

# **PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL - PESV**

## **DOCUMENTO RADICADO**

### **EN LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

### **EN PROCESO DE SU APROBACION**



Doctor  
**JAVIER ANTONIO JARAMILLO RAMIREZ**  
Superintendencia de Puertos y Transporte  
Calle 37 No. 28B – 21  
Barrió La Soledad  
Ciudad

**ASUNTO:** Plan Estratégico de Seguridad Vial

Respetado Doctor:

En cumplimiento de la Resolución 1565 del 6 de junio de 2014, expedida por el Ministerio de Transporte estamos adjuntado en medio magnético el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Infraestructura, el cual se desarrolló con el asesoramiento de la firma CESVI COLOMBIA S.A, el cual consta de setenta y tres (73) folios y un CD que contiene once (11) anexos.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
ENTRADA PERSONAL  
Nombre: JAVIER ANTONIO JARAMILLO RAMIREZ  
Firma: [Firma]  
Fecha: 30-6-16

Cordialmente,

[Firma]  
**MARIA CLARA GARRIDO GARRIDO**  
Vicepresidenta Administrativa y Financiera

Proyectó: Luis Fabian Ramos Barrera / Experto G3 – 06  
Revisó: Nelcy Maldonado Ballén – Coordinadora G.I.T. Administrativo y Financiero  
Borrador:

20164010015193.

SUPERTRANSPORTE  
Correspondencia  
30 JUN 2016  
RECIBIDA

**PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL**

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

**JUNIO DE 2016  
BOGOTA D.C**

## TABLA DE CONTENIDO

<b>1. INTRODUCCION .....</b>	<b>5</b>
1.1 PROBLEMÁTICA DE LA SEGURIDAD VIAL .....	5
<b>2. JUSTIFICACIÓN .....</b>	<b>6</b>
<b>3. DEFINICIONES .....</b>	<b>7</b>
<b>4. MARCO NORMATIVO .....</b>	<b>19</b>
<b>5. FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL .....</b>	<b>21</b>
5.1 OBJETIVOS DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL .....	21
5.1.1 OBJETIVO GENERAL .....	21
5.1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	21
5.1.3 ALCANCE .....	21
5.1.4 DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCIÓN .....	22
5.2 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL .....	22
5.2.1 ACTA DE COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL .....	22
5.2.2 OBJETIVO GENERAL .....	22
5.2.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	23
5.2.4 INTEGRANTES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL .....	24
5.2.5 ROLES Y FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL .....	24
5.2.6 FRECUENCIA DE REUNIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL .....	27
5.3 RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL .....	27
5.3.1 RESPONSABLE PESV EN LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. 27	
5.4 POLITICA DE SEGURIDAD VIAL .....	28
5.5 DIVULGACIÓN DE LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL .....	29
5.6 DIAGNOSTICO – CARACTERIZACIÓN DE LA ENTIDAD .....	29
5.6.1 ACTIVIDAD ECONÓMICA .....	29
5.6.2 SERVICIOS .....	30
5.6.3 INFORMACIÓN DE LA ENTIDAD .....	30
5.6.4 VEHÍCULOS AL SERVICIO DE LA ENTIDAD .....	30
5.6.5 CANTIDAD DE EMPLEADOS .....	31
5.6.6 CONTRATACIÓN DE LOS VEHÍCULOS .....	31
5.6.7 CONTRATACIÓN DE LOS CONDUCTORES .....	31
5.6.8 ANÁLISIS A LA COMPAÑÍA EN SEGURIDAD VIAL .....	31
5.6.9 DATOS DE SINIESTRALIDAD .....	34
5.7 DIAGNOSTICO – RIESGOS VIALES .....	34
5.7.1 INSTRUMENTO PARA DETERMINAR EL RIESGO VIAL .....	34
5.7.2 APLICACIÓN DE LA ENCUESTA .....	34
5.7.3 TAMAÑO DE LA MUESTRA: .....	35
5.7.4 CONSOLIDACIÓN Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA .....	35
7.5 DEFINICIÓN DE RIESGOS VIALES .....	47

5.7.6 CALIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES .....	48
5.7.8 MATRIZ DE RIESGOS VIALES .....	51
5.8 PLANES DE ACCION DE RIESGOS VIALES.....	51
5.9 IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PESV .....	54
5.9.1 CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DEL PESV .....	54
5.9.2 PRESUPUESTO PARA IMPLEMENTAR EL PESV .....	54
5.10 SEGUIMIENTO Y EVALUACION .....	54
5.10.1 INDICADORES.....	54
5.10.2 AUDITORIAS.....	55
<b>6. COMPORTAMIENTO HUMANO .....</b>	<b>56</b>
6.1 PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES.....	56
6.1.1 PERFIL DE LAS PERSONAS QUE VAN A OPERAR VEHÍCULOS.....	56
6.1.2 PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN PARA PERSONAS QUE VAN A OPERAR VEHÍCULOS	57
6.2 PRUEBAS DE INGRESO PARA PERSONAS QUE VAN A OPERAR	
VEHICULOS.....	57
6.2.1 EXÁMENES MÉDICOS OCUPACIONALES .....	57
6.2.2 EXÁMENES PSICOSENSOMÉTRICOS .....	57
6.2.3 PRUEBA TEÓRICA .....	57
6.2.4 PRUEBA PRÁCTICA .....	58
6.3 PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES .....	58
6.3.1 PRUEBAS PREVENTIVAS A CONDUCTORES .....	58
6.4 CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL .....	58
6.4.1 PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL.....	58
6.5 CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES .....	59
6.5.1 INFORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES .....	59
6.5.2 REPORTE DE COMPARENDOS .....	59
6.6 POLITICAS DE REGULACIÓN DE LA ENTIDAD .....	60
6.6.1 POLÍTICA CONTRA EL CONSUMO DE ALCOHOL, TABACO Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS	
60	
6.6.2 REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO .....	60
6.6.3 REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD .....	61
6.6.4 USO OBLIGATORIO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD .....	61
6.6.6 USO DE EQUIPOS DE COMUNICACIÓN MIENTRAS SE CONDUCE .....	62
6.7 VEHICULOS SEGUROS .....	62
6.7.1 MANTENIMIENTO PREVENTIVO .....	62
6.7.1.1 HOJA DE VIDA DE LOS VEHÍCULOS .....	63
6.7.1.2 INFORMACIÓN DE LOS VEHÍCULOS.....	63
6.7.1.3 RECOMENDACIONES TÉCNICAS DE OPERACIONES DE MANTENIMIENTO .....	63
6.7.1.3 CRONOGRAMA DE INTERVENCIONES DE VEHÍCULOS PROPIOS .....	64
6.7.1.4 VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO PARA VEHÍCULOS (TERCEROS) .....	64
6.7.1.5 IDONEIDAD.....	64
6.7.2 MANTENIMIENTO CORRECTIVO .....	64
6.7.2.1 REGISTRO .....	64
6.7.2.2 PROTOCOLO .....	65
6.7.3 CHEQUEO PRE OPERACIONAL.....	65
6.7.3.1 INSPECCIÓN PRE OPERACIONAL.....	65

