



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

COOTAXMON

Cooperativa de Taxistas de Montenegro



“LA SEGURIDAD VIAL ES DE TODOS”

Junio de 2023

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

PBX: 3105009397 - 6067537777

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

Montenegro - Quindío



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

TABLA DE CONTENIDO

	<u>Pagina</u>
➤ Resumen.....	03
➤ Introducción	07
➤ Alcance.....	10
➤ Conceptos y Definiciones	11
➤ Justificaciones del Plan Estratégico de seguridad Vial.....	17
➤ Marco Normativo.....	19
➤ Plataforma estratégica.....	20
➤ Antecedentes Historicos.....	21
<u>PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (NIVEL ESTANDAR).....</u>	22
<u>FASE1. PLANIFICACIÓN DEL PESV.....</u>	24
• <u>Paso 1.</u> Lider Del Diseño E Implementacion Pesv.....	24
• <u>Paso 2.</u> Comité De Seguridad Vial.....	27
• <u>Paso 3.</u> Política De Seguridad Vial De La Entidad.....	30
• <u>Paso 4.</u> Liderazgo, Compromiso y Corresponsabilidad Del Nivel Directivo.....	32
• <u>Paso 5.</u> Diagnostico.....	34
• <u>Paso 6.</u> Caracterizacion, Evaluacion y Control De Riesgos.....	44
• <u>Paso 7.</u> Objetivos y Metas del Pesv.....	50
• <u>Paso 8.</u> Programas de Gestion De Riesgos Criticos y Factores De Desempeño.....	53
<u>FASE 2. IMPLEMENTACION Y EJECUCION DEL PESV.....</u>	104
• <u>Paso 09.</u> Plan Anual de Trabajo.....	105
• <u>Paso 10.</u> Competencia Y Plan Anual de Formacion.....	109
• <u>Paso 12.</u> Plan De Preparacion y Respuesata Ante Emergencias Viales.....	113
• <u>Paso 13.</u> Investigacion Interna de Siniestros Viales.....	116
• <u>Paso 14.</u> Vias Seguras Administradas por La Organización.....	140
• <u>Paso 15.</u> Planificacion de Desplazamientos Laborales.....	142
• <u>Paso 16.</u> Inspeccion de Vehiculos y Equipos.....	144
• <u>Paso 17.</u> Mantenimiento y Control de Vehiculos Seguros y Equipos.....	147
• <u>Paso 18.</u> Gestion del Cambio y Gestion de Contratistas.....	151
• <u>Paso 19.</u> Archivos y Retencion Documental.....	153
<u>FASE 3. SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN.....</u>	154
• <u>Paso 20.</u> Indicadores y Reporte De Autogestion Pesv.....	154
• <u>Paso 22.</u> Auditoria Anual.....	161.
<u>FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV.....</u>	162
• <u>Paso 23.</u> Mejora Continua, Acciones Preventivas Y Correctivas.....	162
• <u>Paso 24.</u> Mecanismos De Comunicación y Participacion.....	164

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

PBX: 3105009397 - 6067537777

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

Montenegro - Quindío



RESUMEN

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) desarrollado para la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) es el instrumento de planificación que prioriza las acciones, mecanismos, estrategias y medidas sobre la seguridad vial de sus funcionarios, entorno a las 4 fases y 22 pasos establecidos en su nueva guía metodológica para el Nivel **ESTÁNDAR**, en su diseño e implementación, según la resolución 20203040040595 de julio 12 de 2022, y que en todo caso busca reducir los riesgos de accidentes de tránsito (Siniestros viales) con morbilidad y mortalidad (Fallecidos y Lesionados) en el personal que labora para la empresa.

En el cual busca fortalecer la intervención integral para los actores viales de la empresa desde su comportamiento, realizando un acompañamiento permanente desde la gerencia, a través de la implementación de los nuevos procedimientos establecidos en la resolución 20203040040595 de julio 12 de 2022, emanada por el Ministerio de Transporte de Colombia, así:

FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV.

- **Paso 1.** Lider del Diseño E Implementacion Pesv.
- **Paso 2.** Comité de Seguridad Vial
- **Paso 3.** Política de Seguridad Vial De La Entidad
- **Paso 4.** Liderazgo, Compromiso y Corresponsabilidad Del Nivel Directivo
- **Paso 5.** Diagnostico
- **Paso 6.** Caracterizacion, Evaluacion y Control De Riesgos
- **Paso 7.** Objetivos y Metas del Pesv
- **Paso 8.** Programas de Gestion de Riesgos Criticos y Factores de Desempeño

FASE 2. IMPLEMENTACION Y EJECUCION DEL PESV.

- **Paso 09.** Plan Anual de Trabajo.
- **Paso 10.** Competencia y Plan Anual De Formacion
- **Paso 12.** Plan De Preparacion y Respuesata Ante Emergencias Viales
- **Paso 13.** Investigacion Interna de Siniestros Viales
- **Paso 14.** Vias Seguras Administradas Por La Organizacion



- **Paso 15.** Planificación de Desplazamientos Laborales
- **Paso 16.** Inspección de Vehículos y Equipos
- **Paso 17.** Mantenimiento y Control de Vehículos Seguros y Equipos
- **Paso 18.** Gestión del Cambio y Gestión de Contratistas
- **Paso 19.** Archivos y Retención Documental

FASE 3. SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN.

- **Paso 20.** Indicadores y Reporte de Autogestión Pesv.
- **Paso 22.** Auditoría Anual

FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV.

- **Paso 23.** Mejora Continua, Acciones Preventivas y Correctivas.
- **Paso 24.** Mecanismos de Comunicación y Participación .

Es importante resaltar que para la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) se priorizan los programas, las Fases y los pasos establecidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), relacionando los indicadores de resultado y los responsables de los mismos, con el fin de dar claridad sobre los compromisos y el posterior seguimiento al PESV.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), es diseñado para el año 2023, por un grupo interdisciplinario liderado por la Gerencia de la empresa, en el que participan además las deferentes dependencias tanto operativas como administrativas y procesos en general de la misma, con el fin de reducir los índices de siniestralidad vial en los empleados que laboran para la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) y mejorar los comportamientos de seguridad vial.



COOTAXMON

Toma aérea de Georeferenciación. (Ubicación de la Empresa)



Municipio de Montenegro - Tomada de Google Earth (2023).

COOTAXMON
Cooperativa De Taxistas De Montenegro
PBX: 3105009397 - 6067537777
Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com
Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08
Montenegro - Quindío



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL 2023

INTEGRANTES

COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL (P.E.S.V)

Gerencia.

JULIAN ANDRES URIBE

Señor Gerente. (Quien haga sus veces)

Secretaria General.

GERMAN HERRERA RODRIGUEZ C.C 1097723917

(Quien haga sus veces)

CLAUDIA ALEJANDRA GÓMEZ SOTO con CC. 1097723336

Contratista de Apoyo SG-SST. (Profesional Seguridad y Salud en el trabajo).

(Quien haga sus veces)

Asesor.

Contratista

Comunicador social. **LUIS HERNANDO MONEDERO DAZA**

Tecnico Profesional en Seguridad Vial.

Tarjeta Profesional N° 01714-10917/ Octubre 2014

Consejo Profesional de Ingeniería de Transporte y Vías de Colombia.

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

PBX: 3105009397 - 6067537777

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

Montenegro - Quindío



INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es hoy en día un factor determinante respecto a la vida de las personas y que comienza a ser tomado en cuenta a nivel mundial ante la creciente accidentalidad vial que genera según cifras de la Organización Mundial de la Salud, cercanas a 1,35 millones de personas fallecidas cada año, y es por eso que es considerada como un factor epidemiológico Mundial.

En consideración a lo antes expuesto la ONU promulgo mediante resolución 074/299 del 31 de agosto de 2020 el nuevo decenio mundial de la seguridad vial, siendo establecido por la gran mayoría de países en el mundo, quienes incorporaron dentro de sus políticas públicas de estado la seguridad vial.

Es por ello que Colombia desde el Ministerio de Transporte y La Agencia Nacional de Seguridad Vial establecen recientemente el Plan Nacional de Seguridad Vial, mediante el Decreto 1430 de Julio 29 de 2022, como eje estructurante de las políticas de estado al que además deberán alinearse los Planes Departamentales de Seguridad Vial (PDSV), así mismo los Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV), y desde allí el compromiso social empresarial de toda la sociedad empresarial y de entidades públicas y privadas comprometidas desde la Ley 1503 de 2011, Resolución 20223040040595 de julio 12 de 2022 y según regulaciones establecidas desde la Ley 2050 de agosto 12 de 2020.

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), en su compromiso y conciencia social empresarial de respeto por los diferentes cumplimientos normativos, pero también de propender por la salud y la vida de sus empleados establece como corresponde la reformulación del PESV el cual reitera es el instrumento de planificación diseñado y estructurado con el fin de implementar acciones, mecanismos, estrategias y medidas, generando una hoja de ruta para la reducción de la siniestralidad vial y en busca de una movilidad sostenible y segura para todos los integrantes de la entidad, entendiéndose por seguridad vial como el conjunto de acciones y mecanismos que



garantizan el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito. Es así como, el concepto de seguridad vial hace referencia a todos aquellos comportamientos que las personas deben tener en la vía pública, como peatones, conductores o pasajeros, las cuales se encuentran orientadas a propiciar su seguridad individual y la de las demás personas. Para garantizar esto, el estado a través de políticas públicas de estado referente al tema asumiendo un compromiso institucional no solo desde la normatividad que la respalda, sino que además busca fortalecer el conocimiento de todas las personas para mejorar sus comportamientos seguros, de tal manera que conozcan sus responsabilidades en la seguridad vial, como los mecanismos que existen para hacer valer sus derechos y compromisos para con la seguridad vial.

De ahí la relevancia y acato que se merece la Ley 1503 de 2011 y su guía metodológica de implementación establecida a través de la resolución 20203040040595 de 2022, Mencionada Ley que en el Artículo 1º tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamiento y conductas seguras en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

Según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud, cada día en el mundo hay alrededor de 140.000 personas lesionadas en accidentes de tránsito, además las cifras de mortalidad rodean cifras de alrededor de 3.000 personas en ese mismo periodo de tiempo y unas 15.000 quedan con algún grado de discapacidad permanente, estas cifras son alarmantes y aún son más las tendencias observadas.

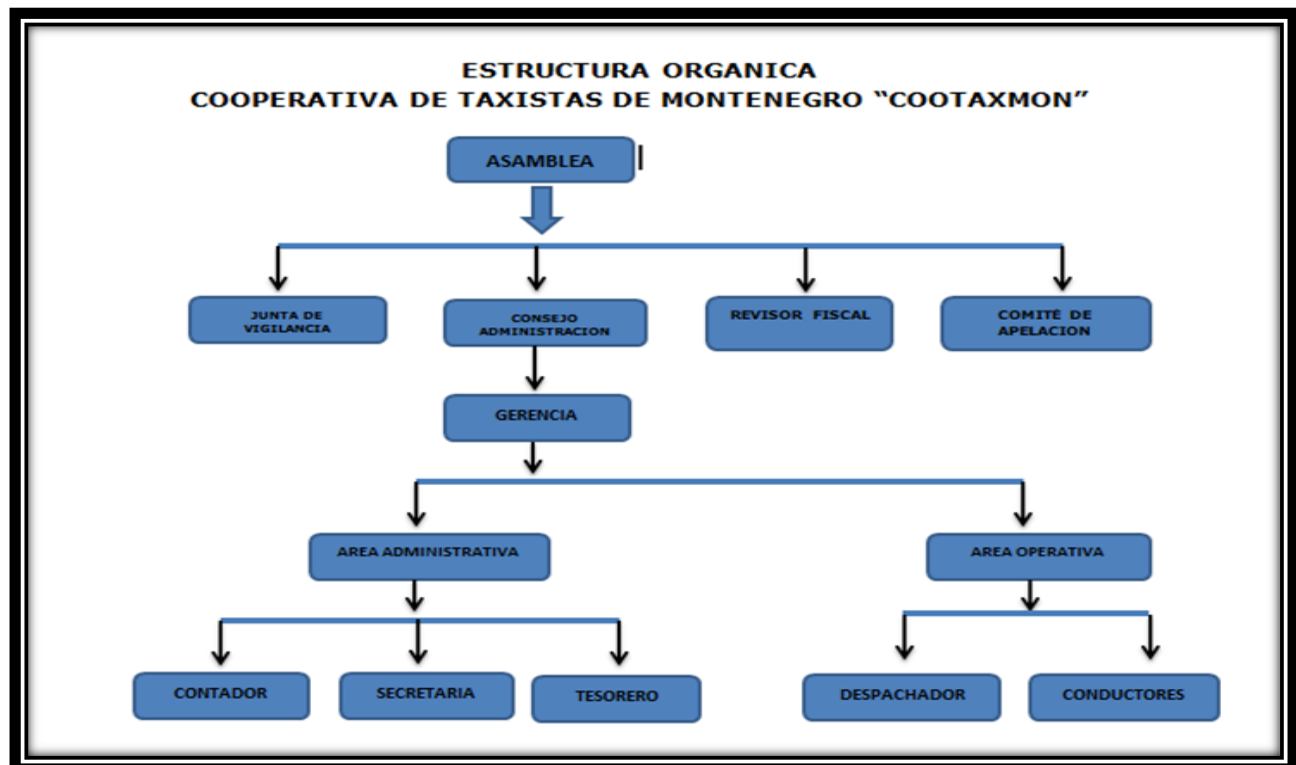
En Colombia en la última década fallecen alrededor de entre 6.000 y 7.000 personas por año, a causa de accidentes de tránsito (Siniestros Viales), de los cuales el 72% ocurren en las zonas urbanas; del total de personas fallecidas en el mundo por esta causa un 46% son peatones, conductores o acompañantes de motocicleta y ciclistas, mientras que en Colombia, esta proporción asciende a casi el 80% (Instituto Nacional de Medicina



Legal y Ciencias Forenses - INMLCF, 2013). Es de anotar que el Gobierno Nacional, a través de su Plan de Desarrollo 2022-2026 “**Colombia, Potencia Mundial De La Vida**”, mediante el programa de Infraestructura ha definido como una de sus prioridades, el crecimiento económico, entre ellas la mejora de Vías terciarias imponiendo como Meta 5.100 kilómetros de placa-huella, mantenimiento de 35.000 kilómetros; haciéndose necesario establecer pautas y diseño de estrategias a fin de prevenir el incremento de las estadísticas de hechos que afectan la seguridad vial. Así las cosas, las responsabilidades incorporadas en la formulación de estrategias, han abocado a las entidades públicas a efectuar un riguroso ejercicio de identificación y análisis de resultados institucionales, en procura de satisfacer las necesidades más prioritarias de la comunidad.

ESTRUCTURA ORGANICA

COOPERATIVA DE TAXISTAS DE MONTENEGRO (COOTAXMON)





ALCANCE

Con la elaboración de este Plan Estratégico de Seguridad Vial, se diseñan los planes y acciones que serán desarrolladas por la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), aplicadas a los empleados en su rol como actores viales en el que se desempeñen, así: Conductor, peatón, motociclista, ciclista, pasajero, y garantizar el fortalecimiento desde la gestión institucional para los integrantes de la empresa, generando las condiciones y recursos necesarios para la adecuada implementación, seguimiento, control, evaluación y mejora continua del (PESV).

La implementación y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Empresa, busca el compromiso de todos los integrantes de la Empresa en la generación de acciones que minimicen las posibilidades y vulnerabilidades de estar inmersos en accidentes de tránsito o los efectos de los mismos para los diferentes actores viales. El cumplimiento de los objetivos en materia de seguridad vial, comprende los mecanismos de participación, **en cabeza de la gerencia**, que está comprometida en el desarrollo, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.



CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Se tendrán en cuenta conceptos para la estructuración del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), así como algunas definiciones que se exponen a continuación:

- ✓ **Finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial:** Definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.
- ✓ **Objetivos de un plan estratégico de seguridad vial:** Con los objetivos del plan estratégico de seguridad vial se traza un mapa que señala resultados que la organización se ha propuesto alcanzar en materia de seguridad vial.
- ✓ **Plan Estratégico de Seguridad Vial:** Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.



Definiciones:

- **Accidente de tránsito:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.
- **Adelantamiento:** Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.
- **Alcoholemia:** Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.
- **Alcoholimetría:** Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.
- **Capacidad de pasajeros:** Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.
- **Carretera:** vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.
- **Carril:** Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.
- **Cinturón de seguridad:** Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.



- **Orden de Comparendo:** Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.
- **Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.
- **Embriaguez:** Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.
- **Equipo de prevención y seguridad (Equipo de Carretera):** Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo, este está compuesto por:
 - ✓ Un gato con capacidad para elevar el vehículo.
 - ✓ Una cruceta.
 - ✓ Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.
 - ✓ Un botiquín de primeros auxilios.
 - ✓ Un extintor.
 - ✓ Dos tacos para bloquear el vehículo.
 - ✓ Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicates, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.
 - ✓ Llanta de repuesto.
 - ✓ Linterna



- **Infracción:** Trascresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.
- **Inspección:** Es un instrumento que busca la prevención de riesgos en el puesto de trabajo, previniendo posibles Enfermedades Profesionales y Accidentes de Trabajo identificando Condiciones Inseguras.
- **Licencia de conducción:** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.
- **Licencia de tránsito:** Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.
- **Plan estratégico de seguridad vial:** Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.
- **Pérdidas:** Toda lesión personal o daño ocasionado a la propiedad, al ambiente o al proceso.



- **Peligro:** Fuente o situación con el potencial de daño en términos de lesiones o enfermedades, daño a la propiedad, daño al ambiente de trabajo o la combinación de ellos.
- **Seguridad vial:** Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.
- **Seguridad activa:** Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.
- **Seguridad pasiva:** Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.
- **Señal de tránsito:** Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.
- **Transporte:** Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.
- **Vehículo:** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.



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

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

- **Categorías de las licencias de conducción de vehículos automotores de servicio público.**

Las licencias de conducción de los vehículos de servicio público tendrán las siguientes categorías, dentro de una nomenclatura única:

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



JUSTIFICACIÓN DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV)

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), Comprometida con las políticas públicas de estado frente a la seguridad vial y en aras de fortalecer la misma en Colombia y en el Departamento del Quindío, se compromete no solo desde el cumplimiento normativo, sino desde el contexto social y de respeto por la vida, al generar desde sus políticas internas operativas y admirativas en el desarrollo del (PESV), estableciendo como una de sus estrategias la Dimensión Institucional, el compromiso por la seguridad vial y por la vida.

Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU-2011) manifiesta que los traumatismos causados por el tránsito pueden prevenirse. La experiencia sugiere que un organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables son componentes cruciales de una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial.

Por lo dicho anteriormente, la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) ha conformado un equipo el cual está integrado por las diferentes dependencias de la Entidad, con la finalidad de analizar la problemática de la movilidad y seguridad vial de la entidad y fortalecer cada una de las fases de acción establecidas a travez de 22 pasos (Nivel ESTANDAR), mediante la resolución 20203040040595 de julio 12 de 2022.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2023 se desarrolló teniendo los siguientes apartados como referencia:

“Las experiencias internacionales y las recomendaciones que, sobre la materia, formuló la Organización de las Naciones Unidas (ONU), a través del plan mundial para el nuevo Decenio de Acción para la Seguridad Vial Mundial 2021-2030 (ONU, Agosto 31 de 2020)”. Resolución 074 / 299.



- En el ámbito Nacional, la Constitución Política de Colombia, que promueve el desplazamiento libre por el territorio Colombiano en condiciones de seguridad y comodidad (Artículos 2 y 24); la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre en Colombia y la Ley 1383 de 2010 que la reforma, que privilegian la organización de tránsito en el territorio Colombiano y la prevención de hechos viales; Ley 1503 de 2011 crea el Plan Estratégico de seguridad Vial (PESV) y que promueve la creación de acciones, mecanismos, estrategias y medidas para la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras para los actores viales; el Plan Decenal de Salud Pública 2022-2031, que establece el fortalecimiento de la vigilancia en salud pública de la morbilidad, mortalidad y discapacidad ocasionadas en hechos viales; el Plan Nacional de Desarrollo “Colombia Potencia Mundial de Vida”, (Departamento Nacional de Planeación, 2022), que define la seguridad vial como Política de Estado y el Plan Nacional de Seguridad Vial **Decreto 1430** de julio 29 de 2022, (Ministerio de Transporte, 2022), propuesto por el Ministerio de transporte para aportar, desde la institucionalidad pública, a elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria (MINTRANSPORTE, 2022).

- A nivel Departamental, el Plan de Desarrollo Departamental 2020-2023, “Tu y Yo Somos Quindío” (Gobernación del Quindío, 2020), que contempla un conjunto de Acciones de educación, sensibilización, control, prevención y atención de víctimas, en el marco de una política pública de educación y seguridad vial.”

OBJETIVO.

Fortalecer la seguridad vial de la empresa, controlar y disminuir los casos de accidentalidad vial para los colaboradores de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro, con el fin de reducir sensiblemente la pérdida de vidas humanas, lesiones personales, perdidas económicas, sociales y los índices de deterioro y contaminación ambiental.



MARCO NORMATIVO

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que son desarrollados por la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) y aplicados en sus empleados y contratistas, desde el rol de actor vial en el que se desenvuelven según la circunstancia, función y misionalidad.

Legislación	Descripción
LEY 1503 DE 2011	Por el cual se establece el Plan Estrategico de seguridad vial (PESV).
LEY 2050 DE 2020	Por medio del cual se modifica y adiciona la ley 1503 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y transito
DECRETO 2106 DE 2019	por el cual se dictan normas para simplificar y reformar tramites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la admistracion publica (ART 110 - PESV)
DECRETO 2851 DE 2013	por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 y 19 de la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.
DECRETO 1079 DE 2015	Por el cual se reglamenta el compendio de transporte para Colombia
LEY 336 DE 1996	Por la cual se adopta el estatuto Nacional de Transporte.
DECRETO 2263 DE 1995	Por el cual se reglamenta la Ley 105 de 1993 y se modifica el Decreto 105 de 1995.
DECRETO 101 DE 2000	Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte.
RESOLUCIÓN 20203040040595 DE 2022	Por el cual se expide la Nueva Guía metodológica para el diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
RESOLUCION 315 DE 2013	Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

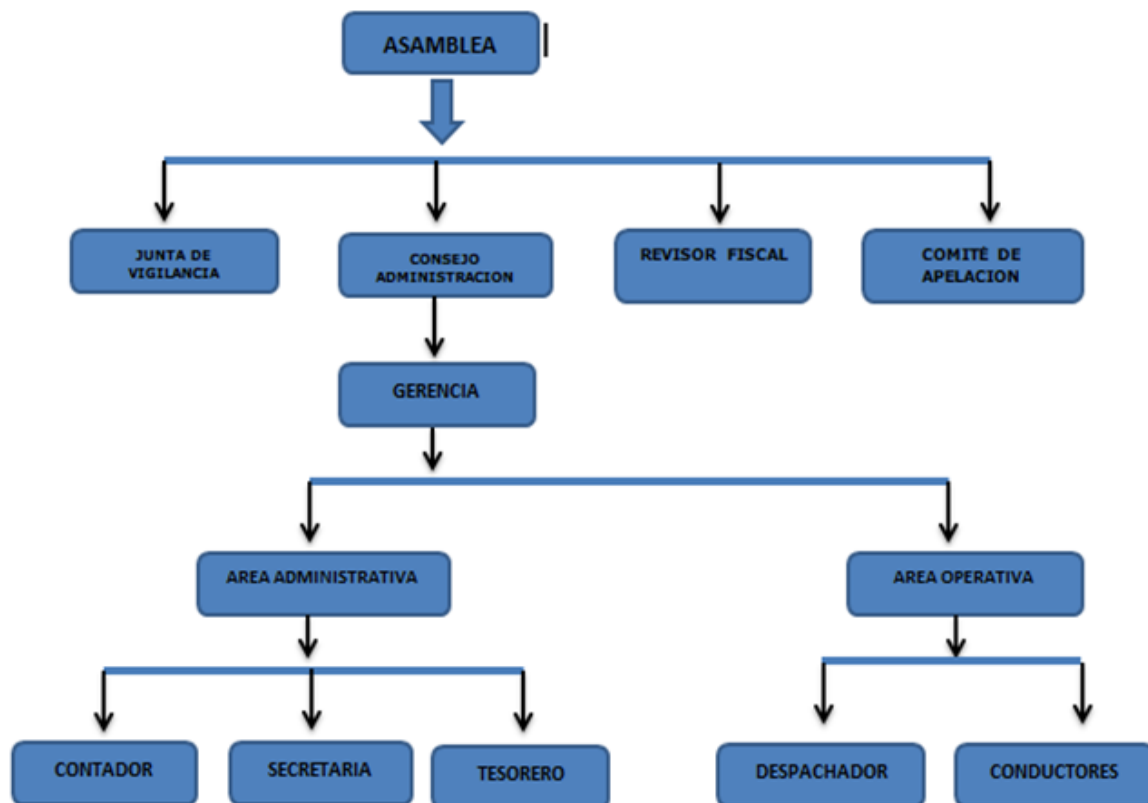
COOTAXMON

NIT. 801000743-1

PLATAFORMA ESTRATEGICA

El contexto estratégico que da soporte al PINAR de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) se puede apreciar a través del organigrama, así:

ESTRUCTURA ORGANICA COOPERATIVA DE TAXISTAS DE MONTENEGRO "COOTAXMON"



COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

PBX: 3105009397 - 6067537777

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

Montenegro - Quindío



MARCOS DE REFERENCIA

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro se encuentra establecida en con sede en el Municipio de Montenegro Quindío, de la que podemos referenciar, lo siguiente, así:

Reseña Historica:

El origen del nombre Montenegro proviene de la época de los primeros exploradores antioqueños, quienes encontraron en esta zona un agresivo y espeso monte el cual contrastaba con una enmarañada selva que le daba al sitio un color oscuro, contraste al cual ellos denominaron Montenegro.

El lote donde se asentaron los primeros colonos era de propiedad de Agapito Herrera, quien vivía en Salento. Miguel Duque lo compró por la suma de \$ 300 pesos y lo donó para la fundación del caserío.

GENERALIDADES

El municipio de Montenegro está ubicado en el sector occidental del departamento del Quindío, a una altura de 1.292 MSNM, la cabecera del municipio de Montenegro, Quindío se localiza a los 4° 34 de latitud Norte, y 75° 45 de longitud al oeste de Greenwich. Su altura sobre el nivel del mar es de 1294 metros, con una Temperatura promedio de 21°C. Fisiográficamente está localizado en la parte central del abanico del Quindío, con un relieve suavemente ondulado atravesado por profundas hondonadas cauces de las corrientes que drenan el sector. Ocupa dos pisos térmicos: Bosque húmedo montano bajo (bh-mb) y bosque muy húmedo premontano (bmb-pm). El municipio comprende un territorio de 148.92 Km2 discriminando así: 1.8 Km2 de área urbana y 147.12 Km2 de área rural. La población aproximada es de 45.291 habitantes, según la estadística del DANE. Las Necesidades Básicas Insatisfechas de la población municipal ascienden al 22.84% en la zona urbana y el 22.91 en la zona rural.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

NIVEL ESTANDAR

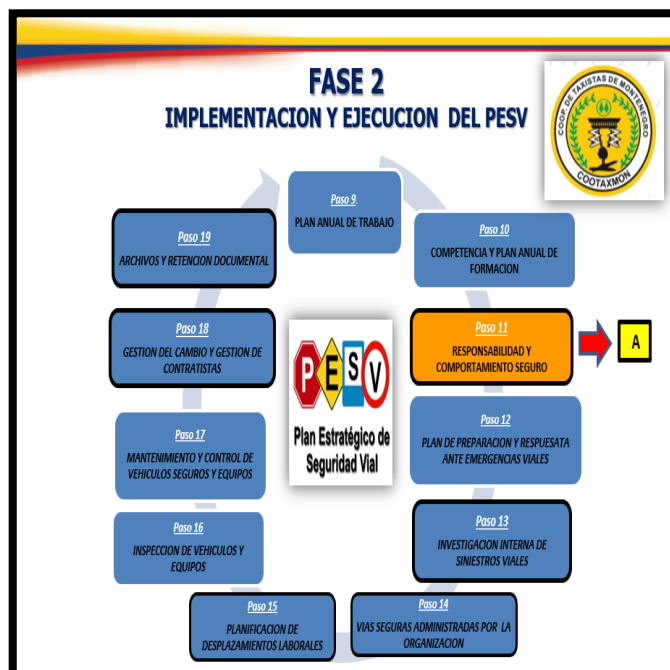
El Plan Estratégico de Seguridad Vial, se encuentra fundamentado en 24 pasos y 4 fases de acción para su implementación, dentro del nivel ESTÁNDAR el cual corresponde a la empresa, serán desarrollados 22 pasos en cumplimiento de la resolución 20223040040595 de julio 12 de 2022, a través de los cuales se busca fortalecer las actuaciones y medidas que permitan una intervención integral de los actores viales que pertenecen a la Cooperativa de Taxistas de Montenegro, desde sus desplazamientos y en sus comportamientos a lo largo de la infraestructura vial desde su diferente rol como actor vial.

FASES - PESV



El Plan Estratégico de Seguridad Vial de Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), da continuidad a las fases de acción de intervención a través de sus pasos, establecidos desde el Ministerio de Transporte, alineado para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial; establecido en agosto 31 de 2020 por la Asamblea General de la ONU que los adoptó mediante la resolución 74/299 "**Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo**", proclamando el nuevo decenio de acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el ambicioso objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2030.

