# *MANUAL*

# SEGURIDAD VIAL

***GRC.AS.SV.M01***
***Versión 4***
***2025 05 02***

| | *NOMBRE* | *CARGO* |
|---|---|---|
| *REVISÓ* | *María Helena Hernández* | *Director de Calidad* |
| *APROBÓ* | *Estefanía Hernández* | *Gerente General* |

# Contenido

INTRODUCCIÓN ..... 5
1. SIGLAS ..... 6
2. DEFINICIONES ..... 6
3. DISPOSICIONES GENERALES ..... 9
3.1. OBJETO Y CAMPO DE APLICACIÓN ..... 9
3.2. PRESENTACIÓN ..... 10
3.3. ALCANCE ..... 10
3.4. METODOLOGÍA PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN ..... 10
4. FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV ..... 12
4.1. PASO 1. Líder del diseño e implementación PESV ..... 12
4.2. PASO 2. Comité de Seguridad Vial (CSV) ..... 12
4.2.1. Objetivo General ..... 13
4.2.2. Funciones y Responsabilidades del Comité de Seguridad Vial. ..... 13
4.2.3. Roles y funciones de los miembros del Comité de Seguridad Vial ..... 13
4.2.4. Frecuencia de reuniones del Comité de Seguridad Vial ..... 14
4.3. PASO 3. Política de Seguridad Vial de la Organización ..... 14
4.3.1. Divulgación ..... 15
4.3.2. Revisión ..... 15
4.4. PASO 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo ..... 15
4.4.1. Compromiso ..... 15
4.4.2. Presupuesto ..... 16
4.5. Paso 5. Diagnóstico ..... 17
4.5.1. Caracterización para la identificación de los riesgos viales (a) ..... 17
4.5.2. Lista de contratistas (b) ..... 18
4.5.3. Lista de colaboradores de la organización (c) ..... 18
4.5.4. Lista de vehículos automotores y no automotores (d) ..... 18
4.5.5. Lista de rutas frecuentes de los desplazamientos laborales (e) ..... 18
4.5.6. Número de colaboradores capacitados en el plan de emergencias viales de la organización (f). 18
4.6. PASO 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos ..... 19

4.7. PASO 7. Objetivos y metas del PESV ..... 19
4.7.1. Objetivos ..... 20
4.8. PASO 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño ..... 20
4.8.1. Programa de Gestión de la Velocidad Segura ..... 21
4.8.2. Programa de Prevención de la Fatiga ..... 21
4.8.3. Programa de Prevención de la Distracción ..... 22
4.8.4. Programa de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas ..... 23
4.8.5. Programa para la protección de actores viales vulnerables ..... 24
5. FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV ..... 25
5.1. PASO 9. Plan anual de trabajo ..... 25
5.2. PASO 10. Competencia y plan anual de formación ..... 25
5.2.1. Competencia ..... 25
5.2.2. Formación ..... 27
5.1. PASO 11. Responsabilidad y comportamiento seguro ..... 28
5.1.1. Requisito de contratación ..... 28
5.1.2. Pruebas Teóricas y Practicas ..... 28
5.1.3. Evaluación de comportamiento vial ..... 29
5.1.4. Estrategias de comportamiento seguro ..... 29
5.2. PASO 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales ..... 30
5.3. PASO 13. Investigación interna de siniestros viales ..... 30
5.4. PASO 14. Vías seguras administradas por la organización ..... 30
5.5. PASO 15. Planificación de desplazamientos laborales ..... 31
5.6. PASO 16. Inspección de vehículos y equipos ..... 31
5.7. PASO 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos ..... 32
5.8. PASO 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas ..... 32
5.9. PASO 19. Archivo y retención documental ..... 33
6. FASE 3. SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN ..... 33
6.1. PASO 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV ..... 33
6.2. PASO 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales ..... 34
6.3. PASO 22. Auditoria anual ..... 34
7. FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV ..... 35

7.1. PASO 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas ..... 35
7.2. PASO 24. Mecanismos de comunicación y participación ..... 35
8. REFERENCIA ..... 35

# INTRODUCCIÓN

Según el Código Nacional de Tránsito, 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 manejar un vehículo y de transitar por la vía.

Las principales causas de accidentalidad en Colombia son el exceso de velocidad y la violación de las normas de tránsito.

En las últimas décadas, América Latina y el Caribe se ha visto severamente afectada por el alto índice de mortalidad causado por los accidentes de tránsito. A la fecha, los siniestros viales son una de las primeras causas de muerte en la región, principalmente entre personas de 5 a 44 años. Esta situación es responsable de más de 142,000 muertes al año y aproximadamente más de 5 millones de personas lesionadas.

Así mismo la Secretaría Distrital de Movilidad considera que más del 80% de los accidentes en la ciudad que involucran fallecidos y lesionados pudieron ser evitados al asumir conductas adecuadas en la vía.

En este orden de ideas y entendiendo la seguridad vial como una respuesta a la problemática de los accidentes de tránsito en la ciudad de Bogotá, es prioritario para El grupo de empresas de Carrera implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, con el fin de fortalecer la cultura de la movilidad segura, lo cual es la materialización del desarrollo de una nueva metodología para el diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), a través de la Resolución 40040595 de 2022, cuyo objetivo es impactar en la reducción de los siniestros viales. «Este instrumento de planificación contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas encaminadas a alcanzar la seguridad vial, como tema inherente al ser humano, que aporte a disminuir los efectos que pueden generar los accidentes de tránsito y su alineación con el SG-SST»[1].

[1] Consejo Colombiano de Seguridad [CCS], 2022, párr. 1

## 1. SIGLAS

- COPASST: Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo
- CSV: Comité de Seguridad Vial
- PESV: Plan Estratégico de Seguridad Vial
- PHVA: Planear, Hacer, Verificar y Actuar
- PND: Plan Nacional de Desarrollo
- PNSV: Plan Nacional de Seguridad Vial
- PPRAEV: Plan de Preparación y Respuesta Ante Emergencias Viales.
- SG-SST: Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo

## 2. DEFINICIONES

**a)** **Actor vial**. Rol que asumen 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, que realizan funciones misionales para la organización.

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

**c)** **Adelantamiento**. Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro, colocándose delante de este en el mismo carril de una calzada.

**d)** **Alcoholemia**. Cantidad de alcohol que tiene una persona en su sangre en determinado momento.

**e)** **Alcoholimetría.** Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico presente en la sangre.

**f)** **ARL**: Administradora de riesgos laborales, entidad encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales, así como de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento de riesgo que puede existir en un ambiente de trabajo.

**g)** **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.

**h)** **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.).

**i)** **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.

**j)** **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.

**k)** **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.

**l)** **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.

**m)** **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.

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

**o)** **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.

**p)** **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.

**q)** **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.

**r)** **Seguridad vial.** 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).

**s)** **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 y también la protección y promoción de la salud de los trabajadores y/o contratistas, a través de la implementación, mantenimiento y mejora continua de un sistema de gestión cuyos principios estén basados en el ciclo PHVA (Planificar, Hacer, Verificar y Actuar) (SG-SST Dec.1072/15).

# 3. DISPOSICIONES GENERALES

## 3.1. OBJETO Y CAMPO DE APLICACIÓN

El presente documento tiene como objetivo desarrollar la Metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Dicha metodología está diseñada para ser articulada con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) de toda la asociación de empresas que conforman el GRUPO CARRERA (en adelante organización).

A continuación, se relacionan las organizaciones que hacen parte del conglomerado de empresas que buscan la colaboración empresarial como parte del GRUPO CARRERA.

| | |
|---|---|
| 830.041.577 | CORPORACIÓN EMPRESARIAL CARRERA |
| 901.414.496 | CENTINELA UNIVERSAL |
| 800.170.523 | GRUPO AUTOMOTRIZ CARRERA |
| 860.531.135 | RADIO TAXI AEROPUERTO |
| 900.083.260 | SAR AUTOMOTRIZ |
| 800.051.229 | SPIA GPS |
| 900.060.655 | TAXIS LIBRES |
| 900.248.007 | TAXIS LIBRES CALI |
| 900.619.728 | TAXIS LIBRES MANIZALEZ |
| 800.021.329 | TAXIS LIBRES MEDELLIN |
| 830.025.785 | TAXIS LIBRES ORIENTE |
| 900.038.523 | VIASEGUROS |
| 900.128.725 | AVALES Y CRÉDITOS |
| 860.535.504 | TELECOPER SAS |
| 901.389.008 | CARRERA MOTOS |
| 800.081.143 | SUPERTAXI |
| 800.233.968 | COTECH |
| 901.617.641 | COONDOR |
| 900.382.572 | TAXIS TELECOPER |
| 860.008.334 | TAXI YANGO |
| 900.291.342 | TAXIS LOS DOS |

## 3.2. PRESENTACIÓN

El Plan Estratégico de Seguridad Vial se extiende de manera integral a todas las empresas que conforman el Grupo Carrera, cuya estructura se basa en una colaboración empresarial destinada a potenciar la eficiencia de sus procesos y lograr una óptima utilización de los recursos. Aunque estas empresas operan en conjunto para alcanzar objetivos comunes, se respetará la individualidad de cada una de ellas en cuanto a la gestión de registros y datos; sin embargo, usan de manera unificada un mismo sistema de gestión.

