PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL



ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S.

AC CLASS S.A.S

NIT 901877522-5

Presentado por:

Natalia Andrea Ramírez Arbelaez

ABRIL 2026

Contenido

1.INTRODUCCIÓN 4
2. OBJETIVOS 5
2.1. Objetivo General 5
2.2. Objetivos Específicos 5
3. ALCANCE 6
4. JUSTIFICACIÓN 6
5. GLOSARIO 6
6. MARCO NORMATIVO 9
7. METODOLOGIA 11
8. FASES DE IMPLEMENTACION 11
8.1. FASE 1. PLANIFICACION DEL PESV 11
8.1.1 PASO 1 Líder de la implementación del PESV 11
8.1.2 PASO 2. Comité de seguridad vial 12
8.1.3 PASO 3 Política de seguridad vial 12
8.1.4 PASO 4 Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo 13
8.1.5 PASO 5 Diagnóstico 14
8.1.6 PASO 6 Caracterización, evaluación y control de riesgos 20
8.1.6.1 Identificación del riesgo 20
8.1.6.2 Análisis del Riesgo 21
8.1.6.3 Valoración del Riesgo 21
8.1.6.4 Tratamiento de los Riesgos 22
8.1.7 PASO 7 Objetivos y metas del PESV 23
8.1.8 Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño 23
8.1.8.1 Programa de Gestión de la Velocidad Segura: 23
8.1.8.2 Programa de Prevención de la Fatiga: 23
8.1.8.3 Programa de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas: 24

8.1.8.4 Programa para la protección de actores viales vulnerables: 24
8.2 FASE 2. IMPLEMENTACION Y EJECUCION DEL PESV 25
8.2.1 PASO 9 PLAN DE TRABAJO ANUAL 25
8.2.2 PASO 10 COMPETENCIA Y PLAN ANUAL DE FORMACIÓN 25
8.2.3 PASO 11 Responsabilidad y comportamiento seguro 26
8.2.4 PASO 12 Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales 26
8.2.5 PASO 13 Investigación Interna de siniestros viales. 27
8.2.6 PASO 14 Vías seguras administradas por la organización 27
8.2.7 PASO 15 Planificación de desplazamientos laborales 27
8.2.8 PASO 16 Inspección de vehículos y equipos. 28
8.2.9 PASO 17 Mantenimiento y control de vehículos y equipos 28
8.2.10 PASO 18 Gestión del cambio y gestión de contratistas 29
8.2.11 PASO 19 Archivo y retención documental 29
8.3 FASE 3; SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN 29
8.3.1 PASO 20 Indicadores y reporte de autogestión PESV 30
8.3.2 PASO 21 Registro y análisis estadístico de siniestros viales 32
8.3.3 PASO 22 Auditoría anual 32
8.4 FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV 32
8.4.1 PASO 23 Mejora continua, acciones preventivas y correctivas 33
8.4.2 PASO 24 Mecanismos de comunicación 33
9. VERIFICACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PESV 34
10. CONCLUSIONES 34

1.INTRODUCCIÓN

Hoy, los accidentes de tránsito se identifican como una de las principales causas violentas de muerte en el mundo; en Colombia los accidentes de tránsito ocupan el segundo puesto después de las muertes por homicidio, según la Agencia Nacional de Seguridad vial (ANSV), convirtiéndose en la actualidad en una problemática de salud pública.

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

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

Es necesario "seguir implementando los planes de mejoramiento con políticas, presupuesto, vehículos en buen estado y conductores, pasajeros y peatones con valores, hábitos y actitudes de respeto por la vida humana en su totalidad, con sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual".

La seguridad vial en la empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S.** tiene un valor muy importante y es la educación para la conducción y comportamiento en calles y rutas. De ahí la gran relevancia y acato que se merece la Ley 1503 de 2011 y la resolución 40595 de 2022, por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial, para tal efecto la empresa se encuentra clasificada en el rango de misionalidad 1, la cual corresponde a empresas dedicadas a actividades del sector transporte y por el número de vehículos y conductores la empresa se encuentra en el nivel de diseño **AVANZADO**.

2. OBJETIVOS

2.1. Objetivo General

Prevenir, controlar y disminuir la ocurrencia de siniestros viales, generando hábitos y comportamientos seguros de todos los actores viales en la empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S.** en el desarrollo de sus actividades, implementando lineamientos, estrategias y acciones, que contengan mecanismos de prevención, evaluación y seguimiento en función de la seguridad vial, haciendo énfasis en la adopción de comportamientos seguros en las vías internas y externas; así mismo realizar seguimientos a las actividades en promoción y prevención de todos los empleados, asimilando la importancia del cuidado de su salud e integridad física, anulando y/o mitigando los efectos surgidos de dichas eventualidades.

2.2. Objetivos Específicos

- ✓ Prevenir y controlar la ocurrencia de accidentes de tránsito en las vías internas y externas de la empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S.**
- ✓ Fomentar la generación de hábitos y comportamientos seguros para los diferentes actores en la vía.
- ✓ Cumplir con los requerimientos normativos en materia de seguridad vial y contribuir al fortalecimiento de la Gestión Institucional.
- ✓ Promover una cultura en cuanto a la conducción segura e inteligente y el cuidado de todos los actores viales.
- ✓ Realizar seguimiento y verificación periódica a cada uno de los vehículos y conductores que intervienen en la operación de la entidad; como parte del mejoramiento continuo del plan estratégico de seguridad vial
- ✓ Destinar los recursos humanos, tecnológicos 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.

3. ALCANCE

El Plan Estratégico de Seguridad Vial tendrá cubrimiento a toda la empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S.** a todos los empleados y contratistas que conduzcan vehículos automotores y no automotores y que estén expuestos a los riesgos y peligros del tránsito vehicular.
Este Plan tendrá alcance a todas las sedes y puntos de trabajo de la empresa en todo el país, aplica para todos los actores viales que hacen parte del tránsito como transporte terrestre, tales como: conductores, pasajeros, peatones, ciclistas y motociclistas.
El Plan Estratégico de Seguridad Vial será revisado cada dos años de acuerdo con la normatividad vigente y los comités de seguridad vial serán de manera trimestral.