FASES DE DESARROLLO (PESV) – DEFINIDAS POR PASOS COOPERATIVA DE TAXISTAS DE MONTENEGRO (COOTAXMON)



FASE UNO

PLANIFICACION E IMPLEMENTACION DEL (PESV)



➤ **PASO 1. Lider del Diseño e Implementacion (PESV)**

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) estableció como líder del diseño e implementación del proceso y acción del PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL a la persona responsable del proceso de SG - SST y/o quien haga



sus veces, considerando que el PESV se enfoca en la reducción de riesgos de los actores viales de la entidad desde los diferentes roles en los que se desempeñen, y que esta acción incluye al personal de colaboradores y de contratistas, asignación realizada con el acompañamiento del asesor especialista en seguridad vial e idoneidad bajo la competencia establecida como técnico profesional en seguridad vial LUIS HERNANDO MONEDERO DAZA, con tarjeta profesional como Técnico Profesional en Seguridad Vial, expedida por El Consejo Profesional de Ingeniería de Transporte y Vías de Colombia

➤ **Certificación de competencias:**





PERFIL PROFESIONAL El Técnico Profesional en Seguridad Vial estará en capacidad de:

- Desempeñar cargos administrativos u operativos en organismos de tránsito de orden nacional, departamental o municipal, en instituciones, entidades o empresas relacionadas con el tránsito, el transporte o la seguridad vial.
- Conocer, difundir y aplicar la normatividad vigente de tránsito y transporte.
- Ejercer la fiscalización y control operativo o administrativo del tránsito.
- Regular, dirigir o agilizar el tránsito, para garantizar las condiciones de seguridad y movilidad de los usuarios de las vías.
- Conocer o investigar accidentes de tránsito con daños, heridos o víctimas fatales.
- Diligenciar el Informe Policial de Accidente de Tránsito o formatos de policía judicial, según sea de su competencia.
- Ejercer permanentemente funciones especializadas de policía judicial dentro del proceso penal y en el ámbito de su competencia, como autoridad de tránsito.
- Operar alcohosensores, radares de velocidad o herramientas tecnológicas utilizadas para el control, supervisión, fiscalización de vehículos o conductores, o para la investigación de accidentes de tránsito.
- Implementar estrategias, campañas y actividades tendientes a coadyuvar en la prevención o mitigación de los factores generadores de accidentalidad.
- Realizar la supervisión o escolta de transporte de carga extra dimensionada o extra pesada
- Realizar estudios viales, auditorías de seguridad vial, **planes estratégicos de seguridad vial** o capacitaciones en el ámbito de la seguridad vial y temas afines.
- Asesorar a organismos, instituciones, entidades, autoridades judiciales, empresas o personas interesadas, en materia de tránsito y seguridad vial.
- Diseñar y ejecutar planes de manejo de tránsito.

3

ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL



De igual manera la organización estableció “EL PERFIL” que para realizar el enfoque de liderazgo para el desarrollo del proceso, que además se encuentra indicado dentro del acta de perfiles para el establecimiento del paso 10 del desarrollo del PESV para la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) y que estará de igual manera establecido dentro del plan de capacitación a desarrollarse dentro del año en vigencia será el de ostentar conocimientos académicos mínimos, al menos en uno de los siguientes temas debidamente certificados, así: seguridad vial, seguridad y salud en el trabajo; temas establecidos a través de procesos de formación como Diplomados o Carreras Técnicas.



“El líder del diseño e implementación del PESV es el responsable de velar por que se cumplan las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, también es el responsable de diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial conforme se indica en el Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV (Aplica para todos los niveles).

La organización debe definir 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 lo indicado en el Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles).

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La definición del líder del diseño e implementación de PESV, se asemeja al requisito establecido en el SG-SST y a lo señalado en la ISO 39001”, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.8. Obligaciones de los empleadores	5.3 Roles, responsabilidades autoridades organizacionales

El líder del diseño e implementación del PESV puede ser el mismo responsable del SG-SST.

Nota: (Aparte anterior tomado de la Resolución 20223040040595 de 2022)

➤ **PASO 2. Comité de Seguridad Vial.**

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) cuenta con la conformación del Comité De Seguridad Vial, el cual fue constituido mediante Acta 007 de mayo 28 de 2021 y actualizado mediante acta PESV de junio 10 de 2023.

- Objetivos Del Comité:

Los objetivos del Comité de Seguridad Vial de la empresa están direccionados a la implementación y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial (**PESV**) y buscan implementar acciones, mecanismos, estrategias y medidas para fortalecer el compromiso de todos sus colaboradores en la generación de acciones que minimicen



los accidentes de tránsito o sus efectos, en los diferentes roles en que se desempeñen como actor vial.

El cumplimiento de los objetivos en materia de seguridad vial, comprende los mecanismos de participación, comunicación y consulta en cabeza de la Gerencia, mediante la creación de este Comité de Seguridad Vial, el cual está encargado de la planificación, diseño, implementación y medición de las acciones para el cumplimiento de los objetivos que sean trazados.

De igual manera, está comprometido en el desarrollo de su permanente y óptimo plan de mejoramiento.

- **Funciones De Los Integrantes Del Comité De Seguridad Vial.** El Comité de Seguridad Vial de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (**COOTAXMON**), tendrá las siguientes funciones en cumplimiento a lo establecido en la Ley 1503 de 2011, y la Resolución 20223040040595 de 2022 emanada desde el Ministerio del Transporte, así:

- a. 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.
- b. 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).
- c. 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.



- d. Definir los procesos y/o áreas que acompañará cada miembro del Comité de Seguridad Vial para influenciar la mejora en términos de seguridad vial.
- e. 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.
- f. 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.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La conformación del CSV es un requisito similar al contemplado en el SG-SST en la ISO 39001

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO - 39001
Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Artículo 2.2.4.6.8. Obligaciones de los empleadores	5.3 Roles, responsabilidades autoridades organizacionales

El Comité de Seguridad Vial (CSV) del PESV y el COPASST del SGSST, **son comités que se pueden articular** siempre y cuando se tengan en cuenta las **diferencias en el alcance frente al riesgo** (en lo laboral es un riesgo diferente al riesgo dinámico en la seguridad vial) y se cumpla con lo establecido en el presente documento.



(Evidencia -Acta Comité de Seguridad Vial).

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
Cooperativa de Taxistas de Montenegro
COOTAXMON
NIT. 801000743-1

ACTA No. 01
CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL
DESIGNACIÓN DEL RESPONSABLE DEL PCGV.

COOPERATIVA DE TAXISTAS DE MONTENEGRO
(COOTAXMON)

En Montenegro Quindío, a los 10 días del mes de junio de 2023, se reunieron el personal administrativo, de gerencia y demás integrantes de la entidad, en las instalaciones de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), con la finalidad de reconfirmar y actualizar el Comité de Seguridad Vial y designar al responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PCGV), el cual tendrá un carácter permanente y fundacional con sujeción a lo previsto en la Resolución 2022566 del 6985 de julio 12 de 2022 y demás normas que lo modifiquen o adicionen.

ORDEN DEL DIA

- 1- Llamado a lista y verificación del quórum.
- 2- Confirmación del Comité de Seguridad Vial de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON).
- 3- Asignación de rol y funciones por cargo a integrantes del comité.
- 4- Designación del responsable del proceso del PCGV.
- 5- Cierre de la reunión.

Desarrollo:

1- Se inicia llamado a lista, confirmando la asistencia de Guzmán, estableciendo que se encuentran presentes las personas que integran el comité.

2- Confirmación del Comité de Seguridad Vial de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), por medio del cual se establecen cargos dentro del PCGV y de la misma forma dentro de la entidad.

COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL			
COOPERATIVA DE TAXISTAS DE MONTENEGRO (COOTAXMON)			
CARGO	DESIGNADO	ASIGNAR / POR / DES	OPES / A
Presidente	Guillermo Guzmán	Presidente	Presidente
Vicepresidente	Guillermo Guzmán	Vicepresidente	Vicepresidente

3- Asignación de cargos, funciones y responsabilidades de sus miembros, así:

COOTAXMON
Cooperativa de Taxistas de Montenegro
Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08
Montenegro - Quindío

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
Cooperativa de Taxistas de Montenegro
COOTAXMON
NIT. 801000743-1

Objetivo del comité:

Los objetivos del Comité de Seguridad Vial de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) esta destinado a la implementación y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PCGV) de la entidad y busca el compromiso de todos sus funcionarios en la generación de acciones que minimicen los accidentes o sus efectos en los diferentes actores viales de la entidad. El cumplimiento de los objetivos en materia de seguridad vial comprende las actividades de participación, comunicación y consulta en cabecera de la gerencia, mediante la creación de una Comisión de Seguridad Vial, encargada de la planificación, diseño, implementación y medición de los acciones para el cumplimiento de los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PCGV). De igual manera, estarán comprometidos en el desarrollo de su permanente y optima implementación.

Sub-Funciones de los integrantes del Comité de Seguridad Vial

El comité de seguridad vial de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), tendrá las siguientes funciones en cumplimiento a lo establecido en la Ley 1503 de 2011, Ley 2056 de 2020 y la Resolución 2022566 del 6985 de 2022 emanada por el Ministerio del Transporte y apoyar el proceso de diseño e implementación del PCGV.

- Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y formular la hoja de ruta a seguir, considerando a enfocar los aspectos fiscales reconocidos, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un control de calidad en los diversos actores de la entidad de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON).
- Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
- Planear, diseñar y determinar los programas académicos a desarrollar con los distintos actores viales.
- Considerar la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.
- Evaluar las requerimientos y la oferta disponible, tener a disposición y adherir para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos.
- Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y demás actores de la entidad.
- Desarrollar las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.
- Presionar los campos y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.

COOTAXMON
Cooperativa de Taxistas de Montenegro
Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08
Montenegro - Quindío

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
Cooperativa de Taxistas de Montenegro
COOTAXMON
NIT. 801000743-1

- Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hacer seguimiento de las mismas.
- Definir los informes periódicos para la gerencia, Ministerio del Transporte y demás autoridades que así lo requieran, de las acciones programadas, adelantadas y por adelantarse, actualizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial de todos los colaboradores de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON).
- Definir la visión, los objetivos y acciones del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) acorde con los requerimientos mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.

Frecuencia de reuniones del comité de seguridad vial

El Comité de Seguridad Vial se reunirá de forma ordinaria cada tres (3) meses, el último día hábil de los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre de cada año, sin perjuicio de que se adelanten reuniones extraordinarias cuando las necesidades o las circunstancias así lo requieran.

4- Designación del responsable del proceso del PCGV.

El personal que integra el Comité de Seguridad Vial de la entidad, a través de la presente acta de reunión, vota la decisión de designar como responsable del proceso del (PCGV), considerando la experiencia, formación académica y su idoneidad a quien más adhiere a las relaciones, así:

RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
COOPERATIVA DE TAXISTAS DE MONTENEGRO (COOTAXMON)

Nombre	Cargo	Asignación / Función	OPES / A
Guillermo Guzmán	Presidente	Presidente	Presidente

Una vez desarrollada la agenda establecida en el orden del día, se da por terminada la reunión, una vez leído y aprobado la presente acta, así:

Firma de los integrantes del Comité de Seguridad Vial (PCGV):

Nombre	Asignación / Función	OPES / A
Guillermo Guzmán	Presidente	Presidente
Guillermo Guzmán	Vicepresidente	Vicepresidente

COOTAXMON
Cooperativa de Taxistas de Montenegro
Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08
Montenegro - Quindío

Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Entidad

FORMULACION POLITICA DE SEGURIDAD VIAL.

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) establecio mediante acta Interna, la formulación de las Políticas de Seguridad Vial para el personal de colaboradores que integran la entidad y que será la hoja de ruta para establecer los criterios y fortalecer la seguridad vial en aras de resguardar la integridad y la vida de las personas y en especial de sus colaboradores.

La seguridad vial se constituye para la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), como el factor de cumplimiento de las políticas públicas de estado, desde la corresponsabilidad empresarial y desde la administración misma.



Es por eso que se constituyó el documento formal en el que se aprobaron mencionadas políticas por parte del personal que hace parte del comité de seguridad vial para la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), así:

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), está comprometida en cumplir con los lineamientos, las metas y los objetivos propuestos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial, con el fin de dar cumplimiento a la reducción de la siniestralidad vial interna con resultados de morbilidad y mortalidad, así como de daños materiales y dar cumplimiento a los requisitos de calidad para el mejoramiento continuo.

Para la Cooperativa de Taxistas de Montenegro, la salud de sus colaboradores desde una sana seguridad vial, forma parte de la naturaleza misma del trabajo en el día a día y por lo tanto, son conceptos inherentes a todos los procesos operativos y administrativos, incluyendo la actividad de transporte.

Como tal, la seguridad vial forma parte de la planeación y diseño de los trabajos que se realizan, para evitar al máximo situaciones de riesgo que puedan afectar a las personas, los equipos y las instalaciones.

Para tal efecto la alta Dirección se encuentra comprometida estrictamente desde la generación de políticas internas de seguridad vial, así:

- Cumplir estrictamente la normatividad Colombiana en seguridad vial.
- Evaluar permanentemente las condiciones de seguridad de los actores viales en los espacios por donde transitan, identificando los riesgos, los impactos ambientales y estableciendo medidas de control.
- Mantener los vehículos en perfectas condiciones técnico mecánicas, dando cumplimiento a lo establecido en la resolución 315 de 2013 (Mintransporte), Ley 1503 de 2011, Resolución 20223040040595 de 2022.
- Contar con los dispositivos de control de velocidad para garantizar la movilidad previniendo los incidentes y accidentes viales.



- Realizar un proceso de selección y capacitación con los más altos estándares en la contratación de conductores, vinculando personal idóneo que cumpla las exigencias normativas, con procedimientos que se determinan en desarrollo y cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial.

Definiendo cada punto de esta política, como un contexto inherente al respeto y cuidado de la integridad y la vida de los colaboradores de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON).

Nota: (A continuación Aparte tomado de la Resolución 20223040040595 de 2022).

"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones."

PESV	Decreto 1072 de 2015 SGSST	ISO 39001
Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.5. Política de seguridad y salud en el trabajo (SST)	5.2 Política de SV

La Política de Seguridad Vial exigida en PESV se puede articular con la Política del SGSST y/o con los demás sistemas de gestión que tenga implementados la organización, siempre y cuando se cumpla lo establecido en el presente documento.

PASO 4. Liderazgo, Compromiso y Corresponsabilidad del Nivel Directivo

El liderazgo de la alta dirección a si como su compromiso se evidencia a través de la trazabilidad desarrollada sobre las metas y demás objetivos enmarcados dentro del nivel de cumplimiento dentro de la implementación del **PESV**, así como de la gestión del plan de capacitación y de competencias sobre el perfilamiento de los responsables del proceso, de la misma forma a través de la apropiación de los recursos necesarios para



el desarrollo de cumplimiento del PESV, algunos de los aspectos que deben ser considerados por la alta dirección son:

- **Roles y funciones de la alta Dirección**

El líder del Equipo de trabajo de la empresa, debe:

- a. Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, desde la estructuración de su política de Seguridad Vial, en el mantenimiento de los lineamientos estratégicos fundamentados y estructurados por parte de la empresa.
- b. Involucrar un representante de cada área de la organización, según sea pertinente y que se entienda, participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial, garantizando la promoción de hábitos seguros en el comportamiento dentro de cada rol en el que se desempeñe cada colaborador de la entidad.
- c. Definir los recursos necesarios, como en efecto **la Cooperativa de Taxistas de Montenegro** lo realiza desde el compromiso de la gerencia, generando designación presupuestal para fortalecer el plan de capacitación permanente en el desarrollo y fortalecimiento de las competencias de sus colaboradores, de igual manera, hacia el fortalecimiento del mantenimiento de los equipos de transporte para garantizar una operación segura y responsable, garantizando la seguridad en sus actores viales desde los roles y funciones que desempeñen para la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- d. Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- e. Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso.



- f. Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones.
- g. Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan, post visitas de los entes de control y según las observaciones que pudieran ser establecidas como resultado de la visita de control y de verificación del PESV de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON).
- h. Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: El liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo en PESV se encuentra también establecido en los requisitos del SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SGSST	ISO 39001
Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.8. Obligaciones de los empleadores. Artículo 2.2.4.6.31. Revisión por la alta dirección	5.1 Liderazgo y compromiso

PASO 5. Diagnostico

Dentro de la estructura del desarrollo del diagnóstico establecido en el Paso 5, es importante especificar que la entidad consideró la cantidad de personal del que es responsable, de igual manera es importante considerar los diferentes procesos, el nivel de riesgo establecido dentro de cada uno de los mismos, así como del inventario de los equipos de transporte.

Se hace relevante el tener en cuenta las dependencias que por naturaleza funcionan de manera descentralizada y que también forman parte de la administración.



Para medir el impacto de riesgo y de vulnerabilidades se tomó en consideración la encuesta como herramienta de caracterización del mapa de riesgos para la formulación de los mismos y de la formulación de las acciones a ser tomadas para la mitigación del mismo.

DIAGNOSTICO DE CARACTERIZACIÓN.

Ficha Descriptiva de la Empresa.

COOPERATIVA DE TAXISTAS DE MONTENEGRO (COOTAXMON).

INFORMACIÓN GENERAL DE LA ENTIDAD
<u>FECHA DILIGENCIAMIENTO FORMULARIO: 10/06/2023</u>
CIUDAD: Montenegro Quindío
NOMBRE DE LA ENTIDAD: Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON)
DIRECCIÓN PRINCIPAL: Montenegro Quindio - Calle 22 No 4 – 08
EMAIL/ cootaxmonltda@hotmail.com
TELEFONO: (601) 8776588 - 3104235719 - 3104236711
NOMBRE DEL REPRESENTANTE LEGAL: JULIAN ANDRES URIBE
TIPO Y CANTIDAD DE VEHICULOS: 49 Vehículos - Automovil (Taxi)
NUMERO DE PERSONAS QUE INTEGRAN LA EMPRESA: 59.

Localización: La Oficina Principal, se encuentra ubicada en Montenegro Quindio - Calle 22 No 4 – 08.



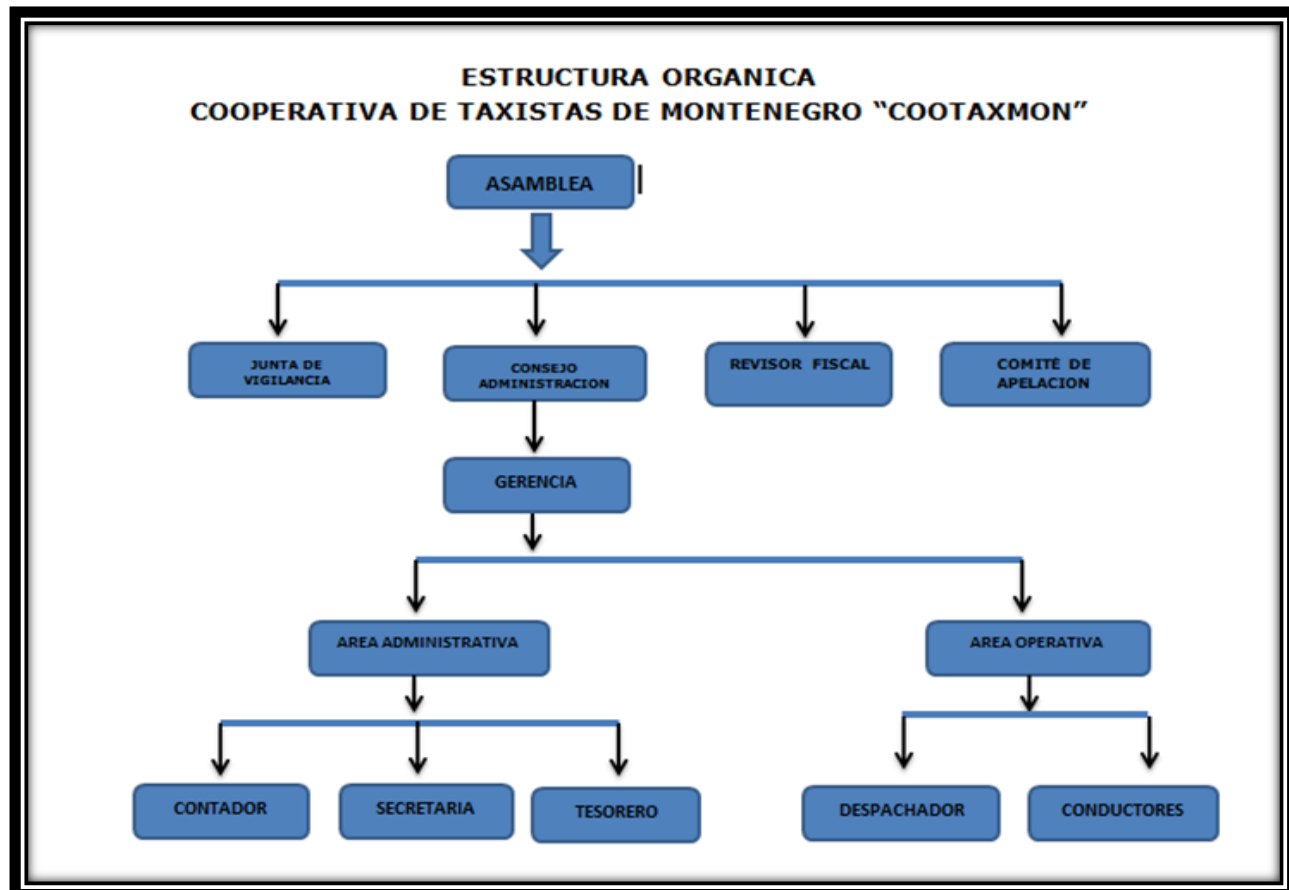
PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Estructura Organica



DIAGNÓSTICO DE RIESGOS VIALES:

Como elemento estructurante en la determinación del diagnóstico, la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) tomó como opción para determinarlo, la encuesta o acta de caracterización de desplazamientos y evaluación del riesgo de los colaboradores y contratistas de la empresa, desde el entendido que es el instrumento más adecuado para poder conocer los patrones de movilización de los empleados y realizar la evaluación de los factores de riesgo en sus diferentes roles, estableciendo un plan de acción frente al mismo.

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

PBX: 3105009397 - 6067537777

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

Montenegro - Quindío



(imagen Encuesta – Tomada Manual)

Objetivos de la encuesta:

Teniendo en cuenta que el objetivo del diagnóstico del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa, plantea realizar una evaluación de seguridad vial mediante un análisis estadístico sobre la realidad actual de la entidad, alineada con la Ley 1503 de 2011 y la Resolución 20203040040595 del 2022, emanadas por el Congreso y Ministerio de Transporte; la encuesta plantea los siguientes objetivos específicos:

- Caracterizar los desplazamientos en misión e in-itiner de los colaboradores y contratistas de la empresa.
- Caracterizar y evaluar el riesgo de desplazamientos de los colaboradores y contratistas de la empresa, tanto en misión como después de terminada su labor.



- c. Identificar datos asociados con la accidentalidad vial presentada durante los desplazamientos en misión e in-ítnere de los colaboradores y contratistas de la empresa.

Metodología y Diseño:

Partiendo de los objetivos planteados, se establecieron los criterios generales para conformar el formulario de encuesta, se tomó como referencia la señalada en la resolución 20203040040595 de 2022, de esta manera las secciones que la conformaron son:

- a. Datos generales del encuestado.
- b. Datos de relación con la Cooperativa De Taxistas De Montenegro
- c. Datos de desplazamiento in ítnere (de la casa al trabajo y viceversa).
- d. Datos de desplazamientos en misión.
- e. Datos de accidentalidad vial (en misión e in ítnere).

El formato de la encuesta se establecero en los anexos, la evidencia de las encuestas ya diligenciadas se muestran igualmente en el anexo.

DETERMINACIÓN DEL TAMAÑO MUESTRAL:

El tamaño de la muestra, se ha calculado bajo los siguientes criterios:

- a. La población es finita.
- b. No se tienen antecedentes de estudios para esta población.
- c. 85% de grado de confiabilidad.
- d. Probabilidad de que la población sea homogénea 95%.
- e. Probabilidad de que no presente las mismas características 35%.



$$n = \frac{N \times Z^2 \times p \times q}{e^2 \times (N - 1) + Z^2 \times p \times q}$$

Dónde:

n: Muestra.

N: Población = 59 Colaboradores y Contratistas.

En total se obtuvieron 50 encuestas válidas, que corresponden a un nivel de confianza del 90 % y representa el 95% de encuestas respecto al total de colaboradores y Contratistas, lo que representa que la muestra es estadísticamente representativa en su totalidad.

El total de encuestas desarrolladas se distribuyó de la siguiente manera:

Distribución de las encuestas por dependencia y rol desempeñado.

Dependencia	Administrativo	Operativo
Dirección general	05	
Area Operativa		54
TOTAL GENERAL	05	54

Fuente: Cálculos propios



Caracterización de los desplazamientos de los Colaboradores y Contratistas:

ROL ENTIDAD	ROL EN VIA	RIESGO
	Conductor	Mayor afluencia de personas en la vía, imprudencia del conductor, imprudencia de los peatones, imprudencia de los pasajeros, distracción por parte del conductor o pasajero, cruces en sitios no autorizados, exceso de velocidad, desconocimiento señalización, imprudencia del conductor externo, maniobra peligrosa, fatiga, clima, tiempo (día, noche), desconocimiento señalización, estado general de la calzada.
	(El personal	
	Administrativo	
	conduce sus	
	vehículos	
	particulares)	Condiciones mecánicas deficientes del vehículo, capacidad
Administrativo		insuficiente para el personal, uso de vehículo no apropiado, falta de pruebas e inspecciones tecnicomecánicas, inexistencia de pólizas,
	Pasajero	antigüedad vehículo, falta equipo de seguridad (ruedas repuesto, extintor, kit primeros auxilios, ambiental, alta temperatura en partes
		del vehículo, conductor no entrenado, accidentes de tránsito, daños y
		pérdidas materiales, accidentes de tránsito por terceros, vehículos
		sobre la vía.
		No existen cruces peatonales como puentes y zona segura para tránsito peatonal.
	Peatón	La ausencia de autoridades de tránsito que ejerzan control permanente con respecto a las constantes violación de las normas de tránsito en donde el peatón lleva la peor parte como actor vial haciéndole más vulnerable.
		desconocimiento de la señalización, estado general de la calzada, tráfico.
Operativo	Conductor	Imprudencia del conductor, imprudencia de los peatones, imprudencia de los pasajeros falta de concentración, distracción por parte del conductor, peatón o pasajero, cruces en sitios no autorizados, exceso de velocidad, desconocimiento señalización, imprudencia del conductor externo, maniobra peligrosa, fatiga del conductor de la compañía, fatiga del conductor externo, clima, tiempo (día, noche), desconocimiento señalización, conflictos con la comunidad, estado general de la calzada, tráfico, condiciones mecánicas deficientes del vehículo

Los riesgos viales en la Cooperativa de Taxistas de Montenegro, se clasificarán de la siguiente manera:

- Riesgos por vehículos y equipos especiales.
- Riesgos por hábito o comportamiento humano.
- Riesgos por infraestructura.

La calificación de los riesgos se determina de acuerdo con la gravedad de las consecuencias. Para este caso se presenta la siguiente matriz descriptiva asociada de acuerdo con la clasificación de riesgos viales expuesta anteriormente, con el fin de definir un plan de acción para atender la presencia de cualquiera de estos tipos de



riesgos, se tiene en cuenta lo siguiente:

Para vehículos e infraestructura, ante la presencia de cualquier tipo de riesgo alto, se debe atender inmediatamente tomando las medidas necesarias en las revisiones y ajustes.

- Ante los malos hábitos, realizar seguimiento continuo al personal que presente este tipo de comportamiento, hasta lograr eliminarlos.
- En el caso de riesgos de nivel medio, se debe realizar el seguimiento periódico en los comportamientos de los vehículos y hábitos de los conductores; al igual que una verificación de la infraestructura con el propósito de evitar mayores daños en la misma que puedan agravar la situación de riesgo.

NIVEL DE RIESGO	Vehículo	Habito(Factor humano)	Infraestructura
Alto	El estado vehiculo genera alerta, y su desempeño puede generar consecuencias con daños materiales y personales. El riesgo debe atenderse de inmediato antes de causar daños que sean irreparables.	Se detectan hábitos que ponen en riesgo la conducción llegando a generar consecuencias con daños tanto materiales como personales. Se tiene que atender con urgencia este tipo de hábitos, para eliminarlos rápidamente.	Se presentan deficiencias en la infraestructura, llegando al punto de generar consecuencias materiales y posibles daños personales. Se recomienda atender de inmediato este tipo de deficiencias
Medio	El estado del vehiculo genera alerta, su desempeño puede generar consecuencias de daños materiales. El riesgo detectado debe controlarse y tomar medidas para eliminarlo.	Se detecta uno o varios hábitos que ponen en riesgo la conducción, con posibles consecuencias en daños materiales.	Se encuentran deficiencias en la infraestructura que pueden llegar a generar daños materiales; se recomienda atenderlas con el fin de prever los daños materiales.
Bajo	El estado del vehiculo genera alerta, pero su desempeño no genera ninguna consecuencia. El riesgo está controlado.	Se detecta un mal hábito, que no genera consecuencias en daños materiales ni personales.	Se presentan deficiencias en la infraestructura, las cuales se deben mejorar, sin embargo, estas no representan un riesgo que tenga una consecuencia.