Esta sinergia busca no solo mejorar la seguridad vial a lo largo del grupo, sino también fortalecer la integración entre las empresas, maximizando así los resultados positivos obtenidos de esta colaboración estratégica.

Somos un conglomerado de empresas que conforman el GRUPO CARRERA enfocadas en el sector del transporte de pasajeros con operación en las ciudades de Bogotá D.C, Cali, Manizales, Medellín y Cúcuta, dedicadas al transporte publico individual de pasajeros en vehículos tipo taxi con más de 35 años prestando el servicio en la ciudad, con compañías aliadas en diferentes de diferentes sectores de la economía que apoyan al sector automotriz en la industria del taxi.

Este Plan Estratégico de Seguridad Vial será desarrollado en conjunto para las empresas de Transporte Publico individual Tipo Taxi que hacen parte de las empresas del GRUPO CARRERA y las demás empresas que no son de transporte a las cuales de acuerdo a la resolución 40595 de 2022 como deber institucional elaboramos y ejecutamos acciones en pro de la mejora de la seguridad vial.

## 3.3. ALCANCE

El alcance del Plan Estratégico de Seguridad Vial un abarca conjunto integral de acciones, políticas y medidas destinadas a mejorar la seguridad en las vías de tránsito y reducir los accidentes de tráfico. Este plan se desarrolla con el objetivo de salvar la vida de los actores de la vía, fomentar comportamientos seguros y garantizar la eficiencia del sistema de transporte.

## 3.4. METODOLOGÍA PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN

La metodología propuesta parte del compromiso de las empresas del Grupo Carrera respecto a la promoción entre sus colaboradores (entiéndase todos los trabajadores, independiente de su forma de contratación o vinculación; los empleados, contratistas, afiliados o personas vinculadas bajo el modelo de tercerización, subcontratación, outsourcing, intermediación laboral de manera permanente u ocasional, quienes desarrollan desplazamientos para el cumplimiento de su contrato o funciones) de formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía independiente del rol que asuman como actores viales:



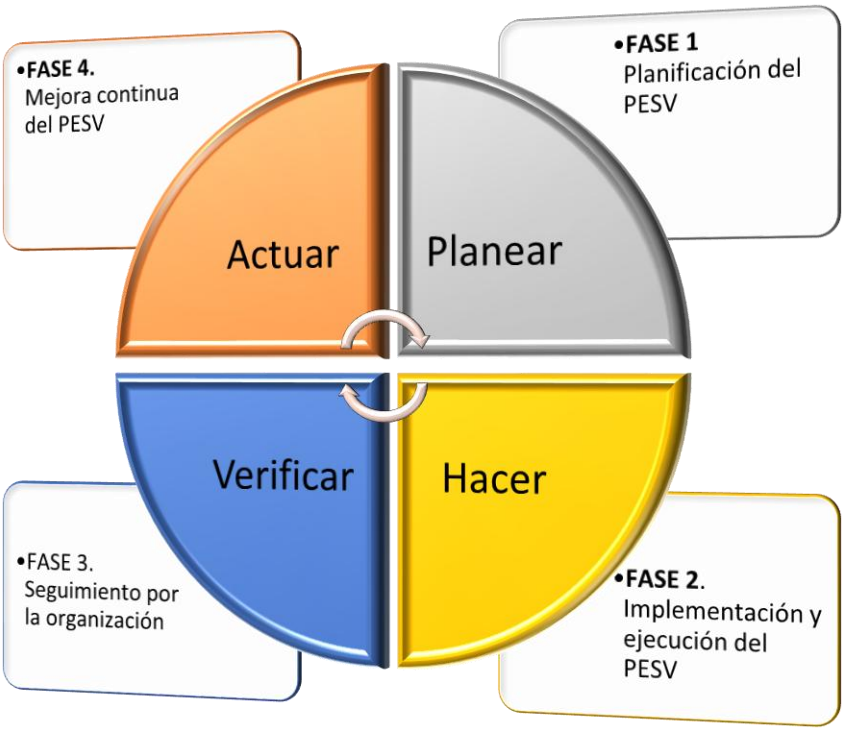
Así mismo, y para desarrollar este plan, las empresas del Grupo Carrera identifican su misionalidad en función del riesgo en seguridad vial y la prestación o no del servicio de transporte, teniendo en cuenta lo anterior información es establecerá :

***Misionalidad 1.*** Empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor: Organizaciones cuya misionalidad es la prestación del servicio de transporte terrestre automotor.

***Tamaño 3. Nivel Avanzado.*** Organizaciones con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a cincuenta (50) unidades o que contraten o administren más de cincuenta (50) conductores.

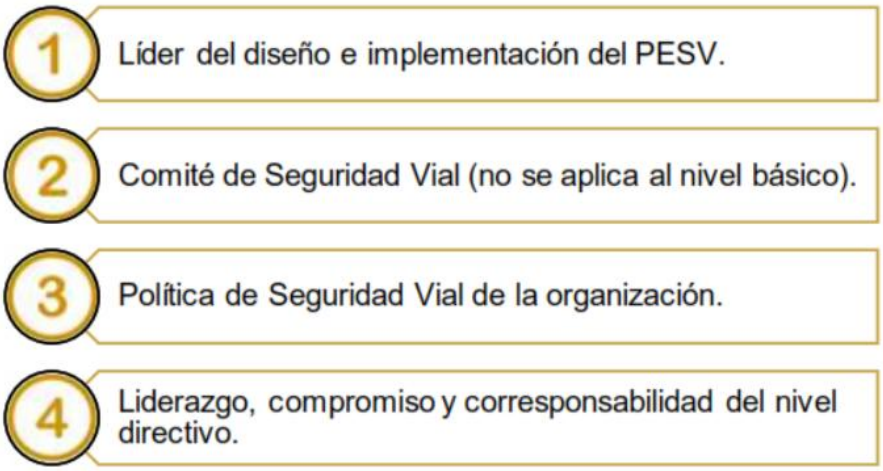
La metodología se encuentra integrada por una serie de fases y pasos consecutivos, que deben seguirse de una manera sistemática bajo el ciclo PHVA para lograr resultados en mejora de la seguridad vial.

En consecuencia, la metodología del PESV se divide en cuatro (4) fases que facilitan su diseño e implementación. Esta metodología se estructuró bajo el Ciclo de Deming, también conocido como Ciclo PHVA (Planificar-Hacer-Verificar-Actuar) el cual también fue utilizado para la implementación del SG-SST.



# 4. FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV

Como entrada a la elaboración del PESV se realizarán los pasos 1, 2, 3 y 4 los cuales permitirán en principio una preparación, incluyendo la asignación de responsabilidad, autoridad y recursos necesarios para su diseño e implementación.




## 4.1. PASO 1. Líder del diseño e implementación PESV

El grupo Carrera hace la designación del Líder del diseño e implementación del PESV de cada una de las empresas a través del **GCR.AS.SV.D01 NOMBRAMIENTO RESPONSABLE DEL PESV** el cual bajo un proceso de selección se han determinado su formación e idoneidad para ocupar el cargo, por cuanto es apto para el desarrollo, implementación y seguimiento del PESV y todas las acciones contempladas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial del GRUPO CARRERA.

La organización definió la competencia del líder del diseño e implementación del PESV de acuerdo con los riesgos de seguridad vial de las actividades relacionadas con los desplazamientos laborales al servicio de la organización, y teniendo en cuenta la Competencia y plan anual de formación para ello mantiene los registros del **GRC.AD.PE.P01-F01 Perfil del Cargo** y el **GRC.AD.PE.P01-F02 Descripción de funciones**.

El líder del diseño e implementación del PESV en este caso no es el mismo responsable del SG-SST, sim embargo trabajan en equipo para llevar a cabo la sinergia entre los 2 sistemas de gestión.

## 4.2. PASO 2. Comité de Seguridad Vial (CSV)

Cumpliendo con lo dispuesto en la normatividad vigente, el grupo de organizaciones creó el Comité de Seguridad Vial como parte de desarrollo, investigación, verificación, vigilancia y control de aspectos específicos sobre la seguridad vial; siendo parte principal y altamente activa en la implementación,

seguimiento y mejora continua del PESV y en la generación de una cultura de seguridad vial a los funcionarios y conductores de los vehículos vinculados a cada una de las empresas que conforman el GRUPO.

Así, por lo anterior se deja evidencia en el **GRC.GE.DE.P01-F01 Acta de reunión** de la conformación del Comité de Seguridad Vial, de las funciones, roles y objetivos para dar cumplimiento y trabajar en pro del Plan estratégico a definir.

