuncios o intranet
- ✓ Poner a disposición de los trabajadores vehículos o furgonetas de empresa para el transportecolectivo.
- ✓ Invitar a los trabajadores mediante reuniones o campañas el empleo de vehículo compartido.

Compra y empleo colectivo de automóvil o furgoneta de empresa

Saludcar Operación Colombia S.A dispondrá de vehículos propios de uso colectivo en el centro de trabajo para aquellas personas que deban utilizar un vehículo esporádicamente para realizar su trabajo. De este modo se evitará que personas que necesiten esporádicamente un vehículo para realizar alguna tarea acudan al centro de trabajo con su vehículo particular.

Gestionar el parking

Se debe discriminar el empleo de aparcamiento a favor de aquellos que sean trabajadores con movilidad reducida, trabajadores que comparten vehículo, trabajadores que utilizan su vehículo para la realización de sus funciones, etc. De forma que las mejores plazas de aparcamiento o las más cercanas a la entrada al centro de trabajo sean para éstos. Cuando no existan plazas suficientes para todos los empleados se priorizará el uso de las plazas a aquellos que más lo necesiten: trabajadores con movilidad reducida, trabajadores que comparten vehículo, trabajadores que utilizan su vehículo para la realización de sus funciones, etc.

Fomento de modos de transporte verde

- ✓ Inducir la mejora de las vías de acceso a la empresa para los peatones (inducir la colocación de aceras en el polígono o en el trayecto al polígono).
- ✓ Inducir el empleo de bicicletas dotando de aparcamiento para bicicletas a la empresa, induciendoel establecimiento de carriles bici para acceder a la empresa o polígono, o incluso ofreciendo bicicletas a los trabajadores que vivan cerca de la empresa.

Actuar sobre la Flexibilidad horaria Adecuación de los horarios de entrada y salida

- ✓ Permitir la entrada y salida a distintos horarios para poder acceder a transporte público o moverse en horarios con menos congestión de tráfico.
- ✓ Cuando ***Saludcar Operación Colombia S.A*** identifica que el tiempo que sus trabajadores necesitan para acceder al puesto de trabajo es mayor debido al atasco existente a la hora de entrada y salida del mismo, la empresa debería modificar dicho horario para no hacerlo coincidir con las empresas del entorno.
- ✓ Cuando ***Saludcar Operación Colombia*** S.A identifica que un grupo de trabajadores no utiliza el transporte público existente por no coincidir con su hora de entrada o salida del puesto de trabajo, la empresa debería modificar dicha hora para adecuarla.

Establecer incentivos a la eliminación de los desplazamientos al mediodía para comer

- ✓ Cuando los trabajadores tienen jornada partida, los viajes de ida y vuelta se multiplican por dos ***Saludcar Operación Colombia S.A*** puede establecer diferentes medidas, que, sin cambiar el tipo de jornada, motive a los trabajadores para no trasladarse a su domicilio a la hora de comer. Se puede, por ejemplo:
- ✓ Disminuir el tiempo establecido para la comida.
- ✓ Adecuar una dependencia como comedor con cocina, microondas, vajilla, cubertería, mesas, sillas, etc. de forma que los trabajadores puedan traer comida desde su domicilio.
- ✓ Adecuar una dependencia como comedor donde todos los trabajadores, por turnos, puedan comerun menú proporcionado por la empresa.
- ✓ Proporcionar un menú gratuito o reducido a todos los trabajadores que opten por comer en el comedor del centro de trabajo.
- ✓ Establecer con restaurantes del entorno precios reducidos para los empleados de la empresa o proporcionar tickets de comida con restaurantes concertados

Permitir el establecimiento de Semana comprimida eliminando algún día o turno de trabajo

Saludcar Operación Colombia S.A facilitará siempre que la realización del trabajo lo permita, que los trabajadores puedan comprimir las horas de trabajo en menos días o turno, disminuyendo así el número de traslados efectuados.

Realizar campañas de concienciación específicas

Saludcar Operación Colombia S.A realizará campañas sobre prevención de accidentes laborales de tráfico, conducción segura y empleo de medios alternativos al vehículo particular para que los trabajadores tomen conciencia del riesgo existente y las medidas a adoptar. También se podrán realizar campañas de formación inicial, periódica, después de accidentes, previo a periodos festivos, etc.. Estas campañas podrán realizarse mediante: folletos, carteles, charlas, presentaciones power point enviados por correo electrónico,

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

Medidas para disminuir los riesgos asociados a los desplazamientos en misión:
Teletrabajo
En los puestos en los que sea posible, la empresa facilitará los medios necesarios para que los trabajadores realicen tareas desde su domicilio o desde los diferentes centros de trabajo de la empresa.
Planificar las visitas
Planificar el transporte de mercancías o valijas entre delegaciones o incluso con proveedores oclientes acumulándolos para concentrarlos en días concretos y zonas concretas.
Establecer un sistema de videoconferencia
✓ Facilitar que las reuniones entre delegaciones o incluso con clientes o proveedores, se realicen mediante videoconferencia. La empresa además de facilitar las herramientas, formará a los trabajadores en su utilización. ✓ Realizar un inventario de proveedores y clientes con posibilidad de uso de videoconferencia.
Introducir el e-learning
Impartir la formación a los trabajadores a distancia o mediante Internet en vez de tener quedesplazarse para recibirla.
Ayuda para el mantenimiento correcto del vehículo particular
En los casos en los que los trabajadores utilicen su vehículo particular como herramienta de trabajo, laempresa prestará ayuda económica o técnica para un correcto mantenimiento del mismo.
Disposición y utilización del sistema de manos libres
En los casos en los que los trabajadores tengan móvil de empresa, se les instalará un sistema demanos libres bien en el vehículo o furgoneta de empresa o en el coche particular.
Limitación del sistema de manos libres
En los casos en los que los trabajadores tengan un sistema de manos libres bien en el vehículo o furgoneta de empresa o en el coche particular que emplean como herramienta de trabajo, se limitaría su funcionamiento mediante un dispositivo que permitiera recibir llamadas e impidiera realizadas.
Disposición y utilización de sistemas de localización tipo GPS
Instalación de sistemas de localización tipo GPS en los vehículos de empresa o particulares que seempleen para acudir a distintos centros de trabajo.
Impartir formación en conducción segura
Para aquellos trabajadores que habitualmente deben conducir un vehículo se les ofrecería larealización de cursos de conducción segura.

SEMEJANZA AL REQUISITO ESTABLECIDO EN EL SG-SST Y A LO SEÑALADO EN LA ISO 39001, ASÍ:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	SISTEMA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ISO 39001:2012 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales (Aplica para todos los niveles)	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Procedimientos e instructivos internos de seguridad y salud en el trabajo	8.1 Planificación y control operativo

PASO 16. INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS Y EQUIPOS (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

Saludcar Operación Colombia S.A tiene definido el procedimiento y mecanismo para el registro de la inspección preoperacional diaria de vehículos automotores y no automotores que se utilizan para desplazamientos laborales al servicio de la organización, teniendo en cuenta el nivel de riesgo vial de la operación por cada tipo de vehículo. El procedimiento contiene:

los responsables de realizar la inspección preoperacional y los responsables del control de las inspecciones; y criterios y condiciones de conservación de los registros de las inspecciones preoperacionales realizadas en el último año.