6.8 INFRAESTRUCTURA SEGURA .....	66
6.8.1 INFRAESTRUCTURA INTERNA .....	66
6.8.1.1 REVISIÓN ENTORNO FÍSICO .....	66
6.8.1.2 DESPLAZAMIENTO EN LAS ZONAS PEATONALES DE LAS INSTALACIONES .....	67
6.8.1.3 PARQUEADEROS INTERNOS .....	69
6.8.1.4 MANTENIMIENTO DE SEÑALES .....	70
6.8.2 INFRAESTRUCTURA EXTERNA .....	71
6.9 ATENCIÓN A VICTIMAS .....	71
6.9.1 ATENCIÓN A VICTIMAS.....	71
6.9.1.1 PROTOCOLO PARA ATENCIÓN A VICTIMAS .....	71
6.9.1.2 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	73
<b>7. ANEXOS.....</b>	<b>74</b>
<b>8. BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>75</b>

# 1. INTRODUCCION

## 1.1 Problemática de la seguridad vial

La problemática de la seguridad vial es una realidad que afecta a todos los países del mundo, de acuerdo al informe emitido por el Instituto Nacional de Medicina Legal en Colombia para el año 2014 fueron reportados 50.574 casos atendidos por accidentes de transporte durante este periodo, las lesiones fatales corresponde a 6.402 personas fallecidas (12.66%) y las lesiones no fatales ascienden a 44.172 personas lesionadas (87.34%). El estudio de resultados evidencia que para el año de análisis el número de muertes es el mayor de la última década y es solo comparable con cifras que no se presentaban desde el año 2001 (6.346 casos). Así, que para el año 2014 las muertes de accidente de transporte se incrementaron un 2,94% con respecto al 2013 y en 18,16% en relación con los casos presentados en el 2005. En cuanto a las víctimas no fatales, presenta incrementos incluso mayores al tema de fatalidades, durante el año 2014 el aumento de heridos por accidentes de transporte fue de 5.62% comparado con el año 2013 y de 14.65% con respecto al 2005.<sup>1</sup>

La construcción de un Plan de Seguridad Vial es el resultado del engranaje perfecto entre el gobierno y las empresas con el fin de adoptar medidas para proteger lo más sagrado que es la vida. Encaminándonos en el mismo objetivo propuesto por el gobierno nacional a través del Plan Nacional de Seguridad Vial de reducir el porcentaje de accidentalidad a un 50% en cuanto a la mortalidad y también teniendo en cuenta que como Entidad pública se encuentra dentro de nuestras obligaciones el cumplimiento a estas medidas basados en la ley 1503 de 2011, Capítulo III Artículo 12.

---

<sup>1</sup>Forensis – Instituto Nacional Medicina Legal /Comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte, Colombia – 2014. [www.medicinalegal.gov.co](http://www.medicinalegal.gov.co)

## 2. JUSTIFICACIÓN

El 1 de marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas Proclamó el periodo 2011-2020 como el «Decenio de Acción para la Seguridad Vial» según su resolución 64/255, con el objetivo general de estabilizar y posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

En la resolución se solicita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen un plan de acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivo además de coordinar el seguimiento periódico de los progresos mundiales en el cumplimiento de los objetivos indicados en el plan de acción.

La Organización Mundial de la Salud, a través del informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2013), ha indicado que anualmente fallecen más de 1,24 millones de personas en accidentes de tránsito y diariamente se alcanzan aproximadamente los 3.000 fallecidos. Además, entre 20 y 50 millones de personas más, sufren traumatismos por esta misma causa, el estado colombiano a través del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses empleando herramientas tecnológicas como el SIAVAC, (Sistema de Información para el Análisis de la Violencia y la Accidentalidad en Colombia) temas desarrollados para la décimo quinta edición de Forensis Datos para la vida, se observa un incremento en las cifras de mortalidad y morbilidad se ha presentado un incremento del 5 al 10 %, en las cifras si para el año 2011 se presentaron 5792 homicidios en accidentes de tránsito para el año 2013 fueron reportados 6219 homicidios un incremento de 427 casos un incremento del 7 % en la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito en Colombia.

El Gobierno de Colombia ha definido como una prioridad y como una Política de estado la seguridad vial y para ello estableció su Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV 2011-2016, el cual articula y coordina las diversas actuaciones de las instituciones públicas intervinientes y responsables de la seguridad vial en Colombia, además de incorporar como un actor relevante en el diseño y evaluación de dichas actuaciones o medidas a los representantes de organismos de la sociedad civil, sean éstos del sector público o privado, empresarial, de la academia, o de las agrupaciones de víctimas de accidentes de tránsito.

Por ello el establecimiento de este Plan Nacional de Seguridad constituye la manifestación explícita y expresa del gobierno Colombiano de cambiar la mirada y aportar desde la institucionalidad pública a elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a la generación de una cultura de la prevención y del auto cuidado de todos los actores del tránsito sean estos peatones, ciclistas, motociclistas conductores o pasajeros.