### 4.2.1. Objetivo General

Diseñar el plan estratégico de seguridad vial, acorde a los fines misionales de la organización dando cumplimiento a la legislación asociada y optimizando los recursos para una operación segura, dando prioridad a nuestro personal respecto a sus competencias y a la minimización de los riesgos asociados a las actividades que desarrollamos, estableciendo y ejecutando actividades orientadas a la prevención de los siniestros viales, donde intervienen los trabajadores, vinculados y personal externo a la organización, de igual forma impulsar la adopción de conductas seguras de movilidad y mejora continua.

### 4.2.2. Funciones y Responsabilidades del Comité de Seguridad Vial.

- 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.
- Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de accidentes de tránsito 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 vinculados y/o 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 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.
- Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones de los equipos de trabajo y otros actores viales de la empresa.
- Determinar las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.
- Presentar las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.

### 4.2.3. Roles y funciones de los miembros del Comité de Seguridad Vial

**PRESIDENTE**

- Presidir y orientar las reuniones del comité.
- Llevar a cabo los arreglos necesarios para determinar el sitio de las reuniones.
- Preparar los temas de cada reunión.
- Tramitar ante la dirección de la empresa las recomendaciones aprobadas en el seno del comité.

**SECRETARIO**

- Verificar la asistencia a las reuniones programadas.
- Tomar atenta nota de todos los temas tratados en cada reunión.

- Elaborar el acta de cada reunión y someterla a votación.
- Llevar el archivo referente a las actividades desarrolladas por el comité.

**COORDINADOR PESV**

- Coordinar, supervisar y controlar la operación y aplicación del PESV.
- Realizar seguimiento a los indicadores.
- Gestionar los recursos para la ejecución del PESV
- Coordinar la actualización y panorama de riesgos viales.
- Apoyar la investigación de accidentes de tránsito.
- Promover el seguimiento y control de las políticas del PESV.
- Analizar las causas de accidentes tránsito.
- Validar y construir los planes de acción y hacer seguimiento a su cumplimiento.

**ASISTENTES COMITÉ**

- Conocer, aplicar y divulga las políticas del PESV a los funcionarios y conductores de los vehículos vinculados a cada una de las empresas que conforman el GRUPO.
- Estimular a los funcionarios y conductores de los vehículos vinculados a cada una de las empresas que conforman el GRUPO al cumplimiento de las políticas de seguridad vial.
- Participar en las actividades de capacitación que se desarrollen en la empresa y expresar aspectos de mejora a futuro.
- Revisar, detectar e informar condiciones de riesgo al responsable del PESV.
- Realizar reporte de incidentes o accidentes de tránsito.

### 4.2.4. Frecuencia de reuniones del Comité de Seguridad Vial

El comité de seguridad vial se reunirá cada tres (3) meses a partir de la conformación del comité de seguridad vial y extraordinariamente cuando sea necesario.

Todos los integrantes del comité tendrán voz y voto en la toma de decisiones para el desarrollo y ejecución del PESV.

## 4.3. PASO 3. Política de Seguridad Vial de la Organización

La Organización documento la Política de Seguridad Vial con la que se compromete a suministrar y garantizar los recursos para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, en la cual se describe su compromiso a nivel de grupo empresarial por el fortalecimiento de la seguridad vial para todos los actores de la vía, la cual fue elaborada en conjunto por los miembros del comité de seguridad vial para la aprobación de la alta dirección, publicación y divulgación a todos los funcionarios y conductores de los vehículos vinculados a cada una de las empresas que conforman el GRUPO.

La organización documento en el **GCR.AS.SV.D03 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL** con alcance sobre los desplazamientos laborales y los trayectos en itinere para todos sus colaboradores, estableciendo compromisos claros del nivel directivo frente al PESV y orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial, siendo adecuada para las actividades y la organización, y apropiada para la naturaleza de sus riesgos en seguridad vial.

La política proporcionar un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos en seguridad vial, incluye el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en seguridad vial como compromiso y el compromiso de mejora continua del PESV.

El **GCR.AS.SV.D03 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL** está redactada con claridad, se encuentra fechada y firmada por el representante legal de la organización.

### 4.3.1. Divulgación

La política de seguridad vial será divulgada a través de los diferentes medios de comunicación al interior de la empresa mediante.

- Correos Electrónicos.
- Cartelera de la empresa.
- Intranet.
- Página Web.
- APP Taxis Libres Conductor.
- Publicaciones Redes Sociales (Facebook – Instagram – Twitter – Linkedln).
- Protectores de pantalla computadores red de oficinas.

Dando soporte a la divulgación del documento, se deja registro correspondiente del envío de correos electrónico y listas firmadas de asistencia de empleados y contratistas.

### 4.3.2. Revisión

La organización se compromete a que el **GCR.AS.SV.D03 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL** será revisada, como mínimo cada tres (3) años, socializada y accesible para todos los niveles de la organización.

## 4.4. PASO 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo

### 4.4.1. Compromiso

La alta dirección de las empresas del Grupo Carrera, es consciente de la situación actual en materia de seguridad vial en Colombia y la importancia de fomentar como empresa de transporte, las acciones y estrategias que promuevan la cultura del autocuidado, la seguridad vial, por esta razón la alta dirección tiene la voluntad y disposición para el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial asegurando los recursos necesarios en cada nivel de responsabilidad de la Empresa que permitan el logro de los requisitos trazados.

Los integrantes de la alta dirección expresan el compromiso en la formulación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en el **GRC.AS.SV.D02 COMPROMISO DE LA ALTA DIRECCIÓN PESV** y eligen los integrantes del comité de seguridad vial que trabajara para alcanzar los objetivos propuestos en el PESV.

El grupo de alta dirección liderado por el gerente deberá:

- Liderar el proceso de creación e implementación del PESV.
- Involucrar un representante de cada área de la organización, según sea pertinente y que se entiende, participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial.
- Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el PESV.
- Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y contratistas.
- Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones.
- Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan para la mejora continua del PESV.
- Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el PESV y los documentos relacionados aplicables.
- Designar el responsable del PESV, garantizando la responsabilidad, idoneidad.

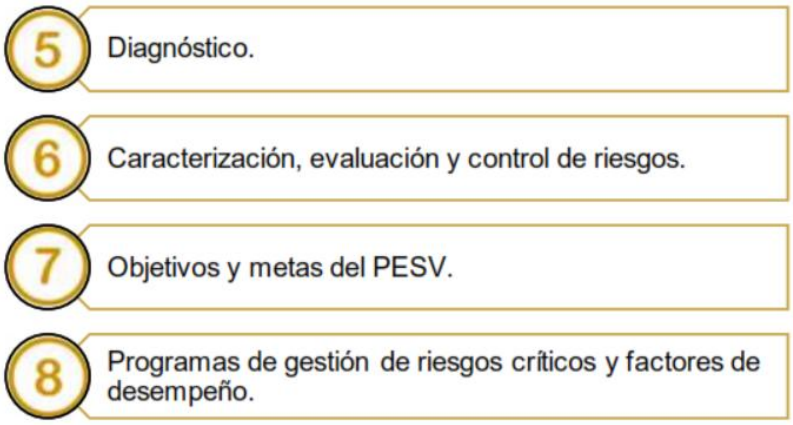
La alta dirección divulga su compromiso a todos sus empleados y vinculados en la que define la hoja de ruta a seguir para la formulación, implementación, seguimiento y mejora continua del PESV.

### 4.4.2. Presupuesto

Las Empresa del Grupo Carrera han establecido un presupuesto de ejecución del periodo 2023 para la implementación del PESV, este puede variar según lo considere el comité de seguridad vial donde realice ajustes a las acciones a desarrollar para la ejecución del PESV.

Para ello establece en el **GRC.GE.DE.P01-F08 Presupuesto** los rubros y los ítems donde se aplicaran los valores presupuestales de origen externo o interno para el desarrollo e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Una vez realizada la preparación para la elaboración del PESV, establecemos los pasos de planificación como se muestra a continuación:



## 4.5. Paso 5. Diagnóstico

El grupo de empresas formulo su encuesta basándose en un modelo para que los funcionarios y conductores de los vehículos vinculados a cada una de las empresas que conformen el GRUPO CARRERA describieran los potenciales riesgos que perciben al momento de realizar sus desplazamientos in-itinere y en misión con el fin de identificar, evaluar y definir actividades de prevención o eliminación de los riesgos para cada uno de los actores viales.

Para el proceso de formulación de la encuesta se tiene en cuenta:

- Características de las empresas del GRUPO CARRERA.
- Formulación de la encuesta para funcionarios y conductores de los vehículos vinculados.
- Consolidación de la información.
- Análisis de resultados de la información.

El documento **diagnostico** se encuentra consolidado y formula a través del formato libre de Caracterización de empresa y los correspondientes listados según los siguientes numerales:

### 4.5.1. Caracterización para la identificación de los riesgos viales (a)

El GRUPO CARRERA está compuesto por pequeñas, medianas y grandes empresas con sede en la ciudad de Bogotá con más de 35 años dedicada al transporte público individual de pasajeros en vehículos tipo taxi donde se resalta la prestación, producción y comercialización del servicio de transporte público individual de pasajeros (taxis) – Comercialización de vehículos nuevos y usados tipo taxi – Servicios complementarios para la prestación del servicio de taxi.