Cada conductor o peatón va adquiriendo una serie de conductas que pueden ser beneficiosas o perjudiciales para su seguridad, a continuación se relacionan algunos de los malos hábitos que presentan los conductores y peatones:

- No descansar cada dos horas en trayectos largos.
 - No respetar los límites de velocidad.
 - Fumar mientras conduce.
 - Utilización del celular y aplicaciones móviles mientras se conduce.
 - Comer mientras conduce.
 - No respetar la distancia de seguridad.
 - Manipular el GPS mientras conduce.
 - Adelantar por derecha.
 - No respetar las señales de tránsito.
 - No utilizar sistemas de retención infantil.
 - Conducir sin cinturón de seguridad.
 - Conducir después de beber alcohol.
 - Uso de audífonos con alto volumen durante caminatas y/o montar bicicletas.
 - El cruce de vías de manera imprudente.
- Este tipo de comportamientos ponen en riesgo a los diferentes actores de la vía y deben ser atendidos.
- Dentro de la encuesta de caracterización se evaluaron los riesgos de:
- Uso del cinturón de seguridad.



- Uso del celular o dispositivo de comunicación (sin manos libres):
- Respeto a los límites de velocidad.
- Alistamiento vehicular (Llantas, Niveles, Equipo de Prevencion y seguridad).
- Tiempo de descanso en la conducción.
- Mantenimiento vehicular.

Tipo Riesgo	Calificación	Nivel	Descripción
Uso del cinturón de seguridad	98%	BAJO	La gran mayoría de los funcionarios informan que emplean el cinturón cuando están conduciendo, no se identificó el uso cuando se está en el rol de pasajero.
Uso del Celular	86.7% NO LO EMPLEAN	MEDIO	El 66.7% de los encuestados NO utilizan el celular o dispositivo móvil cuando conducen.
Respeto límites de velocidad	7.6% NO RESPETA	BAJO	El 92.4% de los funcionarios respeta los límites de velocidad establecidos.
Revisión llantas	10.1% NO REVISA	BAJO	El 10.1% NO revisa periódicamente el estado de las llantas.
Niveles de líquidos	11.1% NO REVISA	BAJO	El 11.1% NO revisa periódicamente el estado del nivel de líquidos del vehículo.
Llanta de Repuesto	15.2% NO REVISA	BAJO	El 15.2% de los encuestados NO revisa periódicamente el estado de la llanta de repuesto.
Equipo de prevencion	20.2% NO REVISA	MEDIO	El 20.2% de los funcionarios NO revisan el equipo de prevencion o lo revisa ocasionalmente.
Descanso recorridos largos	48.5% NO DESCANSA	MEDIO	El 42.4% de los funcionarios hacen pausas en recorridos largos sólo cuando se sienten cansados, sumados el 6.1% que NO hacen pausas en recorridos largos.
Llevar el auto taller	29.3 % NO LO LLEVA	MEDIO	El 29.3% de los encuestados no respeta el km o periodo de tiempo para llevar el carro al taller, lo realizan solo cuando sienten algún daño o avería.



PASO 6. Caracterización, Evaluación y Control de Riesgos

PLAN DE ACCIÓN SOBRE RIESGOS VIALES:

El plan de acción es la guía para cumplir los objetivos planteados, donde se establecen los tiempos, los responsables y los recursos para ejecutar las tareas que posteriormente se evaluarán para determinar si han sido alcanzadas las metas.

Los planes de acción se enfocan en los tres factores de riesgo definidos anteriormente y están dirigidos al logro de los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Plan de acción para el factor humano:

El plan de acción para el factor humano contempla esencialmente una serie de campañas de sensibilización y capacitación dirigidas a todo el personal que integra la Empresa, que se adelantarán desde la Gerencia en el área administrativa y en cabeza del Comité de Seguridad Vial, las cuales se realizarán con una temporalidad mínima cada año.

Las capacitaciones orientadas al grupo de Colaboradores y Contratistas, serán programadas desde el Comité de Seguridad Vial de la Administración y validadas por la Gerencia, que se encargara de gestionar, programar y realizar las capacitaciones.

Plan de acción para el factor equipos (vehículos seguros):

Dentro de los planes de acción de la empresa, se tiene establecido la elaboración de los protocolos de seguridad vehicular, mejorando de manera considerable varios aspectos que se deben contemplar dentro de los planes de acción, como la eficiencia y eficacia de los diferentes mantenimientos, etc.

Adicionalmente, mantener el convenio y/o contratación con el C.D.A que establece y realiza el mantenimiento vehicular preventivo y correctivo (Externo), así también la administración establece todos los protocolos de actuación para verificar diariamente el



estado de los vehículos de la entidad antes de iniciar sus actividades diarias, así como el cumplimiento de la normatividad existente en el tema de señalización vehicular.

Plan de acción factor infraestructura segura.

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro, cuenta con un plan de señalización vial interno (Vías de uso publico -exclusivas del servicio de taxi), del cual se espera en el año 2023 cumplir con la totalidad de la señalización en su sede en cuanto a lo relacionado con la demarcación de zonas peatonales diferenciando el espacio de los vehiculos, para el fortalecimiento de su infraestructura interna y externa.

Plan de acción para atención Integral de víctimas.

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro, cuenta con un programa y plan de acción con protocolos de atención a víctimas, desde los procedimientos iniciales donde se establecio un protocolo de emergencia básico, que establece la reacción y atención de emergencias en la parte interna y externa para la Cooperativa De Taxistas De Montenegro (COOTAXMON).

Viabilidad de los planes de acción:

Una vez establecidos los planes de acción a ejecutar, estos serán revisados por el Comité del (PESV) con el propósito de analizar su viabilidad en la ejecución, definiendo las variables en el corto, mediano y largo plazo, estableciendo unas directrices y un cronograma de implementación acorde con los diferentes avances contemplados.

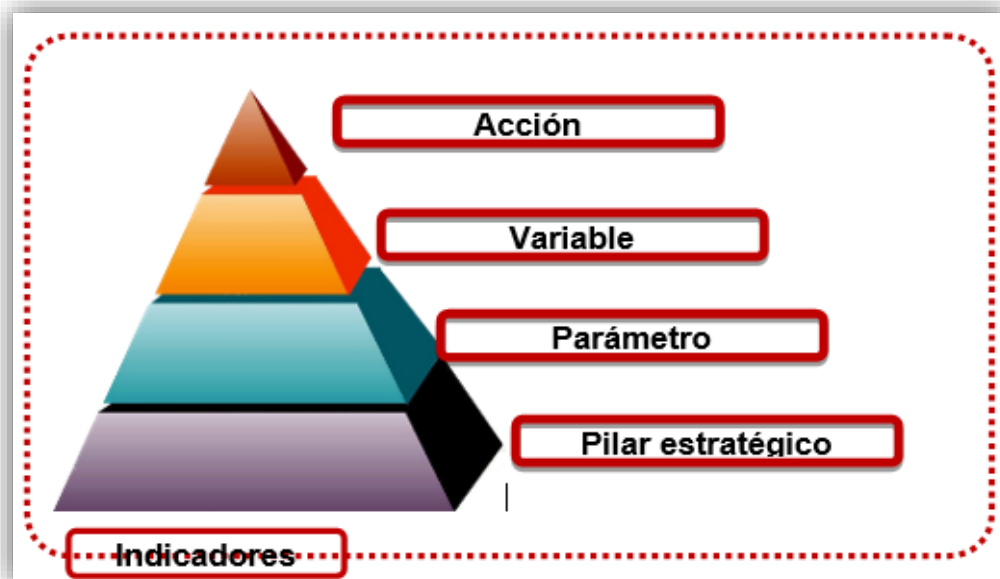
Es importante destacar que los planes de acción correspondientes a factor humano y vehículos seguros fueron evaluados y revisados por cada una de las dependencias encargadas, definiendo su viabilidad y finalidad en la implementación.

IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DEL PESV.

Con base a los lineamientos de la resolución No. 20203040040595 de 2022, a continuación se plantean acciones pertinentes para minimizar o reducir los riesgos encontrados en el diagnóstico; dichas acciones, se clasifican en función a los ejes definidos en la Ley 1503 de 2011, así:

FORMULACIÓN DE LAS ACCIONES DEL PESV:

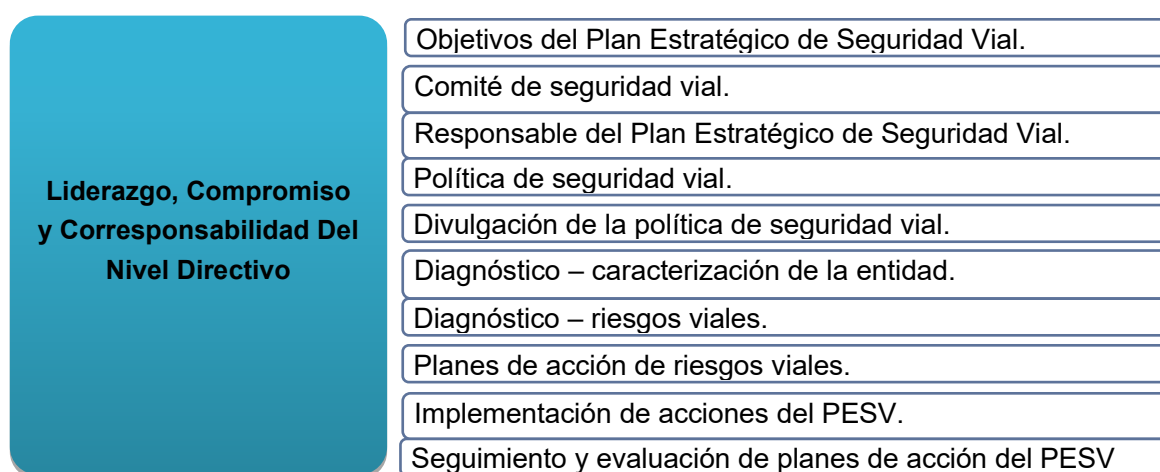
La formulación de las acciones del PESV de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), deben estar articuladas directamente con los pasos estratégicos, los parámetros y las variables que establece la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, expedida por el Ministerio del Transporte mediante la resolución 20203040040595 de julio 12 de 2022.





Acciones enfocadas en el compromiso de la gestión institucional:

El paso estratégico del compromiso institucional es fundamental, debido a que fortalece el liderazgo de la alta dirección y por ende, el cumplimiento de cada una de las acciones asociadas a la seguridad vial. En este sentido, a continuación se describen los parámetros que conforman la línea de la gestión institucional de la empresa.



RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL:

A continuación se presentan las acciones concretas en torno al responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Acciones en torno al responsable del PESV.

VARIABLE	ACCIONES
Idoneidad del responsable del PESV.	Incluir dentro de la resolución de creación del Comité de Seguridad Vial, o en su defecto en el documento del PESV, el perfil del responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial.- (Proyección)

Fuente: Elaboración propia.



Diagnóstico de caracterización de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON):

A continuación se presentan las acciones concretas en torno al diagnóstico – caracterización.

Acciones en torno con el diagnóstico y caracterización de la entidad.

VARIABLE	ACCIONES
Características de la empresa.	Organizar y completar las bases de datos del personal de COOPERATIVA DE TAXISTAS DE MONTENEGRO (COOTAXMON), fortaleciendo los canales que se debe realizar para llevar un mejor control de los terceros (contratistas) y la actualización del PESV debe ser permanente.
	Revisar y mejorar los procedimientos para la contratación de conductores.

Fuente: Elaboración propia.

DIAGNÓSTICO DE RIESGOS VIALES:

A Continuación Se Presentan Las Acciones Concretas En Torno Al Diagnóstico Y Riesgos Viales.

Acciones en torno con el diagnóstico y riesgos viales.

VARIABLE	ACCIONES
Consolidación y análisis de la encuesta.	Diseñar las acciones correspondientes, de acuerdo con los resultados de la encuesta de riesgo vial.
Calificación clasificación de riesgos viales.	Definir el mapa de riesgos de seguridad vial, siguiendo la metodología de la Resolución 20203040040595 de 2022 con sus correspondientes acciones de mitigación.

Fuente: Elaboración propia.



DIAGNÓSTICO DE CARACTERIZACIÓN:

A continuación se presentan las acciones concretas en torno al diagnóstico – caracterización de la Cooperativa De Taxistas De Montenegro (COOTAXMON).

Acciones en torno con el diagnóstico y caracterización de la entidad.

VARIABLE	ACCIONES
Características de la empresa.	Organizar y completar las bases de datos del personal de la empresa, se debe llevar un mejor control de los terceros y la actualización del PESV debe ser permanente.
	Revisar y mejorar los procedimientos para la contratación de conductores.

Fuente: Elaboración propia.

DIAGNÓSTICO DE RIESGOS VIALES:

A Continuación Se Presentan Las Acciones Concretas En Torno Al Diagnóstico Y Riesgos Viales.

Acciones en torno con el diagnóstico y riesgos viales.

VARIABLE	ACCIONES
Consolidación y análisis de la encuesta.	Diseñar las acciones correspondientes, de acuerdo con los resultados de la encuesta de riesgo vial.
Calificación clasificación de riesgos viales.	Definir el mapa de riesgos de seguridad vial, siguiendo la metodología de la Resolución 20203040040595 de 2022 con sus correspondientes acciones de mitigación.

Fuente: Elaboración propia.



PASO 7. Objetivos y Metas del Pesv.

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN DEL PESV:

A continuación se presentan las acciones concretas en torno al seguimiento y evaluación de los planes de acción del PESV.

Acciones en torno al seguimiento y evaluación de los planes de acción del PESV.

VARIABLE	ACCIONES
Indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial.	Definir los indicadores de gestión del PESV y el indicador de cumplimiento de los planes de acción del PESV.
	Definir los responsables de la medición de los indicadores planteados dentro del PESV.
	Definir las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores.
	Definir las metas de los indicadores.
	Definir la periodicidad para la medición de los indicadores.
	Crear indicadores de número de personas capacitadas en seguridad vial.
	Crear indicadores de número de accidentes de tránsito.
	Crear indicadores de mantenimiento preventivo.
Auditorías del Plan Estratégico de Seguridad via.	Ampliar el alcance dentro del procedimiento de "Auditorías Internas de Gestión" para tener en cuenta la realización de auditorías al PESV.
	Revisar el procedimiento de "Auditorías Internas de Gestión al PESV".
	Definir los periodos sobre los cuales se va a desarrollar las auditorías.

Fuente: Elaboración propia.

Presupuesto de Implementación del PESV:

El presupuesto que se vaya a destinar para la implementación de los planes de acción del PESV, será evaluado una vez se cuente con la aprobación del presente documento y se establezcan y analicen las diferentes prioridades de implementación.



Cronograma de Implementación:

COMPROMISOS Y CRONOGRAMA PARA ACCIONES DE IMPACTO SOBRE RIESGOS			
ACCIONES	COMPROMIS O	FECHA	RESPONSABLE
Capacitación al personal de Actores viales de la empresa.	Permanente	Por definir fecha una (1) vez al mes	Dirección de Talento Humano.
Capacitación y sensibilización en vehículos seguros y comportamiento humano.	Permanente	Por definir fecha una (1) vez al mes	Jefe de Logística – Dirección administrativa.
Exámenes de idoneidad	Anual	cada que se requiera.	Dirección administrativa - entidad idónea contratada.
Examen de ingreso e idoneidad a conductores.	Anual	cada que se requiera	Dirección administrativa

Indicadores del PESV:

Para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial versión 2023 de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro, se realizó medición de los indicadores de la siguiente manera, así:

- **Cumplimiento en el mantenimiento preventivo de los vehículos:** medir el propósito de mencionado mantenimiento preventivo con un resultado superior al 95%.
- **Tiempo promedio de respuesta a solicitudes de mantenimiento:** Medir el tiempo promedio de respuesta a solicitudes de mantenimiento (Meta: menor al 5%).

Para el diseño del PESV versión (2023) y basados en las actividades que se tienen contempladas en los planes de acción, se proponen los siguientes indicadores de actividad, los cuales permitirán evaluar los logros progresivos que se vayan cumpliendo.



Tabla de Indicadores de actividad del PESV.

DESCRIPCIÓN		DEFINICION FORMULA	META	PERIODO MEDICION
Número de personas capacitadas en seguridad vial.	Personal Operativo.	(Número de personas capacitadas/Total conductores y total del personal)*100.	>99%	Trimestral
	Personal Administrativo.		>99%	Trimestral
Tiempo promedio de respuesta a solicitudes de mantenimiento.			<5 días	Mensual
Número de evaluaciones realizadas a conductores.		(Número evaluaciones realizadas/Total evaluaciones programadas)*100.	>90%	Anual

La información para el indicador de capacitación será suministrada por la Dirección de Talento Humano.

La información para el seguimiento de los temas de mantenimiento, se tomará del registro de la base de datos del jefe logístico en coordinación con el líder responsable del PESV y la Dirección de Talento Humano, para la programación y acción.

Auditorias del plan estratégico de seguridad vial:

En el presente documento, se han definido previamente los planes de acción de acuerdo con los criterios dentro de los cuales se proyectarán las respectivas auditorias que contempla el paso 22 de la fase 3 de la Resolución 20203040040595 de 2022.

Metodología: La Cooperativa de Taxistas de Montenegro, garantiza y se compromete a realizar auditorías internas o externas según lo definido en el Capítulo IV, Artículo 10, del Decreto 2851 de 2013, en intervalos de tiempo planificados, las cuales deben proporcionar información acerca del cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la entidad y según se establecido desde la guía de implementación PESV, donde como mínimo se realizara de manera anual.

Periodicidad: Las auditorias tanto internas como externas se realizarán anualmente por parte de la entidad con personal idóneo en la Norma ISO 39001 - Auditoria en Sistemas de Gestión de Seguridad Vial.



PASO 8. Programas de Gestion de Riesgos Criticos y Factores de Desempeño.

Los programas de gestión de riesgos críticos para la Cooperativa de Taxistas de Montenegro, establecen los lineamientos y factores de desempeño con la finalidad de intervenir y contrarrestar, reemplazar o disminuir e incluso controlar los riesgos que se identificaron a través del diagnóstico inicial y que permitió establecer el plan de acción correspondiente desde las vulnerabilidades de seguridad vial identificadas.

La Empresa identificó cinco (5) riesgos críticos dentro de las vulnerabilidades establecidas desde el diagnóstico y que establecen las condiciones más relevantes a fortalecer e intervenir desde la implementación y que serán documentados a través de la estructuración de (5) programas relacionados a cada uno de mencionados riesgos establecidos, así: programa de gestión de la velocidad segura, programa de prevención de la fatiga, programa de prevención de la distracción, programa de cero tolerancia al alcohol y sustancias psicoactivas (efectos), programa de protección de actores viales vulnerables.

A- PROGRAMA PARA LA PROTECCIÓN DE ACTORES VIALES VULNERABLES

Alcance: Bajo el conocimiento donde los motociclistas, ciclistas y peatones son los actores viales más vulnerables y los que generan mayor cifra de fatalidad en la accidentalidad vial, la Cooperativa de Taxistas de Montenegro establece en el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) a fin con su política de protección de actores viales vulnerables, el desarrollo de un programa que incorpora y fortalece estrategias para el cuidado de estos, permitiendo una identificación de acciones que respalden este tipo de individuos.

Fecha de Inicio: A partir de la aprobación del documento.

Duración: Indefinido

Línea Base: Ley 769 de 2002



Los actores viales más vulnerables son aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o incluso fallecer al estar inmersos dentro del siniestro vial, al carecer de medios de seguridad suficientes, exponiendo su integridad, en la definición tradicional, los actores viales más vulnerables son los peatones, ciclistas y motociclistas (Organisation for Economic Cooperation and Development - OECD, 1998, como se citó en el Ministerio de Transporte, en el año 2015); sin embargo, bajo este entendido, dentro del concepto de actor vial más vulnerable, también se encuentran comprendidos quienes se movilizan en patineta, patines, monopatinos, monociclos, entre otros. Ahora bien, teniendo en cuenta el número de usuarios, lesiones y fallecimientos por parte de peatones, ciclistas y motociclistas, esta guía hará especial énfasis en estos tres actores viales.

En Colombia los siniestros viales son la segunda causa de muerte por factor externo (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2021), afectando gravemente a toda la población y en especial a peatones, ciclistas y motociclistas; actores viales que cuentan con mayor vulnerabilidad y que solo entre los años (2017-2022) han representado el 87,90% del total de las víctimas fatales a causa de siniestros viales en Colombia.

Es importante considerar que la meta declarada por la Asamblea General de Naciones Unidas para el segundo decenio de acción por la seguridad vial (2021- 2030) consiste en reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales en un 50 %, para lograr este propósito, es fundamental reconocer que moverse de forma segura requiere de infraestructura vial, vehículos y usuarios seguros, por ende, las acciones y recursos que se destinen para gestionar la seguridad vial deben contemplar la movilidad en su integralidad, tal como se evidenció en los aprendizajes obtenidos en el primer decenio de acción por la seguridad vial (2011-2020) y ahora en el inicio del segundo decenio establecido para el periodo 2021-2030.



Objetivos.

- Identificar a los actores viales más vulnerables.
- Conocer actividades recomendadas para prevenir y mitigar los factores de riesgo.
- Capacitar a los funcionarios y contratistas que se identifican como actores viales vulnerables.
- Reducir índices de accidentabilidad de actores viales.

Indicadores y Formas de Medición.

NOMBRE	CUMPLIMIENTO
INTERPRETACIÓN	Cumplimiento de actividades en el programa.
FACTOR QUE MIDE	Cumplimiento.
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con actividades ejecutadas dentro del Cronograma.
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	Plan de trabajo.
RESPONSABLE	S.S.T.

	FÓRMULA	
<i>Numerador</i>	No. de actividades realizadas	x 100
<i>Denominador</i>	No. de actividades programadas	

NOMBRE	EFICACIA
INTERPRETACIÓN	Eficacia de los planes de acción propuestos.
FACTOR QUE MIDE	Eficacia.
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con actividades ejecutadas dentro del Cronograma.
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	Plan de trabajo.
RESPONSABLE	S.S.T.



	FÓRMULA
Numerador	No. de planes de acción desarrollados
	x 100
Denominador	No. de planes de acción propuestos

NOMBRE	EFICIENCIA
INTERPRETACIÓN	Reducción de la siniestralidad por excesos de Velocidad.
FACTOR QUE MIDE	Eficiencia.
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con actividades ejecutadas dentro del cronograma.
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	Plan de trabajo.
RESPONSABLE	S.S.T.

	FÓRMULA	
<i>Numerador</i>	No de vehículos que incumplieron los límites de velocidad.	x
<i>Denominador</i>	total, de vehículos de la organización	100

Valores del Periodo. Se evaluarán de la siguiente manera.

PERIODO	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
NUMERADOR												
DENOMINADOR												
META < 80	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %
VALOR DEL INDICADOR %												



Factores de Desempeño.

Actividades.

Uno de los propósitos de las señales y normas de tránsito son cuidar la vida e integridad de las personas en la vía dentro de su desempeño como actores de la vía dependiendo del rol en el que se desempeñen; brindando la información sobre las características de las vías y las reglas para movilizarse, permitiendo desplazamientos seguros y coordinados que faciliten la convivencia en el espacio público, garantizando así los derechos y los deberes de todos los que transitan por las vías.

Como ejemplo de compromiso y comportamiento para el mejoramiento de la seguridad vial podemos identificar acciones y situaciones como respetar la señal de “PARE”, en el compromiso de prelación de vías, respetar el cruce de otros actores viales evitando así siniestros viales, sin embargo, para que estas situaciones se respeten, primero debemos obtener un conocimiento previo mínimo al respecto y con ello entender la importancia para el cuidado de la vida propia y la de las demás personas.

IDENTIFICAR EL ENTORNO PARA PREVENIR SINIESTROS VIALES.

Reconocer y prevenir conductas de riesgo al transitar en cualquier rol como actor de la vía y en especial en aquellos puntos críticos de siniestralidad, asociados al desconocimiento o desacato de las señales de tránsito, específicamente las señales determinadas como preventivas, reglamentarias, informativas y señales horizontales, identificar de igual manera las señales de tránsito auditivas, luminosas, corporales y transitorias.

Peatones: Identificar y cruzar por pasos diseñados para la circulación del peatón como son la acera o andén, berma, pasos peatonales a nivel y desnivel, vía peatonal o puente peatonal, usar las esquinas como cruce más seguro, siempre mirar a lado y lado al momento de cruzar una calle, recordando que la vista humana no alcanza a calcular la velocidad a la que vienen los vehículos, respetar los semáforos peatonales y conocer las normas que establecen su comportamiento en la vía, según lo establece



el Código Nacional De Transito Ley 769 de 2002 de manera particular en sus artículos 55, 57 y 58.

Ciclista: Transitar a una distancia NO superior de un metro de la orilla de la vía según se encuentra establecido en el artículo 94 de la ley 769 de 2002, respetar las señales de tránsito, hacerse visible con prendas reflectivas o de colores llamativos, no invadir espacios peatonales o transitar en contravía, no remolcarse de otros vehículos y usar casco de protección al transitar.

Motociclista: Acatar las señales de tránsito según criterios explícitos dentro de la resolución 1885 de 2015 como manual de señalización para Colombia y conducir a una velocidad adecuada y segura considerando lo establecido dentro del Código Nacional De Tránsito Ley 769 de 2002 en sus artículos 96, 106 y 107, entre otros, así como las modificaciones más recientes establecidas dentro del contexto de la ley 2251 del 14 de julio de 2022, como una conducta de autocuidado personal para nuestra integridad y nuestra vida y de los demás personas.

Emplear el casco de protección debidamente atado por el barbuquejo además de conservar las normas mínimas y técnicas de calidad establecidas dentro de la norma Icontec 4533, para las condiciones mínimas de seguridad en este tipo de medios de seguridad para motociclistas además de considerar las lamentables cifras de mortalidad generadas dentro del periodo del año 2022 donde fallecieron mas de 4.808 motociclistas en Colombia, aportando más del 50% del total de personas que perdieron la vida en el año 2022 cifra que sobre paso las 8032 personas fallecidas.

Conductores: Respetar las señales de tránsito teniendo especial cuidado con los cruces peatonales, detenerse en la señal de PARE y conducir a velocidades adecuadas y seguras de acuerdo con el contexto y límites de velocidad; al salir del vehículo mirar hacia atrás para verificar que no hay ningún riesgo; en caso de tener que adelantar a un ciclista hacerlo a una distancia mínima de 1,50 metros, si va a realizar un adelantamiento o cruce entre carriles, anunciarlo haciendo uso de las luces direccionales que en zonas urbanas se debe de anunciar como mínimo a una distancia de 30 metros y para vías de índole nacional de 60 metros, recordando que la prioridad en la movilidad es el cuidado de la vida y por lo tanto la protección de los más



vulnerables, en especial cumpliendo lo establecido en el artículo 63 de la ley 769 de 2002 donde se hace referencia que los actores viales ciclista y peaton tendrán prelación sobre los demás.

RECONOCER LA VULNERABILIDAD DEL CICLISTA.

Sensibilizar a los conductores de transporte de carga y de pasajeros sobre la importancia de realizar de forma adecuada la maniobra de adelantamiento a ciclistas dada la vulnerabilidad de este actor vial.

SEGURIDAD VIAL.

Generar apropiación de las normas de tránsito a través de la explicación de su importancia para cuidar la vida y favorecer la sana convivencia en las vías.

REFLEJOS.

Demostrar los efectos del alcohol como la pérdida de capacidades motoras y la afectación en la toma de decisiones.

CASCO SALVA VIDAS.

Reconocer la vulnerabilidad de la vida y específicamente de nuestra cabeza ante la inminencia de un siniestro vial y la importancia del uso del casco para usuarios de motocicleta.

COMUNICANDO EN LA VÍA.

Determinar mecanismos de comunicación asertiva en la vía, con el objetivo de hacernos visibles, mantener contacto directo con los demás actores viales y evitar situaciones de riesgo en la vía.



HABILIDADES DE CICLISTAS.

Sensibilizar a los ciclistas respecto a los saberes, habilidades y maniobras necesarias para movilizarse en bicicleta en la viva.

Capacitación.

Actividad	Responsable
El responsable debe realizar la programación de la capacitación en actores viales vulnerables de acuerdo a las necesidades identificadas y a las solicitudes presentadas según el plan.	S.S.T.
Una vez definida la fecha, el encargado debe ejecutar dicha capacitación de acuerdo a la programación establecida, llevando a cabo los temas precisos durante las jornadas de capacitación en aspectos de actores viales vulnerables.	S.S.T.
Luego de finalizar cada capacitación, el responsable o la persona contratada, hace entrega a los asistentes la "Evaluación Actores Viales Vulnerables" con el fin de evaluar la satisfacción de cada evento realizado y analizar los resultados, para identificar oportunidades de mejora.	S.S.T.
Se deben Informar aspectos relevantes por mejorar y concluir estableciendo la claridad de los temas y haciendo recomendaciones necesarias para establecer en la empresa.	S.S.T.
El encargado de la capacitación, debe realizar un seguimiento a través de visitas para determinar el cumplimiento a las acciones correctivas o preventivas que fueron aplicadas según los requerimientos establecidos y los compromisos.	S.S.T.
La persona con las competencias necesarias en temas de actores viales, debe realizar un informe respectivo, con el fin de buscar avances y datos estadísticos.	S.S.T.
Identificar oportunidades de mejoramiento y aplicar acciones periódicamente evaluando así la eficacia de las mismas, de acuerdo a lo establecido en el proceso de mejoramiento continuo.	S.S.T.



Contenido de la capacitación.