4. JUSTIFICACIÓN

Según la ley 769 del 06 de agosto de 2002 Código de nacional de Tránsito, modificado por la ley 1383 de 2010 y la ley 2251 de 2022, la conducción de un vehículo es considerada una actividad peligrosa. Por eso, en vez de señalar culpables, es necesario que cada persona conozca algunos datos que lo harán reflexionar sobre la responsabilidad que tiene a la hora de conducir un vehículo y el tránsito por las vías pública y privada abierta al público.
Tiene como fin la implementación del plan estratégico de seguridad vial, identificar las causas y consecuencias de los siniestros viales, la problemática que hay en medio del tránsito con el fin de tomar las medidas necesarias y así dar cumplimiento al marco normativo del plan estratégico de seguridad vial, logrando en la empresa mantener los estándares de prevención y minimizar la accidentalidad vial en sus operaciones y de sus actores viales.

5. GLOSARIO.

Para la implementación, seguimiento y ejecución del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, la empresa relaciona a continuación entre otros, los conceptos y definiciones generales que establece la Resolución 40595 de 2022:
Actor vial: Rol que asumen las personas en el tránsito, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro. En la seguridad vial interviene el ser humano como actor de tránsito en su rol de: peatón, pasajero, ciclista, motociclista o conductor.

Colaboradores de la Organización: Para efectos del PESV son colaboradores de la entidad, organización o empresa todos los trabajadores independientemente de su forma de vinculación o contratación, incluyendo a todos los empleados, contratistas o personas vinculadas mediante tercerización, subcontratación, outsourcing o por intermediación laboral,

Comité de Seguridad Vial (CSV): Conjunto de personas que apoyan el diseño, implementación, seguimiento y mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial, promoviendo la coordinación entre todos los colaboradores de la organización para el cumplimiento de los objetivos del Plan.

Comunidad de la Organización: Para efectos del PESV la comunidad de la organización corresponde a todas las personas que tienen relación con la organización, incluye colaboradores, clientes, estudiantes, entre otros (algunos ejemplos de comunidad de la organización son: comunidad educativa, comunidad empresarial, etc.).

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002). Para efectos del PESV son considerados conductores todos los colaboradores directos, contratistas o tercerizados que para el cumplimiento de sus funciones o labores tengan el rol de conductor o utilizan un vehículo motorizado o no motorizado, de propiedad de la organización, de propiedad del colaborador o de propiedad de terceros puestos al servicio de la empresa, organización o entidad para el cumplimiento de su misionalidad.

Entorno de la Organización: Para efectos del PESV son las condiciones que están fuera de los límites de la entidad, organización o empresa y que pueden afectar la seguridad vial de la comunidad de la organización. El entorno está en continuo cambio, la dirección de la organización no tiene capacidad de control por completo, sin embargo, si puede influenciar sobre las oportunidades y amenazas que se presenten en su entorno.

Factor de desempeño de la seguridad vial: Factor mensurable, elemento y criterio que contribuye a la seguridad vial que la organización puede influir y que permite que la organización determine los impactos sobre la seguridad vial. Los factores de desempeño están orientados a la solución de problemas de la seguridad vial y se basan en evidencia.

Línea Base: La línea de base o línea basal o estudio de base de la seguridad vial, es la primera medición de todos los indicadores contemplados en el diseño del PESV y, por ende, permite conocer el valor de los indicadores al momento de iniciarse las acciones planificadas, es decir, establece el punto de partida del PESV para su intervención.

Nivel de Pérdida: El nivel de pérdida es la representación de la punta de la Pirámide de la Seguridad Vial (Hyden, 1987) adicionando variables de pérdida que son relevantes para las organizaciones y permite analizar los accidentes de tránsito según su severidad; los niveles de la pirámide muestran que para eliminar los

accidentes viales más graves se debe prevenir los accidentes leves; la pirámide contiene los siguientes niveles: los accidentes con muertos, los accidentes con heridos graves, los accidentes con heridos leves, los accidentes con solo daños materiales, cuasi colisiones, conflictos leves, conflictos potenciales y eventos normales.

Nivel Directivo: Persona o grupo de personas que dirigen una entidad, organización o empresa, también es llamado alta dirección.

Organización: Persona o grupo de personas que tienen sus propias funciones con responsabilidades, autoridades y relaciones para el logro de sus objetivos (NTC-ISO 39001:2014), Para el PESV aplica para todo tipo de organización, entidad o empresa del sector público o privado, independientemente de su finalidad, estructura, tamaño, propiedad, actividad económica, tecnología, régimen jurídico, jerarquía, filosofía y valores. Pilares de la Seguridad Vial: Son los pilares relacionados en el Plan Nacional de Seguridad Vial (pilar estratégico de gestión institucional, pilar estratégico de comportamiento humano, pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas, pilar estratégico de infraestructura y pilar estratégico de vehículos)

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

Política de Seguridad Vial: es un documento donde el nivel directivo de la entidad, organización o empresa establece su compromiso de dar cumplimiento al PESV y se compromete a suministrar los recursos para su diseño e implementación.

Seguridad vial: Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de la infraestructura viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas (Ley 1702 de 2013).

Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST): Consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua y que incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar

y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud en el trabajo. El SG-SST debe ser liderado e implementado por el empleador o contratante, con la participación de los trabajadores y/o contratistas, garantizando a través de dicho sistema, la aplicación de las medidas de Seguridad y Salud en el Trabajo, el mejoramiento del comportamiento de los trabajadores, las condiciones y el medio ambiente laboral, y el control eficaz de los peligros y riesgos en el lugar de trabajo. Para el efecto, el empleador o contratante debe abordar la prevención de los accidentes y las enfermedades laborales.

6. MARCO NORMATIVO

- **Ley 769 de 2002.** Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
- **Decreto 1383 de 2010.** Por la cual se reforma la ley 769 de 2002 - código nacional de tránsito, y se dictan otras disposiciones.
- **Resolución 1384 de 2010.** Por la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de Colombia.
- **Decreto 1079 de 2015;** Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector transporte. Plan Estratégico de Seguridad Vial: Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el art/culo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos."
- **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.
- **Decreto 019 de 2012.** Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública. (Incluidos aspectos de la revisión Técnico Mecánica).
- **Decreto 1548 de 2012.** Por la cual se modifica la ley 769 de 2002 y la ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones.
- **Decreto 2851 de 2013.** Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 Y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones (plan estratégico de seguridad vial).
- **Ley 1696 de 2013.** Por medio de la cual de dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.