Para la definición de Servicios, Sedes (Como grupo de empresas los tramites se realizan de manera unificada en las mismas sedes y con la misma infraestructura y personal), Población, parque automotor (Si aplica) se presenta el formato libre de Caracterización de empresa.

***DESPLAZAMIENTOS.***

Los desplazamientos realizados por los funcionarios de la empresa son realizados principalmente en todo el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá, de igual manera los conductores de los vehículos vinculados al GRUPO CARRERA realizan viajes eventuales fuera del perímetro urbano de la ciudad con el registro y solicitud de la Planilla de Viaje Ocasional.

- Desplazamientos en misión.

  ***Internos***. Actividades programadas por los directivos y subordinados a orden de su jefe inmediato.

  **Externos**. Perímetro urbano de la ciudad, ocasionalmente se realizan viajes fuera de la ciudad contratados por usuarios con el previo diligenciamiento y porte del documento autorizado por el Ministerio de Transporte (Planilla de Viaje Ocasional).

- Desplazamientos in-itinere.

  Desplazamientos al sitio de trabajo. Funcionarios que se desplazan de su hogar a las oficinas de la empresa, a pie, bicicleta, motocicleta, automóvil de su propiedad o servicio púbico.

- Desplazamientos con ocasión del trabajo.

  Funcionarios que se desplazan de su hogar a pie, bicicleta, motocicleta, automóvil de su propiedad o servicio público para el cumplimiento de actividades administrativas o comerciales fuera de las instalaciones de la empresa.

### 4.5.2. Lista de contratistas (b)

Este listado corresponde a los vinculados que son los conductores no pertenecientes a las empresas del Grupo directamente sino a través de vinculación con el vehículo adscrito a las empresas del grupo, y que tienen el papel de realizar desplazamientos para dar cumplimiento al objeto de su contrato con la organización.

### 4.5.3. Lista de colaboradores de la organización (c)

Listado que contiene fecha de nacimiento, género, cargo, escolaridad, estado civil, vigencia de la licencia de conducción (si tiene), capacitaciones, evaluación de la competencia, siniestros viales, cantidad, tipo y estado de pago de sus infracciones de tránsito, medio de transporte que utiliza para el desplazamiento hacia el trabajo, y si tiene rol de conductor para desplazamientos laborales, tipo de vehículo automotor o no automotor que conduce y fecha de vinculación a la organización.

### 4.5.4. Lista de vehículos automotores y no automotores (d)

Listado de vehículos vinculados a las empresas del grupo para empresas de transporte individual y vehículos de los colaboradores que están puestos al servicio de la organización para realizar desplazamientos laborales. Se incluyendo placa del vehículo, número VIN, número de motor, kilometraje, fecha de fabricación, especificaciones técnicas del vehículo, vigencia SOAT, vigencia revisión técnico-mecánica, reporte de siniestros viales del vehículo, plan de mantenimiento preventivo, control de acciones de mantenimiento, tipo de vehículo.

### 4.5.5. Lista de rutas frecuentes de los desplazamientos laborales (e)

Listado de rutas y trayectos de los colaboradores del lugar de trabajo a la casa incluye el número de kilómetros, frecuencia del uso de la ruta .

### 4.5.6. Número de colaboradores capacitados en el plan de emergencias viales de la organización (f)

Para lo referente a número de capacitados, se establece en al Listado de vinculados capacitados y se establece la proporción de las vinculados capacitadas en seguridad vial.

En lo relacionado con descripción y número de equipos, equipamiento o elementos de primeros auxilios dispuestos para la atención de siniestros viales, se establece en el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002), en el artículo 30 los equipos de prevención y seguridad los cuales son de relación directa con el mismo número de vehículos vinculados a cada una de las empresas, los cuales son verificados en las Revisiones Preventivas cada 2 meses.

Los simulacros de seguridad vial se articulan con el SG-SST en el **GRC.AS.SS.P01 PLAN DE EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS** donde se especifica la periodicidad, ejecución y participación de los colaboradores de las empresas del grupo.

Todos los elementos anteriormente mencionados, se encuentran documentados y se actualizan de manera anual.

## 4.6. PASO 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos

La organización definió el procedimiento **GRC.GE.RG.P02 GESTIÓN DEL RIESGO VIAL** el cual permite desarrollar la metodología para identificar, analizar y valorar los riesgos en seguridad vial para las empresas del grupo carrera relacionadas con el transporte público individual.

De acuerdo con dicha metodología se estableció el formato **GRC.GE.RG.P02-F01 Matriz de Riesgos Viales** donde se evidencia la inclusión de riegos teniendo en cuenta desplazamientos laborales, las vías que administra la organización, el entorno próximo de la organización (vecinos y vías aledañas) y los trayectos en itinere, con el fin de priorizar e implementar los controles necesarios para prevenir los riesgos de seguridad vial.

## 4.7. PASO 7. Objetivos y metas del PESV

Los objetivos y metas definidos a continuación del plan estratégico de seguridad vial se regulan a través del **GRC.GE.DE.P01 GESTIÓN ESTRATÉGICA** y desagregan de manera más específica y se articulan con los indicadores establecidos en el **GRC.GE.DE.P01-F09 Tablero de control - Seguridad Vial.**

Los objetivos están alineados a la política de Seguridad Vial de la organización son , ser claros, medibles y cuantificables. Los objetivos deben ser coherentes con la política definida en el Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles) y con el plan de trabajo anual del PESV definido en el Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles), compatibles con la normatividad vigente, comunicados a todos los colaboradores de la organización, documentados, actualizados, revisados y evaluados mínimo una (1) vez al año.

Los objetivos y metas también deben ser coherentes con los riesgos definidos en el Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles) y con los factores de desempeño de la seguridad vial definidos en el Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles).

### 4.7.1. Objetivos

#### 4.7.1.1. General

Diseñar el plan estratégico de seguridad vial, acorde a los fines misionales de la organización dando cumplimiento a la legislación asociada y optimizando los recursos para una operación segura, dando prioridad a nuestro personal respecto a sus competencias y a la minimización de los riesgos asociados a las actividades que desarrollamos, estableciendo y ejecutando actividades orientadas a la prevención de los siniestros viales, donde intervienen los trabajadores, vinculados y personal externo a la organización, de igual forma impulsar la adopción de conductas seguras de movilidad y mejora continua.

#### 4.7.1.2. Específicos

- Implementar los planes de acción del Plan Estratégico de Seguridad Vial definidos desde el diagnóstico de los riesgos viales, logrando de esta manera un fortalecimiento a la gestión institucional para la reducción de la accidentalidad y/o siniestros viales.
- Lograr la participación de los colaboradores en las actividades previstas.
- Divulgar normas, procedimientos y estándares de seguridad vial que contribuyan al conocimiento de los vinculados y trabajadores para cumplir con lo definido en el Sistemas de seguridad víal.
- Verificar que se realicen los mantenimientos preventivos de los vehículos en las fechas programadas, con el fin de garantizar vehículo seguro.
- Capacitar a los vinculados en temas relacionados con seguridad vial enfocados en prevención, comportamiento humano y normas generales de tránsito.
- Lograr la mejora continua del sistema de Gestión de Seguridad Víal.

## 4.8. PASO 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño

El grupo Carrera estableció el **GRC.AS.SV.R01 Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño**, el objetivo de identificar, evaluar y gestionar los riesgos asociados a las operaciones de una organización, así como para monitorear y mejorar el desempeño en áreas clave. Estos programas son fundamentales para garantizar la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad de las operaciones de manera segura.

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.

### 4.8.1. Programa de Gestión de la Velocidad Segura

El **GRUPO CARRERA** en cumplimiento de la reglamentación de límites de velocidad definidas en el Código Nacional de Tránsito para el transporte público exigirá a los conductores de los vehículos, no exceder los límites de velocidad máximos permitidos de:

- 80 km/h en vías Nacionales
- 50 km/h en vías urbanas
- 30 km/h en zonas residenciales, colegios, hospitales, universidades.