Contenido del Programa de Capacitación.		
Tema	Habilidades	Responsable
Señales de Tránsito.	Técnicas.	SG-SST
Motociclistas en la vía.	Técnicas y Humanas.	SG-SST
Ciclistas en la vía.	Técnicas y humanas.	SG-SST
Peatones en la vía.	Técnicas y Humanas.	SG-SST
Normatividad vigente.	Técnicas.	SG-SST

Tema	[En este espacio se define el tema preciso de la capacitación.]		
Justificación	Definir el "por qué" se requiere una capacitación, indicando competencias, requisitos y actividades.]		
Objetivo General	[Especificar lo que se desea a través de la capacitación.]		
Temas a Tratar	[Temas abordados durante el proceso de la capacitación]		
Capacitador	[Identificar a la persona calificada para llevar a cabo las expectativas de la capacitación]	Lugar	[Consignar de manera precisa lugar, fecha y hora]
Fecha		Hora	
Perfil de Participante	[Especificar el perfil de las personas a las que va dirigida la capacitación]		
Funcionario	[Especificar los nombres y la identificación de los funcionarios que recibirán la capacitación]		
Metodología	[Identificar qué tipo de metodología se realizará, es decir si es a modo de clase, conferencia, seminario etc.]		
Evaluación de eficacia	[Validar los conocimientos adquiridos, asociados a mejorar los indicadores de gestión]		
Material a Entregar	[Establecer un documento que informe y soporte la capacitación]		
Acciones Correctivas	[Definir acciones que se deben corregir luego de lo establecido y las dudas generadas en la capacitación]		
Observaciones	[Manifestar acciones que se presentaron durante la capacitación]		
Firma Capacitador			

ELABORÓ	REVISÓ	APROBÓ
LUIS HERNANDO MONEDERO DAZA	SST	TALENTO HUMANO



B- PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE LA DISTRACCIÓN

Alcance: Los conductores deben ser conscientes de su desempeño en la vía y de los factores que pueden aumentar los eventos de accidentabilidad vehicular en relación a la distracción, por lo tanto, la empresa dispone alternativas de precaución a través de un programa de prevención de la distracción en la carretera, para los autores viales que comprometen este tipo de situaciones.

Fecha de Inicio: A partir de la aprobación del documento

Duración: Indefinido

Línea Base: Ley 769 de 2002

Según Mapfre (Aseguradora), Las distracciones son causa de más del 30% de accidentes de tránsito, la distracción en la conducción es un importante factor de riesgo de traumatismo por accidente de tránsito. Existen distintos tipos de distracciones; por lo general éstas se dividen en distracciones que tienen su origen dentro del vehículo - como, por ejemplo, sintonizar la radio o utilizar el teléfono celular - y distracciones externas al vehículo - como mirar las vallas publicitarias o a la gente que va por la calle.

Cada año los accidentes de tránsito provocan alrededor de 1,35 millones de personas fallecidas y alrededor de 50 millones de personas lesionadas en el mundo. Esas muertes y lesiones tienen consecuencias incalculables en las familias y la comunidad, pues trastocan de forma trágica e irremediable la vida de las personas. Los traumatismos causados por el tránsito afectan a todos los grupos de edad, pero sus efectos son particularmente llamativos entre los jóvenes, ya que son la principal causa de muerte en el mundo entre las personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años.



Cuando el conductor se distrae, su atención se ve temporalmente dividida entre lo que a menudo se denomina la "tarea principal", esto es, conducir, y realizar otras tareas.

secundarias" no relacionadas con la conducción. Así, por ejemplo, durante una conversación telefónica por celular, los recursos cognitivos del conductor (es decir, la capacidad de reflexión) se utilizan para analizar la situación de la conducción (tarea principal) y la conversación que está teniendo lugar (tarea secundaria). En consecuencia, la percepción que tiene el conductor del entorno, su capacidad para tomar decisiones y su desempeño en la conducción se ven afectados.

Objetivos

- Informar a los conductores a cerca de su responsabilidad en la vía y el desempeño durante la jornada laboral en relación a las distracciones.
- Promover la reducción de los índices de accidentabilidad por distracciones en la vía.
- Especificar las causas más comunes por los conductores en relación a las distracciones que recurren durante su rol en la vía y tomar acciones.
- Capacitar al personal, con el fin de generar habilidades y competencias en los autores con temas relacionados en la prevención de la distracción.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Indicadores y Formas de Medición.

NOMBRE	Cumplimiento
INTERPRETACIÓN	Cumplimiento de Actividades en el programa
FACTOR QUE MIDE	Cumplimiento
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con Actividades ejecutadas dentro del cronograma
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	plan de trabajo
RESPONSABLE	SST

	FÓRMULA
<i>Numerador</i>	No. De Actividades realizadas

<i>Denominador</i>	No. De actividades programadas	x 100
--------------------	--------------------------------	-------

	FÓRMULA
<i>Numerador</i>	No. De planes de acción desarrollados
	x 100
<i>Denominador</i>	No. De planes de acción propuestos

NOMBRE	Eficacia
INTERPRETACIÓN	Eficacia de los planes de acción propuestos
FACTOR QUE MIDE	Eficacia
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con Actividades ejecutadas dentro del cronograma
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	plan de trabajo
RESPONSABLE	SST

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

PBX: 3105009397 - 6067537777

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

Montenegro - Quindío



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

NOMBRE	Eficiencia
INTERPRETACIÓN	Reducción de la siniestralidad por excesos de velocidad
FACTOR QUE MIDE	Eficiencia
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con Actividades ejecutadas dentro del cronograma
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	plan de trabajo
RESPONSABLE	SST

FÓRMULA

<i>Numerador</i>	No de vehículos que incumplieron los límites de velocidad	x
<i>Denominador</i>	total, de vehículos de la organización	

PERIODO	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DIC	
NUMERADOR													
DENOMINADOR													
META < 80	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	
VALOR DEL INDICADOR %													

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

PBX: 3105009397 - 6067537777

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

Montenegro - Quindío



Factores de Desempeño

- Distracciones frecuentes durante la conducción en misión.
- Cantidad de distracciones durante los viajes realizados por parte de los trabajadores.
- Historial del trabajador en relación a sus antecedentes relacionados con distractores en la vía.
- Resultados en materia de accidentes por causas distractoras en el trabajo

Actividades.

Las principales distracciones y recomendaciones son:

La llegada y comienzo de la temporada de verano y el inicio de las vacaciones propician un aumento de los viajes por carretera. Aunque los días son más largos, el calor y el deseo de descanso predisponen a una mayor.

relajación de la atención mientras se conduce. Con el objetivo de concienciar a los automovilistas y mejorar la seguridad vial, a continuación, se recogen las principales distracciones asociadas a la conducción:

1. Los ocupantes del vehículo

Los acompañantes ocasionan distracciones reiteradas al 77% de los conductores, Se estima que cuanto mayor es el número de pasajeros que viajan en un vehículo, más aumenta la probabilidad de tener un accidente de tránsito debido a las distracciones causadas desde los demás acompañantes del mismo como generadoras.



Además, las mascotas y los niños en los automóviles provocan la mayor parte de las distracciones. Así, tres de cada cuatro conductores que viajan con menores giran la cabeza o miran por el retrovisor a los pequeños que van situados en el asiento trasero.

Mantener una conversación con un acompañante, atender a los pasajeros y la presencia en el vehículo de animales de compañía que no ocupan un espacio separado provocan distracciones y pueden llegar a captar la atención del conductor y desviarle de su principal tarea. De hecho, los automovilistas reconocen que los entornos en los que más se distraen son las zonas urbanas, los tramos de recorridos conocidos y en los viajes con acompañantes.

En este sentido, antes de iniciar un desplazamiento, hay que planificar y preparar con tiempo todo lo que puedan necesitar los niños durante el viaje y una vez llegados al destino. Por su parte, los acompañantes no deben mantener discusiones acaloradas o conversaciones que impliquen demasiada atención por parte del conductor, pues han de tener en cuenta que quien lleva el vehículo no puede estar pendiente de sus demandas, sino que tiene que estar atento solo a la carretera.

2. Las preocupaciones personales.

Una depresión, el estrés o la ansiedad provocan la falta de atención y el riesgo en la conducción. El estado de ánimo origina distracciones frecuentes al 56% de los conductores.

Por ello se recomienda, a la hora de ponerse al volante, mantener la serenidad y dejar fuera del vehículo las prisas, el estrés y las preocupaciones persona



3. La manipulación de dispositivos en el vehículo

El 54% de las personas que llevan el automóvil admite que la utilización de dispositivos durante la conducción les ocasiona distracciones habituales. De esta forma, regular la calefacción o el sistema de climatización del vehículo y manipular el navegador, la radio o cualquier otro sistema de comunicación se convierte en la tercera causa de accidentes por distracciones. De hecho, el tiempo de reacción de frenada aumenta de forma sensible cuando se está manipulando el equipo de música.

El automovilista también se distrae cuando fuma, come, bebe, se maquilla, se afeita o busca algún objeto en la guantera, como las gafas de sol. La ANSV ha constatado que encender un cigarrillo cuando se conduce multiplica por 1,5 el riesgo de accidente.

Además, llevar el vehículo y a la vez utilizar navegadores, cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyen la atención permanente en la conducción son infracciones graves, sancionadas con una multa de 15 SMLD y que un conductor al que se le realice mas de una infraccion en un periodo inferior a sis (06) meses le será suspendida su licencia de conducción.

Se recomienda disponer de sistemas o aparatos que se manejan desde el volante, sintonizar emisoras o colocar el CD antes del viaje y programar la ruta que se recorrerá antes de comenzar la conducción. En cualquier caso, con el fin de evita siniestros, el automovilista debe mantener en todo momento las dos manos en el volante.



4. La utilización del teléfono móvil

El uso del teléfono móvil durante la conducción es una de las distracciones más peligrosas, pues multiplica por cuatro el riesgo de sufrir un accidente. Así mismo, chatear, manejar aplicaciones, enviar mensajes o jugar con el móvil son algunas de las conductas más imprudentes.

El 94% de los conductores son conscientes de que hablar por teléfono sin manos libres es un comportamiento muy arriesgado. De hecho, un 46% de los automovilistas reconoce que se distrae hablando por el móvil, incluso cuando utiliza el dispositivo de manos libres.

A este respecto, la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial) recuerda que una persona que habla por teléfono mientras conduce: pierde la capacidad de mantener una velocidad constante, no guarda la distancia de seguridad suficiente con el vehículo que le precede, confunde itinerarios, deja de percibir la mitad de las señales de tráfico, comete más infracciones y su tiempo de reacción aumenta entre medio y dos segundos, según los reflejos de cada conductor. La peligrosidad de hablar por el móvil al volante es equiparable a la de conducir después de haber ingerido bebidas alcohólicas y la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico aumenta entre 5 y 10 veces.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) recomienda a los automovilistas que no contesten al teléfono ni envíen mensajes mientras conducen. Además, advierte a los ciudadanos de usar dispositivos de manos libres si van conduciendo. Como recomendación a la hora de ponerse al volante, la persona debe olvidarse de manipular el teléfono móvil y utilizarlo solo en caso de emergencia y con el vehículo plenamente detenido en su marcha en un lugar seguro.



5. Apartar la vista de la carretera.

Un 38% de los conductores reconoce que se distrae cuando circula ante un accidente (tomado ANSV), lo que propicia una disminución de la atención en el tráfico que puede provocar otro incidente parecido. Atender a un accidente que ha tenido lugar poco tiempo antes, contemplar el paisaje o mirar una valla publicitaria son algunas de las prácticas más habituales y peligrosas, ya que alteran el ritmo normal de la conducción.

Es importante considerar y tener en cuenta, que cuando se transita a una velocidad de 60 km/h, se recorren aproximadamente 16.66 metros en solo un segundo, es decir que en tres segundos a 80 k/h se puede recorrer una distancia similar al tamaño de un campo de fútbol.

Por ello, el que está al volante nunca debe apartar la vista del tráfico y la carretera. El Reglamento General de Circulación establece que el automovilista está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, de forma que pueda garantizar su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía.

6. Conducir con fatiga o sueño

Otros factores de riesgo más desconocidos, pero muy implicados en la accidentalidad, como en colisiones por alcance, salidas de la vía o invasiones de carril contrario, están relacionados con la fatiga, la somnolencia o el adormecimiento del conductor (micro sueños). Llevar el vehículo con cansancio implica un aumento en el número de distracciones al volante, altera la capacidad para tomar decisiones o para prestar atención al entorno y hace más difícil mantener la concentración en el tráfico.



La ANSV recomienda que antes de conducir se descanse bien y se evite beber alcohol y comidas copiosas.

Asimismo, durante el trayecto, en caso de viajes largos, se recomienda cada dos horas, mantener una temperatura agradable dentro del vehículo y no fumar en el interior del habitáculo.

1. Otros factores humanos que provocan distracciones

- Conducir bajo los efectos de alcohol, fármacos o sustancias sicotrópicas.
- Tener una edad avanzada.
- Circular a una velocidad excesiva. En este sentido, cuanto mayor es la velocidad a la que va el vehículo, menor margen de reacción tiene el conductor frente a los imprevistos.

2. Otros factores externos

- Una señalización incorrecta en la carretera y un deficiente grado de luminosidad (sobre todo en la entrada y salida de túneles o por la noche) potencian la aparición de fatiga.
- La confianza en una ruta o itinerario conocidos hace que se baje la guardia al estar al volante.
- La búsqueda de información ajena a la conducción, como una gasolinera, un restaurante o un establecimiento de hospedaje, puede provocar distracciones.



➤ Capacitación

Actividad	Responsable
El responsable debe realizar la programación de la capacitación en Prevención de la distracción de acuerdo a las necesidades identificadas y a las solicitudes presentadas según el plan.	SST
Una vez definida la fecha, el encargado debe ejecutar dicha capacitación de acuerdo a la programación establecida, llevando a cabo los temas precisos durante las jornadas de capacitación en aspectos de Prevención de la Distracción.	SST
Luego de finalizar cada capacitación, el responsable o la persona contratada, hace entrega a los asistentes la “Evaluación en Prevención de la Distracción” con el fin de evaluar la satisfacción de cada evento realizado y analizar los resultados, para identificar oportunidades de mejora.	SST
Se deben Informar aspectos relevantes por mejorar y concluir estableciendo la claridad de los temas y haciendo recomendaciones necesarias para establecer en la empresa.	SST
El encargado de la capacitación, debe realizar un seguimiento a través de visitas para determinar el cumplimiento a las acciones correctivas o preventivas que fueron aplicadas según los requerimientos establecidos y los compromisos.	SST
La persona con las competencias necesarias en temas de seguridad vial, debe realizar un informe respectivo, con el fin de buscar avances y datos estadísticos.	SST
Identificar oportunidades de mejoramiento y aplicar acciones periódicamente evaluando así la eficacia de las mismas, de acuerdo a lo establecido en el Proceso de Mejoramiento continuo.	SST

Contenido de la capacitación.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Contenido del Programa de Capacitación

Tema	Habilidades	Responsable
Precaución en acciones distractoras	Humanas	SG-SST
Políticas de conducción	Humanas	SG-SST
Ocupantes del Vehículo	Técnicas y humanas	SG-SST
Prevención en el vehículo	Técnicas	SG-SST
Uso de dispositivos móviles	Técnicas y Humanas	SG-SST
Factores distractores externos	Técnicas y Humanas	SG-SST

Ficha de Capacitación.

COOTAXMON		FICHA DE CAPACITACIÓN PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE LA DISTRACCIÓN	
Tema	<i>[En este espacio se define el tema preciso de la capacitación.]</i>		
Justificación	<i>Definir el “por qué” se requiere una capacitación, indicando competencias, requisitos y actividades.]</i>		
Objetivo General	<i>[Especificar lo que se desea a través de la capacitación.]</i>		
Temas a Tratar	<i>[Temas abordados durante el proceso de la capacitación]</i>		
Capacitador	<i>[Identificar a la persona calificada para llevar a cabo las expectativas de la capacitación]</i>	Lugar	<i>[Consignar de manera precisa lugar, fecha y hora]</i>
Fecha		Hora	
Perfil de Participante	<i>[Especificar el perfil de las personas a las que va dirigida la capacitación]</i>		
Funcionario	<i>[Especificar los nombres y la identificación de los funcionarios que recibirán la capacitación]</i>		
Metodología	<i>[Identificar qué tipo de metodología se realizará, es decir si esa modo de clase, conferencia, seminario etc.]</i>		
Evaluación de eficacia	<i>[Validar los conocimientos adquiridos, asociados a mejorar los indicadores de gestión]</i>		
Material a Entregar	<i>[Establecer un documento que informe y soporte la capacitación]</i>		
Acciones Correctivas	<i>[Definir acciones que se deben corregir luego de lo establecido y las dudas generadas en la capacitación]</i>		
Observaciones	<i>[Manifestar acciones que se presentaron durante la capacitación]</i>		
Firma Capacitador			

ELABORÓ	REVISÓ	PROBÓ
LUIS HERNANDO MONEDERO DAZA	SST	TALENTO HUMANO

COOTAXMON

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

PBX: 3105009397 - 3104167000

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

Montenegro - Quindío



C- PROGRAMA DE GESTION DE LA VELOCIDAD SEGURA

Alcance: Conociendo que la velocidad es un factor de riesgo que se relaciona de forma negativa y que genera impactos directamente con las condiciones de conducción de los autores viales, es recomendable que la empresa establezca en su reglamento interno de trabajo o su política de seguridad vial, un modelo de control de velocidad para los trabajadores que desempeñan un rol de conductores en la vía. Permitiendo un mejor comportamiento de los conductores de la empresa, reduciendo los índices de accidentabilidad.

Fecha de Inicio: A partir de la aprobación del documento.

Duración: Indefinido.

Línea Base. Ley 769 De 2002

El exceso de la velocidad (por encima del límite especificado) y velocidad inadecuada (demasiado rápido para las condiciones), son factores importantes en la seguridad vial. El aumento de la velocidad del vehículo conduce tanto a un mayor riesgo de accidentes como a una mayor probabilidad de que el resultado sea más severo con la mayor probabilidad de causar lesiones graves o muerte.

La accidentalidad en las vías se ha convertido en un problema de salud pública a nivel mundial, ubicándose en el ranking fatal de las diez causas que se adjudican mayor número de víctimas o decesos. De acuerdo con un informe publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren cerca de 1,35 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. (Organización Mundial de la Salud OMS, 2017).

De acuerdo con el Sistema de Información Estadístico del observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) para el año 2022 de manera literal se estableció un importante incremento en las lamentables cifras mortales en accidentalidad vial para Colombia, e incluso en el Departamento, del Quindío así:



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

ACCIDENTALIDAD VIAL EN COLOMBIA - AÑO 2022 (Mortalidad)

7.104

A2021

8.032

A2022

928

D2022-2021

13,06 %

V%2022-2021

ACCIDENTALIDAD VIAL EN EL QUINDIO - AÑO 2022 (Mortalidad)

114

A2021

128

A2022

14

D2022-2021

12,28 %

V%2022-2021

POR TIPO DE ACTOR VIAL

UsuarioVia	Año 2021	Año 2022	Variación 2022-2021	V% 2022- 2021
Peatón	35	47	12	34,29 %
Usuario de bicicleta	12	6	-6	-50,00 %
Usuario de moto	58	63	5	8,62 %
Usuario de otros		3	3	
Usuario de V.Individual	5	3	-2	-40,00 %
Usuario T.Carga	2	3	1	50,00 %
Usuario T.Pasajeros	2	3	1	50,00 %
Total	114	128	14	12,28 %

En el año 2022 se registraron 128 homicidios en accidentes de tránsito en el Departamento del Quindío, lo cual representó un incremento del 12.28 % de los casos registrados durante 2021.

COOTAXMON

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

PBX: 3105009397 - 3104167000

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

Montenegro - Quindío



Objetivos.

- Educar a los conductores de la empresa sobre la responsabilidad de ser actor vial y la importancia de cumplir con las normas de tránsito.
- Conseguir una reducción de los índices de accidentalidad e infracciones de tránsito por excesos, en lo relacionado a los autores viales en el rol de conductores pertenecientes a la empresa.
- Orientar a los conductores mediante capacitaciones para que tomen conciencia desde su rol de autor vial sobre la importancia del comportamiento en la vía.
- Controlar y revisar estadísticas de velocidad para detectar sus posibles causas y llegar a tomar acciones correctivas y preventivas.



Indicadores y Formas de Medición.

NOMBRE	Cumplimiento
INTERPRETACIÓN	Cumplimiento de Actividades en el programa
FACTOR QUE MIDE	Cumplimiento
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestralmente se revisará el avance del indicador con Actividades ejecutadas dentro del cronograma
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	Plan de Trabajo
RESPONSABLE	SST

	FÓRMULA	
<i>Numerador</i>	No. De Actividades realizadas	
<i>Denominador</i>	No. De actividades programadas	x 100

NOMBRE	Eficacia
INTERPRETACIÓN	Eficacia de los planes de acción propuestos
FACTOR QUE MIDE	Eficacia
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con Actividades ejecutadas dentro del cronograma
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	plan de trabajo
RESPONSABLE	SST

	FÓRMULA
<i>Numerador</i>	No. De planes de acción desarrollados
	X100
<i>Denominador</i>	No. De planes de acción propuestos x 100



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

NOMBRE	Eficiencia
INTERPRETACIÓN	Reducción de la siniestralidad por excesos de velocidad
FACTOR QUE MIDE	Eficiencia
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con Actividades ejecutadas dentro del cronograma
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	plan de trabajo
RESPONSABLE	SST

	FÓRMULA	
<i>Numerador</i>	No de vehículos que incumplieron los límites de velocidad	$\frac{x}{100}$
<i>Denominador</i>	total, de vehículos de la organización	

Valores del Periodo. Se evaluarán de la siguiente manera

PERIODO	EN E	FE B	MA R	AB R	MA Y	JU N	JU L	AG O	SE P	OC T	NO V	DIC
NUMERADOR												
DENOMINADOR												
META < 80	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %
VALOR DEL INDICADOR %												

COOTAXMON

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

PBX: 3105009397 - 3104167000

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

Montenegro - Quindío



Factores de Desempeño.

- Volumen de tráfico en las horas pico y valle en el área del Municipio o área metropolitana.
- Cantidad de desplazamientos o viajes realizados por medios de los trabajadores en misión.
- Historial del trabajador en relación al rol de conductor.
- Tipo de vehículos que se utilicen desempeñando las actividades de la administración.
- Resultados en materia de accidentes y el alcance del tipo de heridas que se presenten, identificando la productividad, las pérdidas socioeconómicas y la rehabilitación de las personas.
- Medición de la reducción de los límites de velocidad.

Actividades.

El velocímetro electrónico funciona a través de un sensor magnético, que al girar produce una tensión alterna que varía proporcionalmente en amplitud y en frecuencia con la velocidad del automóvil.

Esta tensión se alimenta a la unidad de control electrónico del automóvil (también conocida como ECM), que la transforma en una indicación de voltaje para mostrarla en el medidor de velocidad.

Este sensor se le denomina como sensor de velocidad del vehículo, VSS, que en inglés significa Vehicle Speed Sensor. Dicho sensor va montado sobre el transeje, del circuito eléctrico del mismo.



Tipos de Velocímetro

Los velocímetros presentan una amplia variedad que concuerda en gran medida, con la aplicación que tienen en vehículos o medios de transporte en general, ya que es una pieza vital, al momento de cuantificar velocidades que tiene en una distancia dada. Los velocímetros se clasifican en:

Según su mecanismo de Funcionamiento:

Se refiere al grado de tecnología interno que tiene este velocímetro, para poder reflejar el resultado de su medición.

- Velocímetro mecánico
- Velocímetro electrónico

Según la forma en que representan sus resultados

Una vez se active su mecanismo de funcionamiento, el resultado puede ser reflejado en una escala por aguja o en una pantalla, de manera digital.

- Velocímetro analógico.
- Velocímetro digital

Según el lugar donde funcionan

A pesar de ser en líneas generales el mismo velocímetro, se pueden encontrar con otros nombres, de acuerdo al tipo de vehículo en que se encuentre.

- Velocímetro para motocicleta
- Velocímetro para automóvil.



Mantenimiento del Velocímetro.

COOTAXMON	Ficha de Mantenimiento Velocímetro para los Vehículos de la empresa.		
Tipo de Vehículo		Estado del velocímetro	
Placa			
Fecha			
Responsable			
Tipo de Mantenimiento			
Correctivo		Preventivo	
Motivo		Frecuencia	
Actividades			
		Si	No
Revisión del eje del imán			
Cambio de cable flexible			
Mejoramiento de esfera			
Calibración			
¿Otro, cuál?			
Observaciones			
Mantenimiento en los engranajes			
Ajuste de muelle espiral			
Inspección de los imanes permanentes			
Cambio del tambor			
Ajuste del eje de la aguja			
Ajuste de tambores cuenta kilómetros			
Cambio de aguja			



Capacitación

Actividad	Responsable
El responsable debe realizar la programación de la capacitación en vigilancia epidemiológica de acuerdo a las necesidades identificadas y a las solicitudes presentadas según el plan.	SST
Una vez definida la fecha, el encargado debe ejecutar dicha capacitación de acuerdo a la programación establecida, llevando a cabo los temas precisos durante las jornadas de capacitación en aspectos de Gestión de Velocidad Segura.	SST
Luego de finalizar cada capacitación, el responsable o la persona contratada, hace entrega a los asistentes la "Evaluación en Gestión de Velocidad Segura" con el fin de evaluar la satisfacción de cada evento realizado y analizar los resultados, para identificar oportunidades de mejora.	SST
Se deben Informar aspectos relevantes por mejorar y concluir estableciendo la claridad de los temas y haciendo recomendaciones necesarias para establecer en la empresa.	SST
El encargado de la capacitación, debe realizar un seguimiento a través de visitas para determinar el cumplimiento a las acciones correctivas o preventivas que fueron aplicadas según los requerimientos establecidos y los compromisos.	SST
La persona con las competencias necesarias en temas de seguridad vial, debe realizar un informe respectivo, con el fin de buscar avances y datos estadísticos.	SST
Identificar oportunidades de mejoramiento y aplicar acciones periódicamente evaluando así la eficacia de las mismas, de acuerdo a lo establecido en el Proceso de Mejoramiento continuo.	SST



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

COOTAXMON

**FICHA DE CAPACITACIÓN
PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA VELOCIDAD SEGURA**

Contenido de la capacitación.

Contenido del Programa de Capacitación		
Tema	Habilidades	Responsable
Precaución en la conducción.	Humanas	SG-SST
Respeto al agente de tránsito.	Humanas	SG-SST
Protección a los conductores viales.	Técnicas y humanas	SG-SST
Prevención de accidentes.	Técnicas	SG-SST
Atención primaria de víctimas	Técnicas y Humanas	SG-SST
Uso racional de las actividades viales en velocidad.	Administrativas y Humanas	SG-SST
Normatividad vigente.	Técnicas	SG-SST

Tema	[En este espacio se define el tema preciso de la capacitación.]		
Justificación	[Definir el “por qué” se requiere una capacitación, indicando competencias, requisitos y actividades.]		
Objetivo General	[Especificar lo que se desea a través de la capacitación.]		
Temas a Tratar	[Temas abordados durante el proceso de la capacitación]		
Capacitador	[Identificar a la persona calificada para llevar a cabo las expectativas de la capacitación]	Lugar	[Consignar de manera precisa lugar, fecha y hora]
Fecha		Hora	
Perfil de Participante	[Especificar el perfil de las personas a las que va dirigida la capacitación]		
Funcionario	[Especificar los nombres y la identificación de los funcionarios que recibirán la capacitación]		
Metodología	[Identificar qué tipo de metodología se realizará, es decir si es a modo de clase, conferencia, seminario etc.]		
Evaluación de eficacia	[Validar los conocimientos adquiridos, asociados a mejorar los indicadores de gestión]		
Material a Entregar	[Establecer un documento que informe y soporte la capacitación]		
Acciones Correctivas	[Definir acciones que se deben corregir luego de lo establecido y las dudas generadas en la capacitación]		
Observaciones	[Manifestar acciones que se presentaron durante la capacitación]		
Firma Capacitador			

ELABORÓ	REVISÓ	APROBÓ
LUIS HERNANDO MONEDERO DAZA	SG-SST	TALENTO HUMANO

COOTAXMON
Cooperativa de Taxistas de Montenegro
PBX: 3105009397 - 3104167000
Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com
Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08
Montenegro - Quindío



D- ROGRAMA DE PREVENCIÓN DE LA FATIGA

Alcance: Con el fin de controlar la afectación del desempeño mental que puede generar accidentes e incidentes de tránsito con personas lesionadas o fallecidas, por medio de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro, se formula un documento que refleja la importancia de una buena gestión preventiva en beneficio de los trabajadores y su actuación en la vía.

Fecha de Inicio: A partir de la aprobación del documento

Duración: Indefinido

Línea Base. Ley 769 de 2002

La fatiga se manifiesta en función de factores situacionales y características personales y tienen siempre, además de unos efectos funcionales, un sustrato corporal subjetivo: dolores de cabeza o musculares, picor de ojos, embotamiento, coraza tensional, torpeza en los movimientos.

Desde el punto de vista de la institución, organización o empresa donde la persona desarrolle su trabajo será necesario identificar cuáles son las características de las condiciones de trabajo o de su organización que incrementan la fatiga para implantar medidas de prevención que puedan mitigar su causa o reducirla al máximo.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1



Objetivos.

- Buscar una buena organización de las jornadas laborales a través de acciones que ayuden a prevenir la fatiga de los autores en la vía.
- Disminuir los índices de accidentes e incidentes laborales, relacionados a la fatiga en los trabajadores de la empresa.
- Orientar a través de jornadas de capacitación a los autores viales, donde reconozcan acciones que deben llevar a cabo para mejorar su estado.
- Controlar el estado de fatiga mental, física etc, que los trabajadores lleguen a experimentar por condiciones laborales.