- **Resolución 217 de 2014.** Por la cual reglamenta los certificados de aptitud física, mental y coordinación motriz para la conducción de vehículos y se dictan otras disposiciones.
- **Resolución 2273 de 2014.** "Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 -2021".
- **Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015.** "Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", Título 2 Seguridad Vial, Capítulo 3 Planes Estratégicos de entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial.
- **Decreto 1906 de 2015.** "Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial"
- **Decreto 1310 de 2016.** "Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial".
- **Resolución Numero 3246:** Guía Para La Instalación de Cintas Retro reflectivas
- **Resolución 4919 de 2018:** Se prorroga el plazo para la instalación y uso obligatorio de cintas retro reflectivas por 6 meses más
- **Resolución 1572 de 2019** – Cintas Retro reflectivas: Por la cual se reglamenta la instalación y uso de cintas retro reflectivas y se dictan otras disposiciones
- **Resolución 0312 de 2019:** por la cual se reglamentan los estándares mínimos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, articulo 32.
- **Resolución 7495 de 2020:** Por la cual se deroga la Resolución 1231 de 2016 "Por la cual se adopta el Documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial" del Ministerio de Transporte.
- **Decreto 1072 de 2015:** Parágrafo 1: El sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo debe adaptarse al tamaño y características de la empresa; igualmente puede ser compatible con los otros sistemas de gestión de la empresa y estar integrados a ellos.
- **Ley 2050 de 2020:** Por medio de la cual se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito»
- **Ley 2106 de 2019:** "Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la Administración Pública", modificó el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011.
- **Resolución 40595 de 2022;** Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial.

7. METODOLOGIA

El diagnostico e información relacionada, fue por medio de una visita presencial con la colaboración de la Señora **LEIDY ARBELÁEZ JARAMILLO** responsable del **SISTEMA DE GESTION EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO** el día 10 de noviembre de 2025.

8. FASES DE IMPLEMENTACION

8.1. FASE 1. PLANIFICACION DEL PESV

Para iniciar la planificación del plan estratégico de seguridad vial, este se debe articular con el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, por lo tanto, varios de los requisitos se complementan para mejorar la seguridad vial en la empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S.** en esta fase se definirá el líder de la implementación del plan estratégico de seguridad vial, se conformará el comité de seguridad vial y se definirá la política de seguridad vial.

8.1.1 PASO 1 Líder de la implementación del PESV

El nivel directivo de la empresa debe designar una persona con poder de decisión en los temas relacionados con la gestión en seguridad vial, este será el responsable de velar porque se cumplan las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, también será el responsable de diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición del plan estratégico de seguridad vial, A través de un acta se define el responsable del plan estratégico de seguridad vial y se comunican sus responsabilidades.

Responsabilidades

1. Liderar el proceso de creación e implementación del PESV
2. Involucrar a los representantes de cada área de la organización para la participación y difusión de los objetivos en seguridad vial
3. Definir los roles de cada integrante a fin de cumplir los objetivos del PESV
4. Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
5. Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo necesario para sus reuniones
6. Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buenos términos las medidas que se propongan.

8.1.2 PASO 2. Comité de seguridad vial

La empresa cuenta con Comité de seguridad vial, fueron designados por el nivel directivo de la organización. El CSV está conformado por personas con poder de decisión (incluyendo al líder del diseño e implementación del PESV). ANEXO PASO 2 FR-PESV- 002 Formato conformación comité seguridad vial

Las responsabilidades y funciones del CSV, son:

- ✓ 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.

8.1.3 PASO 3 Política de seguridad vial

Es compromiso de **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S.**, es implementar actividades de promoción y prevención para el riesgo vial donde todos los empleados y contratistas son responsables de participar y cumplir en el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV, con el fin de disminuir la accidentalidad vial que pueda afectar la integridad física, mental y social del ser humano, Para ello el nivel directivo de la empresa se compromete a:

- Generar los recursos financieros, técnicos y humanos para la gestión del riesgo vial e intervenir los riesgos que están asociados a la exposición de los diferentes actores viales de la empresa en función de las actividades en misión o en desplazamiento itinere, trabajo casa y viceversa.
- Concientizar a los empleados y Contratistas, a través de capacitaciones y/o sensibilizaciones orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, respeto de la señalización vial y adopción de conductas proactivas.
- Sensibilizar a los empleados, Contratistas y demás usuarios, que requieren de los servicios de traslado en los vehículos de la entidad, con el fin de generar conciencia en el cumplimiento de las normas de tránsito.
- Vigilar la responsabilidad de los empleados y Contratistas frente a la realización de los mantenimientos preventivos y correctivos de los vehículos de **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S.** y/o de terceros, provistos para el ejercicio de su labor y con el objeto de mantener un desempeño óptimo y seguro.
- Desarrollar acciones preventivas como premisa de que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial.
- Cumplir con la normatividad legal vigente en cuanto a seguridad vial, determinados por el gobierno nacional, que le sean aplicables a la Entidad y a todos sus servidores.
- Adoptar el enfoque Sistema Seguro para fortalecer el reconocimiento del valor de la vida y, por lo tanto, la importancia que tiene su protección para el desarrollo personal y laboral.

Para dar cumplimiento a la anterior Política, la Alta Dirección diseñará un Plan Estratégico de Seguridad Vial, bajo el principio de la mejora continua y con la inclusión de todos los actores viales.

La anterior Política se estableció el día 27 en el mes de septiembre del 2025 y será divulgada a todas las partes interesadas.