En las rutas internas de la oficina de la empresa se establece un límite de velocidad máximo de 5 km/h.

| Ítem | Descripción |
|---|---|
| **Marco Legal** | Ley 769 Código Nacional de Transito – Resolución 1565 del 6 de junio de 2014. |
| **Compromiso** | Minimizar la cantidad de comparendo por exceso de límites de velocidad. |
| **Reglas Generales** | Cero tolerancias con el exceso de velocidades para los vehículos vinculados a la empresa. |
| **Controles y Medidas de Detección** | Actualmente la empresa no cuenta con mecanismos de control para la regulación de la velocidad en los vehículos vinculados, únicamente se apoya por los controles de radares que se encuentran instalados en la ciudad para controlar los límites de velocidad e imponer las ordenes de comparendo por la entidad correspondiente. Comparendos por límites de velocidad. |
| **Acciones a tomar** | • Se detecta exceso de velocidad de 1 a 2 veces en un mismo mes: Capacitación.<br>• Se detecta exceso de velocidad de 3 a 5 veces en un mismo mes: Suspensión tarjeta de control 15 días.<br>• Se detecta exceso de velocidad en más de 5 veces en un mismo mes: Cancelación definitiva de la tarjeta de control. |

### 4.8.2. Programa de Prevención de la Fatiga

Autocuidado es una forma propia de cuidarse a sí mismo y es la base para gozar de buena salud. Para practicarlo tenga en cuenta las siguientes recomendaciones y aplíquelas en el día a día.

El GRUPO CARRERA recomienda a sus conductores vinculados no superar 8 horas diarias de conducción y en el transcurso de ellas tener en cuenta de realizar las siguientes actividades.

- Mientras realiza su trabajo esté atento al comportamiento de los demás actores de la vía no se distraiga fácilmente.
- Practique ejercicios de estiramiento y calentamiento previo al inicio de la marcha del vehículo.
- En el transcurso de su jornada de conducción, realice cada 2 horas pausas activas, beba suficiente agua y mantenga una dieta balanceada.
- Si presenta si tomas de cansancio reporte a la empresa y solicite un relevo que le asista.

Tenga en cuenta para su bienestar poner en práctica las siguientes recomendaciones.

- No consuma bebidas embriagantes 24 horas antes de conducir.
- Procure tener un sueño reparador al menos de 6 horas continuo.
- Tres horas antes de terminar la jornada evite tomar bebidas con cafeína.
- Desarrolle una rutina de relajación antes de ir a la cama (un estiramiento liviano, escuchar música apropiada) No vaya a la cama sintiéndose hambriento, pero no coma una comida grande, pesada, justo antes de la hora de dormir.

| Ítem | Descripción |
|---|---|
| **Marco Legal** | Resolución 1565 de 6 de junio de 2014. |
| **Compromiso** | Cumplimiento de los conductores (empleados y contratista) en el máximo de horas de operación por persona en el día. |
| **Reglas Generales** | Es responsabilidad del dueño del vehículo realizar la definición de los límites de horas de conducción y el control y a través de las pausas activas que deberán hacerse durante la jornada. |
| **Controles y Medidas de Detección** | Horarios y descansos regulares<br>Limitación de horas de conducción |
| **Acciones a tomar** | Capacitaciones para informar de la importancia de descansos en la conducción |

### 4.8.3. Programa de Prevención de la Distracción

Se promoverán y establecerán políticas permanentes para que los conductores de los vehículos vinculados en sus desplazamientos, hagan uso adecuado y racional de los equipos de comunicaciones móviles, a fin de no violar lo dispuesto en la Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito”.

Las siguientes son las políticas de control que GRUPO CARRERA divulga a su personal operativo y administrativo con el fin de reducir los índices de accidentalidad a causa de la manipulación de elementos electrónicos.

- El uso de teléfonos móviles, tabletas, dispositivos y otros dispositivos electrónicos móviles está prohibido cuando el vehículo está en movimiento.
- Los sistemas de GPS se programarán antes de iniciar el viaje y no durante el transcurso de la operación del vehículo.
- El uso de mapas para planificar rutas también debe ser completado antes de operar el vehículo.
- Si es necesario realizar una llamada del teléfono móvil en cualquier momento mientras se conduce un vehículo, el conductor deberá detener el vehículo en un lugar seguro donde pueda realizar la llamada.

| Ítem | Descripción |
|---|---|
| **Marco Legal** | Ley 769 Código Nacional de Tránsito.<br>Resolución 1565 del 6 de junio de 2014.<br>Resolución 19200 del 2002 |
| **Compromiso** | No uso de equipos móviles durante la operación del vehículo por parte del conductor, todos los sistemas GPS deberán ser revisados antes de iniciar marcha del vehículo y nunca durante la operación del mismo. |

| | |
|---|---|
| **Reglas Generales** | Es responsabilidad del conductor realizar un uso racional de los sistemas de comunicación y tecnológicos que utiliza en su vehículo, todas las sanciones por el no cumplimiento de la reglamentación en el uso de equipos móviles serán sancionadas de acuerdo al código nacional de tránsito. |
| **Controles y Medidas de Detección** | Se utilizará como fuente de información para las sanciones a la política de no uso de equipos móviles, los registros de comparendos en la hoja de vida del conductor. |
| **Acciones a tomar** | • De 1 a 3 registros en la hoja de vida: Capacitación<br>• De 4 a 8 registros en la hoja de vida: 15 día de suspensión de la tarjeta de control<br>• Más de 8 registros en la hoja de vida: Cancelación de la tarjeta de control. |

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

El GRUPO CARRERA, dedicada a actividades de prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos tipo taxi y a actividades entorno al desarrollo de dicha actividad, ha definido y establecido una política de no alcohol, tabaco y drogas, esto con el fin de promover, prevenir y fomentar el bienestar de los trabajadores, conductores vinculados, usuarios y familias que visitan las instalaciones físicas de la empresa, ya que esto genera impactos negativos sobre la sociedad, el ambiente de trabajo y en las personas en su seguridad y condiciones de trabajo, debido a sus factores de riesgo asociado.

Por lo tanto, con el ánimo en el mejoramiento del desempeño laboral y el fomento de los hábitos y estilos de vida saludable, teniendo en cuenta lo establecido en la normatividad vigente, se establece los siguientes parámetros.

- Prohíbe presentarse al cumplimiento de sus actividades, funciones y/o tareas bajo el efecto de sustancias psicoactivas incluidas bebidas alcohólicas o energizantes u otras que afecten el funcionamiento adecuado del desempeño laboral.
- Prohíbe el consumo de tabaco, sustancias psicoactivas, bebidas alcohólicas o energizantes, durante el desarrollo de actividades y/o funciones dentro de las instalaciones físicas de la empresa y durante la prestación del servicio de taxi en la ciudad.
- Promueve actividades de sensibilización y de capacitación para los trabajadores, contratistas y temporales que buscan la creación de hábitos y estilos de vida saludable en relación al daño que causa el cigarrillo, bebidas alcohólicas y/o energizantes y sustancias psicoactivas que afectan la salud del individuo y su entorno

La empresa se reserva el derecho a realizar pruebas, inspecciones o requisas no anunciadas en busca de bebidas alcohólicas, drogas, sustancias alucinógenas, enervantes o que creen dependencia.

La no aceptación de la misma por parte de los empleados y vinculados se tomará como incumplimiento.

| Ítem | Descripción |
|---|---|
| **Marco Legal** | Resolución 1075 de marzo 24 de 1992, Resolución 4225 de mayo 29 de 1992 y resolución 2646 de 2008, Resolución 1565 del 6 de junio de 2014. |
| **Compromiso** | No reportar ningún caso positivo de consumo de alcohol y drogas por parte de empleados y conductores vinculados. |

| | |
|---|---|
| **Reglas Generales** | El incumplimiento de la política generar sanciones parciales o definitivas al personal Administrativo, Operativo y conductores vinculados. |
| **Controles y Medidas de Detección** | **Grado cero:** 0,020% a 0,039%: 1° Vez: **suspensión 1 día**/ 2° Vez: **suspensión por 5 días** / 3° Vez: **Retiro definitivo.** **Primer Grado de Embriaguez:** 0,040% a 0,099% **Segundo Grado de Embriaguez:** 0,100% a 0,149% **Tercer Grado de Embriaguez:** 0,150%en adelante: **suspensión definitiva.** |
| **Acciones a tomar** | Sanciones disciplinarias y suspensiones definitivas para trabajar en vehículos que estén destinados a la operación de transporte de GRUPO CARRERA. |

### 4.8.5. Programa para la protección de actores viales vulnerables

El GRUPO CARRERA en cumplimiento de la normatividad Legal vigente en materia de seguridad vial, los lineamientos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo SG-SST, el plan estratégico de seguridad vial y comprometidos con la preservación de la vida de sus colaboradores y/o vinculados, la conducción segura y la prevención de accidentes de tránsito por vía pública, además de la protección de los actores vulnerables establece como obligatorio el cumplimiento de todas las maneras preventivas para el cuidado de la vida.

Así mismo, desarrollará y fundirá orientaciones que promuevan el cuidado de la vida, así como la sensibilización a los actores viales más vulnerables de los riesgos asociados a la exposición por comportamientos inapropiados en movilidad, buscando transformar las conductas que generen riesgo en la movilidad a través del desarrollo de competencias de diferentes actores viales.

Los actores viales (conductores y peatones ) que hacen parte directa o indirecta de la operación de transporte de GRUPO CARRERA debe en todo momento velar por que sus elementos de seguridad pasiva y activa se encuentren en buenas condiciones para su uso.