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Indicadores y Formas de Medición.

NOMBRE	Cumplimiento
INTERPRETACIÓN	Cumplimiento de Actividades en el programa
FACTOR QUE MIDE	Cumplimiento
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con Actividades ejecutadas dentro del cronograma
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	plan de trabajo
RESPONSABLE	SST

	FÓRMULA	
<i>Numerador</i>	No. De Actividades realizadas	x 100
<i>Denominador</i>	No. De actividades programadas	

NOMBRE	Eficacia
INTERPRETACIÓN	Eficacia de los planes de acción propuestos
FACTOR QUE MIDE	Eficacia
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con Actividades ejecutadas dentro del cronograma
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	plan de trabajo
RESPONSABLE	SST

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro
 Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com
 Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08
 PBX: 3105009397 - 3104167000
 Montenegro - Quindío



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

	FÓRMULA
<i>Numerador</i>	No. De planes de acción desarrollados
	x 100
<i>Denominador</i>	No. De planes de acción propuestos

NOMBRE	Eficiencia
INTERPRETACIÓN	Reducción de la siniestralidad por excesos de velocidad
FACTOR QUE MIDE	Eficiencia
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con Actividades ejecutadas dentro del cronograma
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	plan de trabajo
RESPONSABLE	SST

	FÓRMULA	porcentaje
<i>Numerador</i>	No de vehículos que incumplieron los límites de velocidad	x
<i>Denominador</i>	Total, de vehículos de la organización	100

Valores del Periodo. Se evaluarán de la siguiente manera

PERIODO	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DIC	
NUMERADOR													
DENOMINADOR													
META < 80	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	
VALOR DEL INDICADOR %													

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío



Factores de Desempeño.

- Duración de los turnos de la jornada laboral.
- Planeación y organización del trabajo.
- Horario de turnos.
- Ritmo y cantidad de trabajo.
- Condiciones ambientales.
- Características demográficas, edad, sexo, estado de salud, condiciones de vivienda.
- Tiempos de desplazamiento.

Actividades

Controles Ambientales.

Lista de Chequeo Control Ambiental	SI	NO
Tiene a su disposición material ergonómico y equipos adecuados para realizar su trabajo.		
Cuenta con una iluminación adecuada en su ambiente de trabajo.		
Mantiene una ventilación adecuada		
Tiene acceso a zonas como cafetería, baños, salas de descanso.		



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

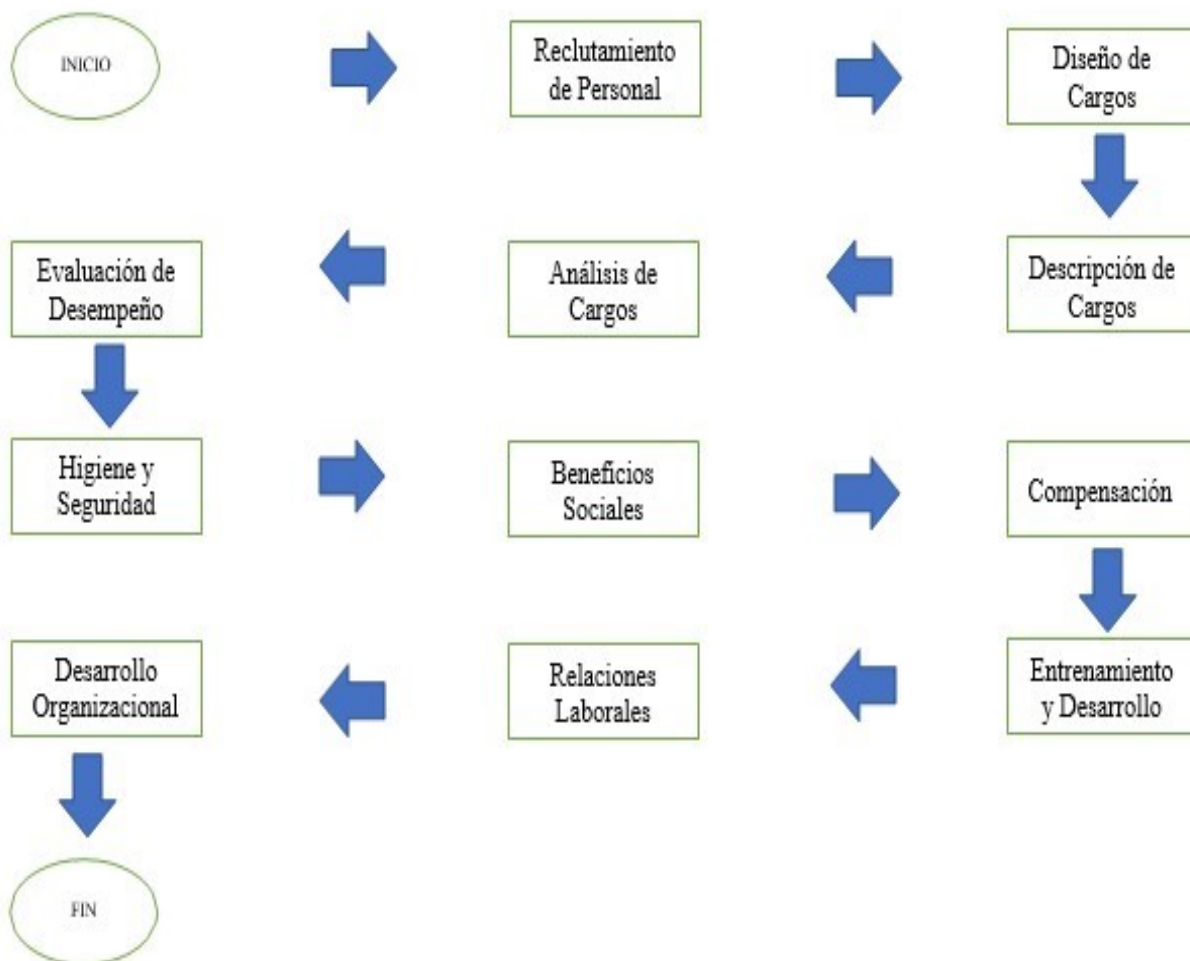
Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Rediseño del trabajo.

• *Proceso de Organización.*



COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Intervención de la Intensidad de trabajo.

Lista de Chequeo Intervención de la demanda de trabajo en su programación y organización.	SI	NO
Mantiene un periodo de trabajo por turnos.		
Cuenta con espacios tranquilos para descansos.		
Incluye etapas de sueño cortas para evitar etapas de sueños profundas.		
Evita realizar trabajos de esfuerzos físicos después de la siesta.		
Incluye pausas activas durante sus desplazamientos		
Hace ejercicio		
Distribuye su trabajo organizando las tareas físicas y mentales.		
Tiene supervisión para identificar signos tempranos de fatiga en el trabajo.		
Programa tareas complejas durante el día		
Limita las jornadas laborales a máximo 12 horas		
Dispone de fines de semana libres		

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío



Capacitación

Actividad	Responsable
El responsable debe realizar la programación de la capacitación en Prevención de la fatiga de acuerdo a las necesidades identificadas y a las solicitudes presentadas según el plan.	SST
Una vez definida la fecha, el encargado debe ejecutar dicha capacitación de acuerdo a la programación establecida, llevando a cabo los temas precisos durante las jornadas de capacitación en aspectos de Fatiga Laboral.	SST
Luego de finalizar cada capacitación, el responsable o la persona contratada, hace entrega a los asistentes la “Prevención de la Fatiga” con el fin de evaluar la satisfacción de cada evento realizado y analizar los resultados, para identificar oportunidades de mejora.	SST
Se deben Informar aspectos relevantes por mejorar y concluir estableciendo la claridad de los temas y haciendo recomendaciones necesarias para establecer en la empresa.	SST
El encargado de la capacitación, debe realizar un seguimiento a través de visitas para determinar el cumplimiento a las acciones correctivas o preventivas que fueron aplicadas según los requerimientos establecidos y los compromisos.	SST
La persona con las competencias necesarias en temas de Fatiga Laboral, debe realizar un informe respectivo, con el fin de buscar avances y datos estadísticos.	SST
Identificar oportunidades de mejoramiento y aplicar acciones periódicamente evaluando así la eficacia de las mismas, de acuerdo a lo establecido en el Proceso de Mejoramiento continuo.	SST

CONTENIDO DEL PROGRAMA DE CAPACITACIÓN		
Tema	Habilidades	Responsable
Responsabilidad en salud y seguridad a todo nivel	Técnicas y Humanas	SG-SST
Reloj Biológico Implicaciones y Efectos.	Técnicas y humanas	SG-SST
Factores asociados a la generación de fatiga.	Técnicas y Humanas	SG-SST
Reconocimiento síntomas de fatiga.	Técnicas y Humanas	SG-SST



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

COOTAXMON

FICHA DE CAPACITACIÓN PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE LA FATIGA

Tema	<i>[En este espacio se define el tema preciso de la capacitación.]</i>		
Justificación	<i>[Definir el “por qué” se requiere una capacitación, indicando competencias, requisitos y actividades.]</i>		
Objetivo General	<i>[Especificar lo que se desea a través de la capacitación.]</i>		
Temas a Tratar	<i>[Temas abordados durante el proceso de la capacitación]</i>		
Capacitador	<i>[Identificar a la persona calificada para llevar a cabo las expectativas de la capacitación]</i>	Lugar	<i>[Consignar de manera precisa lugar, fecha y hora]</i>
Fecha		Hora	
Perfil de Participante	<i>[Especificar el perfil de las personas a las que va dirigida la capacitación]</i>		
Funcionario	<i>[Especificar los nombres y la identificación de los funcionarios que recibirán la capacitación]</i>		
Metodología	<i>[Identificar qué tipo de metodología se realizará, es decir si es a modo de clase, conferencia, seminario etc.]</i>		
Evaluación de eficacia	<i>[Validar los conocimientos adquiridos, asociados a mejorar los indicadores de gestión]</i>		
Material a Entregar	<i>[Establecer un documento que informe y soporte la capacitación]</i>		
Acciones Correctivas	<i>[Definir acciones que se deben corregir luego de lo establecido y las dudas generadas en la capacitación]</i>		
Observaciones	<i>[Manifestar acciones que se presentaron durante la capacitación]</i>		
Firma Capacitador			

ELABORÓ	REVISÓ	APROBÓ
LUIS HERNANDO MONEDERO DAZA	SST	TALENTO HUMANO

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío

E- PROGRAMA CERO TOLERANCIA A LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS.

Alcance: Controlar los riesgos y efectos adversos que el consumo de alcohol y drogas psicoactivas generadora de la alteración de sus capacidades físicas y mentales, afectación de la salud, de la seguridad vial y del ambiente laboral.

Fecha de Inicio: A partir de la aprobación del documento.

Duración: Indefinido.

Línea Base: Ley 769 de 2002

El consumo de alcohol, incluso en cantidades relativamente pequeñas, aumenta el riesgo de verse involucrado en siniestros viales, beber deteriora las funciones esenciales para una conducción segura, como la visión y los reflejos y disminuye la capacidad de discernimiento, lo que se asocia generalmente a otros comportamientos de riesgo, como el exceso de velocidad y el incumplimiento de las normas de protección (uso del cinturón de seguridad y el casco).

Los efectos que cada droga tiene sobre la capacidad para conducir son diferentes y dependen de la manera en que la droga actúa en el cerebro; por ejemplo, la marihuana puede disminuir la coordinación, el tiempo de reacción y la capacidad para evaluar tiempo y distancia; los conductores que han consumido cocaína o metanfetamina pueden conducir en forma agresiva o imprudente.

Para la Organización Mundial de la Salud (OMS), las leyes sobre el alcohol y la conducción deberían tener como límites de referencia las concentraciones de alcohol en sangre de 0,05 g/l para la población en general y 0,02 g/l para los conductores jóvenes o inexpertos, sin embargo, solo seis países de las Américas cumplen esta recomendación de la OMS.

Las leyes de tránsito tienen el objetivo básico de proteger la vida y su aplicación visible y rápida es un medio eficaz de reducir los siniestros viales relacionados

con el alcohol, la experiencia ha demostrado que cuando las leyes no van acompañadas de un sistema de control eficaz dejan de tener el efecto esperado, así, en el caso de las restricciones sobre alcoholemia, su aplicación estricta mejora tanto la eficacia de estas limitaciones como la continuidad de su puesta en práctica.

Objetivos.

- Implementar acciones de prevención al consumo dirigidas al total de su población; resaltando los beneficios del estilo de vida sana y las características del trabajo saludable.
- Controlar los efectos que puedan generar las sustancias alcohólicas y psicoactivas en los trabajadores.
- Mitigar los efectos relacionados con accidentabilidad ocasionada por consumo de sustancias.

Indicadores y Formas de Medición.

NOMBRE	CUMPLIMIENTO
INTERPRETACIÓN	Cumplimiento de actividades en el programa.
FACTOR QUE MIDE	Cumplimiento.
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con actividades ejecutadas dentro del Cronograma.
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	plan de trabajo.
RESPONSABLE	S.S.T.

	FÓRMULA	
<i>Numerador</i>	No. de actividades realizadas	x 100
<i>Denominador</i>	No. de actividades programadas	



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

NOMBRE	EFICACIA
INTERPRETACIÓN	Eficacia de los planes de acción propuestos.
FACTOR QUE MIDE	Eficacia.
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con actividades ejecutadas dentro del cronograma.
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	plan de trabajo.
RESPONSABLE	S.S.T.

	FÓRMULA
<i>Numerador</i>	No. de planes de acción desarrollados
	x 100
<i>Denominador</i>	No. de planes de acción propuestos

NOMBRE	EFICIENCIA
INTERPRETACIÓN	Reducción de la siniestralidad por excesos de velocidad.
FACTOR QUE MIDE	Eficiencia.
PERIODICIDAD DEL REPORTE	Semestral se revisará el avance del indicador con actividades ejecutadas dentro del cronograma.
FUENTE DE LA INFORMACIÓN	plan de trabajo.
RESPONSABLE	S.S.T.

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío

	FÓRMULA	
Numerador	N° de vehículos que incumplieron los límites de velocidad	x 100
Denominador	total, de vehículos de la organización	

Valores del Periodo. Se evaluarán de la siguiente manera.

PERIODO	EN	FE	MA	AB	MA	JU	JU	AG	SE	OC	NO	DIC
NUMERADOR												
DENOMINADOR												
META < 80	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %
VALOR DEL INDICADOR %												

Factores de Desempeño

- Pruebas aleatorias de alcohol a los conductores de vehículos automotores y no automotores que realicen actividades al servicio de la entidad, o en zonas aledañas que estén bajo el control de la entidad.
- Prueba de control anual en sangre para alcohol y en orina para sustancias psicoactivas para conductores que realizan recorridos al servicio de la entidad.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Capacitación.

Actividad	Responsable
El responsable debe realizar la programación de la capacitación en Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del alcohol de acuerdo a las necesidades identificadas y a las solicitudes presentadas según el plan.	S.S.T.
Una vez definida la fecha, el encargado debe ejecutar dicha capacitación de acuerdo a la programación establecida, llevando a cabo los temas precisos durante las jornadas de capacitación en aspectos de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del alcohol.	S.S.T.
Luego de finalizar cada capacitación, el responsable o la persona contratada, hace entrega a los asistentes la “ Evaluación en Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del alcohol ” con el fin de evaluar la satisfacción de cada evento realizado y analizar los resultados, para identificar oportunidades de mejora.	S.S.T.
Se deben Informar aspectos relevantes por mejorar y concluir estableciendo la claridad de los temas y haciendo recomendaciones necesarias para establecer en la empresa.	S.S.T.
El encargado de la capacitación, debe realizar un seguimiento a través de visitas para determinar el cumplimiento a las acciones correctivas o preventivas que fueron aplicadas según los requerimientos establecidos y los compromisos.	S.S.T.
La persona con las competencias necesarias en temas de conducción bajo efectos de sustancias, debe realizar un informe respectivo, con el fin de buscar avances y datos estadísticos.	S.S.T.
Identificar oportunidades de mejoramiento y aplicar acciones periódicamente evaluando así la eficacia de las mismas, de acuerdo a lo establecido en el Proceso de Mejoramiento continuo.	S.S.T.

Contenido de la capacitación.

Contenido del Programa de Capacitación		
Tema	Habilidades	Responsable
Riesgos asociados con consumir licor y conducir.	Humanas.	SG-SST
Intervenciones efectivas.	Técnicas.	SG-SST
Elementos claves de Ley.	Técnicas y humanas.	SG-SST
Tolerancia Cero.	Técnicas.	SG-SST

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Ficha de Capacitación.

COOTAXMON		FICHA DE CAPACITACIÓN PROGRAMA <u>Cero Tolerancia A La Conducción Bajo Los Efectos Del Alcohol Y Sustancias Psicoactivas.</u>	
Tema	<i>[En este espacio se define el tema preciso de la capacitación.]</i>		
Justificación	<i>Definir el “por qué” se requiere una capacitación, indicando competencias, requisitos y actividades.]</i>		
Objetivo General	<i>[Especificar lo que se desea a través de la capacitación.]</i>		
Temas a Tratar	<i>[Temas abordados durante el proceso de la capacitación]</i>		
Capacitador	<i>[Identificar a la persona calificada para llevar a cabo las expectativas de la capacitación]</i>	Lugar	<i>[Consignar de manera precisa lugar, fecha y hora]</i>
Fecha		Hora	
Perfil de Participante	<i>[Especificar el perfil de las personas a las que va dirigida la capacitación]</i>		
Funcionario	<i>[Especificar los nombres y la identificación de los funcionarios que recibirán la capacitación]</i>		
Metodología	<i>[Identificar qué tipo de metodología se realizará, es decir si es a modo de clase, conferencia, seminario etc.]</i>		
Evaluación de eficacia	<i>[Validar los conocimientos adquiridos, asociados a mejorar los indicadores de gestión]</i>		
Material a Entregar	<i>[Establecer un documento que informe y soporte la capacitación]</i>		
Acciones Correctivas	<i>[Definir acciones que se deben corregir luego de lo establecido y las dudas generadas en la capacitación]</i>		
Observaciones	<i>[Manifestar acciones que se presentaron durante la capacitación]</i>		
Firma Capacitador			

ELABORÓ	REVISÓ	PROBÓ
LUIS HERNANDO MONEDERO DAZA	SST	TALENTO HUMANO

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío

“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.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La definición de programas para la gestión de riesgos críticos y factores de desempeño, se encuentra igualmente establecida tanto en el SGSST como en la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles	Artículos 2.2.4.6.23 y 2.2.4.6.24 Gestión de los peligros y riesgos y Medidas de prevención y control	6.3 Factores de desempeño de la SV

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”.

(Tomado resolución 20223040040595)

RESUMEN GENERAL

CAPACITACIONES DEFINIDAS POR RIESGOS IDENTIFICADOS

Dentro del contexto general que incluye de manera general las acciones y temáticas de capacitaciones abordadas por la Cooperativa de Taxistas de Montenegro, se destaca el estrato mismo de cada uno de los programas relacionando su contexto desde la posibilidad de generar la estructura del plan anual de capacitación para la empresa en el cumplimiento de su Plan Estrategico de Seguridad Vial, así:

RESUMEN DE TEMAS DE SEGURIDAD VIAL PESV.

Los programas de gestión de riesgos críticos para la Empresa, establecen los lineamientos factores de desempeño con la finalidad de intervenir y contrarrestar, reemplazar o disminuir e incluso controlar los riesgos que se identificaron a través del diagnóstico inicial y que permitió establecer el plan de acción correspondiente desde las vulnerabilidades de seguridad vial identificadas.

La Empresa identificó cinco (5) riesgos críticos dentro de las vulnerabilidades establecidas desde el diagnóstico y que establecen las condiciones más relevantes a fortalecer e intervenir, así: programa de gestión de la velocidad segura, programa de prevención de la fatiga, programa de prevención de la distracción, programa de cero tolerancias al alcohol y sustancias psicoactivas (efectos), programa de protección de actores viales vulnerables.

1- PROGRAMA PARA LA PROTECCIÓN DE ACTORES VIALES VULNERABLES

Alcance: Bajo el conocimiento donde los motociclistas, ciclistas y peatones son los actores viales más vulnerables y los que generan mayor cifra de fatalidad en la accidentalidad vial, la empresa establece en el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) a fin con su política de protección de actores viales vulnerables, el desarrollo de un programa que incorpora y fortalece estrategias para el cuidado de estos, permitiendo una identificación de acciones que respalden este tipo de individuos.

Contenido de la capacitación.

Contenido del Programa de Capacitación.		
Tema	Habilidades	Responsable
Señales de Tránsito.	Técnico Profesional	SG-SST



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Motociclistas en la vía.	Técnico Profesional	SG-SST
Ciclistas en la vía.	Técnico Profesional	SG-SST
Peatones en la vía.	Técnico Profesional	SG-SST
Normatividad vigente.	Técnico Profesional	SG-SST

2- PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE LA DISTRACCIÓN

Alcance: Los conductores deben ser conscientes de su desempeño en la vía y de los factores que pueden aumentar los eventos de accidentabilidad vehicular en relación a la distracción, por lo tanto, la empresa dispone alternativas de precaución a través de un programa de prevención de la distracción en la carretera, para los autores viales que comprometen este tipo de situaciones.

Contenido de la capacitación.

Contenido del Programa de Capacitación		
Tema	Habilidades	Responsable
Precaución en acciones distractoras	Técnico Profesional	SG-SST
Políticas de conducción	Técnico Profesional	SG-SST
Ocupantes del Vehículo	Técnico Profesional	SG-SST
Prevención en el vehículo	Técnico Profesional	SG-SST
Uso de dispositivos móviles	Técnico Profesional	SG-SST
Factores distractores externos	Técnico Profesional	SG-SST

3- PROGRAMA DE GESTION DE LA VELOCIDAD SEGURA

Alcance: Conociendo que la velocidad es un factor de riesgo que se relaciona de forma negativa y que genera impactos directamente con las condiciones de conducción de los autores viales, es recomendable que la empresa establezca en su reglamento interno de trabajo o su política de seguridad vial, un modelo de control de velocidad para los trabajadores que desempeñan un rol de conductores en la vía. Permitiendo un mejor comportamiento de los actores viales de la empresa, reduciendo los índices de accidentabilidad.

Contenido de la capacitación.

Contenido del Programa de Capacitación		
Tema	Habilidades	Responsable
Conducción preventiva y defensiva	Técnico Profesional	SG-SST
Las Velocidades desde la Ley 769 de 2002	Técnico Profesional	SG-SST
Comportamiento Cultural en la Vía	Técnico Profesional	SG-SST
Acciones, Causas y Consecuencias	Técnico Profesional	SG-SST
El accidente de Transito	Técnico Profesional	SG-SST
Factores externos de la Velocidad	Técnico Profesional	SG-SST

4- PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE LA FATIGA

Alcance: Con el fin de controlar la afectación del desempeño mental que puede generar accidentes e incidentes de tránsito con personas lesionadas o fallecidas, por medio de la empresa, se formula un documento que refleja la importancia de una buena gestión preventiva en beneficio de los trabajadores y su actuación en la vía.

CONTENIDO DEL PROGRAMA DE CAPACITACIÓN		
Tema	Habilidades	Responsable
Responsabilidad en salud y seguridad a todo nivel	Técnicas y Humanas	SG-SST
Reloj Biológico Implicaciones y Efectos.	Técnicas y humanas	SG-SST
Factores asociados a la generación de fatiga.	Técnicas y Humanas	SG-SST
Reconocimiento síntomas de fatiga.	Técnicas y Humanas	SG-SST

5- PROGRAMA

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

Alcance: Controlar los riesgos y efectos adversos que el consumo de alcohol y drogas psicoactivas generadora de la alteración de sus capacidades físicas y mentales, afectación de la salud, de la seguridad vial y del ambiente laboral

Contenido de la capacitación.

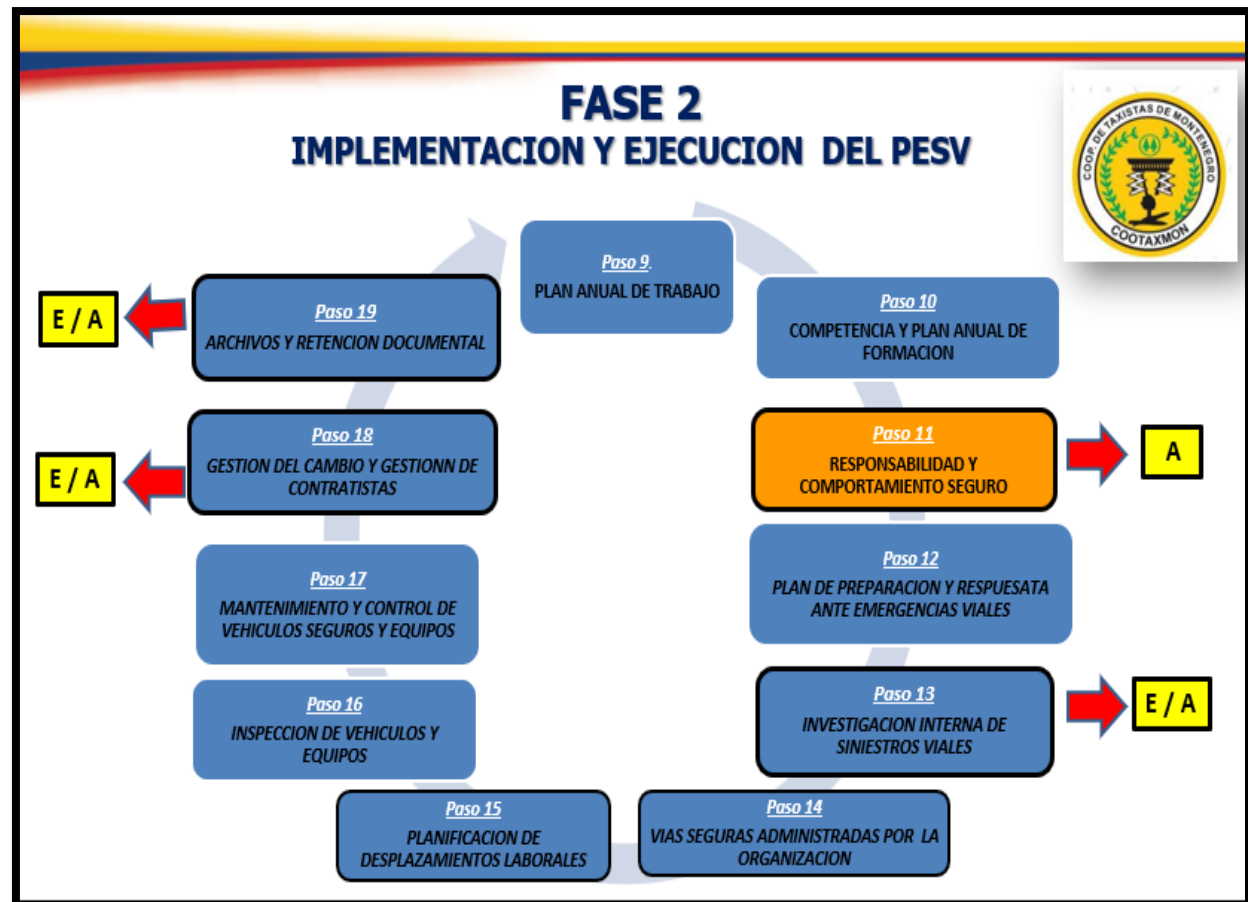
CONTENIDO DEL PROGRAMA DE CAPACITACIÓN		
Tema	Habilidades	Responsable
Riesgos asociados con consumir licor y conducir.	Humanas.	SG-SST
Consecuencias y Responsabilidades de los actores viales	Técnico Profesional	SG-SST
Elementos de la Ley de responsabilidad penal y contravencional	Técnico Profesional	SG-SST
Tolerancia Cero.	Técnico Profesional	SG-SST

TEMAS ANEXOS:

- 1- Comportamientos seguros de los actores viales:
 - Conducción preventiva y conducción defensiva
 - Fortalecimiento cultural en seguridad vial
 - La estructura del pensamiento y del autocuidado en la vía
 - Conciencia del rol que desempeñamos en la vía.
- 2- Actualización normativa.
 - Haciendo un recorrido por la ley 769 de agosto 06 de 2002.
 - Diferenciación de tránsito y de transporte respecto a la seguridad vial
 - Estatuto de transporte ley 336 de 1996
 - Responsabilidad social en la vía.
- 3- Compromiso por la vida.
 - mis actuaciones generan consecuencias
 - la vía no es un juego de la vida, pero te la puede quitar.
 - conocimiento y cultura como un coctel de vida.

FASE DOS

IMPLEMENTACION Y EJECUCION DEL PESV



En el desarrollo de la segunda fase se llevara a cabo las acciones que fueron establecidas desde la primera fase y es el compromiso y reto de direccionamiento permanente por parte de la alta direccion de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro S.A.S, y que se hacen estrictamente necesarias para fortalecer la seguridad vial dentro de la organización, de manera permanente y en pro de la mejora continua.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

PASO 9. Plan Anual de Trabajo.