El formato de registro de la inspección preoperacional diaria contiene la lista de chequeo que permite verificar la disponibilidad de los elementos a inspeccionar, el buen funcionamiento del vehículo, su estado y los niveles aceptables para el funcionamiento y la seguridad del vehículo y de sus ocupantes y su respectiva categoría

Este se realiza en Google en la herramienta para la creación de formularios, los cuales permiten planificar eventos, enviar una encuesta, hacer preguntas y recopilar otros tipos de información de forma fácil y eficiente"

Los principales elementos a inspeccionar son:

- ✓ Documentos del vehículo y del conductor: licencia de tránsito, SOAT, Revisión técnico-mecánica, licencia de conducción y cédula de ciudadanía.
- ✓ Luces (externas e internas del vehículo, incluyendo direccionales)
- ✓ Llantas (incluyendo llantas de repuesto para vehículos).
- ✓ Fluidos
- ✓ Cinturones de seguridad (vehículos)
- ✓ Limpia brisas (vehículos)
- ✓ Espejos
- ✓ Equipo de prevención y seguridad
- ✓ Casco (motocicletas)

Dentro de las buenas prácticas además de la inspección preoperacional diaria, ***Saludcar Operación Colombia S.A*** **realiza** inspecciones posteriores a cada recorrido, al finalizar el día, al cambiar de conductor; también tiene un sistema de alarmas que le permite identificar las fechas de vencimiento de los diferentes aspectos verificados en la inspección para realizar un mejor seguimiento, lo cual es un insumo importante para el plan de mantenimiento predictivo.

PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DIARIA DE LOS VEHÍCULOS

RESPONSABLES DE LA INSPECCIÓN DIARIA: Son responsables de esta inspección los operadores que laboran en ***Saludcar Operación Colombia S.A*** **de** acuerdo al procedimiento que se describe a continuación.

PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN DIARIA DEL VEHÍCULO: Cada operador al iniciar su turno debe diligenciar el formulario de chequeo pre operativo, finalizado su turno el formulario de chequeo durante el funcionamiento del vehículo contestando objetiva y conscientemente cada una de las preguntas del formulario, este se encuentra disponible en el siguiente vinculo.
Todas las preguntas se orientan a verificar que el vehículo que recibe se encuentra en las mejores condiciones para su operación.

El coordinador de mantenimiento o quien este delegue, revisa la hoja de respuestas de chequeo preoperativo de los vehículos (documento que se actualiza en línea a medida que los operadores envían sus respuestas),
Si alguna de las preguntas del chequeo al inicio de la labor y/o del chequeo al final de la misma, se encuentran no conformes, se remite al tratamiento de novedades **NO CONFORMES**.
Habiendo solucionado la inconformidad se procederá a realizar un nuevo chequeo que de ser conforme permitirá la habilitación del vehículo para su operación.

TRATAMIENTO DE NOVEDADES NO CONFORMES EN EL CHEQUEO DURANTE EL FUNCIONAMIENTO Y PREOPERATIVO DEL VEHÍCULO:
De evidenciarse que alguno de los ítems No está conforme a la lista de chequeo, se procederá de la siguiente manera:

- ✓ El responsable de inspección de turno o quien este delegue, realizara un nuevo chequeo.
- ✓ El vehículo que se encuentre No conforme se retira provisionalmente de operación y se agenda para corregir la inconformidad.
- ✓ Dependiendo de la inconformidad evidenciada en el chequeo, el encargado de inspección junto con el Coordinador de Mantenimiento procederá a direccionar el vehículo al taller especializado en el sistema que presenta la falla, para esto se acudirá al servicio de carro taller o grúa de la compañía de seguros con la cual se tiene la póliza para estos casos.

SEMEJANZA AL REQUISITO ESTABLECIDO EN EL SG-SST Y A LO SEÑALADO EN LA ISO 39001, ASÍ:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	SISTEMA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ISO 39001:2012 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
Paso 16. Inspección de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Inspecciones a instalaciones, maquinaria o equipos	8.1 Planificación y control operativo

PASO 17. MANTENIMIENTO Y CONTROL DE VEHÍCULOS SEGUROS Y EQUIPOS (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

MANTENIMIENTO Y CONTROL DE VEHÍCULOS SEGUROS Y EQUIPOS (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

Saludcar Operación Colombia S.A tiene diseñado e implementado el plan de mantenimiento preventivo para vehículos automotores y no automotores que se utilizan para los desplazamientos laborales al servicio del ***Saludcar Operación Colombia S.A***.

Se realiza el mantenimiento periódico de los vehículos y equipos, teniendo como insumos: los informes de inspección preoperacional, reportes de condiciones inseguras, riesgos de la operación, manuales y/o fichas técnicas de los proveedores y/o las recomendaciones de los fabricantes de vehículos y equipos.

Saludcar Operación Colombia S.A tiene documentado y mantiene la hoja de vida de cada vehículo automotor y no automotor usado para los desplazamientos laborales; dicha hoja de vida contiene, el historial de adquisición de los vehículos, los responsables de la ejecución de las reparaciones y/o mantenimiento; así como los equipos y repuestos que se hayan utilizado para la reparación y/o mantenimiento, y la trazabilidad del mantenimiento realizado.

Saludcar Operación Colombia S.A tiene documentado el mantenimiento de los vehículos de propiedad de los colaboradores puestos al servicio de la organización, para el cumplimiento de sus funciones.

Los vehículos de ***Saludcar Operación Colombia S.A requieren*** de cuidados, no es simplemente cargarlos de combustible e iniciar las actividades de Instrucción en conducción ya que el mantenimiento que le brinde al mismo hará que la vida útil del vehículo se prolongue.

¿Qué tipos de mantenimiento existen?

Existen fundamentalmente tres tipos 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.

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 PREDICTIVO: cuando se realizan diagnósticos o mediciones que permiten predecir si es necesario realizar correcciones o ajustes antes de que ocurra una falla.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

REVISIONES O INSPECCIONES:

Las inspecciones de funcionamiento, ajustes, reparaciones, limpieza, lubricación entre otros de los vehículos de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** deben llevarse a cabo en forma periódica mediante un plan establecido de forma mensual, semestral o anual.

VERIFICACIÓN MENSUAL

El mantenimiento debe verse como una rutina básica. Acudiendo al taller autorizado verificando al menos una **VEZ AL MES** los siguientes aspectos

FRENOS: La verificación incluye revisión del líquido de freno. Si ha bajado puede ser síntoma de fugas en el sistema de la bomba principal, las auxiliares o tubería, lo cual tiene que ser descartado. Si hay variación en el nivel del líquido de frenos, pero sin fugas, la disminución se debe al desgaste de las zapatas y pastillas de frenos, por lo que se debe verificar su estado con el mecánico. No olvide revisar también el freno de mano, útil para cualquier emergencia.

FAJAS O BANDAS: Las fajas, ya sean las del ventilador, alternador, aire acondicionado o dirección hidráulica, tienden a dañarse. Verifíque quebraduras o espesores y reemplácelas en caso de ser necesario.