Elementos de Seguridad Activa:

- Frenos
- Llantas
- Suspensión
- Dirección
- Iluminación
- Climatización

Elementos de Seguridad Pasiva:

- Airbag
- Cinturones de seguridad
- Cascos
- Chalecos
- Rodilleras
- Coderas

- Apoya pies
- Apoyacabezas
- Carrocería y chasis

| Ítem | Descripción |
|---|---|
| **Marco Legal** | Ley 769 Código Nacional de Tránsito.<br>Reglamento interno de trabajo<br>Normatividad SST |
| **Compromiso** | Propender por el uso de elementos de Seguridad pasiva y activa de todos los actores viales para prevenir y reducir el impacto de los riesgos en la vía |
| **Reglas Generales** | Uso Obligatorio |
| **Controles y Medidas de Detección** | |
| **Acciones a tomar** | Sanciones disciplinarias y suspensiones definitivas para trabajar en vehículos que estén destinados a la operación de transporte de GRUPO CARRERA. |

# 5. FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV

## 5.1. PASO 9. Plan anual de trabajo

En este documento se detalla las acciones específicas que se llevarán a cabo durante el año para implementar las estrategias y objetivos definidos en el diagnóstico del plan estratégico de seguridad vial. Este plan anual de trabajo se basa en el marco estratégico más amplio y establece metas y actividades concretas para avanzar en la mejora de la seguridad vial.

EL grupo carrera ha definido el **GRC.AS.QA.M01-F01 Plan Anual de Trabajo** para hacer seguimiento y control de las actividades planteadas.

## 5.2. PASO 10. Competencia y plan anual de formación

### 5.2.1. Competencia

EL GRUPO CARRERA define la competencia en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales al servicio de la organización; dicha competencia se define en términos de:

| Roles | Educación | Formación | Experiencia |
|---|---|---|---|
| **Líder del diseño e implementación del PESV** | Técnico, Tecnólogo o Profesional en cualquier disciplina como ingenierías, administración de empresas, | • Normatividad vigente de PESV<br>• Riesgos Viales<br>• Curso de 50 Horas SST | Mínimo 1 año |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | ciencias de la salud o ciencias sociales. | • Curso de Primer respondiente | |
| **Miembros del Comité de Seguridad Vial** | Bachiller o superior | • Normatividad vigente de PESV | No requiere experiencia especifica |
| **Capacitadores en seguridad vial** | Técnico o superior | • Normatividad vigente de PESV<br>• Temas relacionados con la capacitación especifica a dictar | Mínimo 1 año |
| **Planificadores de rutas.** | Bachiller o superior | • Normatividad vigente de PESV<br>• Riesgos Viales<br>• Promoción del descanso y uso de puntos seguros | No requiere experiencia especifica |
| **Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos** | Técnico o superior en mantenimiento | • Normatividad vigente de PESV<br>• Mantenimiento de vehículos | Mínimo 6 meses |
| **Auditores de seguridad vial** | Profesional en cualquier disciplina como ingenierías, administración de empresas, ciencias de la salud o ciencias sociales. | • Normatividad vigente de PESV<br>• Auditor Interno | Mínimo 1 año |
| **Brigadista Vial** | Bachiller o superior | • Normatividad vigente de PESV<br>• Primeros Auxilios<br>• Manejo de extintores<br>• Rescate vehicular | No requiere experiencia especifica |
| **Investigadores Internos de siniestros viales** | Técnico o superior | • Normatividad vigente de PESV<br>• Investigación de Siniestros | Mínimo 1 año |
| **Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales.** | Bachiller o superior | • Normatividad vigente de PESV<br>• Técnicas de manejo defensivo.<br>• Normatividad de tránsito.<br>• Mecánica básica automotriz. | No requiere experiencia especifica |

| | |
|---|---|
| | • Primeros auxilios básicos.<br>• Prevención y control de incendios.<br>• Control de incendios en vehículos.<br>• Normas básicas de comportamiento en el transito nacional y local.<br>• Inspección general de un vehículo. |

Es importante destacar que para las empresas del GRUPO CARRERA que tiene tercero involucrados en el desarrollo de las Operaciones, no realiza la selección de los conductores de los vehículos vinculados a la empresa, este proceso de selección lo realizan los propietarios de los vehículos que posteriormente autorizan ante la empresa previo cumplimiento de los requisitos para la generación de la tarjeta de control para la operación en la ciudad correspondiente.

Sin embargo, la empresa GRUPO CARRERA sugiere a sus vinculados que al momento de registrar un vehiculó autorizar un conductor para la operación de vehículos tenga en cuenta el siguiente perfil.

| REQUISITOS ESPECÍFICOS | |
|---|---|
| **Educación** | Básica Primaria |
| **Formación** | • Técnicas de manejo defensivo.<br>• Normatividad de tránsito.<br>• Mecánica básica automotriz.<br>• Primeros auxilios básicos.<br>• Prevención y control de incendios.<br>• Control de incendios en vehículos.<br>• Normas básicas de comportamiento en el transito nacional y local.<br>• Inspección general de un vehículo.<br>• Licencia de tránsito con categoría C1 o superior vigente. |
| **Experiencia** | Un año de experiencia en conducción de vehículos de servicio público y un alto conocimiento de la nomenclatura de direcciones de la ciudad. |
| **Otros** | No presentar comparendos vigentes o acuerdos de pago en mora. |

### 5.2.2. Formación

El GRUPO CARRERA establece dos (2) instancias para impartir inducción y formación a todos vinculados a las empresas de transporte publico individual a través de la aplicación del **TPI.SV.FV.P01 Inducción a vinculados** y el **TPI.SV.FV.P02 Formación a vinculados** de forma continuada a medida que se va rotando y actualizando a los conductores.

De la misma manera, se establece que todos los colaboradores directos de la organización que tengan el Rol de Conductor deben pasar anualmente por los procesos de **TPI.SV.FV.P01 Inducción a vinculados** y el **TPI.SV.FV.P02 Formación a vinculados** (Solo para temas en seguridad Vial), en los casos de que no se coordine con la ARL estos temas de capacitación.

Buscamos establecer los lineamientos generales de sensibilización y capacitación para promover en los colaboradores y vinculados la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, a través del **TPI.SV.FV.P02-F01 Plan de formación vinculados** el cual es el documento de gestión que contiene los temas de capacitación y sensibilización por cada actor vial (independientemente del rol que desempeñe).

En el establecimiento del **TPI.SV.FV.P02-F01 Plan de formación vinculados** se tendrá en cuenta la priorización de las formaciones de acuerdo con los resultados de los análisis sobre la caracterización, evaluación y control de riesgos, el registro y análisis estadístico de siniestros viales y procedimientos internos.

## 5.1. PASO 11. Responsabilidad y comportamiento seguro

### 5.1.1. Requisito de contratación

El GRUPO CARRERA Documento el **GRC.AD.PE.P01 ADMINISTRACIÓN DE LA ESTRUCTURA** donde se relaciona el **GRC.AD.PE.P01-F01 Perfil del Cargo** y **el GRC.AD.PE.P01-F02 Descripción de funciones** 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).

El GRUPO CARRERA ha asignado, documentado y comunicar en debida forma las funciones y responsabilidades a quien ejerce el ROL de conductor en el **GRC.AD.PE.P01-F01 Perfil del Cargo -ROL Conductor.**

Así mismo, en el caso de empresas del grupo con conductores vinculados se establecen los requisitos a través del **TPI.OP.P03 EXPEDICIÓN Y REFRENDACIÓN DE TARJETA DE CONTROL,** los cuales se controlan a través del Sistema de información de la compañía.

### 5.1.2. Pruebas Teóricas y Practicas

Para las pruebas teóricas las empresas definieron un plan de inducción a todos los colaboradores con rol de conductor, ya sean vinculados o empleados, este proceso es llevado a cabo por el área de capacitaciones.

Así mismo, el grupo de empresas define que todo conductor ya sea vinculado o empleados que se vincula por primera vez se validaran como pruebas la existencia de la Licencia de Conducción (vigente) dado que para la obtención de la misma el Ministerio de Transporte estableció a los Centro de Enseñanza Automovilística como entes competentes para evaluar la competencia en la conducción. A continuación, se presenta lo establecido como normatividad a tener en cuenta para este requisito.

| Categoría | Tipo de vehículo | Horas teoría | Horas práctica taller | Horas práctica manejo | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| **A2** | Motocicletas con un cilindraje superior a 125 cc | 25 | 3 | 15 | 43 |
| **B1** | Automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses y otros vehículos de servicio particular | 25 | 5 | 20 | 50 |
| **C1** | Automóviles, camperos, camionetas y microbuses para el servicio público. | 30 | 5 | 30 | 65 |

*Fuente: Resolución 993 de 2017 del Ministerio de Transporte*

### 5.1.3. Evaluación de comportamiento vial

El GRUPO CARRERA ha establecido el formato **GRC.AD.PE.P05-F02 Evaluación desempeño** en el cual tiene una sección específica para evaluar el comportamiento anual de los colaboradores relacionado con la seguridad vial, así como los planes y compromisos para la mejora incluyendo refuerzo en los programas de formación; su proceso y aplicación está documentado a través del procedimiento **GRC.AD.PE.P05 EVALUACIÓN Y MEJORAMIENTO.**

Para el caso de las empresas con conductores vinculados se aplica una evaluación al momento de refrendar el tarjetón. En el caso de los conductores que no aprueben las preguntas para validar su desempeño.