De acuerdo a una investigación realizada por Sergio Naza Guzmán “Factores asociados con la mortalidad por colisión de tránsito en conductores afiliados a una Administradora de Riesgos Profesionales en Colombia entre los años 2006 y 2010 “Es importante que las empresas establezcan políticas claras que garanticen que la conducción de vehículos la hagan personas calificadas y entrenadas para ello. Esto asegura que haya una disminución de hasta el 10% de la mortalidad, por colisiones de tránsito.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA., tiene su fundamento en los parámetros contenidos en la ley 1503 del 29 de Diciembre de 2011, la cual introdujo al ordenamiento Jurídico de la Legislación Colombiana medidas referentes a la educación y formación de hábitos seguros en seguridad vial, así como lo reglamentado posteriormente mediante el Decreto 2851 de 2013 y la Resolución 0001565 de 2014 que determinó la obligatoriedad de construir los Planes Estratégicos de Seguridad Vial para las empresas del sector público o privado generando mayores controles para los actores viales; aplicando criterios del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016 y 2013 – 2021, Plan Mundial - Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020 de la ONU, para orientar el compromiso con la seguridad vial de todos y cada uno de los que participamos de la movilidad.

### 3. DEFINICIONES

**Accidente de trabajo:** Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

**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. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Acción correctiva:** Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad detectada u otra situación no deseable *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

**Actividad no rutinaria:** Actividad que no forma parte de la operación normal de la organización o actividad que la organización ha determinado como no rutinaria " por su baja frecuencia de ejecución (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*)

**Actividad rutinaria:** Actividad que forma parte de la operación normal de la organización, se ha planificado y es estandarizable (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).

**Acompañante:** Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*)

**Adelantamiento:** Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Agente de tránsito:** Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Alcoholemia:** Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Alcoholimetría:** Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Alcoholuría:** Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Alcohosensor:** Sistema para determinar alcohol en aire exhalado. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Alta dirección:** Persona o grupo de personas que dirigen y controlan una empresa (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

**Amenaza:** Peligro latente de que un evento físico de origen natural, o causado o inducido por la acción humana de manera accidental, se presente con una severidad suficiente para causar pérdida de vidas, lesiones u otros impactos en la salud, así como también daños y pérdidas en los bienes, la infraestructura, los medios de sustento, la prestación de servicios y los recursos ambientales (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

**Análisis del riesgo:** Proceso para comprender la naturaleza del riesgo y para determinar el nivel del riesgo (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*)

**ARL:** la Administradora de Riesgos Laborales (ARL), encargada de afiliar a los colaboradores al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral. (*www.scribd.com*).

**Autopista:** Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Auto-reporte de condiciones de trabajo y salud:** Proceso mediante el cual el trabajador o contratista reporta por escrito al empleador o contratante las condiciones adversas de seguridad y salud que identifica en su lugar de trabajo (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

**Bahía de estacionamiento:** Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Berma:** Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Bicicleta:** Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Bus:** Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Buseta:** Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Cabina:** Recinto separado de la carrocería de un vehículo destinado al conductor. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Calzada:** Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Carreteable:** Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Capacidad de pasajeros:** Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Carretera:** vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Carril:** Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Carrocería:** Estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de personas o de carga. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Casco:** Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de la norma Icontec 4533 “Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos”, o la norma que la modifique o sustituya. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Centro de Diagnóstico Automotor (CDA):** Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Centro de enseñanza para conductores:** Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Centro de trabajo:** Se entiende por Centro de Trabajo a toda edificación o área a cielo abierto destinada a una actividad económica en una empresa determinada *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

**Choque o colisión:** Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Ciclista:** Conductor de bicicleta o triciclo. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Ciclovía:** Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Ciclorruta:** Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**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. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Clase de vehículo:** Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**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. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Competencia.** Atributos personales y aptitud demostrada para aplicar conocimientos y Habilidades *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional)*

**Consecuencia.** Resultado, en términos de lesión o enfermedad, de la materialización de un riesgo, expresado cualitativa o cuantitativamente *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional)*

**Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Conjunto óptico:** Grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, pilotos de freno y reverso. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Cuneta:** Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Efectividad:** Logro de los objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo con la máxima eficacia y la máxima eficiencia *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

**Eficacia:** Es la capacidad de alcanzar el efecto que espera o se desea tras la realización de una acción *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

**Eficiencia:** Relación entre el resultado alcanzado y los recursos utilizados (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

**Elemento de Protección Personal (EPP):** Dispositivo que sirve como barrera entre un peligro y alguna parte del cuerpo de una persona (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).

**Emergencia:** Es aquella situación de peligro o desastre o la inminencia del mismo, que afecta el funcionamiento normal de la empresa. Requiere de una reacción inmediata y coordinada de los trabajadores, brigadas de emergencias y primeros auxilios y en algunos casos de otros grupos de apoyo dependiendo de su magnitud (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

**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. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**En misión:** desplazamientos del personal de la compañía, asociado a las funciones propias del cargo (*Resolución 1565 de 2014, Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial*).

**En Itinere:** desplazamientos del personal de la compañía, por fuera de su jornada laboral (desplazamientos de su casa a su lugar de trabajo y viceversa) (*Resolución 1565 de 2014, Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial*).

**Equipo de emergencia:** Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Equipo de protección personal:** Dispositivo que sirve como medio de protección ante un peligro y que para su funcionamiento requiere de la interacción con otros elementos. Ejemplo, sistema de detección contra caídas (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).

**Espaciamiento:** Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Evaluación del riesgo:** Proceso para determinar el nivel de riesgo asociado al nivel de probabilidad de que dicho riesgo se concrete y al nivel de severidad de las consecuencias de esa concreción (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

**Evento Catastrófico:** Acontecimiento imprevisto y no deseado que altera significativamente el funcionamiento normal de la empresa, implica daños masivos al personal que labora en instalaciones, parálisis total de las actividades de la empresa o una parte de ella y que afecta a la cadena productiva, o genera, destrucción parcial o total de una instalación (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

**Exposición.** Situación en la cual las personas se encuentran en contacto con los peligros (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).

**Glorieta:** Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Identificación del Peligro:** Proceso para reconocer si existe un peligro y definir sus características (*GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*).

