



*Servicio de Transporte Especial*  
*Resolución 0015 del 2015*  
*Atención Personalizada*  
*Seguridad y Cumplimiento*

**VIGILADO**  
**SUPERTRANSPORTE**



# PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL FM1 EXPRESS S.A.S





1. INTRODUCCIÓN	3
2. MARCO NORMATIVO	3
3. PROBLEMÁTICA DE SEGURIDAD VIAL	5
4. DEFINICIONES	5
5. ALCANCE	6
CAPÍTULO 1 - METODOLOGÍA PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV	6
6. FASE 1 - PLANIFICACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	7
6.1 Líder del Diseño e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial	7
6.2 Comité de Seguridad Vial	7
6.3 Política de Seguridad Vial	7
6.4 Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo	8
7. DIAGNÓSTICO	8
7.1 Sedes	8
7.2 Servicios que presta la organización:	9
• Organigrama	9
• Mapa de Procesos	10
7.3 Listado de Contratistas	10
7.4 Lista de colaboradores de la organización	10
7.5 Lista Vehículos automotores y no automotores	10
7.6 Rutas frecuentes	11
7.7 Colaboradores capacitados en el plan de emergencias viales de la organización	11
8. CARACTERIZACIÓN, EVALUACIÓN Y CONTROL DE RIESGOS.	11
8.1 Procedimiento para la identificación de peligros y valoración de riesgos.	12
1. OBJETIVO:	12
9. OBJETIVOS Y METAS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	14
10. PROGRAMA DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO.	15
10.1 Programa de Gestión de la Velocidad Segura	15
10.2 Programa de Prevención de la Fatiga	17
10.3 Programa de Prevención de la Distracción	19
10.4 Programa de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas	20
10.5 Programa para la protección de actores viales vulnerables	21
11. FASE 2- IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV	22





11.1 Plan anual de trabajo	22
11.2 Competencia y plan anual de formación	22
11.3 Responsabilidad y Compromiso Seguro	22
11.4 Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	22
11.5 Investigación interna de siniestros viales	25
11.6 Vías seguras administradas por la organización	25
11.7 Planificación de desplazamientos laborales	25
11.8 Inspección de vehículos y equipos	25
11.9 Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos	25
11.10 Gestión del cambio y gestión de contratistas	28
11.11 Archivo y retención documental	28
12. FASE 3 -SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN	28
12.1 Indicadores y reporte de autogestión PESV	28
• Indicadores de Resultado del Plan Estratégico de Seguridad vial	28
• Indicadores de Actividad del Plan Estratégico de Seguridad Vial:	30
12.2 Registro y análisis estadístico de siniestros viales	31
12.3 Auditoría anual	31
13. Fase 4. - MEJORA CONTINUA DEL PESV	32
13.1 Mejora continua, acciones preventivas y correctivas	32
13.2 Mecanismos de comunicación y participación	32
14. ANEXOS	33





## 1. INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es un pilar fundamental para garantizar la integridad física de las personas y contribuir al bienestar colectivo en cualquier sociedad. A medida que las dinámicas urbanas y vehiculares evolucionan, es imprescindible adoptar estrategias que aborden los desafíos emergentes y reduzcan los riesgos asociados al tránsito. El presente plan estratégico de seguridad vial busca establecer un conjunto de acciones, objetivos y metas concretas para minimizar los accidentes de tráfico, proteger la vida de los ciudadanos y generar un entorno vial más seguro, ordenado y eficiente. A través de un enfoque integral, se pretende no solo mejorar la infraestructura y normativa, sino también promover una cultura vial responsable y educar a los usuarios sobre la importancia de sus acciones en el espacio compartido que es la vía pública.

La seguridad vial cobra mayor relevancia al considerar que, según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) del 2021, cerca de 1,35 millones de personas mueren anualmente a causa de accidentes de tráfico a nivel global. Además, entre 20 y 50 millones sufren lesiones, muchas de las cuales resultan en discapacidades. En nuestra región, según las últimas estadísticas, los accidentes viales se han posicionado entre las principales causas de muerte, con una alarmante cifra de 20.000 fallecimientos al año. Del mismo modo, el coste económico asociado a estos siniestros en términos de atención médica y pérdida de productividad se estima en un 3% del PIB nacional. El presente plan estratégico de seguridad vial surge como respuesta a este escenario, con el propósito de establecer un conjunto de acciones y metas concretas que permitan reducir significativamente estas cifras y avanzar hacia un tránsito más seguro para todos. La integración de infraestructura, normativa y educación se convierte en la tríada esencial para promover un cambio sustancial en nuestra cultura vial.





## 2. MARCO NORMATIVO

El Plan Estratégico de Seguridad Vial se encuentra regulado bajo las normas, Leyes, decretos y resoluciones que tienen FM1 EXPRESS S.A.S en la Empresa, para lo cual el departamento encargado de su actualización será el Departamento Jurídico. A continuación se detalla dichas normas:

Constitución Política de Colombia de 1991. Norma de Normas.

Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Ley 1383 de 2010. Reforma al Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Ley 1503 de 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Ley 1548 de 2012. Por la cual se modifica la Ley 769 del 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones.

Decreto 1295 de 1994. Organización y Administración de los riesgos profesionales en el país.

Decreto 2851 de 2013. Por la cual se reglamentan los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.

Resolución 1016 de 1989 (Salud Ocupacional) Reglamenta la organización y funcionamiento del programa de Salud Ocupacional.

Resolución 1885 del 2015 del Ministerio de Transporte. Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas en Colombia.

Resolución 4101 de 2004 del Ministerio de Transporte. Por el cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Resolución 4062 de 2007 (Tecno mecánicas), por la cual se modifica parcialmente la Resolución 3500 del 21 de noviembre de 2005, modificada por las Resoluciones 2200 del 30 de mayo de 2006, 5975 del 28 de diciembre de 2006 y 15 del 5 de enero de 2007.

Resolución 2346 de 2007 (Salud Ocupacional) Por la cual se regula la práctica de las evaluaciones médicas ocupacionales y el manejo del contenido de las historias clínicas ocupacionales.





Resolución 1565 de 2014. Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

DECRETO 1079 DE 2015 por medio del cual se establece el decreto único del sector transporte.

RESOLUCIÓN 1231 DE 2016 Guía de calificación del Plan estratégico de seguridad vial.

### 3. PROBLEMÁTICA DE SEGURIDAD VIAL

La seguridad vial representa uno de los desafíos más acuciantes a nivel mundial, pues cada año se registran millones de accidentes de tráfico que resultan en lesiones y pérdida de vidas. A pesar de los avances tecnológicos y la implementación de medidas preventivas, aún persisten comportamientos humanos riesgosos como el exceso de velocidad, la conducción bajo efectos del alcohol o drogas, y la distracción al volante. En Colombia, esta problemática se agrava debido a factores adicionales como la falta de infraestructura adecuada, la poca educación vial y el escaso respeto a las normativas. Las cifras de siniestralidad en las carreteras colombianas reflejan una urgente necesidad de abordar la cuestión con políticas más efectivas, campañas educativas y una colaboración activa entre la sociedad y las entidades gubernamentales. La búsqueda de soluciones para esta crisis es imprescindible para garantizar el bienestar y la vida de los ciudadanos en las vías.

### 4. DEFINICIONES

**Seguridad Vial:** Conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

- **Seguridad Activa:** Mecanismo o dispositivo del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

- **Seguridad Pasiva:** Elementos del vehículo automotor que reduce los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

- **Accidente de tránsito:** Evento general involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente





afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).

- **Accidente de trabajo:** Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante; 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 (Ley 1562 de 2012).

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

- **Amenaza:** Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso

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

- **Peatón:** Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002)

- **Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).

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

- **SOAT:** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT., el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.

- **ARL:** 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.

- **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 pública (CNTT, 2002)

- **Vehículo no automotor:** Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.





## 5. ALCANCE

Aplica a todas áreas, zonas y lugares que requieran el uso y manejo de vehículos, de la Empresa FM1 EXPRESS S.A.S de la Alta Dirección.

### CAPÍTULO 1 - METODOLOGÍA PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV

De conformidad con el Capítulo I de la Resolución Número 20223040040595 del 12 de julio de 2022, para el diseño e implementación de Plan Estratégico de Seguridad Vial de la

La organización se ubica en el nivel **BÁSICO**, ya que cuenta actualmente entre 11 y 19 vehículos o entre 2 y 19 conductores.