Este paso es definido por parte de la organización como el enlace de la ejecución de las acciones establecidas dentro del **Paso 3**, estructurando el ciclo para fundamentar el trabajo anual, dentro del mismo se tienen en consideración el procedimiento y de mejora hallados desde la implementación de las políticas mismas, donde de manera particular para la organización se implementara de la siguiente manera, así:

Tabla 6. Pasos fase de implementación del PESV. (Tomado Resolucion 20223040040595)

Paso	Básico	Estándar	Avanzado
9. Plan anual de trabajo	Aplica	Aplica	Aplica
10. Competencia y plan anual de formación	Aplica	Aplica	Aplica
11. Responsabilidad y comportamiento seguro	No Aplica	No Aplica	Aplica
12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	Aplica	Aplica	Aplica

13. Investigación interna de siniestros viales	No Aplica	Aplica	Aplica
14. Vías seguras administradas por la organización	Aplica	Aplica	Aplica
15. Planificación de desplazamientos laborales	Aplica	Aplica	Aplica
16. Inspección de vehículos y equipos	Aplica	Aplica	Aplica
17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos	Aplica	Aplica	Aplica
18. Gestión del cambio y gestión de contratistas	No Aplica	Aplica	Aplica
19. Archivo y retención documental	No Aplica	Aplica	Aplica

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío

ACCIONES Y METAS DEFINIDAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ANUAL 2023

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

➤ Funciones Generales de los Integrantes del Comité de Seguridad Vial.

El Comité de Seguridad Vial de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro, tendrá las siguientes funciones en cumplimiento a lo establecido en la Ley 1503 de 2011, Resolución 20223040040595 de julio 12 de 2022 emanada desde el Ministerio del Transporte, así:

- Definir el perfil de los colaboradores, con la finalidad de proyectar y fortalecer el mismo dentro del plan de capacitaciones a definir por parte de la entidad.

- Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y formular la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la empresa.
- Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
- Presentar, discutir y determinar los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.
- Considerar la adopción de un estándar de seguridad vial, que garantice la integridad y el bienestar de los colaboradores de la entidad, minimizando los riesgos de un accidente de tránsito.
- Evaluar los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos.
- Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la entidad.
- 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.
- Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hacer seguimiento de las mismas.
- Elaborar los informes periódicos para la dirección de talento humano, Ministerio de Transporte y demás autoridades que así lo requieran, de las acciones programadas, adelantadas y por ejecutar; analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial de los empleados de empresa.

- Definir la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.

Nota: (Tomado Resolucion 20223040040595)

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La definición de un plan anual de trabajo es común tanto en PESV, como en el SGSST y la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.17. Planificación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST)	6.4 Objetivos de la SV y planificación para lograrlos

El plan anual de trabajo del PESV se puede articular con el Plan Anual de Trabajo del SGSST, dado que ambos planes deben estructurarse con igual contenido (objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades).

Es importante destacar que el plan anual de trabajo referente al PESV es la hoja de ruta que permite medir los resultados obtenidos frente a las metas que para tal fin sean establecidas y que en todo caso a su vez permiten determinar el plan de mejora continua para la reducción del riesgo de siniestralidad vial para la Cooperativa de Taxistas de Montenegro.

Paso 10. Competencia y Plan Anual de Formación.

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro realizará la definición de las competencias del personal de colaboradores, a través de tres factores como lo son educación, formación y experiencia, que deberán ser definidos dentro del plan de capacitación proyectado dentro de la planificación anual de la entidad, donde se tomarán procedimientos de la siguiente manera, así:

Procedimiento de Selección de Personal:

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro, dentro de su sistema de Gestión de Calidad, cuenta con el procedimiento de selección y vinculación de personal, con el fin de incluir los requisitos definidos para la selección y contratación del talento humano que serán responsables como conductores de vehículos que prestan su servicio para la misma. Dicho procedimiento está a cargo del área de la dirección de Talento Humano, quien establece el perfil del cargo definido para el caso, el cual tuvo un ajuste con el fin de asegurar las particularidades exigidas por la Resolución 20203040040595 de 2022 como guía metodológica del PESV, en cuanto al perfil y al procedimiento de selección.

Al área a cargo de implementar el procedimiento de selección y vinculación de personal, conoce de manera idónea y competente los procedimientos de documentación y validación de información; de tal forma que se causen los requisitos exigidos en la norma.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

PROTOCOLO EN PROCEDIMIENTO Y SELECCIÓN DE CONDUCTORES

La definición de un perfil ideal en los conductores debe garantizar la competencia del individuo, el cual debe contar con criterios sólidos para asegurar que los niveles exigidos de experiencia, conocimiento, habilidades entre otros sean los óptimos.

Educación.	✓ Letrado (Leer y Escribir). ✓ Licencia de conducción en la categoría del vehículo que va a conducir.
Conocimiento Y Habilidades.	✓ Conocimientos básicos de comprensión de lectura. ✓ Habilidades para operar el tipo de vehículo de su competencia. ✓ Actitud positiva hacia la seguridad. Conocimientos básicos en: ✓ Normas básicas de comportamiento en el tránsito Nacional y local. ✓ Mecánica básica. ✓ Manejo defensivo. ✓ Inspección básica de un vehículo. ✓ Atención de emergencias en carretera.
Experiencia.	No requiere cursos de inducción.
Estado de salud en general.	- Visión y audición en buena condición. - Percepción de colores y de profundidad normales. No debe sufrir daltonismo. - Tiempo de reacción a estímulos normales. - No debe padecer enfermedades como: epilepsia, crónicas del corazón, o enfermedades mentales. - Habilidad mental y estabilidad emocional dentro de parámetros normales. - No debe tener conducta agresiva, paranoica o esquizofrénica. - Debe cumplir satisfactoriamente el examen de ingreso, periódico ocupacional.
Edad.	Rango de edad: mayor de 18 años.
Otras condiciones de selección.	✓ Licencia de Conducción Vigente y en la Categoría Establecida. ✓ Estado actual de multas y comparendos de tránsito (debe estar a paz y salvo, expedido por el SIMIT, al momento de presentarse al examen de ingreso). ✓ Certificado de inscripción ante el RUNT. ✓ Exámenes médicos ocupacionales. ✓ Original de la Prueba de Idoneidad, realizada por entidad avalada por el Instituto Municipal de Tránsito o Centro de Enseñanza Automovilístico, expedición no superior a sesenta (60) días. ✓ Experiencia comprobada con certificación, de acuerdo con la exigencia del perfil, para cada tipo de vehículo.

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío

PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES:

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro, con el fin de cumplir con la normativa legal vigente, requisitos, periodicidad determinada por el Ministerio de Trabajo o Ministerio de Protección Social y Salud, ha establecido la obligatoriedad para los exámenes médicos ocupacionales, psicosenso-métricos, pruebas psicotécnicas y las pruebas teóricas – prácticas, con el fin de determinar la idoneidad del personal de conductores vinculados.

Dentro del proceso de actualización al PESV, la empresa COOTAXMON desde la oficina de Gestión Humana tendrá presente lo exigido en la resolución 20203040040595 del 2022, para el personal que actualmente realiza las funciones de conductor, a los cuales se les realizan las pruebas de idoneidad con una periodicidad anual.

Conforme a lo establecido en la Resolución 2346 de 2007, los empleadores afiliados o no a los sistemas de previsión y seguridad social, deberán ordenar la práctica de exámenes médicos pre ocupacionales o de admisión a todos sus trabajadores, de acuerdo con las disposiciones vigentes (Artículo 348 del C.S.T. y Resolución 1016 de 1.989), con el objeto de determinar la aptitud física y mental del trabajador para el oficio que vaya a desempeñar y las condiciones ambientales en que vaya a ejecutarlo.

Categoría	Identificación	Requisitos perfil
B1, B2, B3 C1,C2, C3	Automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses de servicio público.	➤ Tener licencia de conducción vigente, para la categoría determinada. ➤ Aprobar exámenes teóricos y prácticos para conducir e impartir enseñanza.
A1 - A2	Motocicleta y mototriciclo de cualquier cilindraje.	➤ Tener licencia de conducción vigente, para la categoría determinada.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

La empresa COOTAXMON, a través de la ARL, evalúa la salud de los empleados con el fin de garantizar su buen estado de salud, para intervenir a tiempo en caso de identificar un riesgo y tener el insumo necesario para crear programas de prevención que apunten a mejorar la calidad de vida del personal de trabajo

Tabla de acciones en torno a las pruebas de ingreso de conductores.

VARIABLE	ACCIONES
Exámenes médicos.	Llevar a cabo el profesiograma, de acuerdo con las fechas programadas.
Idoneidad en exámenes médicos.	Definir idoneidad de persona o entidad que realiza exámenes de pre-ingreso y de egreso.
Exámenes psico-sensométricos.	Incluir en el profesiograma realizar exámenes de coordinación motriz y de psicología.
Idoneidad en exámenes psico-sensométricos.	Definir idoneidad de persona o entidad que realiza exámenes de pre-ingreso y de egreso.
Prueba teórica.	Fijar criterios para la realización de pruebas teóricas, para la selección de los conductores.
Idoneidad en exámenes teóricos.	Definir los criterios de idoneidad de quien realiza pruebas teóricas para el ingreso de conductores. Incluir dichos criterios en el procedimiento de selección de conductores.
Prueba práctica.	Fijar criterios para la realización de pruebas prácticas, para el ingreso de conductores. Incluir dichos criterios en el procedimiento de selección de personal.
Idoneidad de quien realiza las pruebas prácticas.	Definir los criterios de idoneidad de quien realiza pruebas prácticas para el ingreso de conductores. Incluir dichos criterios en el procedimiento de selección de conductores.
Pruebas psicotécnicas.	Fijar criterios para la realización de pruebas psicotécnicas. Incluir dichos criterios en el procedimiento de selección de conductores.
Idoneidad de quien realiza las pruebas psicotécnicas.	Definir los criterios de idoneidad de quien realiza las pruebas psicotécnicas para el ingreso de conductores. Incluir dichos criterios en el procedimiento de selección de conductores.

Fuente: Elaboración propia.

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío



CRONOGRAMA DE CAPACITACION BIMENSUAL EN SEGURIDAD VIAL				
TEMA	SUBTEMAS	PARTICIPANTES	INTENSIDAD	RESPONSABLE
Buenas prácticas de movilidad	Alistamiento del vehículos.	colaboradores y conductores	2 horas	Líder PESV
Normatividad	Documentos obligatorios - Título II Código Nacional de Transito.	colaboradores y conductores	2 horas	
Roles de la Seguridad vial	Usted como conductor.	colaboradores y conductores	2 horas	
	Usted como pasajero/peatón.	colaboradores y conductores	2 horas	
Factores de riesgo	La movilidad reducida.	colaboradores y conductores	2 horas	
Comportamiento en un accidente de tránsito	Protocolo.	colaboradores y conductores	1 horas	

PASO 12. Plan de Preparacion y Respuesta Ante Emergencias Viales.

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro definirá las siguientes acciones dentro del plan de capacitación del personal de la entidad, con la finalidad de fortalecer las competencias ante urgencias que se puedan generar en la vía.

Protocolo de atención de víctimas en accidentes de tránsito.

En el evento que se presente un accidente de tránsito en el que resulte involucrado un vehículo de la empresa, el conductor procederá de la siguiente manera:

- Siempre que ocurra un accidente en el cual resulten comprometidos vehículos o motocicletas, el conductor está en la obligación de dejarlo tal como quedó después de ocurrir el accidente e informar inmediatamente a las autoridades de tránsito, a la autoridad competente, al jefe inmediato y coordinación de vehículos.

- Todos los usuarios de vehículos deben reportar la ocurrencia de los incidentes o accidentes de tránsito, utilizando el formato correspondiente de reporte inicial de incidentes o accidentes, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la ocurrencia del evento. De acuerdo a la evaluación preliminar del evento se definirá la realización de la investigación correspondiente.

Procedimientos:

- 1) Conservará la calma y deberá hacer todo lo que esté a su alcance para que las personas afectadas con el accidente, reciban la atención médica adecuada y disminuir el riesgo posible que pueda generar una situación mas compleja, señalizando el lugar de lo hechos donde quedo ubicado su vehículo.
- 2) El conductor involucrado tendrá la obligación de comunicar el accidente de inmediato a la autoridad de tránsito, a la compañía de seguros y al responsable del parque automotor asignado por la empresa.
- 3) Esperar a la autoridad para que se realice el desarrollo del **Informe de Policía en Accidentes de Tránsito** (IPAT) en el lugar y circunstancia en que sea posible hacerlo.
- 4) El vehículo sólo se podrá movilizar, una vez efectuado el trámite correspondiente por la autoridad de tránsito y la compañía de seguros o en el evento que medie autorización dada por las autoridades competentes, cuando éstas intervengan.
- 5) En caso de no presentarse la autoridad de tránsito, el conductor no podrá movilizar el vehículo sin que medie la autorización emitida por el responsable del parque automotor de la empresa.



- 6) El conductor del vehículo siniestrado deberá rendir informe por escrito del siniestro dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a su ocurrencia (si es posible), allegando los correspondientes soportes.
- 7) Todos los casos en los que haya lesionados o daños a bienes de terceros deben ponerse en conocimiento de las autoridades competentes, así mismo será obligación del conductor tramitar los aspectos legales conjuntamente con los servicios de apoyo legal que presta la compañía de seguros y la empresa deberá efectuar el trámite correspondiente dentro de los (5) días hábiles siguientes a la ocurrencia del accidente, cuando se considere necesario la afectación de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual de vehículos, (si esta aplica).
- 8) Una vez reportado el accidente de tránsito, la Cooperativa de Taxistas de Montenegro procederá a la reparación del vehículo en caso de que sea de propiedad de la entidad o darlo de baja si es del caso, sin perjuicio de la investigación o proceso disciplinario que se genere hacia el funcionario implicado, si a ello hubiere lugar.
- 9) Si el accidente es objeto de cobertura de la póliza de responsabilidad civil extracontractual (siempre que aplique), todos estos trámites, deben realizarse con los abogados designados por la Aseguradora.
- 10) El costo de las lesiones y las indemnizaciones a la que haya lugar, tanto por muerte o lesiones, serán cubiertos en primera instancia por el SOAT y en exceso de éste, por la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual. (siempre que aplique)

- 11) El conductor que resulte involucrado en accidentes de tránsito con un vehículo automotor de la empresa, deberá comparecer a las audiencias que fuere citado por las autoridades judiciales y/o administrativas y en el evento de no hacerlo, se aplicarán las sanciones disciplinarias a que haya lugar.

PASO 13. Investigación Interna de Siniestros Viales.

JUSTIFICACION.

De acuerdo con información publicada por el Ministerio de la Protección Social, con motivo de la conmemoración del Día de la Salud en el Mundo del Trabajo llevada a cabo en el 2006 en donde se realiza un análisis del accidente de trabajo presentado en nuestro país desde la creación del Sistema General de Riesgos Profesionales, el cual refleja el incremento en la frecuencia de accidentalidad y teniendo en cuenta que en mayo 14 de 2007, el Ministerio de la Protección Social para dar cumplimiento a las normas internacionales emanadas por la Organización Mundial de la Salud emitió la resolución 1401, encaminada a la investigación de incidentes y accidentes de trabajo, cuyo objetivo entre otros es el de realizar una evaluación estandarizada de las causas que generaron dichos eventos y a su vez evitar su recurrencia de los mismos.

Asimismo, los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV, Su diseño e implementación es de obligatorio cumplimiento para todas las organizaciones señaladas en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, que modificó el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, así: "Artículo 12. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y



Salud en el Trabajo – SGSST por tanto deben incluirse dentro de este plan la investigación de accidentes de tránsito.

OBJETIVO GENERAL

Establecer un guía metodológica que permita estandarizar las acciones a seguir para dar cumplimiento con lo dispuesto en el decreto 1072 de 2015 de la Presidencia de la República y la resolución 1401 de 2007 del Ministerio de la Protección Social y art 110 del decreto ley 2106 de 2019.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

Realizar una metodología estandarizada para la investigación de los incidentes, accidentes de trabajo y de tránsito, estableciendo criterios que permitan conocer cuales, como y cuando deben ser investigados los eventos, las medidas a implementar, el seguimiento y los responsables de ejecutar dichas acciones.

- Dar a conocer los requisitos necesarios para desarrollar una investigación de incidentes y accidentes coherente con los conceptos legales.
- Asegurar que los incidentes y accidentes sean investigados oportunamente, que se comuniquen adecuadamente las recomendaciones y así permitir un plan de corrección y mejoras bien enfocado.
- Establecer una metodología que permita, por medio de la investigación, detectar las causas básicas e inmediatas que generaron el evento y con base en estas determinar las acciones a seguir para la promoción de la salud y la prevención de riesgos.
- Establecer un plan de seguimiento de las recomendaciones generadas en la investigación.

- Constituir la investigación como una herramienta efectiva, fuente de un registro completo y exacto que pueda ser útil para el control de los estándares de seguridad.

ALCANCE .

Esta guía describe los elementos básicos de la investigación de incidentes y accidentes. Es aplicable a todos los procesos, instalaciones y condiciones que originan, o tienen el potencial de originar, situaciones de riesgo que involucren a trabajadores en misión, directos, contratistas, visitantes y demás involucrados en la organización.

DEFINICIONES GENERALES.

ACCIDENTE DE TRABAJO: Suceso repentino que sobreviene por causa o con ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una perturbación orgánica, una perturbación funcional o Psiquiátrica, una invalidez o la muerte.

Es aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, contratante durante la ejecución de una actividad bajo autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo. Ver artículo 3 de la ley 1562 de 2012

INCIDENTE DE TRABAJO: Suceso acaecido en el curso del trabajo o en relación con éste, que tuvo el potencial de ser un accidente, en el que hubo personas involucradas sin que sufrieran lesiones o se presentaran daños a la propiedad y/o pérdida en los procesos.

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE O INCIDENTE: Proceso sistemático de determinación y ordenación de causas, hechos o situaciones que generaron o favorecieron la ocurrencia del accidente o incidente, que se realiza con el objeto de prevenir su repetición, mediante el control de los riesgos que lo produjeron.

CAUSAS BÁSICAS: Causas reales que se manifiestan detrás de los síntomas; razones por las cuales ocurren los actos y condiciones subestándar o inseguras; factores que una vez identificados permiten un control administrativo significativo. Las causas básicas ayudan a explicar por qué se cometen actos subestándar y por qué existen condiciones subestándar.

CAUSAS INMEDIATAS: Circunstancias que se presentan justamente antes del contacto; por lo general son observables o se hacen sentir. Se clasifican en actos subestándar o inseguros (comportamientos que podrían dar paso a la ocurrencia de un accidente o incidente) y condiciones subestándar o condiciones inseguras (circunstancias que podrían dar paso a la ocurrencia de un accidente o incidente).

ACCIDENTE GRAVE: Aquel que trae como consecuencia amputación de cualquier segmento corporal; fractura de huesos largos (fémur, tibia, peroné, humero, radio y cúbito); trauma craneoencefálico; quemaduras de segundo y tercer grado; lesiones severas de mano, tales como, aplastamiento o quemaduras; lesiones severas de columna vertebral con compromiso de médula espinal; lesiones oculares que comprometan la agudeza o el campo visual o lesiones que comprometan la capacidad auditiva.

ACCIÓN CORRECTIVA: Es el conjunto de actividades que se desarrollan para seguir la pista de un problema hasta descubrir su causa; generar soluciones para evitar su repetición, implementar los cambios que sean necesarios y asegurar que esos cambios sean permanentes y produzcan el resultado deseado.

Acción correctiva es una oportunidad para mejorar los procesos.

ACCIÓN PREVENTIVA: Es el proceso de analizar múltiples fuentes de información con el propósito de detectar cualquier debilidad en el sistema y para localizar problemas potenciales.

El proceso de acción preventiva incluye además las acciones que se tomen para prevenir que esas debilidades o esos problemas potenciales se vayan a convertir en problemas reales.

ACCIDENTE DE TRANSITO: Suceso ocasionando o en el que haya intervenido un vehículo automotor en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales y que como consecuencia de su circulación o tránsito, o que por violación de un precepto legal o reglamentario de tránsito causa daño en la integridad física de una persona. Los accidentes de tránsito se pueden generar bajo tres opciones de gravedad, como lo son los accidentes de solo daños materiales, accidentes con personas lesionadas y accidentes con personas fallecidas, lo que equivale a los delitos de daño en bien ajeno, lesiones personales y homicidio en los cuales la conducta puede cometerse de forma dolosa, culposa o preterintencional.

➤ **INVESTIGACION DE INCIDENTES Y ACCIDENTES**

Criterios para Investigación de Incidentes y Accidentes: De acuerdo con lo establecido por la resolución 1401 de 2007, emanada por el Ministerio de Protección Social, sobre investigación de incidentes y accidentes, la empresa o aportante debe investigar todos los accidentes e incidentes, que ocurran en la empresa, incluyendo accidentes graves y mortales. Para aquellos que se relacionen con accidentes de tránsito se debe anexar los parámetros establecidos en las art 110 del decreto ley 2106 de 2019.

RESPONSABLES DE LA INVESTIGACIÓN

Los responsables de la investigación de incidentes y accidentes, son los aportantes o las empresas afiliadas, (Contratistas), que tiene bajo su cargo al trabajador que sufre el evento.

La investigación de los accidentes de trabajo ocurridos a trabajadores no vinculados mediante contrato de trabajo (trabajador en misión, asociado a un organismo de trabajo asociado o cooperativo o trabajador independiente) son responsabilidad tanto de la empresa de servicios temporales, como de la empresa usuaria o beneficiaria del servicio del trabajador.

De igual manera, si por la complejidad del evento, la ARL considera que debe participar en la investigación del accidente, puede hacerlo.

La empresa o aportante debe conformar un equipo investigador, el cual debe estar integrado como mínimo por el jefe inmediato o supervisor del trabajador accidentado o del área donde ocurrió el incidente, un representante del Comité Paritario de Salud Ocupacional o el Vigía Ocupacional y el encargado del desarrollo del Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo. Cuando la empresa o aportante no tenga la estructura anterior, deberá conformar un equipo investigador integrado por trabajadores capacitados para tal fin. (Art. 7, Resolución 1401 de 2007)

Cuando el accidente se considere grave o produzca la muerte, en la investigación participará un profesional con licencia en Salud Ocupacional, propio o contratado, así como el personal de la empresa encargado del diseño de normas, procesos y/o mantenimiento.

Nota: Si la empresa cuenta con una persona con licencia en Seguridad y Salud en el trabajo está deberá hacer parte del equipo investigador base, a fin de dar cumplimiento a la norma.



Para la investigación de accidentes de tránsito el grupo investigador estará conformado por el líder de seguridad y salud en el trabajo, el jefe inmediato, un integrante del copasst y el director de control y tráfico este último liderará la investigación del evento, determinando las causas raíz, fallas de control y los planes de acción para evitar accidentes futuros.

DOCUMENTACIÓN PARA LA INVESTIGACIÓN.

La empresa se apoya en el formato de investigación de accidentes de trabajo SG-SST, para accidentes propios de la empresa, el cual debe ser utilizado obligatoriamente por la empresa para la investigación de los accidentes. Este debe ser diligenciado en su totalidad y de manera clara.

Para diligenciar el formato de investigación de Accidentes es necesario que se tenga el reporte del accidente de trabajo ante la administradora de riesgos laborales (ARL), el cual se tuvo que haber reportado en las próximas 48 horas siguientes al accidente de trabajo.

Cuando como consecuencia del accidente de trabajo se produzca el fallecimiento del trabajador o se trate de un accidente grave, se debe utilizar obligatoriamente el formato suministrado por la Administradora de Riesgos Profesionales a la que se encuentre afiliado, y la empresa debe realizar la investigación por parte de su equipo investigador, y enviarla a la ARL dentro de los 15 días siguientes a la ocurrencia del evento, de acuerdo con lo establecido por la resolución 1401 de 2007.

Para la valoración de accidentes de tránsito se realiza en el formato establecido en la empresa en un periodo no mayor a 15 días con el grupo de investigación seleccionado.

INFORME DE LA INVESTIGACIÓN.

Para determinar las causas, hechos y situaciones es necesario que en el informe de investigación se detallen características específicas sobre tipo de lesión, parte detallada del cuerpo que fue lesionada, lesión precisa que sufrió el trabajador; agente y mecanismo del accidente, sitio exacto donde ocurrió el evento en ambos formatos tanto de investigación de accidente laboral como el de tránsito.

Respecto al agente de la lesión, se debe incluir información como: tipo, marca, modelo, velocidades, tamaños, formas, dimensiones y las demás que se consideren necesarias (Art. 9, párrafo 2, Resolución 1401 de 2007).

Tanto como para el accidente de tránsito como el laboral es importante resaltar que la descripción del evento deberá contener un relato completo y detallado de los hechos relacionados con el accidente o incidente, de acuerdo con la inspección realizada al sitio de trabajo y las versiones de los testigos; involucrando todo aquello que se considere importante o que aporte información para determinar las causas específicas del accidente o incidente, tales como, cuándo ocurrió, dónde se encontraba el trabajador, qué actividad estaba realizando y qué pasó, porqué realizaba la actividad, para qué, con quién se encontraba, cómo sucedió.

Para obtener la información, el equipo investigador puede acudir al reconocimiento del área involucrada, entrevista a testigos, fotografías, videos, diagramas, revisión de documentos, fichas de mantenimiento y demás información que se consideren necesaria, las cuales se anexarán al informe final.

En el informe final, debe incluirse una descripción clara y completa del accidente, el análisis causal detallado, las conclusiones, las medidas de control y demás datos propios de la investigación.

Las medidas de control o las acciones para evitar repetición del accidente deben tener el nombre del responsable de implementar la medida, de su ejecución y el plazo máximo para la realización de esa acción.

TECNICAS A TENER EN CUENTA PARA LA INVESTIGACION DE LOS INCIDENTES Y ACCIDENTES DE TRABAJO.

Es de señalar, que cuando se trata de un accidente de tránsito que involucra vehículo de la empresa sin empleado lesionado se realiza la investigación de accidente de tránsito e investigación de incidente, pero si por el contrario si en el accidente de tránsito hay un empleado herido o con alguna lesión debe tomarse como accidente laboral por tanto debe realizar la investigación de accidente laboral.

Generalidades

Los incidentes o también llamados **casi-accidentes o incidentes** potencialmente lesivos pero que no producen ningún tipo de lesión personal o daño en los equipos o instalaciones, deberán reportarse al interior de la empresa y registrarse para su investigación y seguimiento, a fin de tomar las medidas preventivas pertinentes para evitar que vuelvan a ocurrir, este procedimiento hace parte del programa de prevención de accidentes y se recomienda llevar registro de dicha actividad, para dar cumplimiento a lo dispuesto en la resolución 1401 de 2007.

La importancia de estos eventos radica en que bajo circunstancias ligeramente diferentes podrían haber resultado en lesiones severas a las personas o daños graves en la propiedad o a los procesos, dentro de las cuales están:

LESIONES MENORES NO INCAPACITANTES

Definida como la incapacidad laboral menor a 8 horas y generada por el tiempo de consulta a la Institución Prestadora de Servicios de Salud (IPS) luego de una lesión,

así sea que el empleado no regrese a su trabajo durante el resto de la jornada laboral del día en que ocurrieron los hechos.

LESIONES INCAPACITANTES

Son las que generan incapacidades de más de ocho horas, que pueden ser a su vez:

- **Incapacidad temporal**, es aquella que según el cuadro agudo de la enfermedad o lesión que presente el afiliado al Sistema General de Riesgos Profesionales, le impida desempeñar su capacidad laboral por un tiempo determinado, determinado esto por el médico tratante adscrito a la EPS o la ARL. (Decreto 1295/94 y ley 776 de 2002).
- **Incapacidad permanente parcial**, cuando el afiliado que, como consecuencia de un accidente de trabajo o de una enfermedad profesional, presenta una disminución definitiva, igual o superior al cinco por ciento 5%, pero inferior al cincuenta por ciento 50% de su capacidad laboral, para lo cual ha sido contratado o capacitado (Decreto 1295/94 y ley 776 de 2002).
- **Invalidez**, se considera inválida la persona que por causa de origen profesional, no provocada intencionalmente, hubiese perdido el cincuenta por ciento (50%) o más de su capacidad laboral de acuerdo con el Manual Único de Calificación de Invalidez vigente a la fecha de la calificación (Decretos 1295/94 y ley 776 de 2002)

LESIONES FATALES O GRAVES

Las lesiones fatales, como su nombre lo indica causan la muerte del trabajador en el curso de su evolución.

La definición de accidente grave, para efectos de esta guía es la contenida en la resolución 1401 de 2007 y descrita en el punto 5 de este documento (definiciones).

DAÑOS MATERIALES

Son aquellos daños causados a instalaciones, equipos, máquinas, materiales, procesos entre otros. Los daños materiales pueden ser menores o serios.

En los incidentes de trabajo, no se presentan pérdidas, sin embargo se deberá evaluar, las que hubiera podido generar el evento si hubiera ocurrido, estas deben ser registradas y cuantificadas para así aportar a la gestión del programa y así resaltar su impacto.

Factores causales de los incidentes o accidentes laborales

Una vez se ha iniciado la investigación del incidente o accidente, por parte del equipo investigador, se deberá establecer una secuencia sistemática del evento, buscando el tipo y el grado de la pérdida, potencial o real, dependiendo de las circunstancias que rodeen el hecho.

Para lo anterior se deben tener cuenta los siguientes elementos:

Falta de control, programas inadecuados, normas o estándares insuficientes o falta de cumplimiento de los programas establecidos.

Entre los criterios para clasificar e identificar los factores causales de la accidentalidad laboral se encuentran:

CAUSAS INMEDIATAS

Como lo describimos en las definiciones son las circunstancias que se presentan justo antes del evento. Usualmente son de fácil detección durante la investigación y suelen corresponder a condiciones o actos inseguros o subestándar; es decir desviaciones de normas (circunstancias o conductas) o procedimientos aceptados, que permiten la ocurrencia del accidente.