8.1.4 PASO 4 Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo

El nivel directivo de **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S.** con el apoyo del responsable del Plan estratégico de seguridad vial, responsable del Sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo y demás partes interesadas.

a) Define la política y los objetivos del PESV, los cuales son compatibles con la dirección estratégica de la organización, buscando prevenir siniestros viales, reducir las muertes y disminuir el riesgo de lesiones o daños derivados de los siniestros viales.
b) Promueve en **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S.** la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
c) Define los recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación, verificación y mejora del PESV

d) Establece la adquisición o contratación de vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia
e) Realizara seguimiento para que los empleados, contratistas, terceros y la comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial que establezca la organización.
f) Realizara seguimiento al cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.
g) Brindará 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.
h) Participara por lo menos una (1) vez al año en una reunión del comité de seguridad vial, para revisar los resultados de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.

8.1.5 PASO 5 Diagnóstico

Se realiza el diagnóstico inicial y se identifica que la empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S** se dedica al transporte Especial de pasajeros, cuenta con PESV según Resolución 40595 de 2022, se brinda asesoría para el diagnóstico inicial Formato encuesta y diagnóstico inicial, después de la información suministrada por la Señora **LEIDY JOHANA ARBELAEZ JARAMILLO** y de acuerdo con lo encontrado se genera plan de acción para el óptimo desarrollo e intervención del riesgo vial dentro de análisis de riesgos.

De acuerdo a la encuesta se realiza la tabulación de la información suministrada por cada uno de los colaboradores, de **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S**, teniendo en cuenta (peatones/pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores), con enfoque en los desplazamientos laborales, se realiza el análisis estadístico de los datos, el cual nos ayuda a identificar los riesgos viales y a priorizar los de mayor relevancia para realizar la debida intervención, esto asociado a la identificación realizada dentro de la matriz de riesgos y peligros.

Nombre de la empresa: **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S**

NIT: **901877522-5**

Sector: Transporte Especial de Pasajeros

Sector económico: Transporte

Oficina Principal	
Departamento	Norte de Santander
Ciudad	Cúcuta
Dirección	Av.7 6-17
Teléfono	3106714392
Nombre de la ARL	SURA

Agencia Sucursal	
Departamento	Antioquia
Ciudad	Rionegro
Dirección	Parque Comercial San Gabriel Local 5 – Vereda Galicia
Teléfono	3116207055
Nombre de la ARL	SURA

TIPO	**CANTIDAD DE EMPLEADOS**
Directos	15
Indirectos	47
Contratistas	2
Otros	0
Total, empleados	**64**

TIPOS DE VEHICULOS UTILIZADOS PARA LOS DESPLAZAMIENTOS

TIPO DE VEHICULO	CANTIDAD
Buses	51
Microbuses	15
Busetas	3
Camionetas /camperos	2
Automóvil	0
Total	**71**

TIPO DE DESPLAZAMIENTO EN MISION

DESPLAZAMIENTOS EN MISION	CANTIDAD
Internos	3
Externos	2

CLASIFICACION DEL PERSONAL SEGÚN SU ROL DENTRO DE LA EMPRESA.

ROL DENTRO DE LA EMPRESA	CANTIDAD
Gerente	1
Administrativo	1
Comercial	1
SST externo	1
Contador externo por prestación de servicios	1
Coordinador de rutas	1
Total	**6**

CLASIFICACION DEL PERSONAL SEGÚN SU ROL DENTRO DE LA VIA

ROL DENTRO DE LA VIA	CANTIDAD
Conductor	171
Peatón	7
Pasajero	2
Otros, cual:	0

TIPO DE DESPLAZAMIENTO IN-ITINERE

DESPLAZAMIENTOS IN-ITINERE	CANTIDAD
Casa - Trabajo	180
Trabajo - Casa	180

RELACION DE ACTIVIDADES CON EL RIESGO VIAL

RELACION CON EL RIESGO VIAL	CANTIDAD
Si	180
No	0

DATOS ESTADISTICOS				
DEL 27 SEPTIEMBRE AL 20 ABRIL 2025-2026				
EVENTO	2025	2026	ABS	%
Incidentes	0	0	0	0%
Muertos	0	0	0	0%
Lesionados	0	0	0	0%
ACCIDENTALIDAD POR DIAS				
DIA_SEMANA	2025	2026	ABS	%
Lunes	0	0	0	0%
Martes	0	0	0	0%
Miércoles	0	0	0	0%
Jueves	0	0	0	0%
Viernes	0	0	0	0%
Sábado	0	0	0	0%
Domingo	0	0	0	0%
ACCIDENTALIDAD POR HORAS				
INTERVALOS_HORA	2025	2026	ABS	%
00:00 - 05:59	0	0	0	0%
06:00 - 11:59	0	0	0	0%
12:00 - 17:59	0	0	0	0%
18:00 - 23:59	0	0	0	0%
VICTIMAS POR TIPO DE PARTICIPANTE				
EVENTO	TIPO_PARTICIPANTE	2025	2026	% ACUM
MUERTOS	CONDUCTOR MOTO	0	0	0%
	CONDUCTOR VEHICULO	0	0	0%
	PASAJERO MOTO	0	0	0%
	PASAJERO VEHICULO	0	0	0%
	PEATON	0	0	0%
	CICLISTA	0	0	0%

EVENTO	TIPO_PARTICIPANTE	2025	2026	% ACUM
LESIONADOS	CONDUCTOR MOTO	0	0	0%
	CONDUCTOR VEHICULO	0	0	0%
	PASAJERO MOTO	0	0	0%
	PASAJERO VEHICULO	0	0	0%
	PEATON	0	0	0%
	CICLISTA	0	0	0%

VICTIMAS POR GENERO				
EVENTO	**GENERO**	**2025**	**2026**	**% ACUM**
MUERTOS	**MASCULINO**	0	0	0%
	FEMENINO	0	0	0%

EVENTO	**GENERO**	**2025**	**2026**	**% ACUM**
LESIONADOS	**MASCULINO**	0	0	0%
	FEMENINO	0	0	0%

ACCIDENTALIDAD POR CLASE DE ACCIDENTE			
CLASE_ACCIDENTE	**INCIDENTES**	**MUERTOS**	**LESIONADOS**
CHOQUE	0	0	0
ATROPELLO	0	0	0
VOLCAMIENTO	0	0	0
CAIDA OCUPANTE	0	0	0