**La misionalidad corresponde a la 1:** Empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor.

## 6. FASE 1 - PLANIFICACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

La organización se permite dar inicio a la fase de planificación del PESV, teniendo en cuenta lo manifestado en la resolución N° 20223040045295 de 2022 correspondiente a la guía metodológica:

### 6.1 Líder del Diseño e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial

La Junta de Socios designó a la Gerencia como el líder del diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de FM1 EXPRESS S.A.S

#### 6.1.1 Funciones:

- Diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de FM1 EXPRESS S.A.S Liderar de manera conjunta con el área de Talento Humano.





- Articular el PESV con el SGSST, ya que cuenta con poder de decisión y de ejecución para implementar las acciones requeridas.
- Reportar anualmente los resultados de la medición de los indicadores de seguimiento del PESV.
- Presupuestar, programar y coordinar las acciones requeridas del PESV.

## 6.2 Comité de Seguridad Vial

Al encontrarse la organización en el nivel básico, no le es aplicable este paso tal como se referencia en la Tabla 1 de la Resolución número 202230400440595, fase 1 de planificación del PESV del Ministerio de Transporte.

## 6.3 Política de Seguridad Vial

Es política y compromiso de FM 1 EXPRESS S.A.S promover la prevención y minimización de los accidentes de tránsito, durante el desarrollo de la jornada laboral, el desplazamiento a los sitios de trabajo para el desarrollo de la prestación de los servicios; mediante la adecuada selección del personal, desarrollo de programas de capacitación, inspecciones de seguridad a los vehículos y su control en la asignación a los empleados; y de esta manera asegurar las competencias de los trabajadores que tengan a su cargo un vehículo de la Organización o que por motivos laborales tenga que realizar desplazamientos en vehículos propios, con asignación de medios de transporte por parte de la Organización.

## 6.4 Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo

La Alta Dirección de la organización FM1 EXPRESS S.A.S, se compromete con responsabilidad cumpliendo estrictamente las siguientes actividades:

- Definir la política y los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que sean compatibles con la dirección estratégica de la organización, buscando promover seguridad vial y minimizar los riesgos viales.
- Promover en la organización de la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
- Suministrar los recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación y mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial.





- Identificar la contratación idónea para la adquisición de vehículos, equipos, repuestos y servicios que permitan cumplir con estándares de seguridad a efectos de darle cumplimiento al Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Realizar seguimientos al cumplimiento de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial respecto de los colaboradores de la entidad y presentar los resultados de este avance por lo menos una vez al año ante el Comité Institucional de Gestión y Desempeño de la Entidad
- Atender de manera oportuna cualquier requerimiento de las autoridades verificadoras que tenga finalidad de mejora.

## 7. DIAGNÓSTICO

El diagnóstico del plan estratégico de seguridad vial es esencial para comprender las condiciones actuales, las deficiencias y los desafíos que enfrenta la compañía.

Es importante que el plan estratégico aborde estos problemas de raíz, estableciendo metas claras, medidas correctivas y programas de concientización para lograr una movilidad segura y sostenible para todos los usuarios de la vía.

El diagnóstico debe ser revisado y actualizado anualmente-.

### 7.1 Sedes

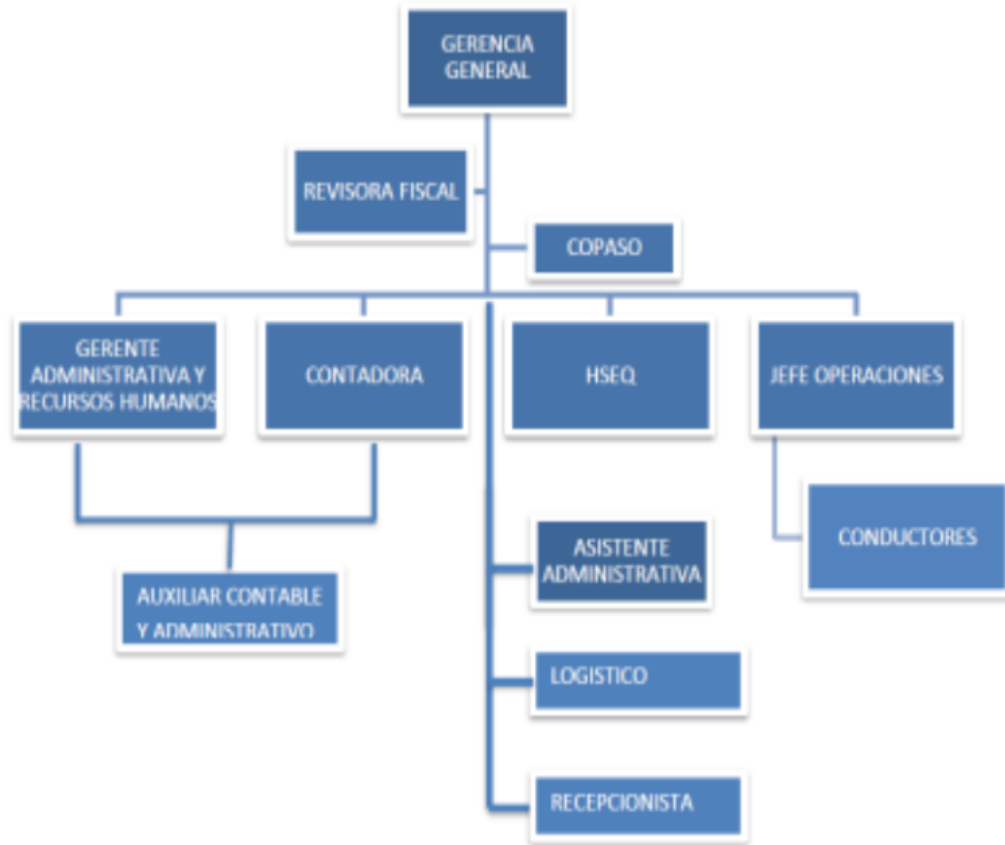
Actualmente, FM1 EXPRESS S.A.S cuenta con una (1) sede administrativa y operativa, ubicada en la Carrera 13a No. 34-83 Oficina 501 de Bogotá D.C.

### 7.2 Servicios que presta la organización:

Transporte especial terrestre de personal.



- Organigrama



- Mapa de Procesos

## Nuestros Procesos



### 7.3 Listado de Contratistas

Actualmente, no se tiene vinculación contractual con contratistas que realicen desplazamientos laborales para dar cumplimiento al objeto de su contrato. De igual manera se estableció el formato a diligenciar y se encuentra disponible como **Anexo 01. Listado de contratistas que realizan desplazamientos laborales.**

### 7.4 Lista de colaboradores de la organización

La información se encuentra establecida en el formato **Lista de Colaboradores** y reposa en el área de recursos humanos.



## 7.5 Lista Vehículos automotores y no automotores

La información se encuentra establecida en el **Anexo 02 Lista de Vehículos automotores y no automotores del presente documento.**

## 7.6 Rutas frecuentes

La información se encuentra establecida en el “Anexo 03 Rutas Frecuentes” del presente documento.

## 7.7 Colaboradores capacitados en el plan de emergencias viales de la organización

La información se encuentra establecida en el formato **Lista de Colaboradores** que reposa en el área de recursos humanos.

**Evidencia:** Lista de asistencia y capacitación en seguridad vial.

# 8. CARACTERIZACIÓN, EVALUACIÓN Y CONTROL DE RIESGOS.

Para la identificación del riesgo, la organización ha realizado el diagnóstico mediante el sistema de encuestas, donde incluye todos los elementos necesarios para poder identificar, analizar y valorar los riesgos en seguridad vial que tiene la entidad. Dados los resultados, se ha determinado que gestionar el riesgo vial de los conductores y de los colaboradores en sus diferentes roles (peatón, pasajeros y conductor) teniendo en cuenta que la actividad de conducción está catalogada como una actividad de alto riesgo.

La identificación de los riesgos viales y el análisis de la información, se hará con base en la información diligenciada en la Matriz de Riesgo, la cual es un instrumento metodológico que permite relacionar la tipología de riesgo vial a la que se encuentra expuesto cada tipo de colaborador de la empresa. La información obtenida a partir del análisis de la matriz con el fin de prevenir, reducir, evitar o minimizar la ocurrencia de accidentes de tránsito así como la identificación de los factores de exposición a ellos, deberán estar siendo actualizadas de manera anual.