LLANTAS: Ponga atención al tipo de desgaste que presentan. Si se ubica al centro, indica que la presión se mantiene por encima de lo que recomienda el fabricante; si es hacia los lados, puede ser que la presión está más bien por debajo. Si los desgastes están en el lado de adentro o de afuera, es probable que obdezca a daños en rótulas o problemas de tramado. La presión adecuada evita el desgaste y ahorra combustible. Usualmente lo que indica el fabricante oscila entre 1.9 y 2 kilos (28 y 32 libras). La verificación de presión debe realizarse cuando la llanta está fría (no haber recorrido más de 2 km).

No olvide verificar también el estado de la llanta de repuesto y rótela al igual que el resto de las llantas.

BATERÍA: Si la batería tiene tapones removibles, revise el nivel de agua, el cual debe estar por encima de las celdas, pues éstas deben permanecer sumergidas en el líquido.

Revise las terminales de la batería, si muestran corrosión límpielas con un cepillo de alambre si es necesario. Reemplace cualquier cable dañado de manera inmediata. Asegúrese de que las gasas estén firmemente sujetas al borne.

CAMBIO DE ACEITE: Revise los niveles del aceite del motor, en las fechas de cambio que se indican, generalmente lo recomendado es cada 3000 o 5000 km, aunque hay aceites que pueden

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

durar hasta 10000 km. Cuando realice el cambio, también reemplace el filtro de aceite y aproveche para verificar los niveles de fluido en la dirección hidráulica, transmisión y diferencial, así como la lubricación de las rótulas.

RADIADOR: Inspeccione visualmente para detectar fugas o superficies dañadas.

Revise el nivel del líquido refrigerante en el radiador, rellene si es necesario con refrigerante, el depósito. No debe usar agua porque contiene impurezas que se adhieren a las paredes del motor y puede causar corrosión.

Es recomendable hacer esta verificación cada semana o por lo menos una vez al mes e incluir el depósito auxiliar, que si está en buen estado le evita estar haciendo rellenos.

Revise el radiador cuando el motor esté frío, el tapón del radiador debe estar limpio y libre de fisuras. Quite el tapón y vea la condición y nivel del refrigerante (agua). Un bajo nivel puede llevar al sobrecalentamiento y corrosión del motor.

VERIFICACIÓN SEMESTRAL O ANUAL

Los siguientes son los aspectos que usted deberá tomar en cuenta al realizar una verificación semestral o anual de su vehículo:

AFINAMIENTO
Los carburadores modernos y sistemas de inyección electrónica son calibrados de fábrica y no deben ser alterados. El servicio de estos sistemas requiere de herramientas y equipo especiales y debe ser realizado por un especialista. Por lo anterior, es mejor llevar el vehículo a un taller especializado para que por medio de una medición de gases se determinen las mezclas adecuadas y se revise también el filtro de aire.

BUJÍAS: Las bujías deben mantenerse libres de carbón y suciedad ya que el buen estado de este sistema incide en la calidad de la combustión del vehículo y por ende reduce las emisiones al aire.

Cuando el mecánico las revise, pídale que verifique la cubierta de los cables de bujías, los cuales llevan la electricidad del distribuidor a las bujías y pueden agrietarse o ensuciarse con aceite o mugre. Esto conlleva a tener problemas de arranque y desperdicio de combustible. Los cables deben reemplazarse en los intervalos recomendados por el fabricante.

AIRE ACONDICIONADO: Cuando el aire acondicionado no genera cambios importantes en la temperatura o pierde su eficiencia original, un taller de servicio de refrigeración automotriz debe verificar que puede estar ocurriendo. Puede necesitar un cambio de filtros, limpieza, reemplazo de la válvula de expansión o sustitución de sellos entre otros.

Debe utilizarse un buen refrigerante. Un sistema que le hace falta 10% de refrigerante, costará 20% más en su operación.

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

Sin un mantenimiento regular, el aire acondicionado pierde aproximadamente 5% de su eficiencia original por cada año de operación, si se le da un mantenimiento adecuado se podrá mantener el 95% de la eficiencia original

MANTENIMIENTO MÍNIMO:

Cada dos semanas

ELEMENTO	ACCIÓN
Aceite del motor	Verificar el nivel del aceite del motor
Llantas	Inspeccionar la presión de las llantas
Motor	Inspeccionar nivel de refrigerante (agua) del radiador
Líquido de frenos	Verificar nivel
Luces	Verificar encendido y cambios

Cada seis meses

ELEMENTO	ACCIÓN
Encendido	Afinación menor (En caso de que su motor utilice carburador, ajuste el tiempode encendido)
Llantas	Inspeccionar las llantas, rotar si esnecesario Verificar si existe desgaste irregular
Motor	En caso de que el motor de su automóvil utilice un carburador: poner a tiempo, verificar el filtro de aire, fajas

Anualmente

ELEMENTO	ACCIÓN
Aceite del motor	Mínimo cambiar aceite y filtro de aceite (Vea observaciones del fabricante)
Lubricación	Servicio de lavado y engrasado (chasis ymotor)
Encendido	Evaluar cables de bujías; de ser necesario remplazar. Verificar batería, alternador, carga de la batería. Limpiar terminales de la batería. Verificar estado de las bujías (Vea observaciones del fabricante en su manual de servicio)
Accesorios	Asegurarse de que no existan fugas de refrigerante, en el sistema de aireacondicionado
Llantas	Alineación y balanceo de las rueda
Motor	Inspección general del motor (Vea recomendaciones del fabricante en su manual de mantenimiento)

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

Filtro de aire	Cambiar según recomendaciones delfabricante

También se contempla las recomendaciones del fabricante, la inspección de los sistemas y subsistemas que se describen a continuación:

INTERVALO MANTENIMIENTO	
CONJUNTO	**ITEM DE MANTENIMIENTO**
MOTOR	Correa de mando
	Filtro de aceite de motor
	Aceite de motor
	Filtro de combustible
	Elementos del filtro de aire
	Liquido de enfriamiento del motor
	Mangueras y conexiones del sistema de enfriamiento. Inspeccione/ajuste, según requerido
	Líneas y conexiones de combustible. Inspeccione/ajuste. Según Requerido.
	Mangueras de ventilación del Carter del motor y conexión
	Puesta a punto (incluye bujías y cables de alta)
CONTROL CONJUNTO TRANSMISION	Cable, eje de accionamiento acelerador, embrague, transmisión. Inspeccione, ajuste, lubrique
	Guaya embrague (lubricación accionamiento horquilla)
	Control y guayas accionamiento de cambios
	Fluido de la transmisión manual
ACONDICIONAMIENTO CONJUNTO TRANSMISION	Ajuste del recorrido libre del pedal de embrague
	Eje de transmisión
	Aceite del engranaje Diferencial
	Tornillos de la empaquetadora
RUEDA CONJUNTO	Tuercas de la rueda de acuerdo con la torsión especificada
	Cojinete del cubo de la rueda delantera
	Convergencia
	Rotación de los neumáticos
DIRECCION	Integridad del pasador plástico del eje, deterioro del caucho o cortes en las juntas de rótula del tirante de dirección y varillas de empuje y juego libre del timón
	Sinfín y cremallera (lubricación)
FRENOS CONJUNTO	Inspección de la línea de freno, inspeccione, ajuste y lubrique en cuanto a la condición del freno de mano y de pie (incluyéndose el servofreno); inspección y recorrido libre del pedal de freno
	Fluido de freno
	Pastillas y zapatas del freno a disco o a tambor
	Tornillos de la conexión
SUSPENSION	Muelle de hojas y amortiguador
	Balancines suspensión trasera (silicona P80)
	Revisión elementos de suspensión
SISTEMA ELECTRICO	Revisión conexiones sistema eléctrico, batería

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

DOCUMENTACIÓN DEL PLAN DE MANTENIMIENTO

Toda la información del plan de mantenimiento de cada vehículo, estará registrada con el fin de obtener información histórica y trazabilidad de las operaciones hechas, de tal manera que se garantice el cumplimiento de dicho plan.
La documentación del plan de mantenimiento reposa en las oficinas de la empresa y el Representante legal y/o Gerente es la persona directamente responsable de la misma.