ACCIDENTALIDAD POR HIPOTESIS				
HIPOTESIS_HECHO_ACCI	**INCIDENTES**	**MUERTOS**	**LESIONADOS**	**% ACUM**
ADELANTAR INVADIENDO CARRIL DE SENTIDO CONTRARIO	0	0	0	0%
NO MANTENER DISTANCIA DE SEGURIDAD	0	0	0	0%
OTRO	0	0	0	0%
GIRAR BRUSCAMENTE	0	0	0	0%
CRUZAR SIN OBSERVAR	0	0	0	0%
EXCESO EN HORAS DE CONDUCCION	0	0	0	0%
SALIRSE DE LA CALZADA	0	0	0	0%
EXCESO DE VELOCIDAD	0	0	0	0%
IMPERICIA EN EL MANEJO	0	0	0	0%
NO RESPETAR PRELACION	0	0	0	0%
TRANSITAR EN CONTRAVIA	0	0	0	0%
ADELANTAREN CURVA O PENDIENTES	0	0	0	0%

HIPOTESIS_HECHO_ACCI	INCIDENTES	MUERTOS	LESIONADOS	% ACUM
ADELANTAR EN ZONA PROHIBIDA	0	0	0	0%
FALTA DE PRECAUCIONPOR NIEBLA, LLUVIA O HUMO	0	0	0	0%
REALIZAR GIRO EN "U"	0	0	0	0%
SUPERFICIE HUMEDA	0	0	0	0%
ADELANTAR CERRANDO	0	0	0	0%
ADELANTAR POR LA DERECHA	0	0	0	0%
FALLA EN LOS FRENOS	0	0	0	0%
OBSTACULOS EN LA VIA	0	0	0	0%
TRANSITAR POR LA CALZADA	0	0	0	0%
EMBRIAGUEZ APARENTE	0	0	0	0%
SUPERFICIE LISA	0	0	0	0%
OTRAS HIPOTESIS	0	0	0	0%
TOTAL	**0**	**0**	**0**	**0%**

8.1.6 PASO 6 Caracterización, evaluación y control de riesgos

El propósito de la identificación del riesgo en seguridad vial es encontrar, reconocer y describir los riesgos de la seguridad vial, teniendo en cuenta que en seguridad vial el riesgo es dinámico, debido al cambio del entorno y asociado a la velocidad de los desplazamientos, donde cada segundo cambia las condiciones de riesgo en la vía.

8.1.6.1 Identificación del riesgo

La identificación del riesgo debe contemplar a todos los actores viales que realizan desplazamientos laborales (por ejemplo, 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 (por ejemplo, Comportamiento: exceso de horas de conducción, distracción, no uso del cinturón de seguridad, no uso del casco, etc.; 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.

8.1.6.2 Análisis del Riesgo

El propósito del análisis del riesgo en seguridad vial es comprender la naturaleza del riesgo y sus características, por ello, al menos debe considerar factores de exposición y probabilidad.

8.1.6.3 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

NIVEL DE EXPOSICION	VALOR	DESCRIPCION
FRECUENTE	3	La exposición al riesgo vial se presenta más de 6 horas al día.
OCASIONAL	2	La exposición al riesgo vial se presenta entre 3 y 6 horas al día
ESPORADICA	1	La exposición al riesgo vial se presenta menos de 3 horas al día

NIVEL DE PROBABILIDAD	VALOR	DESCRIPCION
MUY POCO 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

Nota: en el ejemplo no se muestra el nivel de consecuencia debido a que, en seguridad vial siempre va a ser crítico y afectaría la gestión que se puede realizar sobre cada variable.

Finalmente se elabora el mapa de calor teniendo en cuenta el nivel de exposición y el nivel de probabilidad para identificar los riesgos críticos

NIVEL DE RIESGO			NIVEL DE PROBABILIDAD		
			1	2	3
			NO ES PROBABLE	POCO PROBABLE	MUY PROBABLE
NIVEL DE EXPOSICION	FRECUENTE	3	3	6	9
	OCASIONAL	2	2	4	6
	ESPORADICA	1	1	2	3

NIVEL DE RIESGO	
NIVEL DE RIESGO	VALOR DEL NIVEL DE RIESGO
I ; CRITICO	6-sep
II ; MODERADO	3-abr
III ; BAJO	1-feb

8.1.6.4 Tratamiento de los Riesgos

El propósito del tratamiento del riesgo en seguridad vial es seleccionar e implementar controles y acciones para abordarlo.

Las acciones que puede tomar la organización 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 se debe 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 la organización o puesto al servicio de ella y a consecuencia de este 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, o cuando se presenten cambios en las actividades misionales relacionadas con el transporte.

Se puede articular con la Matriz de identificación de riesgos y peligros establecida en el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.

8.1.7 PASO 7 Objetivos y metas del PESV

Se deben definir los objetivos y metas del PESV de conformidad con La política de Seguridad Vial de la organización, los cuales deben estar enfocados a la prevención, ser claros, medibles y cuantificables. Los objetivos deben ser coherentes con la política y con el plan de trabajo anual del PESV compatibles con la normatividad vigente, comunicados a todos los colaboradores de la organización, documentados, actualizados, revisados y evaluados mínimo una (1) vez al año.

Teniendo en cuenta que la definición de los objetivos y metas del PESV debe orientarse a La reducción de siniestros viales, se puede articular con los objetivos y metas definidos en el SGSST, así mismo se puede realizar el seguimiento bajo un mismo tablero de control.

8.1.8 Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño

Para definir los programas de gestión de riesgos y factores de desempeño del **PESV, ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S** primero deberá seleccionar los riesgos con valoración crítica para asociar Los programas y posteriormente diseñar programas de intervención para colaboradores de la organización.

La organización debe diseñar e implementar, como mínimo los siguientes programas:

8.1.8.1 Programa de Gestión de la Velocidad Segura:

Procedimiento para controlar la velocidad de los vehículos automotores el cual debe estar alineado con el enfoque del sistema seguro y debe contener: mecanismo o equipo de medición que se va a utilizar, frecuencia de mantenimiento y calibración del equipo; responsables del programa; frecuencia de evaluación de los resultados; procedimiento en caso de excesos de velocidad y casos reiterativos; mecanismos de comunicación y campañas de prevención vial en torno a la gestión de la velocidad.