Adicionalmente a lo anterior, se realizará un análisis de las cifras de mortalidad vial y de puntos críticos de siniestralidad para las rutas frecuentes realizadas por los conductores de la empresa. En este caso se analizaron 6 rutas. a saber:

- Bogotá - Icononzo - Espinal y Vsa.
- Bogotá - Soacha - Granada y Vsa.
- Bogotá - La Mesa - Tocaima y Vsa.
- Bogotá - Bucaramanga y Vsa.
- Bogotá - Puerto Boyacá y Vsa.
- Bogotá - Sogamoso y Vsa.

De este análisis se puede concluir lo siguiente:

1. La ruta frecuente con mayor cantidad de puntos críticos es Bogotá - Bucaramanga con un total de 57 puntos críticos (28 por mortalidad y 29 por exceso de velocidad). De acuerdo a su extensión, en promedio cada 7,5 km se presenta un punto crítico. Este tipo de situación obliga que los conductores asignados a esta ruta presenten estados de alerta máxima durante su recorrido, generando la necesidad de prever puntos seguros para realizar pausas activas y verificación de las condiciones mecánicas del vehículo de manera obligatoria y más frecuente.
2. La ruta frecuente con mayor cantidad de fallecidos por siniestros viales por kilómetro de extensión es, Bogotá - Soacha - Granada, la cual presenta 0,30 fallecidos por kilómetro. Esto obliga a que durante sus 49 kilómetros de longitud, se incrementen los cuidados relativos al manejo defensivo, así como al conocimiento de los sitios o autoridades de emergencias, que permitan disminuir los tiempos de atención ante un posible siniestro en la zona.

El resumen del análisis de siniestralidad realizado se encuentra en la tabla correspondiente al Anexo número 4, el cual se titula "Matriz de Identificación de Peligros Viales"

De acuerdo al análisis preliminar del riesgo vial por factores humanos, del vehículo y del entorno, se puede establecer que los conductores se encuentran expuestos a un nivel de riesgo alto en todos los factores y por consiguiente, independientemente de que los pasajeros y peatones se encuentren o no vinculados a la organización, se verán afectados directamente o indirectamente por los riesgos a los que se encuentran expuestos los conductores en general.

La organización ha diseñado un procedimiento para la identificación de peligros y valoración del riesgo:



## 8.1 Procedimiento para la identificación de peligros y valoración de riesgos.

### 1. OBJETIVO:

Identificar los peligros y valorar los riesgos asociados a las actividades de una empresa con el fin de implementar acciones preventivas y correctivas que aseguren la integridad de los trabajadores, clientes y terceros.

### 2. ALCANCE:

Este procedimiento se aplica a todas las actividades y procesos de la empresa, incluyendo operaciones de traslados, mantenimiento, entre otros.

**3. RESPONSABLES:** La Gerencia

### 4. PROCEDIMIENTO:

#### 4.1 Identificación de Peligros:

- Realizar encuestas, inspecciones periódicas a las instalaciones, vehículos, rutas y demás áreas relevantes.
- Observar las actividades y tareas del personal, identificando acciones o situaciones que puedan representar un peligro.
- Consultar con el personal sobre situaciones o condiciones que consideren peligrosas en su día a día.
- Analizar la data de siniestros previos para identificar patrones recurrentes.
- Estudiar las rutas de transporte en busca de zonas de riesgo (curvas peligrosas, zonas conflictivas, etc.)

#### 4.2 Valoración de Riesgos:

Una vez identificados los peligros, se utilizará una matriz de riesgo para determinar la gravedad y probabilidad de ocurrencia teniendo en cuenta el rol en la vía de cada actor en la vía. Identificación de los diferentes factores: Entorno, humanos y vehículo.



CALIFICACIÓN	
BAJO	1
MODERADO	2
ALTO	3

- **Calificación de la gravedad del riesgo:**

**Bajo:** Sin lesiones o daños menores.

**Moderado :** Lesiones menores sin incapacidad.

**Alto:** Lesiones graves con incapacidad o fatalidad.

- **Calificación de la probabilidad de ocurrencia:**

**Baja:** Poco probable que ocurra.

**Moderada:** Podría ocurrir.

**Alta:** Es probable que ocurra.

#### 4.3 Análisis de Riesgos:

Priorizamos los riesgos identificados basados en su nivel de riesgo. Identificamos las causas raíz de cada riesgo para entender las condiciones o acciones que lo generan.

#### 4.4 Implementación de Medidas de Control:

Para los riesgos de alto nivel, se implementarán medidas de control inmediatas.

Diseñar e implementar medidas preventivas para reducir la probabilidad de ocurrencia.

Establecer medidas correctivas en caso de que el riesgo se materialice.

Promover la formación y capacitación del personal en materia de seguridad y salud en el trabajo.

#### 4.5 Monitoreo y Revisión:

Realizar seguimientos periódicos de las medidas implementadas para asegurar su efectividad.





El análisis de riesgos se debe actualizar anualmente o cuando existan cambios significativos en las operaciones.

Mantener actualizada la matriz de riesgos

**Nota:** Información relacionada en el **Anexo 04 Matriz de identificación de peligros viales.**

## 9. OBJETIVOS Y METAS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Teniendo en cuenta la Política de Seguridad Vial de la organización, control de riesgos, así como en cumplimiento de las actividades de protección, cuidado personal y mitigación de los accidentes de tránsito, se definen los siguientes objetivos:

### Objetivos:

- Garantizar el cumplimiento de requisitos legales por parte del personal y de la flota vehicular de la organización y de terceros.
- Asegurar la competencia relacionada con la seguridad vial de los conductores, pasajeros y peatones que laboran para o en nombre de la organización.
- Asegurar el buen estado del parque automotor de la organización y de terceros.
- Prevenir la ocurrencia de infracciones de tránsito durante las operaciones de la organización.
- Promover la cortesía y el respeto hacia los usuarios de la vía y demás partes interesadas reduciendo la intolerancia.
- Contribuir a generar conciencia, hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía en todos nuestros colaboradores como actores de la vía, a través de mecanismos de campañas y/o sensibilizaciones.
- Fortalecer las competencias en temas relacionados de seguridad vial de los colaboradores y diferentes actores en la organización

### Metas:

- Garantizar el cumplimiento de requisitos legales de todos los vehículos y conductores en un 90%
- Ejecutar el 90% de mantenimientos preventivos y correctivos programados en la vigencia.
- Dotar el 95% de los vehículos que hacen parte del parque automotor con los elementos para atender emergencias viales.



- Cumplir con el 85% del plan de trabajo anual programado para el plan de seguridad vial - Realizar, en las inspecciones de seguridad, observaciones de comportamientos de conducción con el fin de validarlos y /o corregirlos.
- Difundir en un 95% a todos los colaboradores, las normas de seguridad vial.
- Hacer seguimiento oportuno a las infracciones de tránsito en los vehículos institucionales, cumplimiento en un 80%.

## 10. PROGRAMA DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO.

La Organización diseña e implementa los siguientes programas y deben ser revisados y actualizados anualmente para garantizar su coherencia con la situación actual de seguridad vial de la compañía.

### 10.1 Programa de Gestión de la Velocidad Segura

El programa de velocidad segura de la organización es esencial para garantizar la seguridad de los conductores, pasajeros y demás usuarios de la carretera. A continuación, se presenta la composición de este programa:

#### 1. Objetivos

- 1.1. Garantizar la seguridad de los conductores y pasajeros al mantener velocidades seguras durante el transporte.
- 1.2. Reducir los riesgos de accidentes debido al exceso de velocidad.
- 1.3. Mejorar la eficiencia del consumo de combustible.

#### 2. Políticas

- 2.1. Todo conductor debe respetar las normas y límites de velocidad establecidos en las carreteras y zonas urbanas.
- 2.2. Es responsabilidad del conductor mantenerse informado de los límites de velocidad actualizados de las rutas que recorre.





### 3. Medidas de Control

3.1. Instalación de sistemas GPS y monitores de velocidad en todos los vehículos, para rastrear y reportar cualquier incumplimiento de límites de velocidad.

3.2. Programación regular de cursos de concientización sobre seguridad vial y la importancia de respetar los límites de velocidad.