**Indicadores de proceso:** Medidas verificables del grado de desarrollo e implementación del SG-SST (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

**Indicadores de Resultado:** Medidas verificables de los cambios alcanzados en el período definido, teniendo como base la programación hecha y la aplicación de recursos propios del programa o del sistema de gestión (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

**Infracción:** Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Instructor:** Persona que imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**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. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Línea de vehículo:** Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Luces de emergencia:** Dispositivos de alumbrado que utilizan los vehículos en actos propios de su servicio, o vehículos para atención de emergencia. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Luces de estacionamiento:** Luces del vehículo que corresponden a las señales direccionales, pero en un modo de operación tal que prenden y apagan en forma simultánea. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Marcas viales:** Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Matriz legal:** Es la compilación de los requisitos normativos exigibles a la empresa acorde con las actividades propias e inherentes de su actividad productiva, los cuales dan los lineamientos normativos y técnicos para desarrollar el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo -SG-SST e implementación del plan estratégico de seguridad vial el cual deberá actualizarse en la medida que sean emitidas nuevas disposiciones aplicables *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

**Mejora continua:** Proceso recurrente de optimización del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo, para lograr mejoras en el desempeño en este campo, de forma coherente con la política de Seguridad y Salud en el Trabajo SST de la organización *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

**Modelo del vehículo:** Referencia o código que asigna la fábrica o ensambladora a una determinada serie de vehículos. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Motocicleta:** Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Multa:** Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Nivel de consecuencia (NC):** Medida de la severidad de las consecuencias. *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

**Nivel de deficiencia (ND):** Magnitud de la relación esperable entre (1) el conjunto de peligros detectados y su relación causal directa con posibles incidentes y (2) con la eficacia de las medidas preventivas existentes en un lugar de trabajo. *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*



**Nivel de exposición (NE).** Situación de exposición a un peligro que se presenta en un tiempo determinado durante la jornada laboral. *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

**Nivel de probabilidad (NP).** Producto del nivel de deficiencia por el nivel de exposición *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

**No conformidad:** No cumplimiento de un requisito. Puede ser una desviación de estándares, prácticas, procedimientos de trabajo, requisitos normativos aplicables, entre otros *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

**Organismos de tránsito:** Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Paso peatonal a desnivel:** Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Paso peatonal a nivel:** Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Parqueadero:** Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Peatón:** Persona que transita a pie o por una vía. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Peligro:** fuente situación o acto con potencial de daño en términos de enfermedad o lesión a las personas, o una combinación de estos *(NTC-OHSAS 18001, Sistemas de Gestión en Seguridad y Salud Ocupacional).*

**Placa:** Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Probabilidad:** Grado de posibilidad de que ocurra un evento no deseado y pueda producir consecuencias *(GTC 45 DE 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).*

**Revisión proactiva:** Es el compromiso del empleador o contratante que implica la iniciativa y capacidad de anticipación para el desarrollo de acciones preventivas y correctivas, así como la toma de decisiones para generar mejoras en el SGSST (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

**Retén:** Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Retención:** Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Riesgo:** Combinación de la probabilidad de que ocurra una o más exposiciones o eventos peligrosos y la severidad del daño que puede ser causada por éstos (*Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo*).

**Riesgo Aceptable:** Riesgo que ha sido reducido a un nivel que la organización puede tolerar con respecto a sus obligaciones legales y su propia política en seguridad y salud ocupacional (*NTC-OHSAS 18001, Sistemas de Gestión en Seguridad y Salud Ocupacional*).

**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. (*www.seguridad-vial.net*)

**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. (*www.seguridad-vial.net*)

**Semáforo:** Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**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. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**STTMP:** Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Taxi:** Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

**Tipo de carrocería:** Conjunto de características que definen la carrocería de un vehículo. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Tráfico:** Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Transporte:** Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Valoración del riesgo:** Consiste en emitir un juicio sobre la tolerancia o no del riesgo estimado *(Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).*

**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. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Vehículo de emergencia:** Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Vehículo de servicio particular:** Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Vehículo de servicio público:** Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Vehículo de transporte masivo:** Vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Vía:** Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Zona escolar:** Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento. *(Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).*

**Zona de estacionamiento restringido:** Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados. (*Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte*).

## 4. MARCO NORMATIVO

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA., tiene como referentes legales las siguientes normas:

### **Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito)**

Por el cual se expide el Código Nacional de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones.

### **Ley 1383 de 2010 (Reforma al Código Nacional de Tránsito):**

Por el cual se reforma Ley 769 de 2002 código nacional de tránsito y se dictan otras disposiciones.

### **Ley 1503 de 2011 (Ley de Educación Vial):**

Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Particularmente el Artículo 12 del Capítulo III que establece: “Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.

### **Plan Mundial para la Seguridad Vial 2011-2020 / ONU:**

Este plan está basado en: Gestión en Seguridad Vial, Vías de tránsito y movilidad segura, Vehículos más seguros, Usuarios de vías de tránsito más seguros y Respuesta tras los accidentes.

### **Decreto 019 de 2012(Norma Anti tramites):**

Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública.

### **Decreto 2851 de 2013 (Reglamentación de la ley de Seguridad Vial):**

Por la cual se reglamenta los artículos 3,4,5,6,7,8,9,10,12,13,18 y 19 de la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.

### **Resolución 2273 de 2014(Plan Nacional de Seguridad Vial):**

Por el cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 y 2021 y se dictan otras disposiciones.

### **Resolución 1565 del 2014(Guía Metodológica para la elaboración del PESV):**

Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

**Decreto 1072 de 2015:**

Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo.

**Decreto 1079 de 2015:**

Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

**Decreto 1906 de 2015:**

Por medio del cual se modifica y adiciona al decreto 1079 de 2015 en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

**Resolución 1231 de 2016(Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial):**

Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

## 5. FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

### 5.1 OBJETIVOS DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

#### 5.1.1 Objetivo General

Prevenir la accidentalidad vial e incidentes de tránsito derivados de la actividad de la Entidad, asegurando la mejora continua de los procesos inherentes a la seguridad vial, las competencias laborales de sus funcionarios, en el proceso de operación y de mantenimiento de sus automotores y la atención de los accidentes viales que se puedan presentar, logrando así que la Entidad sea reconocida por su compromiso con los objetivos del Estado en esta materia.