Los factores de desempeño de la gestión de la velocidad segura, entre otros, pueden ser: promover el cumplimiento de los límites de velocidad, sustituir incentivos de pago que generan presión de velocidad en el recorrido, implementación de tecnología para control de velocidad como el Tacógrafo, GPS o Computador a bordo, entre otros.

8.1.8.2 Programa de Prevención de la Fatiga:

Procedimiento para controlar la jornada de trabajo, horas de conducción y descanso de los conductores, debe contener: mecanismo o equipo de medición que se va a utilizar; revisión y cumplimiento de las políticas laborales en cuanto a los tiempos de conducción y jornada de trabajo; planificación de los viajes para evitar excesos en las jornadas de trabajo; responsable(s) del programa; frecuencia de evaluación delos resultados; procedimiento en caso de encontrar excesos en las jornadas de trabajo u horas de conducción y casos reiterativos por parte de planificadores de ruta y conductores.

Los factores de desempeño de la prevención de la fatiga, entre otros pueden ser: promover el cumplimiento de la jornada laboral del personal que conduce un vehículo para los desplazamientos laborales; sustituir incentivos de pago asociados al exceso de kilómetros recorridos diariamente; controlar la jornada de descanso entre turnos; controlar los sitios y horarios de descanso durante la jornada laboral.

8.1.8.3 Programa de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas:

Procedimiento para evitar que se conduzca bajo los efectos del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, el programa debe contener: estrategias para identificar posibles casos de conducción bajo el efecto de alcohol y psicoactivas; acciones y correctivos; responsables del programa; frecuencia de evaluación de los resultados; procedimiento en caso de presentarse conducción bajo el influjo de alcohol o sustancias psicoactivas y casos reiterativos; mecanismos de comunicación y campañas de prevención vial en torno a la cero tolerancia a la conducción bajo los efectos del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas.

Los factores de desempeño de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas, entre otros pueden ser: pruebas aleatorias de alcohol a los conductores de vehículos automotores y no automotores que realicen actividades al servicio de la organización, o en las instalaciones de la organización, o en zonas aledañas que estén bajo el control de la organización, prueba de control anual en sangre para alcohol y en orina para sustancias psicoactivas para conductores que realizan recorridos al servicio de la organización.

8.1.8.4 Programa para la protección de actores viales vulnerables:

Procedimiento con las directrices de seguridad vial para promover la protección de los actores viales vulnerables (peatones, pasajeros, ciclistas y motociclistas) de la organización en sus desplazamientos laborales y la generación de hábitos, conductas y comportamientos seguros en las vías en todos los colaboradores de la organización, el programa debe contener: definición de las directrices; responsable(s) del programa; seguimiento a la implementación del programa; frecuencia para evaluar los resultados; procedimiento en caso de identificar incumplimiento de las directrices y casos reiterativos; mecanismos de comunicación y campañas de prevención vial en torno a la protección de actores vulnerables.

Los factores de desempeño para la protección de actores viales vulnerables, entre otros pueden ser: control del uso de casco de seguridad y de elementos de protección personal por motociclistas y ciclistas, control de los desplazamientos laborales de los actores viales vulnerables para reducir su exposición al riesgo.

Otros programas relacionados con los riesgos de la organización, el cumplimiento de normas de tránsito y la política nacional de seguridad vial, así como la articulación con los programas del SG-SST como los relativos a medicina del trabajo, prevención y promoción de la salud en trabajo, condiciones de salud, entre otros.

Los programas y factores de desempeño del PESV deben ser actualizados como mínimo una (1) vez al año para lograr una mejora sistemática en la seguridad vial, así mismo deben ser divulgados a todos los colaboradores de la organización y se les debe realizar análisis y evaluación de resultados de manera trimestral en el CSV.

Con respecto a los factores de desempeño de la seguridad vial, es un elemento exclusivo del PESV, teniendo en cuenta la variabilidad de los riesgos.

8.2 FASE 2. IMPLEMENTACION Y EJECUCION DEL PESV

8.2.1 PASO 9 PLAN DE TRABAJO ANUAL

El plan de trabajo anual es el documento de gestión orientado al cumplimiento de las acciones y estrategias de la organización en seguridad vial para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, se establece según el análisis de riesgos realizado y la política de seguridad vial, Este debe ser articulado con el plan de trabajo anual del Sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo.

8.2.2 PASO 10 COMPETENCIA Y PLAN ANUAL DE FORMACIÓN

La organización debe establecer 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 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.

Este debe ser articulado con el plan de capacitación anual del Sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo

8.2.3 PASO 11 Responsabilidad y comportamiento seguro

La empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S**, Para la definición de la responsabilidad de los colaboradores en el PESV y la evaluación de su comportamiento en relación con la seguridad vial, la organización debe:

1. Documentar en uno (1) o varios procedimientos en los que se establezcan los requisitos de contratación en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales (pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos, entre otros).
2. Asignar, documentar y comunicar en debida forma las funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial de todos colaboradores de la organización, las cuales al menos deben contener:
   - El reporte de siniestros viales en desplazamientos laborales. b) La participación en capacitaciones de seguridad vial.
   - El compromiso de los colaboradores de la organización en cumplir la legislación y los lineamientos de seguridad vial de la organización.
   - El reporte oportuno y veraz de sus condiciones de salud
   - Evaluar el comportamiento de los colaboradores relacionado con la seguridad vial, al menos una (1) vez al año.

Posteriormente, la organización debe documentar el procedimiento de evaluación del comportamiento de los colaboradores relacionado con la seguridad vial con el fin de identificar los colaboradores que requieren un refuerzo en los programas de formación.

Definir y documentar una estrategia para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía por parte de todos los colaboradores de la organización, particularmente promover en sus colaboradores la generación de comportamientos interdependientes, entendidos como aquellos que permiten que los colaboradores se cuiden a sí mismos y ayuden a proteger a los demás actores viales para evitar siniestros viales (ejemplo de comportamiento interdependiente: permitir que otro actor vial realice adelantamiento seguro en tramos bidireccionales con línea punteada), también se refieren a la corresponsabilidad que tienen los colaboradores de la organización frente a la seguridad vial de la misma.