### 5.1.4. Estrategias de comportamiento seguro

Para fomentar la adopción de hábitos, conductas y comportamientos seguros en la carretera se estableció el **GRC.AS.SV.L01 ACTIVIDADES PARA COMPORTAMIENTOS** el cual contiene el Decálogo de normas de comportamientos independientes para que todos los empleados de las compañías pertenecientes al Grupo Carrera, que hagan énfasis en la promoción de conductas que fomenten la colaboración y el cuidado mutuo, es decir, aquellas que permiten a los colaboradores velar por su propia seguridad y contribuir a la protección de otros usuarios de la vía para prevenir accidentes de tránsito.

El grupo carrera definió y documento en el **profesiograma** los riegos y exámenes a todos los colaboradores además de los que tienen en *ROL Conductor*, así mismo para ellos y los que realizan desplazamiento laborales fuera de las instalaciones o sedes de las empresas se define la clasificación del nivel de riesgo en seguridad vial en **RIESGO IV**, esta información se revisa para los vinculados en cada

refrendación y entrega de soportes de afiliación a ARL y para los empleados de manera trimestral en el Portal de la ARL.

## 5.2. PASO 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales

En el grupo carrera, la seguridad y el bienestar de nuestros empleados, vinculados y clientes son de máxima prioridad. Para garantizar una respuesta efectiva ante cualquier emergencia, hemos implementado un riguroso **Plan de Preparación y Respuesta ante Emergencias**. Este plan esta divulgado y se somete a una revisión constante y se complementa con la realización de simulacros de emergencia anuales, los cuales incluyen emergencias viales. Estos ejercicios de simulación, que llevamos a cabo una vez al año, nos permiten evaluar y mejorar nuestras capacidades de respuesta, garantizando así un entorno de trabajo seguro y confiable para todos.

## 5.3. PASO 13. Investigación interna de siniestros viales

Las empresas del grupo Carrera establecieron que cualquier incidente o accidente vial debe ser notificado y examinado de acuerdo con el procedimiento **GRC.AS.SV.P01 REPORTE, INVESTIGACIÓN Y SEGUIMIENTO DE SINIESTROS VIALES** sobre reporte e investigación de accidentes de trabajo. El propósito principal de esta práctica es implementar medidas correctivas efectivas para prevenir la repetición de tales eventos. Con el fin de cumplir con las directrices del procedimiento, el departamento de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) lleva a cabo investigaciones cada vez que se produce un incidente, involucrando a los empleados afectados, sus supervisores, el Líder del Seguridad Víal, el Comité de Seguridad Víal, Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo (COPASST) y cualquier otra área o individuo que se considere relevante para la investigación del siniestro vial. Toda la información recopilada se registra en el **GRC.AS.SV.P01-F01 Informe de investigación de accidente tránsito.**

En el caso de los vinculados taxistas, ellos mismos o un familiar son los encargados de reportar el accidente de trabajo a la ARL a la cual se encuentren afiliados como persona independiente, la empresa no reportara accidentes de los vinculados pues no hay ningún vínculo laboral y son ellos los encargados de realizar los aportes a la seguridad social.

## 5.4. PASO 14. Vías seguras administradas por la organización

Las empresas del grupo carrera no tiene a cargo, ni administra, ni controla alguna vía pública o privada. En la actualidad, las sedes en donde funcionan se tienen mediante contrato de arrendamiento o comodato, en ese sentido, de presentarse algún inconveniente en los accesos vehiculares, tanto de ingreso o salida, se remitirá la novedad a la administración del edificio, el arrendador o el comodante.

Con lo anterior, no es procedente el diseño del protocolo. Sin embargo, las empresas del grupo y conforme a su articulación el SG-SST maneja planes de inspección y verificación de vías y parqueaderos que están a cargo de la administración del edificio, el arrendador o el comodante, para presentar las novedades y planes

de mejoramiento a realizar durante el año y así buscar la prevención de accidentalidad a cualquier empleado, vinculado o visitante.

## 5.5. PASO 15. Planificación de desplazamientos laborales

En las empresas del grupo carrera, hemos implementado un riguroso procedimiento **GRC.AS.SV.P02 PLANIFICACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS LABORALES** que tiene como prioridad la seguridad vial y el establecimiento de un sistema seguro de movilidad. Este proceso incluye la identificación minuciosa de rutas que puedan presentar puntos críticos de siniestralidad vial a través del **GRC.AS.SV.P02-F01 Análisis de desplazamientos laborales** y el **GRC.AS.SV.P02-F02 Planilla de desplazamiento**, así como la evaluación de los riesgos asociados a dichas rutas, teniendo en cuenta factores como las condiciones de tráfico y la infraestructura vial. Además, también consideramos cuidadosamente los riesgos relacionados con los sitios que nuestra organización utiliza tanto en el origen como en el destino de los desplazamientos laborales. Este enfoque proactivo nos permite garantizar un entorno de trabajo seguro y proteger la integridad de nuestros colaboradores en todas sus actividades de movilidad.

Es importante destacar que, dada la naturaleza aleatoria de los desplazamientos de los vinculados a nuestra empresa, no se espera que estos realicen directamente estas actividades de planificación. En su lugar, nuestro enfoque se centra en proporcionar a nuestros colaboradores las pautas y recursos necesarios para tomar decisiones seguras durante sus desplazamientos, así como en fomentar una cultura de seguridad vial en la que todos los miembros de la organización estén comprometidos en reducir los riesgos asociados con la movilidad laboral. Nuestra empresa promueve la conciencia y la responsabilidad compartida en materia de seguridad vial para garantizar la protección de todos los involucrados en nuestros desplazamientos, incluso cuando estos son imprevistos o aleatorios.

## 5.6. PASO 16. Inspección de vehículos y equipos

Las empresas del grupo carrera han establecido el **GRC.AS.SV.P03 INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS** para el registro de la inspección preoperacional diaria de vehículos, tanto automotores como no automotores, que son empleados en los desplazamientos laborales en servicio de nuestra organización. Esta iniciativa responde a nuestra firme dedicación a la seguridad vial y a la protección de nuestros colaboradores, así como a la responsabilidad que asumimos en la gestión de los riesgos asociados a nuestras operaciones de movilidad.

La relevancia de este procedimiento radica en que cada tipo de vehículo utilizado en nuestros desplazamientos laborales conlleva diferentes niveles de riesgo vial. Por lo tanto, hemos segmentado nuestra flota de vehículos no automotores en categorías según su funcionalidad y uso, teniendo en cuenta las particularidades y potenciales riesgos inherentes a cada tipo de vehículo. Esto nos permite adaptar nuestros controles de seguridad de manera específica y eficaz, asegurando que cada inspección preoperacional esté diseñada para abordar los riesgos particulares de cada categoría de vehículo.

Nuestro enfoque se basa en la prevención y la mitigación de riesgos desde la fase inicial de cada operación de desplazamiento. Los conductores y operadores de vehículos están debidamente capacitados para llevar

a cabo inspecciones exhaustivas antes de emprender sus viajes, con el propósito de identificar y resolver cualquier anomalía o defecto que pueda comprometer la seguridad del trayecto. El registro detallado de estas inspecciones es fundamental, ya que nos permite llevar un control preciso del estado de nuestros vehículos automotores como no automotores, así como tomar medidas inmediatas para abordar cualquier inconveniente detectado.

Para garantizar un nivel óptimo de seguridad y rendimiento de los vehículos utilizados por los vinculados a nuestra organización, hemos establecido como requisito para el control vehicular la **Revisión Preventiva** cada dos meses. Este proceso exhaustivo abarca una serie de elementos clave que incluyen la evaluación del funcionamiento del motor, el análisis del sistema de frenos, la inspección del agarre de las llantas, la comprobación de la alineación y el balanceo, la verificación del estado de la carrocería, la revisión de los cinturones de seguridad y hasta la alineación de las luces del vehículo. Además, se verifica que las emisiones de gases estén dentro de los parámetros establecidos por las normativas ambientales vigentes y son realizadas a través de un Centro de Diagnostico Automotor CDA. Este enfoque proactivo en la inspección y el mantenimiento regular de los vehículos es esencial para asegurar que nuestros vinculados cuenten con un medio de transporte seguro y confiable en sus actividades laborales, contribuyendo así a la protección de su integridad y al cumplimiento de los estándares de seguridad vial.