#### 5.1.2 Objetivos Específicos

Para la implementación y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial, la Agencia, cuenta con los recursos humanos, financieros, de infraestructura y tecnológicos, los cuales se ponen a disposición para el cumplimiento del objetivo de la siguiente manera:

- Mantener la tasa de accidentalidad vial de la Compañía dentro de la meta establecida.
- Sensibilizar y capacitar a los trabajadores de la Compañía, acerca de la responsabilidad y compromiso con la seguridad vial encaminada a reducir los índices de siniestralidad reportados en los últimos años en las estadísticas nacionales.
- Asegurar el cumplimiento del programa de mantenimiento de los vehículos de propiedad de la Compañía.
- Garantizar la programación y ejecución de actividades relacionadas con la implementación del PESV.

#### 5.1.3 Alcance

El presente plan aplica a todas las operaciones en las cuales los funcionarios directos y contratistas de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, utilicen vehículos de la Entidad para su desplazamiento en actividades propias del cargo, en función del objeto social de la empresa, al igual aplica para promoción de la seguridad vial para peatones y pasajeros.

#### **5.1.4 Directrices de la Alta Dirección**

La Gerencia de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA., está comprometida con la Seguridad Vial, entendiendo que al desarrollar su actividad económica emplea elementos de tránsito y transporte, todos sus lineamientos, políticas y esfuerzos en materia de seguridad vial, están orientados en promover, implementar y mantener aquellas actividades que busquen la toma de conciencia de todos los colaboradores de la organización, en relación a su Rol en la vía y las responsabilidades que ello representa.

La Gerencia en el cumplimiento de su función y rol en la organización, ha liderado el proceso de creación del Comité de Seguridad Vial, brindando los recursos necesarios para esta actividad e involucrando a los diferentes procesos de la Entidad, para que participen activamente en la construcción del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2016- 2018.

#### **5.2 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL**

Dentro de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA., establece su participación dentro de este proceso mediante la creación de un Comité de Seguridad Vial.

##### **5.2.1 Acta de Comité de Seguridad Vial**

**(Ver Anexo 1 Resolución Acta conformación Comité de Seguridad Vial).**

##### **5.2.2 Objetivo general**

Plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre todo el personal y poder alcanzar los objetivos a favor de la seguridad vial de la empresa.



### 5.2.3 Objetivos específicos

- Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y así formular la ruta a seguir, con el fin de reforzar aspectos encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para la mejora de las actitudes en los diversos actores de la movilidad de la compañía.
- Definir la visión, los objetivos y alcance del plan estratégico de Seguridad Vial de la empresa, acorde con los requisitos mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.
- Asesorar a la empresa en la formulación de estrategias y medidas para la implementación del PESV.
- Identificar los factores de Riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
- Adoptar un estándar de seguridad, que garantice la integridad, bienestar y minimizar los riesgos de un accidente de tránsito.
- Evaluar los requerimientos y la oferta disponible, frente a los proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.
- Establecer las campañas, acciones y cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hacer seguimiento de las mismas.
- Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones dirigidas a los conductores, equipos de trabajo y otros actores de la compañía.
- Determinar las acciones del control o auditorías viales que se consideren pertinentes.
- Elaborar informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, Organismo de Tránsito u otros interesados, que den cuenta con las acciones programas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamiento y conductas favorables a la seguridad vial del país.
- Verificar y velar por que el PESV cumpla con los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial y las políticas nacionales sobre seguridad vial.
- Analizar y efectuar seguimiento a las estadísticas de accidentalidad, en conjunto con el Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo COPASST, y el Área de Talento Humano.
- Formular propuestas para la prevención, atención y mitigación de accidentes de tránsito, así como las acciones de implementación de las mismas.
- Establecer cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hacer seguimiento de los mismos.

### 5.2.4 Integrantes del Comité de Seguridad Vial

<b>VICEPRESIDENCIA</b>	<b>DELEGADO</b>	<b>CARGO</b>
VICEPRESIDENCIA EJECUTIVA	Claudia Judith Mendoza Cerquera	Experto G3 08
VICEPRESIDENCIA DE ESTRUCTURACION	Oscar Gerardo Cifuentes Correa	Experto G3 07
VICEPRESIDENCIA DE GESTION CONTRATUAL	Luis Eduardo Gutierrez Díaz	Gerente De Proyecto O Funcional G2 09
VICEPRESIDENCIA DE PLANEACION RIESGOS Y ENTORNO	Oscar Laureano Rosero Jiménez	Gerente De Proyecto O Funcional G2 09
VICEPRESIDENCIA JURIDICA	Juan José Aguilar Higuera	Experto G3 08
VICEPRESIDENCIA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	Luis Fabián Ramos Barrera	Experto G3 06
	Adriana Hidalgo Aguilar	Experto G3 03
	Luz Amparo Uribe Cardona	Gestor T1 07