8.2.4 PASO 12 Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales

La gestión en la atención integral a víctimas permite mitigar los efectos de los siniestros viales. Para ello, la organización, como mínimo el plan debe incluir: reporte de siniestros viales; funcionamiento de la cadena de llamado al interior de la organización y al número único de emergencias; los riesgos de las rutas; la ubicación de los centros de atención médica; protocolo que debe realizar el brigadista vial o el primer respondiente de la organización; capacitación en protocolos de atención a víctimas incluyendo las acciones a realizar ante la ocurrencia de un siniestro vial en relación con la atención de la emergencia vial (por ejemplo, aplicación del Protocolo PAS: Proteger, Avisar, Socorrer); el equipo que se utilizará para la

atención de las emergencias viales y la realización de simulacros como mínimo una (1) vez al año y donde sea posible integrando a los organismos de socorro, comités empresariales y comunidad de las rutas frecuentes que utiliza la organización.

8.2.5 PASO 13 Investigación Interna de siniestros viales.

La empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S** La organización debe documentar y aplicar una metodología o procedimiento para la investigación interna de siniestros viales, con el fin de reportar, registrar, investigar, analizar y divulgar los siniestros viales en los que se ven involucrados los colaboradores de la organización en los desplazamientos laborales y en el entorno próximo de la organización.

La investigación interna de siniestros viales no involucra ni suple la investigación que deban realizar las autoridades de acuerdo con su competencia, pero puede complementarse con la investigación de los accidentes laborales ocasionados por siniestros viales, Finalmente se deben divulgar las lecciones aprendidas de los siniestros viales.

Respecto de la investigación de incidentes o accidentes de trabajo requerida en el SGSST y la investigación interna de siniestros viales del PESV, es posible su articulación en algunas etapas de la investigación como en el reporte, registro y divulgación; mientras que en las etapas de investigación y análisis no es posible dicha articulación debido a la diferencia de las variables del riesgo dinámico.

8.2.6 PASO 14 Vías seguras administradas por la organización

La organización debe documentar en un (1) protocolo de operación y mantenimiento de las vías públicas y/o privadas que tenga a cargo, que administre o que controle la organización, así mismo debe documentar los siniestros viales ocasionados por sus colaboradores en dichas vías o por terceros generando afectaciones a sus colaboradores.

Dado que el protocolo de vías administradas por la organización es un requisito exclusivo del PESV, no es posible la articulación con el SGSST, puesto que en dicho sistema de gestión no contempla una acción enfocada a la infraestructura vial.

8.2.7 PASO 15 Planificación de desplazamientos laborales

La organización debe documentar uno (1) o varios procedimientos para la planificación de desplazamientos laborales de los colaboradores de la organización, incluyendo las salidas extramurales (salidas de integración, salidas pedagógicas), teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial y el sistema seguro, la identificación de rutas con puntos críticos de siniestralidad vial, riesgos en ruta, riesgos de sitios que utiliza la organización

(controlados directamente o por terceros) en el origen o en el destino. También el procedimiento debe incluir la planificación del ingreso y salida de los colaboradores de la organización de sus instalaciones, con el fin de que se realice de manera ordenada y disminuyendo riesgos relacionados con su entorno.

Dado que el procedimiento de planificación de desplazamientos laborales al servicio de la organización es un requisito exclusivo del PESV, no es posible La articulación con el SGSST, puesto que en dicho sistema de gestión no contempla una acción enfocada a la planificación de viajes por carretera.

8.2.8 PASO 16 Inspección de vehículos y equipos.

En complemento con el plan de mantenimiento preventivo, la empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S** establece protocolos de inspección a los vehículos, donde se revisan los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permitan conocer su estado.

La empresa debe garantizar que la información de los elementos y sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo a los que se les hará el chequeo antes de marcha, serán ajustados al tipo de vehículo de la empresa.

8.2.9 PASO 17 Mantenimiento y control de vehículos y equipos

Diseñar e implementar un plan de mantenimiento preventivo para vehículos motorizados y no motorizados que se utilizan para los fines misionales de la organización. Realizar el mantenimiento periódico de los vehículos y equipos, de acuerdo con los informes de inspección o de reportes de condiciones inseguras y de los manuales y/o las fichas técnicas de los proveedores y/o las recomendaciones de los fabricantes de vehículos y equipos.

Documentar y mantener la hoja de vida de cada vehículo motorizado y no motorizado que se utilizan para los fines misionales de la organización, la trazabilidad del mantenimiento realizado a los vehículos, incluyendo la adquisición de vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad vial, registrando los repuestos utilizados y los datos de los responsables de la ejecución del mantenimiento.

Documentar los mecanismos que utilizará la organización para evaluar el riesgo de los vehículos, como se realizará el seguimiento de vehículos de contratistas, afiliados, asociados y puestos al servicio de la organización, para que cumplan los requisitos de seguridad vial que establezca la organización.

8.2.10 PASO 18 Gestión del cambio y gestión de contratistas

La empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S** Para la Gestión del Cambio, la organización debe disponer de un (1) procedimiento para evaluar los impactos que puedan generan cambios externos e internos en la seguridad vial. Dichos cambios pueden ser: nuevas rutas, nuevas tecnologías para vehículos o equipos, nueva legislación, nuevos clientes, nuevos productos y servicios, entre otros. El impacto de los cambios planeados y no planeados debe ser analizado y gestionado previamente para prevenir riesgos y consecuencias en la seguridad vial de la organización.

Respecto de la Gestión de Contratistas, la organización debe documentar uno (1) o varios protocolos o manuales para implementar acciones y medidas que le garanticen el cumplimiento del objetivo del PESV y la gestión de la seguridad vial por parte de sus contratistas o terceros

8.2.11 PASO 19 Archivo y retención documental

La empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S** debe establecer un (1) procedimiento para mantener disponible, debidamente controlada y actualizada la documentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial y la retención documental de registros evidencias que soportan la implementación del PESV, asegurando su identificación, legibilidad, accesibilidad y protección contra daños o perdida, los cuales deben almacenarse al menos por cinco (5) años, salvo norma especial en contrario; excepto los registros de las inspecciones preoperacionales que deben ser almacenados por un (1) año.

En el manejo de datos personales, se debe tener en cuenta la Ley 1581 de 2012 "Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales".