IDONEIDAD

Para ***Saludcar Operación Colombia S.A*** es importante contar con el apoyo de talleres y Centros de Diagnóstico Automotor, que a través del tiempo han demostrado responsabilidad, profesionalismo, buenas prácticas e idoneidad en cada uno de sus campos.

CONTROL DE DOCUMENTACIÓN Y REGISTRO DE LOS VEHICULOS Y SU MANTENIMIENTO

Este proceso se lleva a cabo mediante una base de datos en la cual se registra la información que a continuación se relaciona, con el fin de controlar los vencimientos de los documentos de los vehículos, al igual que dar trazabilidad a las acciones ejecutadas y definidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

- ✓ Placas del vehículo.
- ✓ Especificaciones técnicas del vehículo.
- ✓ Kilometraje – Fecha.
- ✓ Propietario.
- ✓ SOAT.
- ✓ Seguro contractual y extracontractual.
- ✓ Revisión técnico mecánica.
- ✓ Revisión preventiva obligatoria.
- ✓ Póliza todo riesgo.
- ✓ Sistema de seguridad activa - Revisión preventiva obligatoria.
- ✓ Sistema de seguridad pasiva.
- ✓ Mantenimiento preventivo.

Para el registro de los documentos y fechas de vencimiento de los mismos, sistema de seguridad activa (revisión preventiva) y seguridad pasiva, se tiene la siguiente base de datos, la cual es alimentada cada vez que se actualiza un documento y en la inspección bimensual.
La información del plan de mantenimiento se basa en la inspección diaria que los conductores realizan cuando reciben y entregan el vehículo, esta información es almacenada automáticamente en una base de datos, la cual el Coordinador de Mantenimiento revisa a diario con el fin de dar solución a los inconvenientes que presenten los vehículos; la base de dados de mantenimiento es actualizada cada quince días y se puede consultar en el siguiente vínculo:

SEMEJANZA AL REQUISITO ESTABLECIDO EN EL SG-SST Y A LO SEÑALADO EN LA ISO 39001, ASÍ:

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	SISTEMA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ISO 39001:2012 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)	Artículos 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Mantenimiento periódico de las instalaciones, equipos, máquinas y herramientas.	8.1 Planificación y control operativo

PASO 20. INDICADORES Y REPORTE DE AUTOGESTIÓN PESV (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

Saludcar Operación Colombia S.A tiene definido el protocolo para el manejo de los indicadores que le permiten realizar seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la seguridad vial, los cuales están relacionados con la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV y en la verificación del impacto y resultados de las acciones y estrategias definidas en el Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles). Los datos de las variables a medir, los resultados de la medición de estos indicadores y su cumplimiento son analizados y evaluados y los indicadores mínimos de ***Saludcar Operación Colombia S.A*** llevan registro, medición y análisis así:

INDICADORES DE GESTIÓN SEGURIDAD VIAL	FRECUENCIA ANÁLISIS
INDICADOR 1	
TASA DE SINIESTROS VIALES POR NIVEL DE PERDIDA. **TSV(N)** Variables a medir en el Indicador **SV(TN)**: Número de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida: fatalidades, heridos graves con más de 30 días de incapacidad, heridos leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples. **K**: Constante equivalente a 5000.000 de kilómetros. **KM(T):** Número de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos de la organización. **FORMULA:** **TSV(N) - SV(TN) K / KM(T)**	**TRIMESTRAL Y ACUMULADO AÑO**
INDICADOR 2	
COSTOS SINIESTROS VIALES POR NIVEL DE PÉRDIDA: **SSV(N)** Variables a medir en el indicador: **COSV(TN):** Costos directos de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida. **CISV(TN):** Costos Indirectos de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida. **FORMULA:** **$SV(N) - CDSV(TN) * COSVFTN)**	**TRIMESTRAL Y ACUMULADO AÑO**
INDICADOR 3	
3.1 RIESGOS DE SEGURIDAD VIAL IDENTIFICADOS: RSVL (RELACIONADOS CON EL PASO 6) **3.2 GESTIÓN DE RIESGOS VIALES: GRV** Variables a medir en el indicador: **RI(E):** Cantidad de riesgos identificados al inicio del año (total en matriz). **RL(FA**): Cantidad de riesgos identificados al final del año (total en matriz). **RVA(LA)**: Cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año. **RVA(FA**): Cantidad de riesgos con valoración alta al final del año. **FORMULAS:**	**ANUAL**

RSVL - RI(FA) - RI(LA) **GRV - RVA(FA) - RVA(LA)**	
INDICADOR 4	
CUMPLIMIENTO METAS PESV: CM PESV Variables a medir en el indicador: **MA(T):** Numero de metas alcanzadas o logradas en el PESV por trimestre **TM(T):** Número total de metas definidas PESV por trimestre **FORMULA:** **CM PESV - MA(t) / TM(t) * 100**	**TRIMESTRAL Y ACUMULADO AÑO**
INDICADOR 5	
CUMPLIMIENTO DE ACTIVIDADES PLAN ANUAL **PESV**: CPtan PESV Variables a medir en el indicador: **AEPLAN(T**): Numero de actividades ejecutadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre. **APPLAN(T)** Número total de actividades programadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre. **FORMULA:** **CPIAN PESV - AEPLAN(T) / APPLAN(T) 100**	**TRIMESTRAL Y ACUMULADO AÑO**
INDICADOR 6	
% EXCESO JORNADAS LABORALES **CONDUCTORES**: %EJLC variables a medir en el indicador: **#EJD**: Numero de excesos en la jornada diaria de trabajo de los conductores (eventos en los que los conductores han superado el tiempo máximo permitido en la legislación) por mes. **#SDT**: Sumatoria total de días trabajados por todos los conductores que realizan desplazamientos laborales por mes. **FORMULA:** **%EJL = #EJO / #SOT* 100**	**MENSUAL Y ACUMULADO DEL AÑO**
INDICADOR 7	
COBERTURA PROGRAMA DE GESTIÓN VELOCIDAD EMPRESARIAL: GVF (PASO 8). Variables a medir en el indicador: **#VIP**: Vehículos incluidos en el programa de gestión de la velocidad (propios, contratistas y de terceros utilizados permanentemente para desplazamientos laborales) por mes **#VDL**: Numero de vehículos utilizados para desplazamientos laborales por mes. **FORMULA**: **GVE = #VIP / #VDL * 100**	**MENSUAL Y ACUMULADO DEL AÑO**
INDICADOR 8	
EXCESOS LIMITE DE VELOCIDAD LABORAL. ELVL **#DLEV**: Número diario de desplazamientos laborales con exceso de velocidad (casos en los que se superó el límite definido por la organización) por mes **#TDL**: Numero total de desplazamientos laborales por mes **FORMULA:** **ELVL = #DLEV / #TDL * 100**	**ACUMULADO MENSUAL Y AÑO**
INDICADOR 9	
INSPECCIONES DIARIAS PREOPERACIONALES: IDP	