El acto subestándar es todo acto que realiza el trabajador de manera insegura o inapropiada y que facilita la ocurrencia de un accidente, dentro de los actos subestándar encontramos:: operar equipos sin autorización, violar normas de seguridad establecidas, fallas en aseguramiento, retirar los dispositivos de seguridad, operar a velocidad inadecuada, usar equipo defectuoso, no usar elementos de protección personal, usar equipos de manera incorrecta, instalar carga de manera incorrecta, asumir posiciones inadecuadas del cuerpo, realizar mantenimiento con la maquina en movimiento, entre otros.

La condición sub estándar. Es una situación que se presenta en el lugar de trabajo y que se caracteriza por la presencia de riesgos no controlados que pueden generar la ocurrencia de accidentes o enfermedades profesionales, algunas son: equipos de protección inadecuados o insuficientes, protecciones y resguardos inadecuados, equipos o materias primas defectuosos, señalización insuficiente, espacio limitado para el movimiento de personas y objetos, orden y limpieza deficientes y exposición a condiciones ambientales no adecuadas respecto a ruido, radiación, temperatura, iluminación o ventilación entre otras.

CAUSAS BÁSICAS O REALES

Son las situaciones que desencadenan los actos y condiciones subestándar, por lo que una vez identificadas permiten un control administrativo significativo o relevante para el control de los riesgos. Se clasifican básicamente en factores personales y del trabajo.

Factores personales: Son aquellas acciones u omisiones humanas que explican situaciones potenciales de riesgo o de peligro y que dan lugar a la aparición de accidentes. Derivan de las personas que están utilizando los equipos y materiales que puedan provocar alteraciones en su normal funcionamiento, o de la utilización de diversos elementos para operaciones y procesos distintos de aquéllos para los



que específicamente han sido diseñados. Usualmente se derivan del incumplimiento de normas de seguridad y proceden de la actuación del hombre, tanto en lo referente a su actitud como a su aptitud. Incluyen falta de conocimiento; falta de habilidad; falta de capacidad física o mental; tensión física, psicológica o mental y motivación inadecuada.

Factores de trabajo. Son el conjunto de elementos que originan y explican las condiciones subestándar y situaciones potenciales de riesgo, dando lugar a la aparición de accidentes. Incluyen aquellas condiciones que presentan las instalaciones, máquinas y elementos materiales por diseño o ingeniería inadecuadas; adquisiciones incorrectas; mal funcionamiento por fallas en el mantenimiento o instalación o situaciones dentro del contexto de la empresa como liderazgo y supervisión deficientes; herramientas, equipos y materiales inadecuados; estándares de trabajo deficientes; uso y desgaste de los equipos; o su abuso o mal uso.

Además de las anteriores el modelo de causalidad también está basado en causas como: falta de control debido a programas de prevención y control inadecuados, estándares de trabajo deficientes y falta de cumplimiento de dichos estándares.

En el anexo listado de las causas básicas e inmediatas aparece el listado propuesto por la Norma Técnica Colombiana 3701.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

CAUSAS BÁSICAS

Políticas gerenciales y decisiones de seguridad

Factores ambientales o del trabajo

Factores personales

CAUSAS
INMEDIATAS

Actos Subestándar

Condiciones Subestándar



Liberación no planeada de energía y/o materiales peligrosos

INCIDENTE O ACCIDENTE

Lesión personal o daño material

Dentro de las medidas necesarias se pueden considerar:

- **Medidas provisionales.** Usualmente solo corrigen síntomas, es decir los actos y condiciones subestándar, aunque también se pueden iniciar tomando en cuenta las causas básicas.
- **Medidas definitivas.** Idealmente corrigen los factores personales y del trabajo, es decir, las causas básicas. También llegan a corregir las fallas y omisiones en los programas, estándares y normas velando por su cumplimiento.

Se debe aclarar si la medida o acción implementar es en la fuente, el medio o el trabajador.

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío

PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACION

En la investigación se busca en esencia la identificación de forma secuencial de los eventos que generaron como consecuencia la ocurrencia del suceso; determinando las causas y factores que contribuyeron a su ocurrencia; identificando así acciones necesarias para prevenir su recurrencia.

Teniendo en cuenta el análisis de las causas, la gravedad potencial y de la probabilidad de recurrencia de un evento, el equipo investigador seleccionado debe concentrar su atención en los puntos críticos y determinar la profundidad que requiere la investigación.

Es importante tener en cuenta que la investigación debe ser iniciada tan pronto como sea posible luego de ocurrido el evento, idealmente en forma inmediata o a más tardar dentro de los próximos 15 días siguientes, a fin de que no se pierdan evidencias, que pueden ser importantes en el momento del análisis, para determinar las causas y evitar variaciones en las condiciones y cambios de opinión de los testigos, que en algunos casos tienden a unificar sus versiones. Los involucrados deben entender claramente que el objetivo es establecer los hechos y no buscar culpables:

En la investigación se deben tener en cuenta algunas etapas o pasos secuenciales, que realizados de una forma adecuada, llevarán al éxito de la misma:

1. Planeación: En esta etapa se define del alcance la de investigación. Se lleva a cabo la descripción inicial del evento, procedimientos normales de operación, mapas o diagramas con la localización del lugar del accidente y la lista de testigos, de igual manera los contactos que nos van a guiar dentro de la empresa o área.

2. Revisión de aspectos importantes. Se deben evaluar los procedimientos normales de operación, diagramas de flujo, manuales y normas de seguridad y permisos de trabajo, programación de mantenimiento o reportes sobre dificultades o anomalías. En algunos casos pueden ser relevantes leyes, reglamentos, principios o propiedades físicas o químicas de los insumos o sustancias, que en algunos casos pueden explicar el comportamiento en la secuencia de los eventos. Estos datos se pueden encontrar en fichas de seguridad. En caso de ser necesario se puede adelantar un análisis de documentación, como actas y hojas de registro relevantes como por ejemplo entrega de EPP, capacitación, mantenimiento, reportes de accidentes previos, entre otros.
3. Visita al sitio de ocurrencia. En esta etapa el equipo investigador debe tener en cuenta las precauciones del caso a fin de evitar lesiones, para esto es necesario analizar la seguridad del entorno antes de ingresar al área, luego se debe observar la escena donde ocurrieron los hechos para documentar aspectos como: localización de las víctimas, testigos, maquinaria y equipos, fuentes de energía, materiales peligrosos, prácticas de trabajo, mecanismos de seguridad y el uso que se les daba al momento del accidente, posición de las guardas y controles, mantenimiento del área y condiciones físicas. En ese momento se verificara los equipos, máquinas, herramientas y sus posibles fallas, así como los registros de mantenimiento.

El equipo y las personas que llegan inicialmente a la escena deben buscar preservar la evidencia, teniendo en cuenta las consideraciones de riesgo, nombradas anteriormente, considerando que en ocasiones la modificación del lugar del accidente requiere permiso de las autoridades, en especial si el accidente fue fatal.

Nota: En caso de no poder visitar el área de ocurrencia del accidente, de igual manera el equipo investigador puede valerse de diagramas, fotos o videos para visualizar lo ocurrido debido a que estas ayudas son útiles para aclarar y simplificar los reportes escritos. En caso de necesidad se tomarán muestras de materiales, desechos o equipos rotos. Sin que estas evidencias reemplacen lo escrito.

4. Entrevista a testigos y/o empleados involucrados. Este paso es de gran importancia dentro de la investigación, considerando que con frecuencia, las entrevistas se convierten en una fuente primaria de información, pues no siempre el investigador puede observar la escena inalterada del accidente. Se recomienda que las entrevistas se realicen en forma individual al trabajador o trabajadores lesionados, a los posibles testigos (incluyendo a quienes estuvieron presentes antes del accidente y los que llegaron poco después) y si es necesario a otras personas como jefes de área, encargados de normas y procedimiento, entre otras.

Las entrevistas deben realizarse tan rápido como sea posible, idealmente antes que las personas se reúnan pues hay una tendencia a unificar conceptos sobre lo que originó el evento.

Los testigos deben describir los eventos en sus propias palabras, con las mínimas interrupciones, sin intimidarlo, apresurarlo ni sugerir respuestas. Cuando opiniones contrarias, estas deben ser aclaradas en forma cordial y sin discutir, puede ser útil realizar una reunión entre el grupo. Hay que tener en cuenta algunos factores psicosociales que pueden influir en las versiones tales como estado de shock, confusión o estrés, sensación de ser atacado por el entrevistador.

Recuerde que el objetivo de la entrevista es establecer un entendimiento con el testigo y obtener una descripción del evento en sus propias palabras.

Para tener éxito en una entrevista se debe hacer las preguntas adecuadas; estas deben ser abiertas evitando contestaciones como “sí o no”. Las preguntas variarán de acuerdo con el hecho presentado, se debe seguir una secuencia para las preguntas teniendo en cuenta las siguientes:

- Explicar el motivo de la investigación (prevenir accidentes);
- Identificar cada testigo (nombre, ocupación, años de experiencia, etc.);
- Donde se encontraba en el momento del accidente (localizar su posición en el esquema);
- Qué estaba haciendo en este momento;
- Qué vio o qué oyó;
- Cómo eran las condiciones ambientales;
- Qué estaba haciendo el trabajador lesionado;
- Hechos o elementos anormales previos al accidente;
- En su opinión cuál fue la causa del accidente; y
- Cómo se pueden prevenir accidentes similares en el futuro.

Otra técnica, que debe aplicarse con precaución para no generar un nuevo accidente, es recrear los hechos.

El testigo (usualmente el trabajador lesionado) debe repetir, lentamente, los actos que precedieron la ocurrencia del accidente.

Es importante tener en cuenta que en la mayoría de los casos se debe buscar que los testigos den su versión por escrito, la cual debe ser firmada, a fin de evitar controversias en el momento de poner estas versiones como evidencia, esta versión escrita debe ser anexada al informe de la investigación.

De no ser así estas entrevistas deben ser gravadas, obviamente con la autorización de la persona entrevistada.

5. Análisis de la información. Finalmente reunida toda la información se realiza el análisis de los datos recolectados, para esto se debe tener en cuenta que los datos de la investigación deben distinguirse entre los hechos observados, los que se obtuvieron por declaraciones y los que se basaron en deducciones. Los elementos recogidos serán evaluados para poder llegar a conclusiones y si es necesario a la reconstrucción de los hechos, una vez se haya analizado la información se llegará a las conclusiones y recomendaciones pertinentes.

Es recomendable, para efectos del análisis, anotar los factores causales que se van entrelazando y su secuencia. Se describe cada pérdida (lesiones, enfermedades o daños ocurridos).

Es importante tener en cuenta que un **análisis de accidente de trabajo** detallado normalmente revelará los tres niveles de causas: Básicas, directas e inmediatas.

6. Para el informe de investigación de accidente de tránsito no se tienen definidas las características o forma del mismo por tanto desarrolla un paso a paso en formato.

La extensión y el detalle del informe dependen de cada caso, pero de acuerdo a la resolución 1401 de 2007, siempre debería incluir:

Datos sobre identificación del evento, como lo son las variables y códigos del informe de accidente de trabajo, establecidos en la Resolución 156 de 2005 o la norma que la sustituya, modifique o adicione para el formato de ARL, en cuanto a información del aportante, del trabajador accidentado y datos sobre el accidente.



Detalles sobre las características específicas sobre tipo de lesión, parte detallada del cuerpo que fue lesionada, lesión precisa que sufrió el trabajador; agente y mecanismo del accidente, sitio exacto donde ocurrió el evento. Respecto del agente de la lesión, se debe incluir información como: tipo, marca, modelo, velocidades, tamaños, formas, dimensiones y las demás que se consideren necesarias.

Descripción clara y completa del accidente (qué ocurrió, secuencia de eventos, extensión de los daños, evaluación de pérdidas, tipo de accidente, agente o fuente de energía o materiales peligrosos)

Las medidas de control (inmediatas y a largo plazo) para prevenir recurrencias que consideren todas las causas previamente planteadas y desemboquen en un plan de acción para tomar las medidas correctivas (con asignación de responsables, fechas de implementación y verificación de eficacia)

Demás datos propios de la investigación como: Lugar de la investigación, firmas, cargos del equipo investigador, así como el No de licencia en Salud ocupacional del personal propio o contratado para el apoyo en la investigación de eventos graves y mortales.

A las investigaciones realizadas por la ARL, se les debe anexar el árbol de causas y el concepto técnico, del accidente.

MEDIDAS O ACCIONES CORRECTIVAS.

A partir del listado de las causas básicas halladas, para cada una se determina, de acuerdo con la factibilidad de recursos y tiempo, el tipo de correcciones a adoptar las cuales serán efectivas para prevenir no sólo ese evento, sino cualquier accidente similar.

Una vez la investigación ha terminado, es imprescindible iniciar la puesta en marcha de las acciones dirigidas a corregir las causas del accidente, así como las posibles prácticas no adecuadas de trabajo por parte de los empleados. Si la causa aparente fue un acto inseguro por parte de un trabajador, se deberán buscar razones asociadas al trabajo o al lugar de labor que lo produjeron.

El investigador deberá diligenciar el formato de acciones correctivas y preventivas, para ser entregado al encargado de Seguridad y Salud en el Trabajo, o a quién corresponda dentro de la organización, junto con el informe de la investigación, esta información servirá como base para el seguimiento.

Cada recomendación se debe orientar de acuerdo con el riesgo que implica la situación y con relación a cuanto lo puede llegar a reducir la acción recomendada. Los accidentes e incidentes que tengan un alto potencial de gravedad y una probabilidad de que puedan suceder nuevamente, deben recibir una mayor acción correctiva que aquellos con un bajo potencial y una baja probabilidad de recurrencia.

Se debe prestar mucha atención a factores generales tales como orden y limpieza, uso de EPP, cumplimiento de las normas de seguridad, mantenimiento y de prácticas de trabajo. Es importante insistir en que los jefes de las áreas reconozcan los hábitos y actos positivos de los trabajadores que contribuyen a evitar y controlar los accidentes para evitar que todo el programa tenga una connotación negativa.

Se deben evitar recomendaciones generales o aquellas que puedan involucrar directa o indirectamente castigo a las personas que hayan incurrido en fallas. Esto no solo va en contra del objetivo de la investigación, sino que va a comprometer los canales y flujos de comunicación en casos futuros.

Cuando una investigación concluya que la causa de un accidente es un error humano, a cualquier nivel, esto debe ser indicado y se anotarán recomendaciones



pertinentes, excluyendo el castigo a los individuos. Se debe insistir en que el objeto de dicha anotación es la intervención para remediar las situaciones detectadas, de forma que se prevengan futuros hechos.

Para que las recomendaciones propuestas no se queden como una simple declaración de buenas intenciones, sino se constituyan en acciones remediales y de intervención real, deben cumplir con unas características básicas:

Se deben definir los periodos de tiempo y las responsabilidades para reportarlos a un encargado, también previamente definido;

Se deben establecer revisiones periódicas del estado de las acciones incompletas;

Se debe prestar atención a la coordinación entre las diversas áreas involucradas en la implementación de las acciones remediales.

Se debe comunicar adecuadamente la información sobre los problemas identificados y el progreso no solo a la dirección de la empresa, sino también a todo el personal interesado.

SEGUIMIENTO A LAS MEDIDAS O ACCIONES CORRECTIVAS

De acuerdo a la gravedad del accidente, al informe de la investigación y las acciones a tomar se realizará el seguimiento a las recomendaciones.

Si el accidente es grave o mortal, la administradora de riesgos solicitará la evidencia, de la ejecución de las actividades, así como de su efectividad.

Este seguimiento se deberá hacerse por parte del empleador o aportante 1 mes luego de ocurrido el evento para todos los casos (incidentes y accidentes), o de acuerdo a las acciones tomadas.

La ARL realizará el seguimiento de las medidas o acciones tomadas en caso de los accidentes graves y mortales.



El seguimiento deberá además ayudar a la organización a determinar el porcentaje de cumplimiento de los estándares. Lo anterior como parte de la evaluación de las causas de los accidentes, pero también como control a la intervención realizada, por ejemplo, a través de visitas de inspección.

CONSIDERACIONES ESPECIALES PARA EVENTOS MORTALES Y GRAVES

Cuando el accidente genera consecuencias graves requieren especial atención, la investigación debe ser exhaustiva y detallada, una persona responsable y con autoridad debe hacerse cargo de la escena tan pronto como sea posible, teniendo en cuenta que las autoridades pueden requerir que no se hagan cambios hasta que hayan revisado el lugar, para casos mortales en el sitio de trabajo o lugar donde ocurra el siniestro vial. Se tomarán las precauciones necesarias para preservar las posibles evidencias útiles, en estos casos las fotografías son especialmente útiles. El acceso a terceros (sin incluir las autoridades) estará restringido. Durante la etapa de reporte no se debe entrar en discusiones ni llegar a conclusiones. Se notificará rápidamente al encargado de Seguridad y Salud en el Trabajo, quien será el encargado de inicialmente buscar la atención oportuna del trabajador lesionado, si es el caso, reunir al equipo investigador e informar a las directivas sin demora de este tipo de eventos y reunir al equipo investigador para realizar la investigación.

De igual manera como dijimos anteriormente para dar cumplimiento a la resolución 1401, la investigación de accidentes graves y mortales debe hacerse llegar a la administradora de Riesgo Laborales, en un plazo de 15 días luego de ocurrido el evento, para su revisión y complementación (si es necesario) y en esta debe participar un profesional con licencia en Seguridad y Salud en el Trabajo.

Este tipo de accidentes deben ser reportados por la administradora de riesgos a la Dirección Territorial de Trabajo o a la Oficina Especial de Trabajo del Ministerio de la Protección Social.

En el caso de accidentes mortales dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la emisión del concepto, junto con la investigación y copia del informe del accidente de trabajo, según sea el caso, para efecto de que se adelante la correspondiente investigación administrativa laboral y se impongan las sanciones a que hubiere lugar si fuere del caso.

Para accidentes graves la administradora de riesgos deberá enviar un informe semestral, con sus respectivos soportes, a las Direcciones Territoriales del Ministerio de la Protección Social para efecto del ejercicio de la vigilancia y control que le corresponde, sobre los aportantes que han incumplido las medidas de control recomendadas o que habiéndolas adoptado, fueron insuficientes para el control del riesgo causante del accidente.

El informe deberá contener datos como: Nombre o razón social, documento de identidad, dirección, departamento y municipio del aportante; nombre y documento de identidad del trabajador accidentado; fechas del accidente de trabajo, del envío de la investigación a la ARL, de las recomendaciones de la ARL al aportante, de verificación de la ARL; recomendaciones incumplidas y razón del incumplimiento.

BIBLIOGRAFÍA DE LA INVESTIGACION INTERNA.

ANSI. Normas Z-16.1 y Z-16.2. Manual de estadísticas y análisis de accidentes.

1. CANADIAN CENTRE FOR OCCUPATIONAL HEALTH & SAFETY (CCOHS). Health and safety programs: A guide to accident investigation. In www.ccohs.ca. Document last updated on April 9, 1998.
2. MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL – REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1295 de 1994. Organización y Administración del Sistema General de Riesgos Profesionales.

3. ICONTEC. NTC 3701: 1995-03-15. Higiene y seguridad: Guía para la clasificación, registro y estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.
4. US DEPARTMENT OF LABOR BUREAU OF LABOR STATISTICS. A brief guide to record keeping requirements for occupational injuries and illnesses.
5. MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL – REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1530 de 1996. Reglamenta parcialmente, la ley 100 y el decreto Ley 1295 de 1994.
6. MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL – REPÚBLICA DE COLOMBIA. Resolución 156 de 2005. Por la cual se adoptan los formatos de reporte de accidente de trabajo y enfermedad profesional
7. MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL – REPÚBLICA DE COLOMBIA. Resolución 1401 de 2007. Por la cual se reglamenta la investigación de incidentes y accidentes de trabajo.

PASO 14. Vías Seguras Administradas por la Organización

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro, **No** cuenta con vías internas que sean administradas por la entidad, sin embargo presenta espacios definidos de uso exclusivo que refieren la necesidad de mantenimiento y conservación para su uso ordenado y responsable, en consideración a que se establecen dentro de espacios públicos, por esta circunstancia cuenta con acciones definidas frente al mantenimiento estructural y de señalización de la misma, en el que se establece una programación de mantenimiento y que se encuentra alineada dentro del manual de señalización vial establecido para Colombia, a través de la resolución 1885 de 2015 y que busca fortalecer una movilidad sostenible y segura dentro de la movilidad interna de la empresa, discriminando y definiendo la estructura para el

desplazamiento de los diferentes actores viales con su correspondiente señalización e infraestructura.

Es importante destacar que las vías internas no corresponden a espacios geográficamente de inmensas dimensiones, o de características de tránsito que incrementen los niveles de riesgo internos, frente a la misma estructura.

Registro fotografico.



Es importante destacar que en lo referente a lo establecido en la resolución 20223040040595 de 2022 como guía de implementación PESV, la Cooperativa de Taxistas de Montenegro en alineación con lo allí establecido en el protocolo de vías administradas por la organización, al menos debe contener la identificación de zonas de conflicto de tránsito con sus respectivos planes de acción para controlar los riesgos, la realización de inspecciones anuales de las vías, el plan de

mantenimiento preventivo de la infraestructura vial y su respectiva ejecución, incluyendo señalización.

- Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: El protocolo de vías administradas por la organización es un requisito común establecido tanto para el PESV, como en la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 14. Vías seguras administradas por la organización (Aplica para todos los niveles).	Artículo 2.2.4.6.24. Medidas de prevención y control.	8.1 Planificación y control operacional.

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

Paso 15. Planificación de Desplazamientos Laborales.

La empresa cuenta con procedimientos de control y de programación debidamente documentados y definidos, a través de los cuales se establecen despachos debidamente establecidos y soportados desde la planilla de viaje ocasional en referencia a salidas programadas con destinos diferentes a los establecidos dentro del radio de acción habilitado, horarios y controles de seguridad, tiempo de recorrido, condiciones de seguridad, aplicación de herramientas tecnológicas y elementos de seguridad permanentes y externos, entre otras circunstancias más relacionadas con el procedimiento estructurado para el paso 15.



muestra en el siguiente ejemplo, donde la organización define los rangos que quiere lograr para reducir la siniestralidad vial y reducir sus costos asociados a la operación”. (Tomado resolución 202230440595 de 2022).

PASO 16. Inspeccion de Vehiculos y Equipos

La empresa a definido procedimientos de alistamiento preoperacional de vehículos diario que permite definir condiciones de seguridad vial de los vehículos de la empresa desde su condición mecánica en el día a día antes de iniciar la acción propia de la misionalidad de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), lo antes relacionado anexo al estado frecuente de mantenimiento preventivo y correctivo que se define dentro de la administración para la seguridad de los colaboradores que hacen uso de los mismos, dentro de una planeación definida anualmente.

La empresa definió criterios tecnológicos para el alistamiento preoperacional de vehículos encaminando el procedimiento y enmarcando el mismo con altos estándares de calidad y de seguridad y confiabilidad, no obstante existe un formato opcional que permite alternativas necesarias en caso de causarse contingencias relacionadas con el procedimiento, priorizando el procedimiento para garantizar la integridad y la vida de sus colaboradores y de las personas en su entorno.



Formato de alistamiento preoperacional de vehículos.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL		Cooperativa de Taxistas de Montenegro		COOTAXMON		NIT. 801000743-1	
FORMATO PREOPERACIONAL							
INSPECCION PREOPERACIONAL DE VEHICULOS							
PLACA DEL VEHICULO							
TIPO DE VEHICULO							
CONDUCTOR ASIGNADO	DOCUMENTO IDENTIDAD						
	NOMBRE Y APELLIDOS						
	CATEGORIA						
	LICENCIA DE CONDUCCION						
	VIGENCIA						
COOPERATIVA DE TAXISTAS DE MONTENEGRO							
Documentación	FECHA DE VENCIMIENTO	Elementos				FECHA DE VENCIMIENTO	
Licencia de Transporte	DIA MES AÑO	Botiquín				DIA MES AÑO	
Seguro Obligatorio (SOAT)		Extintor					
Revisión Técnico mecánica		Batería					
Licencia de Conducción							
SEMANA COMPRENDIDA ENTRE LOS DIAS Y DEL MES DE DEL AÑO							
DIA DE LA SEMANA	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
Seguridad Activa	B	R	M	B	R	M	B
Estado de la Dirección							
Amortiguación delantera							
Amortiguación trasera							
Estado Parabrisas							
Vidrio Frontal							
Limpia brisas Derecho							
Limpia brisas Izquierdo							
Estado de Luces	B	R	M	B	R	M	B
Luces Medias							
Luces Altas							
Luces Bajas							
Direccional Izquierda Delantera							
Direccional Derecha Delantera							
Direccional Izquierda Trasera							
Direccional Derecha Trasera							
Luces de Parabrisa							
Luz Freno							
Luz de Reversa							
COOTAXMON Cooperativa De Taxistas De Montenegro Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com Carrera 4ª Calle 22 No 4 - 08 PBX: 3105009397 - 3104167000 Montenegro - Quindío							

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL		Cooperativa de Taxistas de Montenegro		COOTAXMON		NIT. 801000743-1	
DIA DE LA SEMANA	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
Nivel de líquido de frenos	B	R	M	B	R	M	B
Nivel de agua del radiador							
Nivel de agua de la batería							
Fugas de líquidos de frenos							
Tablero de Control	B	R	M	B	R	M	B
Luces de Tablero							
Nivel de Combustible							
Pito							
Velocímetro							
Indicador de Aceite							
Indicador de Temperatura							
Seguridad Pasiva	B	R	M	B	R	M	B
Cinturones de Seguridad							
Airbags							
Espejo Lateral Derecho							
Espejo Lateral Izquierdo							
Espejo Retrovisor							
Estado Llantas	B	R	M	B	R	M	B
Delantera Izquierda							
Delantera Izquierda							
Trasera Derecha							
Trasera Izquierda							
Repuesto							
Frenos	B	R	M	B	R	M	B
Estado de los Frenos							
Freno de Mano/Emergencia							
Pastillas							
Estado de Presión y Seguridad	B	R	M	B	R	M	B
1. ¿está en la posición para eludir el							
2. ¿está en la posición para eludir el							
3. ¿está en la posición para eludir el							
4. ¿está en la posición para eludir el							
5. ¿está en la posición para eludir el							
6. ¿está en la posición para eludir el							
7. ¿está en la posición para eludir el							
8. ¿está en la posición para eludir el							
9. ¿está en la posición para eludir el							
10. ¿está en la posición para eludir el							
11. ¿está en la posición para eludir el							
12. ¿está en la posición para eludir el							
13. ¿está en la posición para eludir el							
14. ¿está en la posición para eludir el							
15. ¿está en la posición para eludir el							
16. ¿está en la posición para eludir el							
17. ¿está en la posición para eludir el							
18. ¿está en la posición para eludir el							
19. ¿está en la posición para eludir el							
20. ¿está en la posición para eludir el							
Nombre y Firma de Quien Realiza la Inspección							
Nombre y Firma del Conductor Responsable							
COOTAXMON Cooperativa De Taxistas De Montenegro Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com Carrera 4ª Calle 22 No 4 - 08 PBX: 3105009397 - 3104167000 Montenegro - Quindío							

Procedimientos de inspección diaria a vehículos:

De conformidad con la Resolución 20203040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte, es importante reiterar que la Cooperativa de Taxistas de Montenegro, ha establecido los protocolos de inspección diaria a los vehículos a su servicio, donde se deben revisar los elementos críticos de seguridad activa y pasiva, que se registran en el formato de Inspección diaria, anexo como soporte.

En complemento con el plan de mantenimiento preventivo, la empresa establece protocolos de inspección diaria a los vehículos, en donde se revizan los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permiten conocer su estado antes de emprender la marcha.



La empresa garantiza que la información de los elementos y sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo se les realiza el chequeo antes de la marcha y son ajustados al tipo de vehículo.

Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento:

la Cooperativa de Taxistas de Montenegro, documenta y registra un mínimo de información de los vehículos, según lo establecido normativamente en la resolución 20203040040595 de 2022 como guía metodológica de implementación del PESV, dentro de su Paso “**Inspeccion De Vehiculos y Equipos**”, de tal manera que permite controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación establecida, así como el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa, la información y su manejo, se ajusta según lo definido en la Ley de *Habeas Data*. La información mínima que es recopilada por la Cooperativa De Taxistas De Montenegro (COOTAXMON), es:

- Placas del vehículo.
- Numero VIN.
- Numero de motor.
- Kilometraje – Fecha.
- Especificaciones técnicas del vehículo.
- Datos del propietario.
- SOAT- Fecha de vigencia.
- Revisión Técnico Mecánica.
- Reporte de comparendos.
- Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana.
- Reporte de accidentes - fecha, lugar, área rural/urbana.
- Plan de mantenimiento preventivo – fechas o Control de Acciones de Mantenimiento.
- Sistemas de seguridad activa.
- Sistemas de seguridad pasiva.