### 4. Capacitación y Conciencia

4.1. Realizar sesiones de entrenamiento trimestrales sobre conducción segura y defensiva.

4.2. Promover campañas de sensibilización sobre los riesgos del exceso de velocidad.

### 5. Incentivos

5.1. Implementar un sistema de reconocimientos y premios para los conductores que mantengan registros limpios de infracciones por velocidad.

5.2. Brindar bonificaciones o incentivos a aquellos que no incurran en infracciones de velocidad durante períodos determinados.

### 6. Sanciones

6.1. Los conductores que excedan los límites de velocidad serán sancionados según la gravedad del incumplimiento.

6.2. Las sanciones pueden variar desde advertencias escritas hasta la suspensión temporal o permanente de la labor del conductor, dependiendo de la frecuencia y gravedad del incumplimiento.

### 7. Revisión y Mejora

7.1. Revisión semestral del programa para determinar su efectividad y áreas de mejora.

7.2. Solicitar retroalimentación de los conductores sobre el programa para realizar ajustes según sea necesario.





## 8. Implementación y Seguimiento

8.1. Revisión del programa.

8.2. El comité revisará mensualmente los informes de velocidad de los vehículos para identificar y abordar cualquier novedad.

Con este programa se busca promover una cultura de velocidad segura en la empresa de transporte, protegiendo no solo a quienes viajan en los vehículos, sino también a todos los usuarios de la carretera.

## 10.2 Programa de Prevención de la Fatiga

### 1. Objetivos

- 1.1. Prevenir accidentes relacionados con la fatiga del conductor.
- 1.2. Garantizar el bienestar y salud de los conductores.
- 1.3. Mejorar la eficiencia y seguridad en las operaciones de transporte.

### 2. Políticas

- 2.1. Se reconoce que la fatiga puede afectar seriamente la capacidad de un conductor para operar un vehículo de forma segura.
- 2.2. Es responsabilidad tanto de la administración como del conductor abordar proactivamente la fatiga.

### 3. Identificación de Señales de Fatiga

- 3.1. Dificultad para mantener los ojos abiertos.
- 3.2. Falta de concentración.
- 3.3. Retrasos en la toma de decisiones.
- 3.4. Bostezos frecuentes.





3.5. Falta de memoria a corto plazo.

#### 4. Medidas de Control

4.1. Horarios de trabajo: Establecer horarios de trabajo y descanso adecuados, evitando turnos excesivamente largos.

4.2. Pausas regulares: Obligar a los conductores a tomar descansos mínimos de 15 minutos cada 2 horas de conducción continua.

4.3. Tiempo de descanso: Garantizar al menos 8 horas continuas de descanso entre turnos.

4.4. Entorno de descanso adecuado: Proporcionar un espacio tranquilo y cómodo para que los conductores descansen durante los periodos de inactividad.

#### 5. Capacitación y Conciencia

5.1. Capacitar a los conductores sobre la importancia del sueño, los efectos de la fatiga y cómo gestionarla.

5.2. Realizar talleres sobre técnicas de manejo del estrés y relajación.

#### 6. Evaluaciones Médicas

6.1. Realizar exámenes médicos regulares para identificar problemas de salud que puedan contribuir a la fatiga, como apnea del sueño.

6.2. Proporcionar asesoramiento y tratamiento, si es necesario, para aquellos conductores con problemas identificados.

#### 7. Reporte

7.1. Establecer un sistema donde los conductores puedan reportar libremente si se sienten demasiado fatigados para conducir sin temor a represalias.

7.2. Proporcionar retroalimentación regular a los conductores sobre su desempeño y cualquier preocupación relacionada con la fatiga.





## 8. Revisión y Mejora

8.1. Formar un comité de salud y bienestar que supervise y evalúe regularmente la efectividad del programa.

2.2. Realizar encuestas y obtener retroalimentación de los conductores para mejorar continuamente el programa.

Entendemos como organización la importancia de gestionar la fatiga de los conductores ya que es un factor crítico que puede afectar la seguridad en el transporte. La implementación de este programa no solo mejora la seguridad, sino también el bienestar general de los conductores. Es esencial para cualquier empresa de transporte especial comprometerse con la prevención de la fatiga para garantizar operaciones seguras y eficientes.

## 10.3 Programa de Prevención de la Distracción

La finalidad del programa de prevención de la distracción tiene como objetivo ayudar a las personas a mantenerse enfocadas en sus tareas y a reducir las interrupciones y distracciones que pueden afectar la productividad y la calidad del trabajo.

### 1. Diagnóstico de la situación:

- Realizar una autoevaluación o encuesta para identificar las principales distracciones.
- Establecer métricas para medir el nivel de distracción actual (por ejemplo, tiempo perdido, tareas incompletas).

### 2. Establecimiento de objetivos:

- Definir metas claras y realistas relacionadas con la reducción de distracciones.

### 3. Estrategias para reducir distracciones:

a. Ambiente de trabajo: - invitar a los colaboradores a mantener organizado su espacio de trabajo de manera que todo lo que necesiten esté al alcance. - Reduce el ruido ambiental. Asegura una iluminación adecuada.

c. Técnicas de gestión del tiempo: - Utilizar la técnica Pomodoro o técnicas similares (trabaja intensamente durante 25 minutos y luego toma un descanso de 5 minutos). -



Planifica pausas regulares. - Establece prioridades y divide las tareas en subtareas más manejables.

d. Bienestar personal: - Asegura suficiente descanso y sueño. - Realizar ejercicios o estiramientos breves durante las pausas. - Practica técnicas de relajación para mantener la mente enfocada.

#### 4. Capacitación y sensibilización:

- implementar talleres o seminarios sobre gestión del tiempo, manejo del estrés y técnicas de concentración.
- Compartir recursos (artículos, videos, cursos) que aborden el tema de la distracción.

#### 5. Evaluación y seguimiento:

- Monitorear regularmente el progreso en relación con los objetivos establecidos.

### 10.4 Programa de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas

1. Objetivo: Garantizar la seguridad vial y la integridad física de los conductores, a través de la eliminación total de la conducción bajo los efectos del alcohol y/o sustancias psicoactivas.

#### 2. Alcance:

Aplicable a todos los conductores, ya sean privados o profesionales, que hagan parte de la

#### 3. Controles:

- Instalación de puntos de control aleatorios.
- Aplicación de pruebas de alcoholemia y detección de sustancias.
- **Establecimiento de sanciones ejemplares para infractores.**

#### 4. Acciones a implementar:

- Adquisición de equipos modernos de detección.





Alianzas estratégicas:

- Colaboración con organizaciones nacionales e internacionales para compartir mejores prácticas.

Atención a infractores:

- Cursos obligatorios sobre seguridad vial para reincidentes y sanciones a lugar, según el Reglamento Interno.

## 5. Evaluación y seguimiento:

Registro y estadísticas:

- Base de datos nacional de infractores.
- Análisis periódico de las estadísticas para evaluar la efectividad del 7.

## 6. Conclusiones:

La implementación de este programa busca generar un cambio cultural de los colaboradores, en el que la conducción bajo los efectos de sustancias psicoactivas sea considerada un acto inaceptable para la organización. La seguridad vial es responsabilidad de todos, y es esencial trabajar conjuntamente para erradicar esta peligrosa práctica.

## 10.5 Programa para la protección de actores viales vulnerables

### Objetivo general:

Garantizar la seguridad y protección de actores viales vulnerables, entre los que se encuentran peatones, ciclistas y motociclistas, a través de estrategias integrales que involucren educación y regulación.

### 1. Definición de actores viales vulnerables:

Los actores viales vulnerables son aquellos usuarios de la vía que no cuentan con una protección estructural en caso de accidente. Estos incluyen principalmente a peatones, ciclistas, motociclistas y personas con movilidad reducida.





## 2. Estrategias:

### 2.1 Educación

- Campañas de sensibilización: Crear campañas publicitarias que fomenten el respeto hacia los actores viales vulnerables.
- Capacitación en seguridad vial y normas de tránsito.
- Talleres: Organizar talleres para enseñar buenas prácticas viales.

### 3. Evaluación y seguimiento:

Monitoreo constante: Implementar sistemas de monitoreo que permitan evaluar la efectividad de las medidas adoptadas.

Reportes anuales: Publicar informes anuales que reflejen los avances en la protección de actores viales vulnerables, y las áreas de oportunidad detectadas en la organización.