variables a medir en el indicador: **#VID**: Número de vehículos inspeccionados diariamente **#TV**: Número total de vehículos que trabajan diariamente. **FORMULA:** **IDP - #VID / #TV* 100**	**ACUMULADO MENSUAL Y AÑO**
INDICADOR 10	
CUMPLIMIENTO PLAN MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE VEHÍCULOS: CPMVH Variables a medir en el indicador: **MEVH(T):** Numero de actividades de mantenimiento preventivo ejecutadas por trimestre. **MPVH(T):** Número total de actividades de mantenimiento preventivo programadas por trimestre. **FORMULA:** **CPMVH - MEVH(T) / MPVH(T) * 100**	**TRIMESTRAL Y ACUMULADO AÑO**
INDICADOR 11	
CUMPLIMIENTO PLAN DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL CPF PESV Variables a medir en el indicador: **CESV(T):** Numero de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre. **CPSV(T):** Numero total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre. **FORMULA:** **CPFSV = CEPF(t) / CTPF(t)* 100**	**TRIMESTRAL Y ACUMULADO AÑO**
INDICADOR 12	
COBERTURA PLAN DE FORMACIÓN EN SEGUNDAD VIAL CPF PESV variables a medir en el indicador: **CFSV(t):** Numero de colaboradores de la organización capacitados en seguridad vial **CT(T):** Numero total colaboradores de la organización. **FORMULA:** **CPFSV = CEPF(t) / CTPF(t)* 100**	**ACUMULADO TRIMESTRE Y AÑO**
INDICADOR 13	
NO CONFORMIDADES AUDITORIA CERRADAS: NCAC Variables a medir en el indicador: **#NCI**: Numero dé no conformidades identificadas y analizadas. **#NCG**: No conformidades gestionadas y cerradas. **FORMULA:** **NCAN = #NCG / #NCI * 100**	**ANUAL**

Mediante la Resolución 5178 del 24 de julio de 2023 el Ministerio de Transporte y la superintendencia de transporte estableció El Proceso Institucional para la verificación y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PI/PESV que pretende consolidar las etapas y procedimientos a través de los que esta Autoridad recogerá información y documentación para analizar, verificar y rastrear los planes estratégicos de seguridad vial adoptados por los sujetos obligados.

ESTE PROCESO SE DESARROLLARÁ EN DOS ETAPAS A SABER:

La PRIMERA ETAPA consistirá en la Autogestión y preparación de información y documentación que deberá ser reportada de forma periódica por cada uno de los sujetos obligados a través del Sistema de Información, Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad vial (SISI/PESV) que para el efecto dispuso esta Autoridad.

La SEGUNDA ETAPA corresponderá al análisis de la información reportada y la verificación por parte de la Superintendencia de Transporte de la implementación, actualización y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial- PESV de los sujetos obligados.

Para el seguimiento posterior del PESV, cada reporte se realizará de forma anual y tendrán como fecha máxima de reporte el décimo día hábil del mes de agosto de cada anualidad.

ii)FORMULARIO SEGUNDO: La información referente a los indicadores con periodicidad mensual, trimestral y anual deberán ser reportadas en el aplicativo SISI/PESV a más tardar el décimo día hábil del mes siguiente al vencimiento del periodo. Para el efecto, deberán atender los periodos detallados en el "ANEXO TÉCNICO¬SISIIPESV"

Los resultados de la medición de los indicadores acumulados* en cada anualidad deberán ser reportados en el aplicativo SISI/PESV a más tardar el *décimo día hábil del mes de enero de

cada año.

iii) EVIDENCIAS: Las evidencias se deberán cargar en el aplicativo SISI/PESV según la periodicidad detallada en el "ANEXO TÉCNICO-SISIIPESV". Estas, según su componente tendrán una periodicidad mensual, trimestral y anual* y deberán ser reportadas en el aplicativo SISI/PESV a más tardar el décimo día hábil del mes siguiente al vencimiento del periodo de reporte.

EVIDENCIAS

A. SINIESTROS VIALES

DATO SOLICITADO- **Registro de vehículos siniestrados**, con mínimo los siguientes campos: Fecha del siniestro, nivel de pérdida (fatalidad, heridos graves, heridos leves o choque simple), número de personas implicadas por cada nivel, placa del vehículo implicado de la empresa, nombre del conductor implicado de la empresa, identificación del conductor implicado de la empresa, consecutivo del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) en el RNAT del RUNT, nombre del organismo de tránsito o autoridad que elaboró el IPAT, fecha del comité donde fue analizado
Periodicidad-mensual

DATO SOLICITADO- **Copia de las actas de reunión del comité PESV**, donde conste la investigación interna de los siniestros viales
Periodicidad- Trimestral

DATO SOLICITADO- **Evidencia de la divulgación de las lecciones aprendidas** diferentes a capacitaciones y certificación del área de RRHH, donde conste la retroalimentación de los implicados
Periodicidad- Trimestral

DATO SOLICITADO- **Certificación suscrita por el Representante Legal** sobre la señalización, puestos de control, GPS, y demás gastos realizados durante la implementación de medidas para reducir la accidentalidad
Periodicidad-Trimestral

DATO SOLICITADO- Detalle de cuentas a nivel de terceros de los costos directos e indirectos ocasionados por los accidentes (reparaciones, demandas pagas, etc.) con mínimo los siguientes campos: Fecha movimiento contable, código cuenta, número de comprobante, nombre e identificación del tercero, detalle o concepto, saldo inicial, movimiento débito, movimiento crédito, saldo final
Periodicidad-Trimestral

DATO SOLICITADO- **Copia del informe jurídico de los procesos** en contra de la empresa por todo tipo de siniestros viales, incluyendo accidentes derivados de desplazamientos laborales y monto del fondo para accidentes (si existe)
Periodicidad-Trimestral

DATO SOLICITADO- Detalle de las provisiones derivadas de las demandas por accidentes, con mínimo los siguientes datos: Código cuenta, código interno o numeración del proceso, fecha de demanda, descripción de la demanda, probabilidad de pérdida
Periodicidad-Trimestral

B. ADMINISTRATIVO

DATO SOLICITADO-Certificación del Representante Legal donde se describa el mecanismo empleado para la medición de los riesgos
Periodicidad-Anual

DATO SOLICITADO-Evidencia de los controles implementados para minimizar los riesgos identificados al final del año
Periodicidad-Anual