8.3 FASE 3; SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN

Se entiende por seguimiento las actividades propias de una organización para verificar la implementación del PESV. En la fase de seguimiento al PESV se analiza y evalúa trimestralmente las estadísticas, los resultados de la medición de los indicadores y las auditorías.

8.3.1 PASO 20 Indicadores y reporte de autogestión PESV

La organización debe definir un (1) protocolo para el manejo de los indicadores que le permitan realizar seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la seguridad vial, los cuales deben estar 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 Plan anual de trabajo. Los datos de las variables a medir, los resultados de la medición de estos indicadores y su cumplimiento deben ser analizados y evaluados.

Los indicadores mínimos que deben llevar registro, medición y análisis son los siguientes:

INDICADORES DE GESTION DE SEGURIDAD VIAL	**FRECUENCIA DE ANALISIS**
Indicador 1: Tasa de Siniestros Viales por nivel de perdida: TSV(n) **Variables para 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 1'000.000 de kilómetros. **Km(t):** Número de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos de la organización.	Trimestral y acumulado del año
Indicador 2: Costos Siniestros Viales por nivel de pérdida: $SV(n) Variables para medir en el indicador: CDSV (tn): Costos directos de si nuestros viales por trimestre por nivel de pérdida. CISV (tn): Costos indirectos de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida.	Trimestral y acumulado del año

Indicador 3: 3.1 Riesgos de Seguridad Vial Identificados: RSVI (relacionados con el paso 6) 3.2 Gestión de Riesgos Viales: GRV Variables para medir en el indicador: Rl(la): 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 (ia): Cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año. RVA (fa): Cantidad de riesgos con valoración alta al final del año. Formulas: RSVI = Rl(fa) - Rl(ia) GRV = RVA (fa) - RVA (ia)	Anual
Indicador 4: Cumplimiento Metas PESV: CM PESV Variables para medir en el indicador: MA(t): Número 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: CPlan PESV Variables para medir en el indicador: AEPlan(t): Numero de actividades ejecutadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre APPlan(t): Número total de actividades programada del plan anual de trabajo PESV por trimestre. Formula: CPlan PESV = AEPlan(t) / APPlan(t) * 100	Trimestral y Acumulado año
Indicador 6:	Mensual y Acumulado

% Exceso Jornadas Laborales Variables a medir en el indicador: #EJD: Número 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.	

8.3.2 PASO 21 Registro y análisis estadístico de siniestros viales

La empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S** A partir de la línea base establecida siguiendo los lineamientos del Diagnóstico, la Organización debe definir y documentar su nivel de pérdida clasificando sus siniestros viales con miras a proyectar estadísticamente la mejora y/o reducción de estos, según la metodología de la Pirámide de la Seguridad Vial (Hyden, 1987).

8.3.3 PASO 22 Auditoría anual

Documentar y aplicar un procedimiento para la realización de las auditorías al PESV con personal competente y con un programa de auditoría que por lo menos contenga: planificación de la auditoría en el marco de los pilares del Plan Nacional de Seguridad Vial, realización de la auditoría, informe de auditoría y seguimiento de la auditoría.

8.4 FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV

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

8.4.1 PASO 23 Mejora continua, acciones preventivas y correctivas

la empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S** debe definir e implementar 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.

La mejora se puede demostrar a través de la evolución de cada uno de los pasos del PESV, incluyendo las acciones articuladas que se realizan con contratistas, como por ejemplo, las tendencias del análisis estadístico de los siniestros viales, la verificación de la eficacia del cierre de hallazgos identificados en auditoría, el cierre de los planes de acción de las investigaciones de los siniestros viales, el seguimiento a los resultados de los simulacros realizados en el marco del plan de emergencias viales, la activación y funcionamiento del plan de emergencias viales cuando ocurre un siniestro vial, el cumplimiento del plan de formación, plan de trabajo y planes de acción de los diferentes pasos del PESV, la ejecución de los programas y factores de desempeño, la identificación, análisis, valoración y tratamiento de las diferentes variables de riesgo dinámico que aplican a seguridad vial, entre otras.

8.4.2 PASO 24 Mecanismos de comunicación

La organización debe disponer de mecanismos de comunicación y participación para:

- ✓ Garantizar que las políticas, lineamientos y actividades ejecutadas en el marco de la seguridad vial sean comunicados a todos los niveles de la organización.
- ✓ Recibir retroalimentación o propuestas de mejora por parte de todos los colaboradores de la organización.
- ✓ Recibir y responder las comunicaciones internas y externas relativas al PESV.
- ✓ 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.

La organización debe definir y documentar 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.

9. VERIFICACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PESV

La verificación de la implementación del PESV, se realizará por medio de visitas del Ministerio de Trabajo a través de los Inspectores de Trabajo, de la Superintendencia de Transporte y los Organismos de Tránsito según corresponda, dicha verificación se efectuará en el marco de una comunicación interinstitucional entre las Autoridades mencionadas, sobre las visitas realizadas y los hallazgos o evidencias que se identifiquen.

10. CONCLUSIONES

- ✓ Con el diseño e implementación del Plan Estratégico de seguridad vial en la empresa **ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S** se espera que toda la organización se involucre en el propósito de incorporar en su vida cotidiana la seguridad vial como una cultura, siempre convencidos de que esto contribuirá a disminuir riesgos de accidentes y una mejor protección de sus propias vidas y la de otros.
- ✓ Se requiere el compromiso de todos y el asumir la seguridad vial como otro elemento significativo de los sistemas de gestión de la Empresa.
- ✓ El proceso realizado ha contribuido de manera muy importante para identificar y resaltar los puntos que hay que considerar para llevar un buen diseño e implementación del PESV, complementado las acciones ya iniciadas por la empresa.
- ✓ Se considera el diagnostico como uno de los lineamientos más importantes para la elaboración del PESV.
- ✓ En la asesoría realizada, se observa que la empresa contaba con PESV y ha implementado controles frente a los riesgos identificados
- ✓ Articular toda esta información al PESV que se va a diseñar

Natalia Andrea Ramírez Arbelaez
Representante legal
ARBELAEZ COMPANY TRANSPORTE Y TURISMO AC CLASS