Conclusión:

La protección de los actores viales vulnerables es esencial para garantizar una movilidad segura y sostenible en nuestras ciudades. Con la implementación de este programa, se busca reducir los accidentes viales y garantizar un tránsito armónico entre todos los usuarios de la vía.





## 11. FASE 2- IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV

### 11.1 Plan anual de trabajo

El plan anual de trabajo se establece teniendo en cuenta el ciclo PHVA (Planear, hacer, verificar, actuar) así mismo, la Política de Seguridad Vial, Diagnóstico, Evaluación, control de riesgos, objetivos, metas, programas de riesgos críticos y factores de desempeño.

**El objetivo principal de nuestro plan de trabajo anual es:**

Garantizar la seguridad vial en todas las operaciones de la empresa, reduciendo en un 20% los siniestros en el transcurso del año y promover activamente una cultura de prevención y responsabilidad en toda la organización.

El responsable de garantizar la implementación de forma adecuada del plan es **la Gerencia Ver (Anexo 05. Plan Anual de Trabajo)**

### 11.2 Competencia y plan anual de formación

En el Plan de formación se incluye en el anexo **(Anexo 05. Plan Anual de Trabajo)**

### 11.3 Responsabilidad y Compromiso Seguro

Al encontrarse la Organización en el nivel básico, no le es aplicable este paso.





## 11.4 Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales

Un Plan de Preparación y Respuesta ante Emergencias Viales es esencial para garantizar la seguridad de los pasajeros, conductores y otros usuarios de la carretera. Estructura básica del plan:

### 1. Objetivo:

Establecer un protocolo para prevenir, prepararse y responder ante cualquier emergencia vial que pueda presentarse durante las operaciones de transporte de la empresa.

### 2. Alcance:

Aplica a todos los conductores, vehículos, rutas y operaciones relacionadas con la empresa.

### 3. Responsabilidades:

Dirección: Aprobar y financiar los recursos necesarios para implementar y mantener el plan.

Conductores: Seguir los protocolos establecidos en el plan y participar en las capacitaciones.

Personal de mantenimiento: Garantizar que todos los vehículos se encuentren en óptimas condiciones.

### 4. Medidas Preventivas:

Capacitaciones regulares para conductores sobre seguridad vial, primeros auxilios y respuesta ante emergencias.

Inspecciones regulares de los vehículos para asegurarse de que estén en buen estado.

Uso obligatorio de cinturones de seguridad y otros equipos de seguridad.

Planificación de rutas para evitar zonas de alto riesgo.

### 5. Procedimientos de Respuesta:

a) En caso de accidente:





El conductor debe encender las luces de emergencia y colocar conos o triángulos reflectantes.

Evaluar la situación: determinar si hay heridos, fugas de combustible o riesgos adicionales.

Llamar a los servicios de emergencia si es necesario.

Informar a la empresa sobre lo ocurrido.

No mover los vehículos a menos que sea absolutamente necesario.

b) En caso de fallas mecánicas:

Estacionar el vehículo de forma segura.

Encender las luces de emergencia.

Llamar al servicio de asistencia mecánica.

Informar a la empresa.

## 6. Simulacros:

Realizar simulacros periódicos para evaluar y mejorar la efectividad del plan.

Estos simulacros deben simular diferentes tipos de emergencias viales y se debe capacitar a todos los involucrados sobre cómo actuar en cada situación.

## 7. Revisión y Actualización:

Revisar y actualizar el plan al menos una vez al año o después de un incidente para incorporar lecciones aprendidas y cambios en las operaciones o en la normativa.

## 8. Recursos:

Enumerar los recursos disponibles (como vehículos de emergencia, kits de primeros auxilios, herramientas, etc.) y su ubicación.

## 9. Capacitación y Concienciación:

Todos los empleados, especialmente los conductores, deben recibir capacitación sobre el plan.

Promover una cultura de seguridad vial dentro de la empresa.

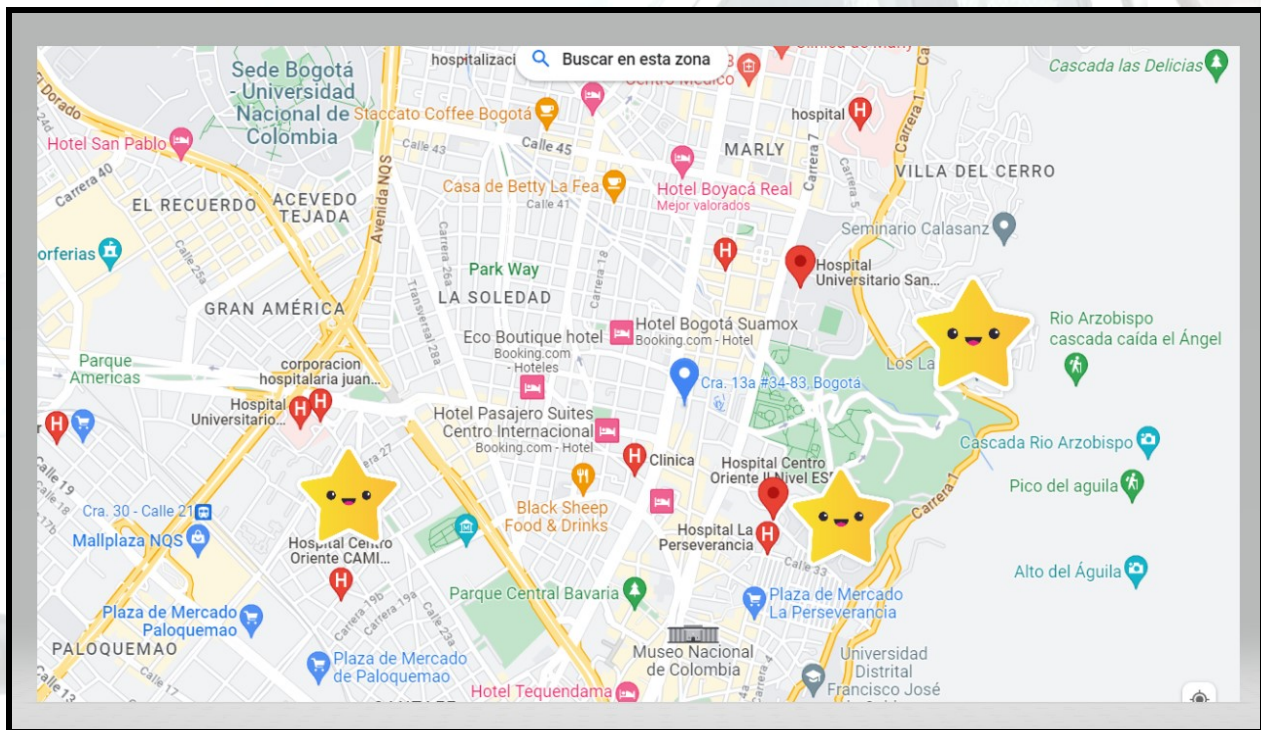




Finalmente, es esencial que este plan no solo se desarrolle, sino que también se implemente y se mantenga actualizado. Se debe dar prioridad a la capacitación y concienciación de todo el personal para garantizar su efectividad en el momento de una emergencia.

De igual manera se establece una actividad de capacitación en el Plan Anual de Trabajo Ver (Anexo 05. Plan Anual de Trabajo).

## Georeferenciación de sitios de Emergencia





## 11.5 Investigación interna de siniestros viales

Al encontrarse la Organización en el nivel básico, no le es aplicable este paso.

## 11.6 Vías seguras administradas por la organización

La organización no tiene a cargo, no administra, ni controla vías públicas o privadas. Las instalaciones se encuentran adquiridas mediante contrato de arrendamiento, por lo anterior, de presentarse algún inconveniente en los accesos vehiculares de ingreso o de salida, se remitirá la novedad a la inmobiliaria o la administración del edificio, o el arrendador. Por lo anterior, no es procedente la realización del diseño del protocolo.

## 11.7 Planificación de desplazamientos laborales

Teniendo en cuenta el tamaño y naturaleza de la empresa, hay 2 tipos de empleados :

Conductor: Recorridos planificados a través del **FORMATO ÚNICO DE EXTRACTO DEL CONTRATO DEL SERVICIO PÚBLICO. (FUEC)**

Administrativos: Dichos desplazamientos no se planifican ya que son ocasionales e imprevistos.