**Tabla No 1: Integrantes comité de seguridad vial.**

### 5.2.5 Roles y funciones de los integrantes del Comité de Seguridad Vial

<b>AREA</b>	<b>FUNCION</b>
<b>Vicepresidencia Administrativa y Financiera</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.</li> <li>- Involucrar un representante de cada área de la compañía, según sea pertinente para la participación en la creación y difusión de los objetivos de la Seguridad Vial, de esta manera articular las diferentes dependencias de la Entidad, en las diferentes acciones de prevención, atención y mitigación de los accidentes de tránsito.</li> <li>- Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización según los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.</li> <li>- Garantizar los recursos económicos, logísticos, de infraestructura y tecnológicos asignando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.</li> <li>- Tomar las decisiones oportunas para que se ejecuten las acciones que se propongan en cuanto a Seguridad Vial.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Establecer los mecanismos de vigilancia para que el personal de la Agencia cumpla con los objetivos propuestos en el PESV.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Servicios Generales</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verificar que se lleven a cabo el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos vinculados a la Agencia.</li> <li>- Garantizar que los registros de mantenimiento, se conserven y mantengan disponibles, de acuerdo al reglamento de Archivo, como aporte para posibles investigaciones en caso de presentarse sucesos imprevistos.</li> <li>- Realizar la verificación del alistamiento de los vehículos previo despacho (Inspección pre-operacional).</li> <li>- Preparar y difundir con los miembros del comité involucrados, informes de las novedades presentadas en las inspecciones realizadas a los vehículos.</li> <li>- Presentar informes de las reparaciones realizadas a los automotores.</li> <li>- Hacer seguimiento a las infracciones y comparendos e informar a las instancias respectivas de la Compañía para realizar la gestión pertinente.</li> <li>- Atender los sucesos que se presentan en el proceso de prestación del servicio, manteniendo registro actualizado de los mismos para que sirvan de base en el análisis de riesgos.</li> <li>- Dar cumplimiento a la resolución 315 de 2013 y 378 de 2013.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Gerencia de Talento Humano</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ejecutar el proceso de selección y contratación.</li> <li>- Instruir al secretario para que convoque a las sesiones del Comité.</li> <li>- Validar y coordinar la aplicación de pruebas de selección de conductores (conducción, conocimientos en mecánica básica y normas de tránsito).</li> <li>- Proponer la integración de subcomités o grupos de trabajo.</li> <li>- Programar capacitaciones y entrenamientos referentes a la seguridad vial, coordinar su ejecución y evaluar su eficacia para tomar acciones de mejora.</li> <li>- Planear y desarrollar el plan de bienestar y estímulos laborales, evaluando su impacto.</li> <li>- Estructurar y coordinar la evaluación de desempeño a todo el personal de la Agencia.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantener actualizado el Reglamento Interno de Trabajo y de higiene y seguridad industrial, garantizar su cumplimiento y formular el Reglamento Interno del Comité de Seguridad Vial.</li> <li>- Vigilar la ejecución del Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo y demás normas que lo complementen.</li> <li>- Llevar a cabo los procesos disciplinarios que se deriven de las infracciones y comparendos cometidos por los conductores y que pueden representar un riesgo para la seguridad vial.</li> <li>- Hacer seguimiento y control de las estadísticas de accidentalidad e indicadores.</li> <li>- Dirigir y supervisar los trabajos del Comité de Seguridad Vial.</li> <li>- Presentar al Comité de Seguridad Vial los informes en cuanto al comportamiento de los índices de siniestralidad vehicular definidos en el PESV.</li> </ul>
<b>Gerencia Administrativa y Financiera</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Apoyar a la gerencia en la implementación y ejecución del PESV</li> <li>- Asesorar a los miembros del Comité en los asuntos normativos relacionados con la ejecución del PESV.</li> <li>- Asegurar los recursos económicos que garanticen la logística para la implementación y ejecución del PESV.</li> </ul>
<b>Experto de Talento Humano</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Definir y desarrollar los programas de medicina preventiva y prevención de consumo de sustancias psicoactivas, y evaluar su eficacia para tomar acciones de mejora.</li> <li>- Planear el Cronograma de Seguridad y Salud en el Trabajo, definiendo actividades encaminadas a crear la cultura y concientización en seguridad vial.</li> <li>- Apoyar en el Desarrollo del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.</li> <li>- Investigar los accidentes e incidentes laborales y de tránsito.</li> <li>- Realizar Informes de accidentalidad.</li> </ul>

**Tabla No. 2: Roles y funciones de los integrantes**

### 5.2.6 Frecuencia de reuniones del Comité de Seguridad Vial

La Entidad determinó que la periodicidad establecida para las reuniones ordinarias del comité será de periodos trimestrales a fin de tomar decisiones respecto al análisis y comportamiento de los indicadores establecidos. Cuando se considere pertinente se realizarán reuniones extraordinarias donde los suplentes y líderes recopilarán, analizarán y generarán información relevante respecto al comportamiento de las actividades contenidas en el presente plan. Se convocaran reuniones extraordinarias en los siguientes casos:

- Cuando exista alguna situación determinada como accidente de tránsito.
- Cuando se presente aumento de las cifras de siniestralidad respecto a los objetivos trazados.
- Otras circunstancias endógenas o exógenas que pongan en peligro el normal desempeño de la operación en temas de seguridad vial.

El Comité de Seguridad vial dentro de sus actividades y buscando siempre el mejoramiento continuo realizará el seguimiento a las actividades que contiene el presente plan enfocándose en los siguientes temas:

- Revisión del estado y comportamiento de los indicadores establecidos.
- Reportes de quejas y reclamos asociados al tema de Seguridad Vial.
- Revisión de las principales causas asociadas a los eventos tipificados como accidentes de tránsito.

### 5.3 RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

#### 5.3.1 Responsable PESV en la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.

De acuerdo a lo establecido en el Numeral 7.1 de la Resolución 1565 de 2014, se designa como responsable del Plan estratégico de seguridad Vial a:

Nombre: Luis Fabián Ramos Barrera
Cargo: Experto G3 – 06
E-mail: lframos@ani.gov.co
Tel: 4848860
Profesión: Administrador de Empresas

**Tabla No 3: Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial.**

Así mismo la Vicepresidencia Administrativa y Financiera y el Comité de Seguridad Vial en ejercicio de sus funciones legales, asignan como secretario del plan estratégico de seguridad vial a:

Nombre: Adriana Hidalgo Aguilar
Cargo: EXPERTO G3- 03
E-mail: <a href="mailto:ahidalgo@ani.gov.co">ahidalgo@ani.gov.co</a>
Tel: 4848860
Profesión: Economista

**Tabla No 4: Secretaria del Plan Estratégico de Seguridad Vial.**

#### **5.4 POLITICA DE SEGURIDAD VIAL**

El compromiso de LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA., en la reducción de los incidentes viales que causen lesiones, muertes o daños a la propiedad, parte de fomentar en todo el personal directo e indirecto las conductas adecuadas de manejo que se espera de ellos en cualquier vehículo asignado a la operación, además del comportamiento proactivo que todo el personal debe tener como actores de las vías.

Esta política describe directrices aplicables a los empleados de Motorola Solutions quienes conducen vehículos de Motorola Solutions, para fines relacionados con el negocio, o quienes dirigen negocios de Motorola Solutions mientras conducen.

La primera regla del buen juicio de conducción es: La conducción es su primera responsabilidad. Ninguna actividad secundaria debe permitirse interferir con esa responsabilidad. Los empleados de Motorola Solutions, quienes conducen vehículos de Motorola Solutions, o quienes dirigen negocios de Motorola Solutions mientras se conduce se espera que:

- Se cuente con la licencia de conducción y documentación válida para operar el vehículo;
- Conducir con seguridad de forma preventiva en todo momento;
- Familiarizarse con y observar todas las normas de tránsito y de tráfico aplicables en el sitio donde el vehículo es operado;
- Nunca conducir bajo la influencia de drogas o alcohol;
- Evitar conducir cuando la fatiga afecte la operación segura del vehículo;
- Cumplir con la política de vehículos de Motorola Solutions.