En resumen, el procedimiento de registro de la inspección preoperacional diaria de automotores como no automotores es una herramienta esencial en nuestro compromiso constante con la seguridad vial. Está diseñado para adaptarse a las particularidades de cada tipo de vehículo y contribuir a la prevención de accidentes y a la gestión proactiva de los riesgos asociados a nuestras operaciones de desplazamiento laboral.

## 5.7. PASO 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos

La empresa ha elaborado el procedimiento **GRC.AD.IN.P01 MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA** con el propósito de gestionar el mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos. Este procedimiento se aplica en conjunto con la herramienta **GRC.AD.IN.P01-F02 Hoja de Vida Vehículo** para mantener un registro detallado de todas las actividades relacionadas con el mantenimiento y seguimiento de nuestros vehículos y equipos, garantizando así su óptimo funcionamiento y cumplimiento de los estándares de seguridad.

## 5.8. PASO 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas

En nuestra empresa, hemos implementado el **GRC.AS.QA.P06 GESTIÓN Y RESPUESTA A CAMBIOS SIG**, enfocado específicamente en abordar las transformaciones relacionadas con la seguridad vial. Reconocemos que la seguridad en la carretera es un aspecto crucial de nuestras operaciones y una prioridad innegociable. Por lo tanto, este procedimiento de Gestión del Cambio nos permite evaluar, planificar y ejecutar de manera efectiva todas las modificaciones y mejoras que sean necesarias para fortalecer y optimizar nuestros estándares de seguridad vial. A través de este proceso, garantizamos que tanto nuestros colaboradores como

todos los demás actores viales involucrados en nuestras actividades estén debidamente informados, capacitados y preparados para afrontar cualquier cambio en pro de una movilidad más segura y responsable.

La empresa ha implementado el **GRC.AD.CP.P01 PROVEEDORES** para la gestión de proveedores que abarca todos los requisitos necesarios para cualquier tipo de contratación relacionada con asuntos viales. Este enfoque se ha diseñado con el objetivo de asegurar que los proveedores contratados cumplan con los estándares de seguridad y calidad exigidos en materia de movilidad y seguridad vial. A través de este procedimiento, evaluamos de manera minuciosa las capacidades y competencias de nuestros proveedores en relación con los requisitos específicos de proyectos viales, garantizando así la integridad de nuestras operaciones y el cumplimiento de los estándares de seguridad vial en todas las etapas de nuestros proyectos.

### 5.9. PASO 19. Archivo y retención documental

Se establece el procedimiento **GRC.AS.QA.P01 CONTROL DE DOCUMENTOS** para mantener disponible, debidamente controlada y actualizada la documentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. De la misma manera el GRUPO CARRERA definió a través del **GRC.AS.QA.P02-F01 Listado maestro de registros** el formato la retención documental de registros y evidencias que soportan la implementación del PESV, asegurando la identificación, legibilidad, accesibilidad y medios de protección contra daños o perdida.

En el manejo de datos personales, La empresa se compromete de manera firme a garantizar la protección y manejo adecuado de los datos personales de acuerdo con los lineamientos establecidos en la Ley 1581 de 2012. Reconocemos la importancia de resguardar la privacidad y los derechos de las personas en relación con sus datos personales, y por lo tanto, implementamos medidas y procesos que aseguran su tratamiento seguro, confidencialidad y cumplimiento de las normativas vigentes. Nuestra prioridad es mantener la integridad y seguridad de la información personal que se encuentre en nuestra custodia, velando por su correcta utilización y respetando los principios de transparencia, consentimiento y finalidad establecidos en la legislación aplicable.

## 6. FASE 3. SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN

### 6.1. PASO 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV

La organización ha establecido el procedimiento **GRC.AS.QA.P07 SEGUIMIENTO, MEDICIÓN, ANÁLISIS Y EVALUACIÓN** destinado al manejo eficiente de los indicadores determinados en el **GRC.GE.DE.P01-F09 Tablero de control - Seguridad Vial,** con el propósito de llevar a cabo un seguimiento integral, mediciones precisas, análisis detallados y evaluación rigurosa en el ámbito de la seguridad vial. Estos indicadores se encuentran estrechamente vinculados a la planificación, ejecución, monitoreo y optimización del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), así como a la verificación de los impactos y logros derivados de las acciones y estrategias delineadas en el plan anual de trabajo. Es imperativo destacar que los datos concernientes a las variables sujetas a medición, los resultados obtenidos en la evaluación de dichos indicadores y su grado de cumplimiento están sujetos a un minucioso análisis y evaluación, siendo responsabilidad exclusiva del Comité de Seguridad Vial llevar a cabo este proceso con rigor y precisión.

Es imperativo que el GRUPO EMPRESARIAL de manera individual por cada una de las empresas lleve a cabo un informe de autogestión, el cual implica la obligación de presentar anualmente (Corte a 31 de diciembre) ante la entidad verificadora correspondiente, los resultados obtenidos a partir de la medición y el análisis exhaustivo de los indicadores predefinidos, junto con cualquier otra información pertinente como lo establece la resolución 40595 del 2022. Este proceso de presentación de informes no solo garantiza la transparencia en las operaciones de la organización, sino que también demuestra su compromiso con la rendición de cuentas y la mejora continua en pro de los objetivos establecidos.

## 6.2. PASO 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales

El grupo carrera tiene un compromiso sólido con la gestión de la seguridad vial, y como parte de este compromiso, llevamos a cabo un registro meticuloso y un análisis estadístico de los siniestros viales a través del **GRC.AS.SV.P01-F03 Registro análisis estadístico de siniestros viales**. Nuestro enfoque se basa en la aplicación de la Pirámide de la Seguridad Vial, un modelo desarrollado por Hyden en 1987, que nos permite comprender de manera integral las causas y las consecuencias de los accidentes de tráfico. Mediante este análisis, identificamos patrones y tendencias, lo que nos permite tomar medidas preventivas y correctivas efectivas para reducir la incidencia de siniestros viales y, en última instancia, proteger la seguridad de nuestros colaboradores y de todos los actores viales involucrados en nuestras operaciones. Este enfoque basado en datos nos permite tomar decisiones informadas y proactivas para mejorar continuamente nuestras prácticas de seguridad vial.

## 6.3. PASO 22. Auditoria anual

El GRUPO CARRERA estableció en el procedimiento **GRC.AS.QA.P03 AUDITORIA INTERNA** para la realización de las auditorías realizar al menos una (1) auditoria anual interna para evaluar el cumplimiento y las evidencias de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, los requisitos legales aplicables en materia de seguridad vial y demás requisitos establecidos. Además de la validación de la no aplicabilidad de los pasos.

El procedimiento **GRC.AS.QA.P03 AUDITORIA INTERNA** contempla la planificación de las auditorias, las pautas de su realización y los responsables; los contenidos mínimos del informe de auditoría y el seguimiento a las no conformidades y planes de acción o mejora, producto de la auditoría; así como la competencia del(los) auditor(es) interno(s) para el PESV, este procedimiento está definido según la norma ISO 19011 (Directrices para la auditoría de los sistemas de gestión).

La definición de las Auditorías Internas al PESV serán llevadas a cabo por persona diferente al líder del diseño e implementación del PESV y las serán planificadas con la participación del Comité de Seguridad Vial

# 7. FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV

## 7.1. PASO 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas

El GRUPO CARRERA definió el **GRC.AS.QA.P04 ACCIONES CORRECTIVAS Y DE MEJORA** para 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.

Además, el **GRC.AS.QA.P04-F01 Solicitud de acciones correctivas y de mejora** permite el registro de las acciones y su seguimiento a través del **GRC.AS.QA.P04-F02 Consecutivo de Acciones**.

## 7.2. PASO 24. Mecanismos de comunicación y participación

En nuestras empresas, hemos establecido un sólido protocolo que rige los mecanismos de comunicación y participación. El **GRC.AS.SV.P02 COMUNICACIÓN, PARTICIPACIÓN Y CONSULTA** se ha diseñado con el objetivo de facilitar la interacción, el intercambio de información y la colaboración efectiva entre todos los miembros de la organización. Nuestra prioridad es fomentar un ambiente en el que cada empleado se sienta escuchado, pueda expresar sus ideas y preocupaciones, y participe activamente en la toma de decisiones que afecten a la empresa. A través de este enfoque, buscamos promover la transparencia, la cohesión y el compromiso de nuestro equipo, contribuyendo así al crecimiento y éxito continuo de la organización.

# 8. REFERENCIA

| Norma | Numeral |
|---|---|
| **NTC ISO 9001:2015.** Sistemas de Gestión de la Calidad – Requisitos. | 6.4 |
| **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. | Artículo 1, 12 |
| **Ley 1702 de 2013.** Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones. | Artículo 5 |
| **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 | Artículo 1 |
| **Decreto 1072 de 2015.** Por medio del cual se expide el Decreto Reglamentario de Sector Trabajo | Artículo 2.2.4.6.4 |
| **Decreto 1079 de 2015.** Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte | Artículo 2.3.2.1; 2.3.2.3.2 |
| **Resolución 20223040040595 de 2022.** | Toda |