En tal virtud, la planificación de los desplazamientos laborales se puede encontrar en los FUEC en el formato de rutas frecuentes del presente documento (Anexo 3 y el FUEC)





## 11.8 Inspección de vehículos y equipos

La empresa cuenta con formatos estipulados para esta actividad ( **Anexo 6 Inspección Pre Operacional**) y plan de mantenimiento.

## 11.9 Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos

- **VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTOS PARA VEHÍCULOS**

Toda la información del plan de mantenimiento de cada vehículo, debe estar registrada, entendiendo que se debe poder obtener información histórica y trazabilidad de las operaciones hechas, de tal manera que se garantice el cumplimiento del plan de mantenimiento. En el evento de que los vehículos sean propiedad Fm1 Express, esta realizará de manera directa o a través de terceros el plan de mantenimiento preventivo. Si por el contrario estos son contratados para la prestación del servicio de transporte, fm1 Express verificará que el contratista cuente y ejecute el plan. Condición que será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento

- **IDONEIDAD**

FM1 EXPRESS SAS debe garantizar que la implementación del plan de mantenimiento se realice a través de personal idóneo, utilizando la tecnología adecuada y guiada por los protocolos y recomendaciones del fabricante del vehículo.

- **MANTENIMIENTO CORRECTIVO**

### - FACTOR DE VEHÍCULOS

En lo que respecta a la revisión de los distintos parámetros técnicos del vehículo relacionados con la seguridad, la empresa garantiza que los distintos vehículo y maquinaria que hace parte del parque automotor de la organización, cumpla los requisitos pertinentes, incluso más allá de los que marca la normatividad legal vigente mediante los siguientes elementos:

### - MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO.

Se cuenta con un Programa de Mantenimiento de Vehículos en el cual se establecen los criterios de mantenimiento preventivo, correctivos y predictivos de los elementos principales del vehículo como neumáticos, dirección, amortiguación y bocinas y sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo, entre otros.





Hacen parte también del Programa de Mantenimiento de Vehículos las fichas técnicas de cada vehículo o maquinaria propia y alquilado donde se encuentran las especificaciones técnicas y del fabricante, así como el registro de los mantenimientos realizados y otra información importante para tener en cuenta al momento de hacer uso de los vehículos.

El mantenimiento de vehículos se realiza por personal competente y entidades autorizadas de acuerdo a lo establecido en la normatividad legal vigente.

### **- CONTROL DE DOCUMENTACIÓN.**

La organización cuenta con una base de datos sistematizada que permite llevar al control y la trazabilidad de la documentación mínima de los vehículos de acuerdo a los requisitos legales y otros aplicables a cada al tipo de los mismos y en general información como:

- Placas - Número de VIN - Número de Motor - Kilometraje - Fecha
- Especificaciones Técnicas - Datos del Propietarios - Datos de la Empresa Afiliada - SOAT
- Fecha de Vigencia - Seguros y Fechas de Vigencia
- Revisión Técnico-Mecánica - Reporte de Comparendos
- Reporte de Incidentes y Accidentes - Plan de Mantenimiento preventivo - Fechas
- Control de Acciones de Mantenimiento de Sistemas de Seguridad Activa y Pasiva

### **-INSPECCIONES PERIÓDICAS.**

En FM1 EXPRESS S.A.S., se realizan 3 tipos de inspecciones mismos y en general información como:

- Inspección Pre operacional. Inspecciones de las condiciones básicas del vehículo antes de realizar cualquier recorrido.
- Inspecciones Mensuales de HSE. Inspecciones mensuales de las condiciones de seguridad de los vehículos incluyendo estado y cumplimiento de los elementos básicos de seguridad como Señalización, Equipo de Carretera, Botiquín de Primeros Auxilios, Kit Ambiental y accesorios de amarres y aparejos (si aplica).
- Inspecciones de Entrega. Inspecciones por cambio de turno en las que se realiza una revisión más detallada del estado mecánico del vehículo para entregar al conductor que cambia de turno.





## - Factores del Entorno

- Estado de la Vía

## - Rutas Internas

Se tienen identificadas las rutas internas de acceso a las instalaciones de la organización, parqueaderos, lugares de aseo y mantenimiento de los vehículos, así como la valoración de los riesgos sobre conductores, peatones y pasajeros, las velocidades permitidas, iluminación y señalización de las áreas y zonas de acuerdo a la normatividad legal vigente.

## - Rutas Externas

Antes de realizar cualquier desplazamiento en un vehículo por carretera, se realiza un plan de viaje que incluye los siguientes elementos:

Planificación de los desplazamientos, Horarios de Llegada y Salida, Jornada de Trabajo, Rutas e itinerarios, Identificación de condiciones físicas y mentales del conductor, Identificación de riesgos del desplazamiento. Adicionalmente se cuenta con un estudio de las rutas por las cuales se realizan desplazamientos en vehículos fuera del entorno físico de forma regular o rutinaria de la organización incluyendo criterios como:

Trayectos seguros

Puntos críticos

Señalización

Estado de la vía

## 11.10 Gestión del cambio y gestión de contratistas

Al encontrarse la Organización en el nivel básico, no le es aplicable este paso.

## 11.11 Archivo y retención documental



Al encontrarse la Organización en el nivel básico, no le es aplicable este paso.

## 12. FASE 3 -SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN

Con la finalidad de poder controlar , monitorear y validar la ejecución del PESV los siguientes indicadores permitirán a la empresa monitorear y conocer el cumplimiento de lo plantado en el PESV .

### 12.1 Indicadores y reporte de autogestión PESV

- **Indicadores de Resultado del Plan Estratégico de Seguridad vial**

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN	FÓRMULA	META	PERIODO DE MEDICIÓN
<b>Tasa de siniestros viales por nivel de pérdida TSV(n)</b>	SV (tn): Número de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida: fatalidades, heridos graves, heridas leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples.  K: constante equivalente a 1.000.000 kilómetros.  Km(t): número de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos.	$TSV(n) = \frac{SV(tn)}{K/KM(t)}$		Trimestral
<b>Riesgos de seguridad vial identificados</b>	RI(ia) Cantidad de riesgos identificados al inicio del año.  RI(fa) cantidad de riesgos identificados a final de año.  RVA(ia) cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año.  RVA(fa) cantidad de riesgos identificados a final de año.	$RSVI = RI(fa) - RI(ia)$  $GRV = RVA(fa) - RVA(ia)$		Anual



<b>Cumplimiento de metas</b>	MA(t) número de metas alcanzadas por trimestre.  TM(t) número total de metas definidas por trimestre.	$CMPEV = \frac{MA(t)}{TM(t)} * 100$		Trimestral/Acumulado Anual
<b>Cumplimiento de actividades plan anual</b>	AEPlan(t) número de actividades ejecutadas por trimestre.  APPlan(t) número total de actividades planeadas por trimestre.	$CPlanPEV = \frac{AEPlan(t)}{APPlan(t)} * 100$		Trimestral/Acumulado Anual
<b>%exceso de jornadas</b>	#EJD número de excesos en la jornada diaria de trabajo de los conductores.  #SDT: Sumatoria total de días trabajados por todos los conductores que realizan desplazamientos laborales por mes.	$\%EJL = \frac{\#EJD}{\#SDT} * 100$		Mensual/Acumulado Anual
<b>Inspecciones diarias preoperacionales: IDP</b>	#VID: número de vehículos inspeccionados diariamente.  #TV: número total de vehículos que trabajan diariamente.	$IDP = \frac{\#VID}{3TV} * 100$		Mensual/Acumulado Anual
<b>Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehículos: CPMV H</b>	MEVh(t): número de actividades de mantenimiento preventivo ejecutadas por trimestre.  MPVh(t): número total de actividades de mantenimiento preventivo programados por trimestre.	$CPMVh = \frac{MEVh(t)}{MPVh(t)} * 100$		Trimestral/Acumulado Anual
<b>Cumplimiento plan de formación</b>	CESV(t) número de capacitaciones en seguridad vial			



<b>en seguridad vial : CPF PESV</b>	ejecutadas por trimestre.  CPSV(t): número total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre.	CPFSV=CEPF(t)/ CT PF(t)*100		Trimestral/Acumulado Anual
<b>Cobertura plan de formación en seguridad vial CPF PESV</b>	CFSV(t): número de colaboradores de la entidad capacitados en seguridad vial.  CT(t): número total colaboradores de la entidad	CPFSV=CEPF(t)/ CT PF(t)*100		Trimestral/Acumulado Anual
<b>No conformidades auditorias cerradas NCAC</b>	#NCI: número de no conformidades identificadas y analizadas.  #NCG: no conformidades gestionadas y cerradas.	NCAC=#NCG/# NCI* 100		Anual