La organización a su criterio, de comprobar algún incumplimiento a esta política, podrá investigar así como determinar sanciones, multas o incluso la suspensión del contrato laboral.

Esta política será sometida a revisiones para su mejoramiento continuo y divulgado a todas las partes interesadas con el fin de promover la vida, la salud y el bienestar de todos los actores viales con los cuales cuenta LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.

## 5.5 DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

La Entidad definió que la divulgación de la Política de Seguridad Vial, se realizará por mediante los canales institucionales como Correo electrónico, Boletines, inducciones, capacitaciones, Carteleras, entre otras.

<b>Plan de información y divulgación</b>	
<b>Nombre de la Acción</b>	Divulgación Plan Estratégico de Seguridad Vial - Política de Seguridad Vial.
<b>Objetivo</b>	Dar a conocer los diferentes planes de acción relacionados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA., a los funcionarios, contratistas, subcontratistas para su cumplimiento.
<b>Descripción</b>	-Divulgar y sensibilizar a los trabajadores de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA., a los funcionarios, contratistas, subcontratistas respecto a políticas de regulación y las acciones del plan, utilizando los diferentes medios de comunicación existentes. -Registrar jornadas de divulgación y comprensión de las mismas.
<b>Ejecución de la Acción</b>	Permanente en los procesos de inducción o capacitaciones en la permanencia laboral.
<b>Escala de Actuación</b>	Sede Principal y proyectos
<b>Pilar Asociado PESV</b>	Gestión Institucional y Comportamiento Humano
<b>Agente Participante de la Acción</b>	Funcionarios de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA., contratistas, subcontratistas.

**Tabla No 5: Plan para la divulgación de la Política de Seguridad Vial.**

## 5.6 DIAGNOSTICO – CARACTERIZACIÓN DE LA ENTIDAD

### 5.6.1 Actividad económica

La Agencia Nacional de Infraestructura., tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos "de asociación público privada para otro tipo infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.

## 5.6.2 Servicios

Desarrollamos infraestructura a través de Asociaciones Público Privadas, para generar conectividad, servicios de calidad y desarrollo sostenible.

### 5.6.3 Información de la Entidad

- **Razón Social:** Agencia Nacional de Infraestructura.
- **NIT:** 830.125.996-9
- **Representante Legal:** LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO
- **Dirección:** Calle 24 A No. 59-42 Bogotá
- **Teléfonos:** (1) 4848860
- **Página web:** <http://www.ani.gov.co/>

### 5.6.4 Vehículos al servicio de la Entidad

Los Vehículos relacionados a continuación prestan su servicio al cumplimiento del objeto Social de la Entidad.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA							
DESCRIPCION DE VEHICULOS							
ITEM	PLACA	MARCA	TIPO	MOD	C.C.	No. PASEJEROS / TONELADAS	SERVICIO
1	OBF861	MITSUBISHI	CAMPERO	2005	3.000	7	OFICIAL
2	OBF556	MITSUBISHI	CAMPERO	2005	3.000	7	OFICIAL
3	HCI061	NISSAN	CAMIONETA	2009	2.500	5	OFICIAL
4	HCI062	NISSAN	CAMPERO	2009	2.400	5	OFICIAL
5	HCI063	NISSAN	CAMIONETA	2009	2.500	5	OFICIAL
6	OJX773	NISSAN	CAMIONETA	2015	2.500	12	OFICIAL
7	DJK049	RENAULT	DUSTER DYNAMIA	2013	1.998	5	OFICIAL
8	IAX940	RENAULT	DUSTER DYNAMIA	2014	1.998	5	OFICIAL
9	DDB501	TOYOTA	CAMPERO	2009	2.000	7	OFICIAL
10	KGG848	TOYOTA	CAMPERO	2014	3.000	7	OFICIAL
11	KGG847	TOYOTA	CAMPERO	2014	2.700	7	OFICIAL
12	OJX826	TOYOTA	CAMPERO	2015	3.000	7	OFICIAL
13	OJX847	TOYOTA	CAMPERO	2015	3.000	7	OFICIAL
14	OJX761	TOYOTA	CAMPERO	2015	2.700	7	OFICIAL

Nota: Campero KGG 848 con blindaje Nivel III

**Tabla No 6: Clasificación vehículos.**



### 5.6.5 Cantidad de empleados

La Agencia Nacional de Infraestructura tiene seiscientos sesenta y seis (666) funcionarios, a continuación se describe la modalidad de contrato por la cual se encuentran vinculados:

TIPO DE CONTRATO	CANTIDAD
Contratista	420
Planta	246
<b>TOTAL</b>	<b>666</b>

*Tabla No.9: Descripción de la población*

### 5.6.6 Contratación de los vehículos

Cada vez que la Entidad considere la necesidad de contratar vehículos para transportar a sus funcionarios, se solicitara a la empresa contratista la presentación del cumplimiento del Plan de mantenimiento de los vehículos que prestaran este servicio, asegurando así que estos se encuentren en buenas condiciones de funcionamiento.

### 5.6.7 Contratación de los conductores

En la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA., se cuenta con un instructivo de selección que es aplicable a todos los funcionarios y contratistas de la Agencia Nacional de Infraestructura que tengan a cargo el manejo de conducción de un vehículo automotor. **(Ver Anexo 2 Instructivo selección de conductores).**

### 5.6.8 Análisis a la compañía en seguridad vial

Para este procedimiento se contó con el apoyo de Cesvi Colombia S.A., quienes desarrollaron una herramienta que permite detectar aquellos aspectos de mejora que requiere la empresa en términos de seguridad vial, la cual se basa en la aplicación de:

- Lineamientos básicos de auditorías en seguridad vial.
- Manual de auditorías en seguridad vial
- Gestión Corporativa en Seguridad Vial.
- Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016
- Resolución 0001565 de 2014
- Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 – 2021

Así mismo la metodología de esta herramienta busca:

- Estado de la seguridad vial al interior de la compañía
- La gestión sobre la seguridad de la operación de vehículos
- Hacer énfasis en la modalidad de transporte empleado por la compañía.
- Permitir generar planes priorizados de mejoramiento.
- Permitir evaluar los planes ejecutados y generar indicadores.