Sobre la información de los conductores, se garantiza que esté documentada y se tenga trazabilidad, además establece los mecanismos y periodos para el cargue de dicha información.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Inventario del equipo de transporte y listado de personal

EQUIPO DE TRANSPORTE	PERSONAL DE CONDUCTORES	CEDULA
TJA 609	ALCIDES SARRIA FERNANDEZ	18.412.139
TJA 604	PEDRO MARIA LOPEZ CASTAÑEDA	4.465.325
TJA 651	JORGE HERNAN ECHEVERRY JIMENEZ	18.416.760
VIZ 725	ALBERTO GIRALDO MARIN	4.464.967
SQC 812	GERMAN HERRERA CASTIBLANCO	4.466.701
SQF 055	JAVIER ANTONIO JARAMILLO RAMIREZ	18.464.196
TJA 892	JULIAN ALBERTO MENDOZA CORREA	9.774.525
TJB 376	JAIME PUERTA OROZCO	18.411.226
SQE984	JESUS ANTONIO GONZALEZ ZAPATA	4.465.214
WNG 398	JOSE ANCIZAR VALENCIA GOMEZ	18.411.350
SQD 269	HUMBERTO ALVAREZ	18.412.544
VKH 221	HECTOR FABIO LONDOÑO VILLADA	18.410.107
SQF-037	JOSE PASCUAL ARIAS MUÑOZ	4.453.247
VIZ 788	IVAN DE JESUS MUÑOZ RODRIGUEZ	18.413.423
TJB 372	JHON ALEXANDER ZAPATA VASQUEZ	18.420.621
WRD 046	JOHNATAN ALVAREZ MURIEL	1.097.725.918
SQD 737	JUAN CARLOS LONDOÑO DELGADO	18.497.821
VIZ 905	JHON EDWIN RODAS GARCIA	79.534.782
SXW267	DIEGO MAURICIO RODRIGUEZ RIOS	18.418.438
SQC 799	LUIS ALFREDO CASTELLANOS PARDO	9.760.955
SQF 000	JESUS ABEL TABARES ROJAS	7.546.877
WNG 140	ORLEY CRUZ CAMPOS	18.415.073
SXW 257	JOHNNY SANTANDER QUITIAN	18.417.246
VIZ 863	LUIS ALBERTO MUÑOZ ERASO	10.115.811
WNG 263	PEDRO NEL LONDOÑO GUERRERO	18.410.522

TJB 373	JUAN CARLOS HERNANDEZ PALACIO	79.650.811
TJB377	JOSE HERNAN LONDOÑO DELGADO	18.410.900
SQD 127	VICTOR ANDRES HERRERA PIEDRAHITA	1.097.722.255
TJB445	LUIS NODIER CASTAÑO ESCOBAR	74.861.212
WNF 660	NICOLAS NIETO VALENCIA	18.413.283
SXW 272	RODOLFO DE JESUS RAMIREZ JARAMILLO	18.417.784
TJB422	JAIVER JARAMILLO MEJIA	18.415.558
TJB420	JHON JAIRO GARCIA	18.413.848
VIZ 913	LUIS DELIO DUQUE	18.412.186
SQE896	JULIO CESAR JIMENEZ GAÑAN	18.416.906
SQE 615	DUBERNEY ALVAREZ MURIEL	1.097.722.979
TJB 341	OCTAVIO PARRA GORDILLO	18.413.447
TJA 614	JAIME GARCIA OCAMPO	18.411.610
SQE 802	ROGELIO VALBUENA ARCE	18.413.404
TJA635	EVER ALBERTO OSORIO DIAZ	18.415.675
VKQ 181	HEILLER ANDRES MORALES AGUIRRE	18.492.765
TJB432	JOSE JHON FREY MARIN SOTELO	18.412.905
VIZ 813	LEONDENIS DE JESUS ARIAS	18.413.481
VKI 787	JHON JAIRO VALENCIA ARIAS	18.414.791
VIZ932	JOSE LISMAR PARRA LOPEZ	18.413.385
TJA 598	ARMANDO CEBALLOS CEBALLOS	7.534.937
TJB 272	EDUAR EDILSON CORREA ESCOBAR	18.416.047
SQE 753	JHON FREDY RODRIGUEZ DIAZ	18.418.826
	GERMAN HERRERA RODRIGUEZ	18.410.522
	HERNANDO GIRALDO GONZALEZ	4.465.414
	CAMILO PARRA ARROYAVE	1.005.279.541
	JOSE STEVEN MARIN GAVIRIA	1.097.723.470

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonitda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

PASO 17. Mantenimiento y Control de Vehículos Seguros y Equipos

MANTENIMIENTO PREVENTIVO.

COOTAXMON, tiene documentado el procedimiento de mantenimiento preventivo dentro del proceso de operación en su parque automotor.

El procedimiento de mantenimiento preventivo de los vehículos liderado por el área de talento humano y el jefe de vehículos, elaboran el plan de mantenimiento preventivo del parque automotor, junto con un cronograma de requerimientos de repuestos y atención a cada vehículo, todo esto a partir de un estudio de los catálogos, manuales del propietario, fichas técnicas y hoja de vida del vehículo.

Inventario vehicular.

Cada vehículo en COOTAXMON. está inventariado, para esto se usan los formatos de “Inventario de Vehículos”, los cuales deberán encontrarse en la coordinación de mantenimiento del parque automotor, los formatos se encuentran dentro del sistema de calidad de COOTAXMON.

COOTAXMON de acuerdo con la Resolución 20223040040595, documenta y registra la información de los vehículos, con el fin de controlar el cumplimiento de los requisitos que se estipulan en la ley, para el registro e inventario del parque automotor, se cuenta con la respectiva herramienta informática (Base de Datos), esta incluye lo siguiente:

- Listado general de los vehículos, en el que se especifica: modelo, marca, placa.
- Hoja de vida de cada vehículo, este anexo cuenta con tres (3) fotos de cada vehículo (frente, lateral, posterior), marca, modelo, placa, conductor asignado, motor, número de inventario físico (sticker), tipo de combustible.
- Historial de mantenimiento, donde se registra la fecha, número de orden de servicio, tiempo en el taller, repuestos utilizados, valor de la mano de obra.
- Manejo y programación de mantenimiento preventivo.

Toda la información se tiene, en físico y digital en COOTAXMON y está disponible en la carpeta de cada uno de los vehículos.

148

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío



Se regulan procedimientos o instrucciones a través de COOTAXMON, en temas como:

- Procedimientos para ingresar y retirar vehículos, del parque automotor.
- Procedimiento para cambiar conductor asignado en cada vehículo.
- Procedimiento para la contratación de talleres y la compra de repuestos.

HOJA DE VIDA DE LOS VEHÍCULOS.

COOTAXMON, cuenta con una programación de mantenimiento que se encuentra debidamente documentada en la base de datos que facilita el manejo y orden administrativo y financiero del parque automotor de la empresa y está diseñado para manejar y controlar las compras, gastos, consumos, los ingresos, el presupuesto de ingresos y egresos; los recorridos, los programas de mantenimiento y los mantenimientos realizados, el personal y la información particular de cada vehículo, sus seguros, sus seguros de amparo a terceros SOAT y certificados que se requieren para transitar, además del reporte de ordenes de comparendo y accidentes de tránsito.

Recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento.

En cuanto a las recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento, COOTAXMON respeta los criterios establecidos por los fabricantes de los equipos, cumpliendo con las recomendaciones de la ficha técnica y las especificaciones de los vehículos; se dispone de una carpeta en físico donde se almacena la información individual para cada equipo automotor.

En el mantenimiento preventivo solo se revisan los sistemas de seguridad activa (frenos, suspensión, dirección, neumáticos, iluminación, sistemas de control de estabilidad) y los sistemas de seguridad pasiva son chequeados en la revisión

técnico mecánica; el mantenimiento preventivo se realiza según las alertas de los conductores, de acuerdo con las especificaciones del fabricante y el manual de operación del vehículo, por lo tanto no se lleva un cronograma específico de la fecha en que hay que realizarlo, en el sistema solo se tiene registro de la fecha en que fue realizado el mantenimiento preventivo, es importante resaltar y establecer que en COOTAXMON se realiza la programación de mantenimiento preventivo para los primeros 05 días de cada mes, según la secuencia de control del parque automotor correspondiente.

CRONOGRAMA DE INTERVENCIONES DE VEHÍCULOS PROPIOS.

COOTAXMON cuenta con un plan de mantenimiento preventivo para vehículos, que en su mayoría pertenecen a asociados de COOTAXMON, entre los cuales se tienen en cuenta vehículos “nuevos”, para los vehículos “antiguos” (Es decir, los que no están en garantía por parte del concesionario) el mantenimiento preventivo se hace según las recomendaciones del fabricante del equipo y las ejecuta el proveedor de los servicios de mecánica contratado y debidamente certificado contando con la idoneidad para tal finalidad, el mantenimiento preventivo se hace según las recomendaciones del fabricante del equipo.

El procedimiento establece que la información de kilometraje referenciada con anterioridad debe ser almacenada en la base de datos del archivo de COOTAXMON, donde se registra la fecha y el kilometraje reportado al final de cada mes; para que el responsable de vehículos, lleve un control del kilometraje y de esta manera programe el mantenimiento preventivo, de igual manera el protocolo establece que el primer responsable en programar el mantenimiento preventivo es el conductor asignado a cada vehículo, este procedimiento en la actualidad se realiza en las planillas, para la alimentación del sistema.

PASO 18 Gestion del Cambio y Gestion de Contratistas.

Para la Gestión del Cambio, la organización dispone de control frente a la gestión de contratistas externos, respecto a la verificación del cumplimiento del PESV en relación a protocolos de seguridad vial no solo desde el tránsito sino también desde el transporte.

El motivo de la implementación de estos requerimientos de control para actores indirectos externos de la empresa, no son frecuentes e incluso se encuentran ausentes en un alto porcentaje de nuestra acción operativa, respecto a lo establecido para el PASO 18 puesto que la empresa **COOTAXMON** desempeña las acciones propias de la ejecución de operación de manera autónoma y suficiente y a través de la cual NO se requiere de contratistas externos, que además deban cumplir con el desarrollo del PESV – dado que la misionalidad de COOTAXMON es la de transporte individual de pasajeros y no se requiere de contratistas dentro de lo relacionado, salvo excepciones como Diagnosticentros, talleres y proveedores de repuestos mecánicos..

los impactos que puedan generar 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. (Establecido en la norma), control de relación por parte de la entidad con externos.

Respecto de la Gestión de Contratistas, la empresa dispone el inicio de procedimientos como alistamiento preoperacional de vehículos de nuestros contratistas, y la generación de un acta que como manual de comportamientos para tránsito referente del comportamiento de los mismos en nuestras instalaciones para

fortalecer la seguridad vial desde el comportamiento de nuestros contratistas como medidas que le garanticen el cumplimiento del objetivo del PESV que es Generar entornos seguros para todos los colaboradores y contratistas de COOTAXMON y la gestión de la seguridad vial por parte de sus contratistas o terceros, como mínimo las acciones deben orientarse a:

- Verificación de la obligatoriedad o no en el cumplimiento del PESV
- Comportamientos seguros.
- Documentación legal en regla
- Antecedentes de Infracciones del personal de conductores
- Comportamientos seguros, y Prudentes en el Tránsito Interno

La Empresa COOTAXMON, en cumplimiento del numeral 3º del Paso 18, definió que el seguimiento del procedimiento y cumplimiento antes establecido estará a cargo de los integrantes del comité de seguridad vial o de sus delegados si es requerido.

Nota: Es importante reiterar que la empresa, **No** cuenta con contratistas externos que dentro de referencia de cumplimiento del PASO 18 se establece y que se determina para su cumplimiento en 3 pasos, que los mismos se establecen como garantía de cumplimiento normativo para cuando fuere necesario su aplicación dentro de la empresa.

(Aparte Tomado de la resolución 20223040040595)

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La gestión del Cambio y la Gestión de Contratistas del PESV, se asimila a los requisitos establecidos en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SGSST	ISO 39001
Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Artículo 2.2.4.6.26. Gestión del cambio Artículo 2.2.4.6.27. Adquisiciones Artículo 2.2.4.6.28 Contratación	8.1 Planificación y control operativo

PASO 19. Archivos y Retencion Documental.

Cootaxmon tiene debidamente implementado un sistema de archivo y gestión documental, respecto y en cumplimiento a la ley de archivo de Colombia (Ley 594), que además permite mediante el procedimiento, mantener disponible, debidamente controlada y actualizada la documentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial y la retención documental de registros y evidencias que soportan la implementación del PESV, asegurando su identificación, legibilidad, accesibilidad y protección contra daños o pérdida, COOTAXMON conoce y cumple con los factores normativos, los cuales establecen que los archivos documentales 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.

Respecto al manejo de la información personal de nuestros colaboradores se tiene en cuenta el manejo de datos personales, establecidos por la Ley 1581 de 2012 ***"Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales"***.

- **(Aparte Tomado de la resolución 20223040040595)**

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: El archivo y retención documental contemplado en el PESV, es un requisito también establecido en el SG-SST y en la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 19. Archivo y retención documental (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Artículo 2.2.4.6.12 Documentación Artículo 2.2.4.6.13 Conservación de los documentos	7.6 Información documentada

FASE 3.

SEGUIMIENTO POR LA ORGANIZACIÓN



PASO 20. Indicadores Y Reporte De Autogestion PESV.

- Indicadores.

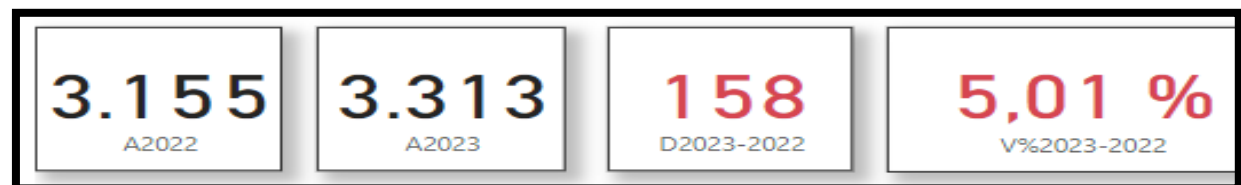
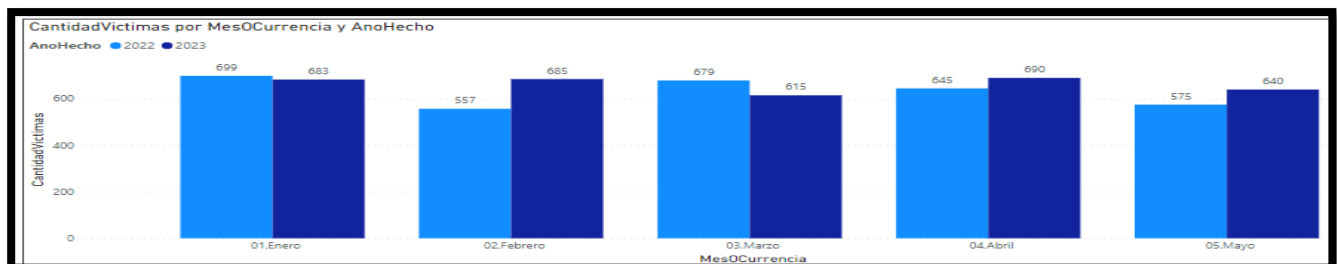
Para la empresa, los indicadores permiten desarrollar planes de acción de mejoramiento que generen impacto y fortalecimiento de los procesos de seguridad vial, buscando reducir la siniestralidad vial en la entidad, el ausentismo laboral y garantiza el bienestar de sus funcionarios, en todos los factores de riesgos y en todos los roles en los que se desempeñan como actores viales, por ende se toman como marco de referencia la accidentalidad Nacional para desarrollar el plan de acción de la empresa, así:



CIFRAS DE SINIESTRALIDAD AÑO 2022



CIFRAS A MAYO DE 2023



Usuario Vía	Año 2022	Año 2023	Variación 2023-2022	V%
Usuario de moto	1.850	2.073	223	12,05 %
Usuario de V.Individual	256	264	8	3,13 %
Usuario de bicicleta	171	175	4	2,34 %
Usuario T.Carga	69	66	-3	-4,35 %
Usuario de otros	28	14	-14	-50,00 %
Peatón	701	684	-17	-2,43 %
Usuario T.Pasajeros	53	34	-19	-35,85 %
Sin Información	27	3	-24	-88,89 %
Total	3.155	3.313	158	5,01 %

(Referencias estadísticas tomadas del observatorio de la ANSV)



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Es importante destacar que con el naciente PESV y su actualización enfocada en la Resolución 20223040040595 La empresa inicia con el proceso de formulación estadística como indicador establecido para el desarrollo del plan de acción en la inmediatez de la mejora continua para el proceso del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro, definió un (1) protocolo para el manejo de los indicadores (Lectura estadística por niveles), que le permiten realizar seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la seguridad vial, y están relacionados con la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV y en la verificación del impacto y resultados de las acciones y estrategias definidas en el **Paso 9**. Plan anual de trabajo (**Aplica para todos los niveles**). Los datos de las variables que COOTAXMON establece a medir, los resultados de la medición de estos indicadores y su cumplimiento deben ser analizados y evaluados por el comité de seguridad vial. Los indicadores mínimos que deben llevar registro, medición y análisis son los siguientes:

(Aparte Tomado de la resolución 20223040040595)

(Tabla 10. Indicadores de Gestión del PESV)

INDICADORES DE GESTION SEGURIDAD VIAL	FRECUENCIA ANÁLISIS	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
Indicador 1: Tasa de Siniestros Viales por nivel de pérdida: TSV(n) Variables a medir en el indicador: SV(tn): Número de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida: fatalidades, heridos graves con más de 30 días de incapacidad, heridos leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples. K: Constante equivalente a 1'000.000 de kilómetros. Km(t): Número de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos de la organización. Formula: $TSV(n) = sv(tn) * K / km(t)$	Trimestral acumulado año	Aplica	Aplica	Aplica
Indicador 2: Costos Siniestros Viales por nivel de pérdida: \$SV(n) Variables a medir en el indicador: CDSV(tn): Costos directos de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida. CISV(tn): Costos indirectos de siniestros viales por trimestre por nivel de pérdida. Formula: $\$SV(n) = CDSV(tn) + CISV(tn)$	Trimestral y acumulado año	No Aplica	Aplica	Aplica

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Indicador 3: 3.1 Riesgos de Seguridad Vial Identificados: RSVI (relacionados con el paso 6) 3.2 Gestión de Riesgos Viales: GRV Variables a medir en el indicador: RI(ia): Cantidad de riesgos identificados al inicio del año (total en matriz). RI(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: $RSVI = RI(fa) - RI(ia)$ $GRV = RVA(fa) - RVA(ia)$	Anual	Aplica	Aplica	Aplica
Indicador 4: Cumplimiento Metas PESV • CM PESV Variables a 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	Aplica	Aplica	Aplica
Indicador 5: Cumplimiento de actividades plan anual PESV: CP1an PESV Variables a medir en el indicador: AEPlan(t): Numero de actividades ejecutadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre. APPlan(t): Numero total de actividades programadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre. Formula: $CP1an\ PESV = AEP1an\ t / APP1an\ t * 100$	Trimestral y Acumulado año	Aplica	Aplica	Aplica
Indicador 6: % Exceso Jornadas Laborales Conductores: %EJLC 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. Formula: $\%EJL = \#EJD / \#SDT * 100$	Mensual y Acumulado año	Aplica	Aplica	Aplica

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Indicador 7: Cobertura Programa de Gestión Velocidad Empresarial: GVE (Paso 8). Variables a medir en el indicador: #VIP: Vehículos incluidos en el programa de gestión de la velocidad (propios, contratistas y de terceros utilizados permanentemente para desplazamientos laborales) por mes. #VDL: Número de vehículos utilizados para desplazamientos laborales por mes. Formula: $GVE = \#VIP / \#VDL * 100$	Mensual y Acumulado Año	No Aplica	Aplica	Aplica
Indicador 8: Excesos Límite de Velocidad Laboral: ELVL #DLEV: Número diario de desplazamientos laborales con exceso de velocidad (casos en los que se superó el límite definido por la organización) por mes. #TDL: Número total de desplazamientos laborales por mes. Formula: $ELVL = \#DLEV / \#TDL * 100$	Acumulado Mes y Año	No Aplica	No Aplica	Aplica
Indicador 9: Inspecciones Diarias Preoperacionales: IDP Variables a medir en el indicador: #VID: Número de vehículos inspeccionados diariamente. #TV: Número total de vehículos que trabajan diariamente. Formula: $IDP = \#VID / \#TV * 100$	Acumulado Mes y Año	No Aplica	No Aplica	No Aplica
Indicador 10: Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehículos: CPMVh Variables a medir en el indicador: MEVh(t): Numero de actividades de mantenimiento preventivo ejecutadas por trimestre. MPVh(t): Numero total de actividades de mantenimiento preventivo programadas por trimestre. Formula: $CPMVh = MEVh(t) / MPVh(t) * 100$	Trimestral y Acumulado o año	Aplica	Aplica	Aplica
Indicador 11: Cumplimiento plan de formación en seguridad vial: CPF PESV Variables a medir en el indicador: CESV(t): Numero de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre. CPSV(t): Numero total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre. Formula: $CPFPSV = CESV(t) / CPSV(t) * 100$	Trimestral y Acumulado año	Aplica	Aplica	Aplica

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

Indicador 12: Cobertura plan de formación en seguridad vial: CPF PESV Variables a medir en el indicador: CFSV(t): Numero de colaboradores de la organización capacitados en seguridad vial CT(t): Numero total colaboradores de la organización. Formula: $CPFSV = \frac{CPF}{CT} * 100$	Acumulado Trimestre y año			
		Aplica	Aplica	Aplica
Indicador 13: No Conformidades Auditoría Cerradas: NCAC Variables a medir en el indicador: #NCI: Numero de no conformidades identificadas y analizadas. #NCG: No conformidades gestionadas y cerradas. Formula: $NCAN = \frac{NCG}{NCI} * 100$	Anual	Aplica	Aplica	Aplica

En la definición de los indicadores adicionales a los mínimos definidos en la **Tabla 10**, COOTAXMON tendra en cuenta que cada indicador (**Como lo establece la norma**), tenga al menos las siguientes características:

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

Los cortes trimestrales se realizan al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre.

COOTAXMON (**Como lo establece la norma**), realizara un reporte de autogestión, el cual consiste en reportar anualmente por los medios que disponga la entidad verificadora que le corresponda (Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte u Organismo de Tránsito) los resultados de la medición y análisis de los indicadores a los que hace referencia la Tabla 10. Indicadores de Gestión del PESV y la información que se lista a continuación con corte al 31 de diciembre de cada año, teniendo en cuenta que el reporte se debe realizar a más tardar el 31 de enero de cada año:

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

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío

- b) Nombre, cargo y correo electrónico institucional del líder del diseño e implementación del PESV.
- c) Nombre, cargo y correo electrónico de auditor(es) del PESV en el último año.
- d) Nombre del representante legal de la empresa, entidad u organización.
- e) Misionalidad y tamaño de la organización para efectos del PESV.
- f) Número de vehículos automotores o no automotores (flota de vehículos): Tipo y cantidad de vehículos utilizados para desplazamientos laborales propios, contratistas, tercerizados y de propiedad de colaboradores puestos al servicio de la organización, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV.
- g) Cantidad de colaboradores de la organización por tipo de actor vial (conductores, peatones, motociclistas, ciclistas), de acuerdo con lo establecido en el Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV.
- h) Tipo y número de contratistas, subcontratistas y terceros, incluyendo conductores y propietarios de vehículos permanentes y ocasionales que tienen impacto directo en la ejecución del PESV.
- i) Descripción de los objetivos y metas del PESV de acuerdo con lo definido en el Paso 7 (año finalizado y propuestos para el nuevo año).
- j) Descripción de los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño de acuerdo con lo definido en el Paso 8 (año finalizado y propuestos para el nuevo año).
- k) Número de infracciones por tipo o código de infracción a las normas de tránsito de los conductores de la organización.
- l) Copia del informe de la última auditoría interna realizada al PESV, donde se constate que el PESV está implementado y el nivel de cumplimiento de los 24 pasos establecidos en la metodología de PESV.

(Aparte Tomado de la resolución 20223040040595)

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

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

El CSV puede articular los indicadores del PESV con los indicadores del SG-SST, para ello se deben dejar actas del análisis de los indicadores y presentar un informe semestral al nivel directivo sobre los resultados del PESV.

Paso 22. Auditoria Anual.

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON) realizará al menos una (1) auditoría (**Según lo establece la resolución 20223040040595 de 2022** para el Paso 22), anual interna para evaluar el cumplimiento y las evidencias de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo I de la Metodología del diseño, implementación y verificación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial, los requisitos legales aplicables en materia de seguridad vial y demás requisitos que establezca la organización. En las auditorías internas debe ser validada la no aplicabilidad de los pasos.

La empresa estructuró el procedimiento para aplicar el desarrollo para la realización de las auditorías internas al PESV de (COOTAXMON); el cual contendrá: la planificación de las auditorías, las pautas de su realización y los responsables; así mismo los contenidos mínimos del informe de auditoría y el seguimiento a las no conformidades y planes de acción o mejora, producto de la auditoría.

La organización definió la competencia del (los) auditor(es) interno(s) para el PESV, siguiendo los requisitos del Paso 10. Competencia y plan anual de formación. Además se establecieron criterios de mejora y de fortalecimiento de estructura y proyección de seguridad vial de la empresa fundamentada en sus resultados, así:

- **Auditorías del plan estratégico de seguridad vial:**

En el presente documento, se han definido previamente los planes de acción de acuerdo con los criterios dentro de los cuales se proyectarán las respectivas auditorías que contempla la Resolución 20203040040595 de julio 12 de 2022.

- **Metodología:** La Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), garantiza y se compromete a realizar auditorías internas o externas según lo definido en el Capítulo IV, Artículo 10, del Decreto 2851 de 2013, en intervalos de tiempo planificados, las cuales deben proporcionar información acerca del cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la entidad.

- **Periodicidad:** Las auditorías tanto internas como externas se realizarán anualmente por parte de la entidad con personal idóneo en la Norma ISO 39001 - Auditoría en Sistemas de Gestión de Seguridad Vial, según se pudo definir desde la resolución 20223040040595 de julio 12 de 2022 como nueva guía metodológica de implementación PESV.



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

FASE 4

MEJORA CONTINUA



PASO 23. Mejora Continua, Acciones Preventivas y Correctivas.

Para COOTAXMON la implementación del PESV establece la hoja de ruta misma para el desarrollo de acciones permanentes y continuas de prevención que buscan fortalecer la seguridad vial para todos sus colaboradores, sin distinción del rol en el que se desempeñe como actor de la vía y/o en cumplimiento de acciones misionales propias de su labor.

La empresa define e implementa 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

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío

Con la elaboración de este Plan Estratégico de Seguridad Vial, se diseñan los planes y acciones que serán desarrolladas por la empresa, aplicadas a los colaboradores y contratistas en su rol como actores viales en el que se desempeñen, así: Conductor, peatón, motociclista, ciclista, pasajero y garantizar el fortalecimiento de la gestión institucional, generando las condiciones y recursos necesarios para la adecuada implementación, seguimiento, control, evaluación y mejora continua del (PESV) en la administración.

La implementación y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa, busca el compromiso de todos los funcionarios y contratistas en la generación de acciones que minimicen los accidentes de tránsito o sus efectos en los diferentes actores viales. El cumplimiento de los objetivos en materia de seguridad vial, comprende los mecanismos de participación, en cabeza de la gerencia de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON), que está comprometida en el desarrollo, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Cootaxmon comprometida por la mejora continua en la Seguridad Vial de sus Colaboradores



PASO 24. Mecanismos de Comunicación y Participación

La Cooperativa de Taxistas de Montenegro, cuenta con herramientas internas de comunicación, las cuales son el mecanismo a través del cual se establece la información directa y se dinamizan los procesos y procedimientos dentro de la estructura para el desarrollo del Plan estratégico de Seguridad Vial de la empresa, así como de los recursos académicos y de formación en seguridad vial para todos nuestros colaboradores y contratistas si es del caso.

Estrategias de comunicación interna: La estrategia de comunicación interna en COOTAXMON, tiene como objetivo la sistematización y estructuración de la información de forma que garantice una gestión eficaz y transparente del (PESV), generando una pedagogía al interior de la Cooperativa de Taxistas de Montenegro (COOTAXMON). De esta manera se asegura una fluida y eficiente comunicación entre los integrantes del Comité de Seguridad Vial con sus colaboradores y contratistas.

Correo electrónico institucional: Es un medio de comunicación interna que tiene como fin informar a los colaboradores y contratistas de la empresa sobre las actividades, novedades, decisiones, proyectos y programas propios de la entidad.

Boletín Interno impreso: Esta es una propuesta que pretende enfocar los temas referentes a la cultura organizacional de la empresa.



BIBLIOGRAFÍA

- Ley 1503 de 2011.
- Ley 2050 de 2020.
- Ley 769 de agosto 06 de 2002.
- Ley 1383 de 2010.
- Ley 1562 de Julio 11 de 2012.
- Ley 336 de 1996.
- Decreto Ley 2106 de 2019.
- Decreto 1079 de 2015.
- Resolución 20203040040595 de 2022.
- Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Resolución aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas el 31 de agosto de 2020 (74/299) “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.”

Comunicador Social **LUIS HERNANDO MONEDERO DAZA**

Técnico Profesional en Seguridad Vial

Tarjeta Profesional N° 01714-10917/ Octubre 2014

Consejo Profesional de Ingeniería de Transportes y Vías de Colombia



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Cooperativa de Taxistas de Montenegro

COOTAXMON

NIT. 801000743-1

COOTAXMON

Cooperativa De Taxistas De Montenegro

Correo Electrónico: cootaxmonltda@hotmail.com

Carrera 4ª Calle 22 No 4 – 08

PBX: 3105009397 - 3104167000

Montenegro - Quindío