- **Indicadores de Actividad del Plan Estratégico de Seguridad Vial:**

DESCRIPCIÓN	FÓRMULA	FUENTE	META	PERIODO DE MEDICIÓN
<b>Número de personal formado en Seguridad Vial.</b>	Número de personas formadas/Total de personas programadas * 100	Lista de asistencia	95%	Trimestral
<b>Inspección Requisitos legales</b>	Número de vehículos inspeccionados con cumplimiento de requisitos legales /número total de vehículos inspeccionados * 100	Lista de verificación de cumplimiento	90%	Trimestral
<b>Inspección vehicular</b>	Número de vehículos inspeccionados/número total de vehículos * 100	Certificado CDA e informe de inspección del Profesional	90%	Trimestral



		Administrativo		
<b>Infracciones de tránsito</b>	(Nº de infracciones / Nº de vehículos de la org.) x 100	Simit	80%	Trimestral
<b>Cantidad de personas que arrojaron positivo en una prueba de alcoholemia</b>	Número de personas con prueba de alcoholemia positiva	Pruebas y/o exámenes	0	Bimensual
<b>Capacitaciones</b>	(Nº capacitaciones realizadas / Nº de capacitaciones programadas) x 100	Programación de Capacitaciones	85%	Trimestral

- Indicadores de Desempeño del Plan Estratégico de Seguridad Vial:

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN	FUENTE	META	PERIODO DE MEDICIÓN
<b>Ejecución del Plan de acción del PESV</b>	<i># de acciones implementadas del PESV x 100 / Total de acciones definidas en el PESV</i>	Líder o encargado del PESV	85%	Trimestral
<b>Ejecución de Programas de Gestión de Riesgos Críticos y Factores de Desempeño</b>	<i># de acciones implementadas de los programas x 100 / Total de acciones definidas en los programas</i>	Líder o encargado del PESV	80%	Trimestral

## 12.2 Registro y análisis estadístico de siniestros viales

Al encontrarse la Organización en el nivel básico, no le es aplicable este paso.





## 12.3 Auditoría anual

Para garantizar el control, seguimiento y mejora del plan estratégico de seguridad vial de la organización, se realizará una auditoría interna anual.

## 13. Fase 4. - MEJORA CONTINUA DEL PESV

### 13.1 Mejora continua, acciones preventivas y correctivas

Teniendo en cuenta el resultado de las auditorías internas, planes de acción y mapas de riesgos, se generan oportunidades de mejora que se revisan y se toman las acciones pertinentes que conlleven a la mejora continua de la organización y el PESV

### 13.2 Mecanismos de comunicación y participación

La comunicación y participación del plan, se realizará mediante comunicación interna y socialización con los diferentes actores y todos los niveles de la organización.



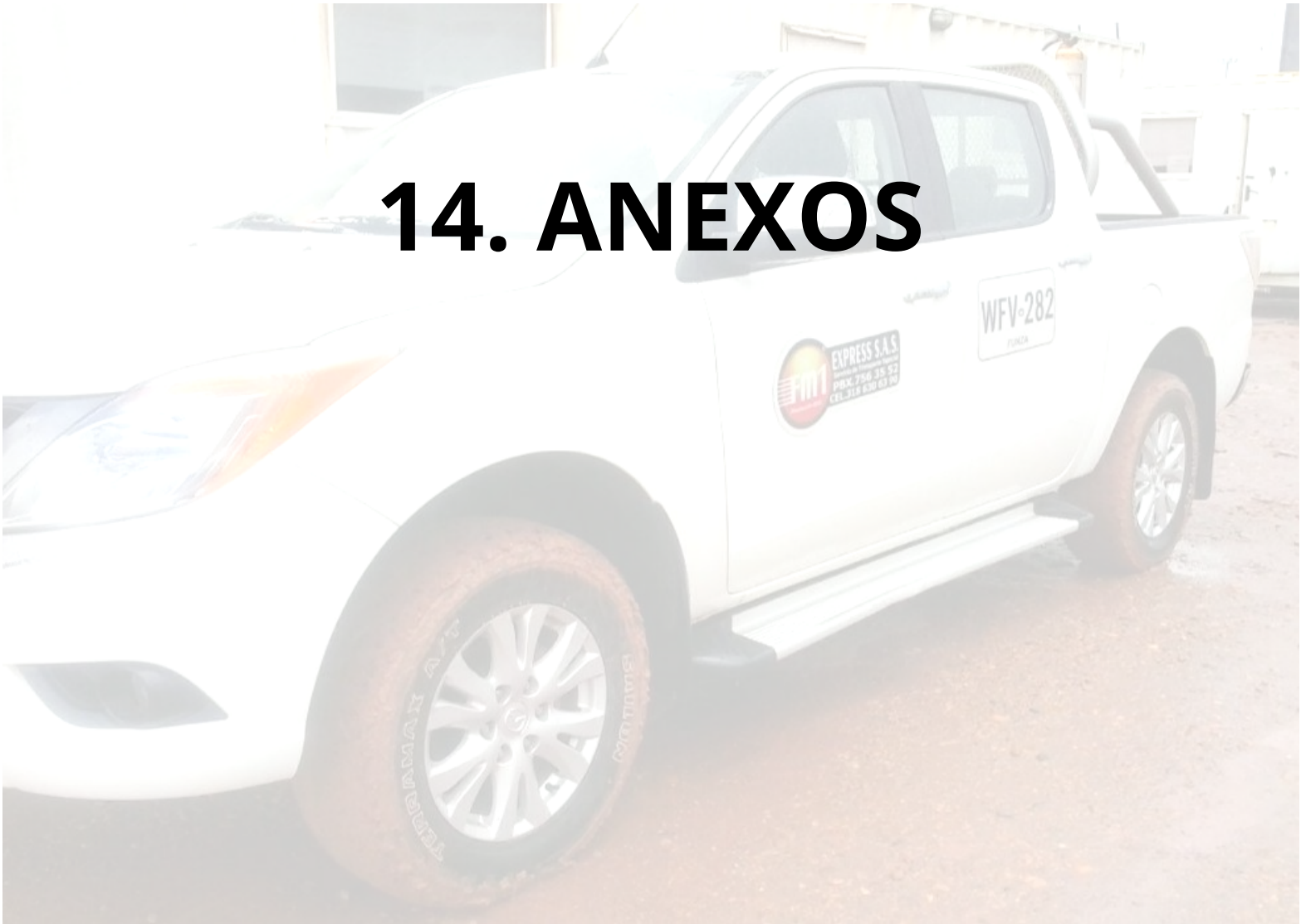


*Servicio de Transporte Especial*  
*Resolución 0015 del 2015*  
*Atención Personalizada*  
*Seguridad y Cumplimiento*