DATO SOLICITADO-Copia del informe presentado trimestralmente por el líder PESV al comité sobre la ejecución de los planes y los avances respecto a las metas
Periodicidad-Trimestral

DATO SOLICITADO-Certificación suscrita por el Contador y Revisor Fiscal (si aplica) de los recursos empleados trimestralmente para el desarrollo del plan anual de trabajo PESV, con el detalle de la destinación de estos
Periodicidad-Trimestral

DATO SOLICITADO-Listado unificado de asistentes a capacitaciones, con mínimo los siguientes campos: nombre de los asistentes, identificación, fecha capacitación y temática dictada
Periodicidad-Trimestral

DATO SOLICITADO-Evidencias (listados de asistencia, imágenes, videos, etc.) de las actividades de capacitación adelantadas a los conductores
Periodicidad-Trimestral

DATO SOLICITADO-Listado unificado de colaboradores de la organización, con mínimo los siguientes campos: nombre, identificación, teléfono, correo electrónico y cargo
Periodicidad-Trimestral

DATO SOLICITADO-Copia del informe del líder del PESV sobre las acciones correctivas y oportunidades de mejora implementadas conforme a la auditoría realizada en la vigencia anterior
Periodicidad-Anual

C. FUNCIONAMIENTO

DATO SOLICITADO-Certificación del Representante Legal donde consten los límites de velocidad definidos para desplazamientos laborales en las diferentes sedes que posee la organización, desagregados por departamento, ciudad y recorrido (origen-destino)
Periodicidad-Mensual

DATO SOLICITADO-Copia del informe mensual presentado por el líder del PESV al comité sobre el total de desplazamientos laborales realizados, las multas impuestas por exceso de velocidad, llamados de atención dentro de las instalaciones y las mediciones realizadas
Periodicidad-Mensual

DATO SOLICITADO-Listado de rutas de desplazamientos laborales con mínimo los siguientes campos: origen y destino según Divipol a nivel de municipios, solicitando registrar el punto, vereda o barrio de referencia; así como los kilómetros de cada ruta registrada y la frecuencia de uso trimestral por cada ruta
Periodicidad-Trimestral

DATO SOLICITADO-Control horario aplicado a todo el personal con la siguiente información: nombre completo, identificación, cargo, tipo de vinculación (contrato directo, prestación de servicios u honorarios, outsourcing, proveedor, practicante), rol (administrativo / operativo), fecha de medición, hora entrada, hora salida
Periodicidad-Mensual

D. VEHÍCULOS

DATO SOLICITADO-Copia del informe mensual presentado por el líder del PESV al comité sobre el programa de gestión de velocidad y las mediciones realizadas
Periodicidad-Mensual

DATO SOLICITADO-Cantidad de desplazamientos laborales realizados en vehículos
Periodicidad-Mensual

DATO SOLICITADO-Cantidad de desplazamientos laborales realizados en vehículos que fueron medidos
Periodicidad-Mensual

DATO SOLICITADO-Relación de infracciones por tipo o código de infracción a las normas de tránsito de los conductores de la organización, que contenga como mínimo: fecha, nombre del conductor, identificación del conductor, placa del vehículo, código por el cual se impuso la multa, departamento y ciudad de la infracción, organismo o autoridad que impuso la multa, estado del proceso

contravencional o pago de la multa
Periodicidad-Mensual

DATO SOLICITADO-Llamados de atención dentro de las instalaciones
Periodicidad-Mensual

DATO SOLICITADO-Relación Excel de los vehículos a los cuales fue realizada la inspección preoperativa, con mínimo los siguientes datos: fecha, placa, conductor, identificación, persona que realizó la verificación por parte de la empresa, identificación y cargo, aprobó o no aprobó
Periodicidad-Mensual

DATO SOLICITADO-Copia de los formatos empleados para las inspecciones diarias de vehículos, seleccionados en forma aleatoria para el 10% del parque automotor, siempre y cuando sea mayor a 10 vehículos
Periodicidad-Mensual

DATO SOLICITADO-Cantidad de vehículos que reportaron fallas durante el mes
Periodicidad-Mensual

DATO SOLICITADO-Relación de mantenimientos preventivos ejecutados para el 10% del parque automotor, seleccionado en forma aleatoria, siempre y cuando sea mayor a 10 vehículos, con mínimo los siguientes datos: fecha, placa, tipo de mantenimiento (preventivo / correctivo), establecimiento o centro especializado donde se realizó la intervención, NIT, nombre de la persona que realizó el mantenimiento, identificación y rol (conductor / mecánico / ing. Mecánico)
Periodicidad-Trimestral

En la definición de los indicadores adicionales a los mínimos definidos ***Saludcar Operación Colombia S.A*** tiene en cuenta que cada indicador, tenga al menos las siguientes características:

- ✓ Debe ser claro, preciso y auto explicativo.
- ✓ Que cualquier persona entienda qué se mide con ese indicador.
- ✓ El nombre del indicador debe permitir identificar si su evolución será ascendente o descendente.
- ✓ Poseer una(s) fuente(s) de información confiable(s) sobre la que se obtendrán los datos para medición y análisis.
- ✓ Establecer la línea base y las metas.
- ✓ Los cortes trimestrales se realizan al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre.

Saludcar Operación Colombia S.A realiza un reporte de autogestión, el cual consiste en reportar anualmente por los medios que disponga la entidad verificadora que le corresponda (Ministerio de Trabajo. Superintendencia de Transporte u Organismo de Tránsito) los resultados de la medición y análisis de los indicadores con corte al 31 de diciembre de cada año. teniendo en cuenta que el reporte se debe realizar a más tardar el 31 de enero de cada año:

a) Razón social o nombre, Nit, Dirección y Teléfono del domicilio o sede principal de la empresa, entidad u organización.

b) Nombre, cargo y correo electrónico institucional del líder del diseño e implementación del PESV.

c) Nombre, cargo y correo electrónico de auditor(es) del PESV en el último año.

d) Nombre del representante legal de la empresa, entidad u organización.

e) Misionalidad y tamaño de la organización para efectos del PESV.

f) Número de vehículos automotores o no automotores (flota de vehículos): Tipo y cantidad de vehículos utilizados para desplazamientos laborales propios, contratistas, tercerizados y de propiedad de colaboradores puestos al servicio **de** la organización, de **acuerdo** con lo establecido en el Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV.

g) Cantidad de colaboradores de la organización por tipo de actor vial (conductores, peatones, motociclistas, ciclistas), de acuerdo con lo establecido en el Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV.

h) Tipo y número de contratistas, subcontratistas y terceros, incluyendo conductores y propietarios de vehículos permanentes y ocasionales que tienen impacto directo en la ejecución del PESV.

i) Descripción de los objetivos y metas del PESV de acuerdo con lo definido en el Paso 7 (año finalizado y propuestos para el nuevo año).

j) Descripción de los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño de acuerdo con lo definido en el Paso 8 (año finalizado y propuestos para el nuevo año).

k) Número de infracciones por tipo o código de infracción a las normas de tránsito de los conductores de la organización.

l) Copia del informe de la última auditoria interna realizada al PESV, donde se constate que el PESV está implementado y el nivel de cumplimiento de los 24 pasos establecidos en la metodología de PESV.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La definición de indicadores en el PESV coincide con los requisitos establecidos en el SG-SST y con los establecidos en la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV (Aplica para todos los niveles)	Artículos 2.2.4.6.19, 2.2.4.6.20. 2.2.4.6.21 y 2.2.4.6.22 indicadores del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo, Indicadores que evalúan la estructura del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo. Indicadores que evalúan el proceso del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo e Indicadores que evalúan el resultado del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo	9.1 Seguimiento, medición, análisis y evaluación

PASO 22. AUDITORÍA ANUAL (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

Saludcar Operación Colombia S.A realizara una auditoria anual interna para evaluar el cumplimiento y las evidencias de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV. de acuerdo con lo establecido en el Capítulo I de la Metodología del diseño, implementación y verificación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial, los requisitos legales aplicables en materia de seguridad vial y demás requisitos que establezca la organización. En las auditorías internas debe ser validada la no aplicabilidad de los pasos.