**VIGILADO**  
**SUPERTRANSPORTE**



# 14. ANEXOS





## ANEXO- 03

RUTAS FRECUENTES							
RUTA	DESCRIPCIÓN DE RUTA PRINCIPAL	DESCRIPCIÓN DE RUTA ALTERNA	KM TOTALES	TIEMPO ESTIMADO DE DESPLAZAMIENTO	RUTA FRECUENTE	UTILIZA LA RUTA	Nº DE RUTAS AL MES
BOGOTA - ICONONZO - ESPINAL - BOGOTA	RUTAS NACIONALES PARA LA MOVILIZACIÓN DE PERSONAL Y LAS OFICINAS A CAMPOS PETROLEROS	N/A	197	5 horas	SI	SEMANAL	4
BOGOTA - SOACHA - GRANADA CUND - BOGOTA	RUTAS NACIONALES PARA LA MOVILIZACIÓN DE PERSONAL Y LAS OFICINAS A CAMPOS PETROLEROS	N/A	49	1,5 horas	SI	SEMANAL	4
BOGOTA - LA MESA - TOCAIMA - BOGOTA	RUTAS NACIONALES PARA LA MOVILIZACIÓN DE PERSONAL Y LAS OFICINAS A CAMPOS PETROLEROS	N/A	112	2,75 horas	SI	SEMANAL	4
BOGOTA	RUTAS NACIONALES PARA LA MOVILIZACIÓN DE PERSONAL Y LAS OFICINAS A CAMPOS PETROLEROS	N/A			SI	SEMANAL	4
BOGOTA - BUCARAMANGA - BOGOTA	RUTAS NACIONALES PARA LA MOVILIZACIÓN DE PERSONAL Y LAS OFICINAS A CAMPOS PETROLEROS	N/A	426	8 horas	SI	SEMANAL	4
	RUTAS NACIONALES PARA LA MOVILIZACIÓN DE PERSONAL Y LAS OFICINAS A CAMPOS PETROLEROS	N/A	426	8 horas	SI	SEMANAL	4
	RUTAS NACIONALES PARA LA MOVILIZACIÓN DE PERSONAL Y LAS OFICINAS A CAMPOS PETROLEROS	N/A	426	8 horas	SI	SEMANAL	4
BOGOTA - PUERTO BOYACA - BOGOTA	RUTAS NACIONALES PARA LA MOVILIZACIÓN DE PERSONAL Y LAS OFICINAS A CAMPOS PETROLEROS	N/A	241	4,33 horas	SI	SEMANAL	4
	RUTAS NACIONALES PARA LA MOVILIZACIÓN DE PERSONAL Y LAS OFICINAS A CAMPOS PETROLEROS	N/A	241	4,33 horas	SI	SEMANAL	4
BOGOTA - SOGAMOSO	RUTAS NACIONALES PARA LA MOVILIZACIÓN DE PERSONAL Y LAS OFICINAS A CAMPOS PETROLEROS	N/A	210	3,25 horas	SI	SEMANAL	4
	RUTAS NACIONALES PARA LA MOVILIZACIÓN DE PERSONAL Y LAS OFICINAS A CAMPOS PETROLEROS	N/A	210	3,25 horas	SI	SEMANAL	4
	RUTAS NACIONALES PARA LA MOVILIZACIÓN DE PERSONAL Y LAS OFICINAS A CAMPOS PETROLEROS	N/A	210	3,25 horas	SI	SEMANAL	4

## ANEXO 04 Matriz de identificación de peligros viales

RUTA	KM TOTALES	TIEMPO ESTIMADO DE DESPLAZAMIENTO	PUNTOS CRÍTICOS MORTALIDAD	PUNTO CRÍTICOS VELOCIDAD	FALLECIDOS 2012 - 2021	FALLECIDOS/KM
BOGOTA - ICONONZO - ESPINAL - BOGOTA	197	5 horas	8	0	40	0,2030456853
BOGOTA - SOACHA - GRANADA CUND - BOGOTA	49	1,5 horas	3	0	15	0,306122449
BOGOTA - LA MESA - TOCAIMA - BOGOTA	112	2,75 horas	2	0	11	0,09821428571
BOGOTÁ - BUCARAMANGA - BOGOTÁ	426	8 horas	28	29	106	0,2488262911
BOGOTÁ - PUERTO BOYACÁ - BOGOTÁ	241	4,33 horas	5	0	71	0,2946058091
BOGOTÁ - SOGAMOSO - BOGOTÁ	210	3,25 horas	5	0	61	0,2904761905



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Identificación	Grupo de Trabajo	Directivo		Intermedio								Asistencial						Operativo						Promedio	
	Cargo	Gerente General	Gerente Operaciones	Coord. Talento Humano	Coord. Suministros	Coord. Operaciones	Coordinador HSEQ	Supervisor Suministros	Supervisor Operaciones	Asistente Gerencia	Auxiliar Financiero	Asistente Administrativo	Auxiliar Operaciones	Auxiliar Logística	Asistente HSE	Recepcionista	Promedio	Mensajero	Conductor Camioneta	Conductor Bus / Buseta	Conductor Tracto-Camión	Operador Maquinaria	Conductor Volqueta		Promedio
	Rol en la Vía	Pa / Pe	Pa / Pe	Pa / Pe	Pa / Pe	Pa / Pe	Pa / Pe	Pa / Pe	Pa / Pe	Pa / Pe	Pa / Pe	Pa / Pe	Pa / Pe	Pa / Pe	Pa / Pe	Pa / Pe		Co	Co	Co	Co	Co	Co		
Factores Humanos	Uso Celular	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	3	3	3	3	3	3	3.00	
	Uso Cinturón	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3.00	3	3	3	3	3	3	3.00	
	Distracciones	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2.00	3	3	3	3	3	3	3.00	
	Fatiga	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	3	3	3	3	3	3	3.00	
	Alcohol, Tabaco o Sustancias Psicoactivas	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	3	3	3	3	3	3	3.00	
	Exceso Velocidad	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3.00	3	3	3	3	3	3	3.00	
	EPP's	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2.00	3	3	3	3	3	3	3.00	
	Incumplimiento de normas de Tránsito	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	3	3	3	3	3	3	3.00	
	Falta de Conocimientos	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	3	3	3	3	3	3	3.00	
	Inexperiencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	3	3	3	3	3	3	3.00	
Factor Vehículo	Estado del vehículo	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	3	3	3	3	3	3	3.00	
Factor Entorno	Estado de la Vía	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	2	2	2	2	2	2	2.00	
	Señalización	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	2	2	2	2	2	2	2.00	
	Condiciones Climáticas	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2.00	3	3	3	3	3	3	3.00	
	Usuarios de la vía	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.00	3	3	3	3	3	3	3.00	


CALIFICACIÓN	
BAJO	1
MODERADO	2
ALTO	3





## ANEXO 05

### PLAN ANUAL DE TRABAJO 2023

	PLAN ANUAL DE TRABAJO												
	ACTIVIDAD	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
Prevención COVID19	X												
Comportamientos Viales Seguros		X											
Recomendaciones de Prevención de Riesgos publicos en la vía y autocuidado con Actores viales			X										
Plan de Emergencia - Protocolo de Emergencia Vial				X									
Prevención del Acoso laboral y sexual, seguridad vial para motocicletas , prevención de sustancias Psicoactivas					X								
Plan Estrategico de Seguridad Vial						X							
Seguridad vial para Ciclistas, Prevención Auditiva							X						
Prevención COVID19 Ventilación Natural, Vehículos y Hogar								X					
Prevención de Enfermedades Respiratorias, Derechos Humanos y Código de Ética									X				
Entrenamiento trimestrales sobre conducción segura y defensiva.										X			
Sensibilización sobre los riesgos del exceso de velocidad.													X
Revisión de programas de Seguridad vial										X			
Capacitar a los conductores sobre la importancia del sueño, los efectos de la fatiga y cómo gestionarla.											X		
Realizar talleres sobre técnicas de manejo del estrés y relajación.										X			
Capacitación de manejo del estrés y técnicas de concentración.										X			
Pruebas de alcoholemia y detección de sustancias.											X		
Talleres de buenas prácticas viales.											X		
Auditoría													X







Servicio de Transporte Especial  
Resolución 0015 del 2015  
Atención Personalizada  
Seguridad y Cumplimiento  
VIGILADO  
SUPERTRANSPORTE



## ANEXO 7



SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL  
RESOLUCIÓN 0015 DEL 2015  
ATENCIÓN PERSONALIZADA  
SEGURIDAD Y CUMPLIMIENTO



Cámara Colombiana de Bienes & Servicios Petroleros

Bogotá, 01 marzo de 2023.

### POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

Es política y compromiso de FM 1 EXPRESS S.A.S promover la prevención y minimización de los accidentes de tránsito, durante el desarrollo de la jornada laboral, el desplazamiento a los sitios de trabajo para el desarrollo de la prestación de los servicios; mediante la adecuada selección del personal, desarrollo de programas de capacitación, inspecciones de seguridad a los vehículos y su control en la asignación a los empleados; y de esta manera asegurar las competencias de los trabajadores que tengan a su cargo un vehículo de la Organización o que por motivos laborales tenga que realizar desplazamientos en vehículos propios, con asignación de medios de transporte por parte de la Organización.

  
MYRIAM LUCÍA HERNANDEZ CALDERON  
REPRESENTANTE LEGAL

  
Cra. 13A No. 34-83 Oficina 501 Edificio Súper 2  
Cel. 3173757322  
[gerencia@fm1express.com.co](mailto:gerencia@fm1express.com.co)  
[www.fm1express.com.co](http://www.fm1express.com.co)