Saludcar Operación Colombia S.A documentara y aplicara el procedimiento para la realización de las auditorías internas al PESV el cual se encuentra establecido en su sistema de gestión de calidad **P-06** así:

OBJETO

Establecer las directrices para realizar las auditorías internas de Seguridad Vial en ***Saludcar Operación Colombia S.A***

ALCANCE

Este procedimiento aplica a todos los procesos y áreas ***Saludcar Operación Colombia S.A***

RESPONSABLE

Auditor interno en seguridad vial

DEFINICIONES

ACCESO Y ACCESIBILIDAD: condiciones y medidas pertinentes que deben cumplir las instalaciones y los servicios de información para adaptar el entorno, productos y servicios, así como los objetos, herramientas y utensilios, con el fin de asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, tanto en zonas urbanas como rurales. Las ayudas técnicas se harán con tecnología apropiada teniendo en cuenta estatura, tamaño, peso y necesidad de la persona. (Ley estatutaria 1618, 2013).
AUDITOR: profesional que cuenta con la formación, el conocimiento, la experiencia, la objetividad, la independencia y el criterio para llevar a cabo una auditoria de seguridad vial.

AUDITOR LÍDER: profesional con amplia experiencia en auditorías de seguridad vial y tiene como funciones coordinar, orientar y guiar a los integrantes del equipo auditor para conseguir integralmente los objetivos de la auditoría.

AUDITORÍA DE SEGURIDAD VIAL (ASV) E INSPECCIÓN DE SEGURIDAD VISAL (ISV): proceso sistemático, independiente y pormenorizado de revisión de las condiciones de seguridad vial, aplicado en un proyecto de infraestructura vial, en diferentes fases y etapas: planificación / diseño / construcción / operación. En este proceso se identifican y evalúan de manera detallada los niveles de riesgo asociados a la seguridad de la infraestructura vial para todos los usuarios y cuyas deficiencias o carencias son susceptibles de desencadenar un accidente de tránsito. La evaluación de las condiciones de seguridad vial que se realiza en la fase de operación de un proyecto vial será llamada en este documento ¨inspección de seguridad vial o ISV¨.

ELEMENTO POTENCIALMENTE PELIGROSO: cualquier obstáculo con potencial para causar daño humano, asociado al uso de la infraestructura vial y al entorno de esta, tales como aquellos que producen volcamiento, o que sirven como rampa de elevación o que detienen bruscamente un vehículo, igualmente objetos rígidos que puedan impactar un vehículo que salga de la vía, lo cual genera pérdida de control y lesiones a sus ocupantes. Dentro de los elementos con este potencial se

encuentran: taludes laterales peligrosos, objetos fijos en el borde de la vía, y cuerpos de agua permanentes.

EQUIPO AUDITOR: grupo de profesionales cualificados e independientes del equipo del proyecto y de la interventoría de este, de formación multidisciplinaria, que cuentan con la formación y la experiencia necesarias para llevar a cabo auditorías de seguridad vial.

EVIDENCIA DE AUDITORÍA: registros, declaraciones de hechos u otra información que sea pertinente para los criterios de auditoría y que sea verificable (Norma Técnica Colombiana NTC-ISO 39001, 2014).

HALLAZGO: hecho relevante que se constituye en un resultado determinante en la evaluación de un asunto en particular, al comparar la condición [situación detectada] con el criterio [deber ser]. (Contraloría General de la República, 2015).

DESARROLLO

Planificación de la auditoria

Objetivo y alcance

La alta dirección deberá definir el objetivo y el alcance de la auditoria, donde quede claro lo que se pretende lograr con esta y el proceso o procesos que se van a cubrir. Las auditorías internas serán llevadas a cabo con una periodicidad semestral.

Selección del equipo auditor

El auditor o equipo auditor deberá tener como mínimo conocimientos y habilidades en las siguientes áreas:

- Principios, procedimientos y métodos de auditoria
- Sistemas de gestión basados en la Norma ISO 39001 en su versión vigente.
- Requisitos legales aplicables al sector
- Requisitos de las partes interesadas
- Conocimientos específicos en la operación de comercio al por mayor y al por menor de vehículos automotores nuevos para pasajeros, incluso vehículos especiales (ambulancias, casas rodantes, microbuses, vehículos de camping, caravanas, entre otros), vehículos con tracción tipo campero (todo terreno), y otros vehículos automotores para pasajeros con mecanismos de conducción similares a los de los automóviles, así como el comercio de camiones, remolques y semirremolques.
- Las actividades de venta de vehículos por consignación, por comisión o por contrata (intermediarios), como también la compra y venta de contenedores especialmente diseñados y equipados para su uso en uno o más medios de transporte.
-

- El auditor o equipo auditor puede ser conformado por personal interno o externo, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos por ***Saludcar Operación Colombia S.A*** . En caso que el equipo auditor este conformado por personal interno, no podrán auditar su propio trabajo.

Las competencias y habilidades del auditor deben ser demostradas de la siguiente forma:

- Certificado de educación formal.
- Certificado de formación como auditor en la Norma ISO 39001 versión vigente.
- Experiencia certificada en el sector de la empresa, mínima de dos años.
- Experiencia como auditor mínimo de 20 horas.

REALIZACIÓN DE LA AUDITORIA

Preparación Documentos de Trabajo

El equipo auditor deberá preparar los documentos para la recogida de evidencias, ***Saludcar Operación Colombia S.A*** le proporcionará los siguientes formatos:

- Formato plan de auditoría Interna
- Formato Informe de auditoría Interna
- Formato Participación en auditoría
- Formato Gestión de hallazgos
-

Reunión de apertura

El propósito de esta reunión es presentar el equipo auditor a todo el personal interesado y dar a conocer de forma breve el plan de auditoría. Se tendrán en cuenta los siguientes puntos:

- ✓ Presentación del equipo auditor y sus funciones.
- ✓ Confirmar el objeto, alcance y criterios de la auditoria.
- ✓ Confirmación del plan de auditoría, la hora y fecha para la reunión de cierre y cualquier reunión intermedia del equipo auditor y la alta dirección si fuera necesario.
- ✓ Proporcionar un breve resumen de los métodos y procedimientos que van a ser usados para la realización de la auditoria.
- ✓ Establecer la forma de comunicación entre el equipo auditor y el auditado.
- ✓ Confirmar la confidencialidad e imparcialidad del proceso de auditoría.
- ✓ Aclarar cualquier detalle confuso del plan de auditoría.

REVISIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

Esta revisión se hará con el fin de determinar la conformidad del sistema con los criterios de auditoría, con base en la documentación disponible y reunir la información suficiente para apoyar las actividades de auditoría. Esta actividad se hará a lo largo de todo el proceso de auditoría, revisando

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

la documentación pertinente en cada fase y registrando la evidencia correspondiente en la lista de chequeo.

COMUNICACIÓN DURANTE LA AUDITORIA

Si se trata de un equipo auditor, este podrá reunirse en ciertos periodos con el fin de evaluar los avances de la auditoria. Durante el proceso de auditoría el auditor deberá estar informando al auditado sobre los avances de la misma, sobre los hallazgos que se vayan presentando y/o cualquier inquietud que se presente.

ASIGNACIÓN DE FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS GUÍAS Y OBSERVADORES

En caso que sea necesario, o la dirección lo decida por uno u otro motivo, la participación de personas como guías u observadores en el proceso de auditoría, tales como autoridades reglamentarias u otras partes interesadas, estas no podrán interferir en el proceso de auditoría. El auditor tendrá derecho a negarse a que los observadores tomen parte de ciertas actividades de la auditoria.

RECOPILACIÓN Y VERIFICACIÓN DE INFORMACIÓN

Durante la auditoria se debe realizar la recopilación de las evidencias objetivas y necesarias para verificar que el proceso esté cumpliendo con los requisitos establecidos, las cuales deben quedar registradas en el documento Informe de Auditoría. Cuando se hagan referencias a documentos del Sistema de Gestión, se deberá colocar el código del mismo, para su fácil identificación.

GENERACIÓN DE HALLAZGOS DE LA AUDITORIA

Los hallazgos de la auditoria deberán irse registrando en el Informe de Auditoria, y finalmente ser reportados en el documento Gestión de Hallazgos.

PREPARACIÓN DE LAS CONCLUSIONES DE AUDITORÍA

El equipo auditor deberá reunirse antes de la reunión de cierre con el fin de revisar la información compilada y los hallazgos registrados. Deberán revisar las observaciones para determinar cuáles serán incluidas en el informe como no conformidades. Estas no conformidades serán documentadas en forma clara y concisa y serán respaldadas con evidencias concretas.

REUNIÓN DE CIERRE

El auditor líder presentará los hallazgos de la auditoria en una forma clara y la contraparte deberá manifestar si se encuentra de acuerdo o no con los hallazgos presentados, de manera que se puedan resolver las dudas o divergencias que se presenten al respecto.

INFORME DE AUDITORIA

El auditor líder presentará a la dirección el informe de auditoría, describiendo en este las actividades realizadas en la auditoria, los hallazgos y conclusiones de la misma. El informe debe ser presentado en un tiempo máximo de cinco días laborales posteriores a la realización de la auditoria. En el caso

de presentarse No conformidades, el plazo para su cierre será de 30 días laborales, tiempo en el cual se debe presentar el informe de auditoría.

ACCIONES CORRECTIVAS

A las no conformidades detectadas durante la auditoria se les deberá realizar un plan de acción, siguiendo los parámetros establecidos en el procedimiento Control de no conformidades y acciones correctivas

El ciclo de una auditoría interna se cerrará cuando el equipo auditor o en su defecto el responsable del Sistema de Gestión se asegura del cierre de todas las solicitudes de acciones correctivas surgidas del proceso de auditoría.

REGISTROS

- ✓ Formato Plan de Auditoría Interna
- ✓ Formato Informe de Auditoría Interna
- ✓ Formato Participación en Auditoría
- ✓ Formato Gestión e Hallazgos Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La Auditoria anual del PESV. se asimila a los requisitos establecidos en el SG-SST y la norma ISO 39001. así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 22. Auditoria anual (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.29 Auditoría de cumplimiento del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo 2.2.4.6.30 Alcance de la auditoria de cumplimiento del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo del Decreto 1072 de 2015.	9.3 Auditoria interna

PASO 23. MEJORA CONTINUA, ACCIONES PREVENTIVAS Y CORRECTIVAS (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES)

Saludcar Operación Colombia S.A tiene definido e implementado las acciones preventivas y/o correctivas necesarias con base en los resultados de la medición y análisis de los indicadores y auditorías y visitas de verificación del PESV.

Saludcar Operación Colombia S.A demuestra la mejora a través de la evolución de cada uno de los pasos del PESV. incluyendo las acciones articuladas que se realizan así:

- ✓ Tendencias del análisis estadístico de los siniestros viales.
- ✓ Verificación de la eficacia del cierre de hallazgos identificados en auditoria.
- ✓ Cierre de los planes de acción de las investigaciones de los siniestros viales.
- ✓ Seguimiento a los resultados de los simulacros realizados en el marco del plan de emergencias viales
- ✓ Activación y funcionamiento del plan de emergencias viales cuando ocurre un siniestro vial.
- ✓ Cumplimiento del plan de formación, plan de trabajo y planes de acción de los diferentes pasos del PESV
- ✓ Ejecución de los programas y factores de desempeño

CONFIDENCIAL
"De uso exclusivo para las actividades de Saludcar Operación Colombia S.A, prohibida su reproducción (ley 1032 del 22/06/2006 art 2)
AV LAS AMERICAS #30-254 contabilidad@saludcar.com

- ✓ Identificación, análisis, valoración y tratamiento de las diferentes variables de riesgo dinámico que aplican a seguridad vial, entre otras.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001:

El paso 23. Mejora del PESV, encuentra similitud en los requisitos planteados en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.31 Revisión por la alta dirección Articulo 2.2.4.6.33 Acciones preventivas y correctivas y Articulo 2.2.4.6.34 Mejora continua	10. Mejora

PASO 24. MECANISMOS DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN (APLICA PARA TODOS LOS NIVELES) ***Saludcar Operación Colombia S.A*** dispone de mecanismos de comunicación y participación para:

a) Garantizar que las políticas, lineamientos y actividades ejecutadas en el marco de la seguridad vial sean comunicados a todos los niveles de la organización.

b) Recibir retroalimentación o propuestas de mejora por parte de todos los colaboradores de la organización.

c) Recibir y responder las comunicaciones internas y externas relativas al PESV.

d) Promover en los colaboradores de la organización 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 uso de la vía pública.

e) Aprender de las lecciones que dejan los siniestros viales.

Saludcar Operación Colombia S.A define y documenta los mecanismos de comunicación y la frecuencia de las comunicaciones que, por lo menos, debe ser trimestral y contener la promoción de la seguridad vial, la comunicación de los indicadores, los resultados de la implementación del PESV, los riesgos y controles adoptados por la organización con el fin de prevenir siniestros viales.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La definición de mecanismos de comunicación y participación en el PESV guarda similitud con los requisitos establecidos en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación (Aplica para todos los niveles)	**Artículo 2.2.4.6.14. del Decreto 1072 de 2015 del Ministerio de Trabajo. Comunicación**	**7.5 Comunicación**