El instrumento permite contrastar las condiciones actuales de operación de la compañía con el deber ser en seguridad vial con el propósito de determinar el porcentaje de vulnerabilidad en seguridad vial de la Entidad, buscando dar respuesta a las siguientes solicitudes emanadas de la Resolución 0001565 de 2014.

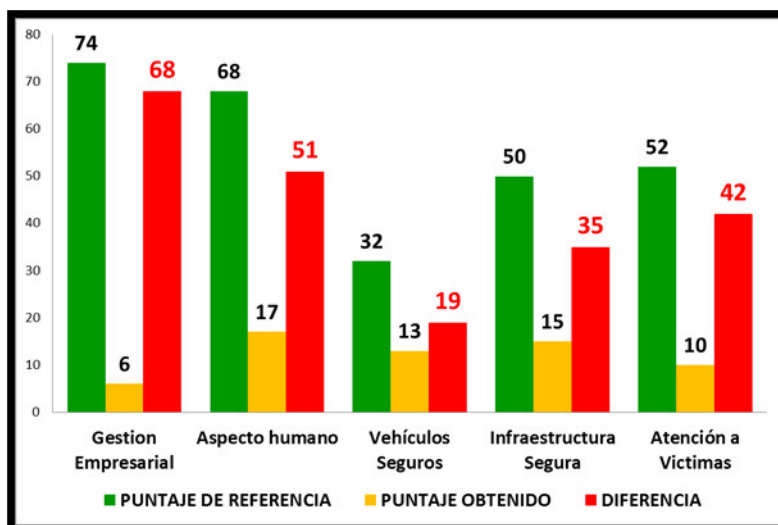
<b>LINEAS DE ACCION EN SEGURIDAD VIAL (RESOLUCIÓN 1565 DE 2014)</b>
<b>GESTIÓN INSTITUCIONAL</b>
<b>COMPORTAMIENTO HUMANO</b>
<b>VEHÍCULOS SEGUROS</b>
<b>INFRAESTRUCTURA SEGURA</b>
<b>ATENCIÓN A VICTIMAS</b>

***Tabla No10: Líneas de acción objeto del análisis***

En la herramienta diseñada por Cesvi Colombia S.A., para el diagnóstico en seguridad vial acorde a lo establecido por la resolución 1565 de 2014, mediante la cual se diseñara el plan estratégico de seguridad vial, busca que la Entidad sometida al estudio tenga un porcentaje de calificación por ítem a evaluar.

Dicha herramienta diagnostica se aplica realizando una serie de preguntas relacionadas a la seguridad vial, obteniendo información a través de las respuestas abiertas, dadas por el representante de la Entidad; hasta obtener la información necesaria para satisfacer el objetivo de cada pregunta incluida en la herramienta.

Una vez obtenida la respuesta, tenemos los siguientes resultados:



**Imagen N° 1: Puntaje obtenido del análisis en vulnerabilidad vial**

De acuerdo con los resultados del análisis efectuado la Entidad, se evidencio un nivel de vulnerabilidad en seguridad vial del 75%, que es un término alto en el cual se requiere la implementación de acciones correctivas inmediatas.

DIAGNÓSTICO DE LA ENTIDAD PARA EL PESV				
RESULTADOS DEL DIAGNOSTICO INICIAL				
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA				
PILAR EVALUADO	PUNTAJE DE REFERENCIA	PUNTAJE OBTENIDO	DIFERENCIA	VULNERABILIDAD
Gestion Empresarial	74	6	68	92%
Aspecto humano	68	17	51	75%
Vehículos Seguros	32	13	19	59%
Infraestructura Segura	50	15	35	70%
Atención a Víctimas	52	10	42	81%
INDICE DE VULNERABILIDAD EN SEGURIDAD VIAL ORGANIZACIONAL		75%		

**Imagen N° 2: Resultados del análisis en vulnerabilidad vial**

CATEGORIZACIÓN		
PESV	CATEGORIA	ACCIONES
INFERIOR AL 20%	BAJO	MANTENIMIENTO RELACIONADAS CON POLITICAS DE MEJORAMIENTO
ENTRE 21% Y 50%	MEDIO	PREVENTIVAS IMPLEMENTADAS A CORTO Y MEDIANO PLAZO
MAYOR A 50%	ALTO	CORRECTIVAS INMEDIATAS

**Imagen N° 3: Categorización del índice de vulnerabilidad vial**

### 5.6.9 Datos de siniestralidad

A la fecha la Entidad no presenta accidentalidad vial derivada de accidentes de tránsito.

## 5.7 DIAGNOSTICO – RIESGOS VIALES

### 5.7.1 Instrumento para determinar el riesgo vial

El Comité de Seguridad Vial, estableció que la mejor estrategia de diagnóstico para caracterizar los riesgos viales a los cuales se ven expuestos los funcionarios de la Entidad, es la aplicación de una encuesta a los grupos focales más representativos y que tienen mayor interacción con los riesgos viales aparentes. **(Ver Anexo 3. Formato encuesta de riesgo vial).**

### 5.7.2 Aplicación de la encuesta

El Objetivo es dar a conocer las costumbres o hábitos de movilidad de nuestros funcionarios y evaluar los diversos riesgos en tránsito y transporte en los desplazamientos realizados durante la jornada laboral (en misión) y los trayectos Ida y Vuelta fuera de su jornada laboral (Trayectos in-Itinere).

Teniendo en cuenta que la muestra debe tener un tamaño suficiente para garantizar la representatividad. Para la determinación de la muestra se aplicara la siguiente formula estadística para la determinación del nivel de la muestra, que señala lo siguiente:

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

**Imagen N°4: Formula para determinar la muestra**

**Dónde:**

**N:** Es el tamaño de la población = **666**

**k:** Es una constante del nivel de confianza = **2.58**

**e:** Es el error muestra deseado = **5%**

**p:** Es la proporción de individuos que poseen la característica de estudio. = **0.5**

**q:** Es la proporción de individuos que no poseen esa característica = **0.5**

*n*: Es el tamaño de la muestra. = 333

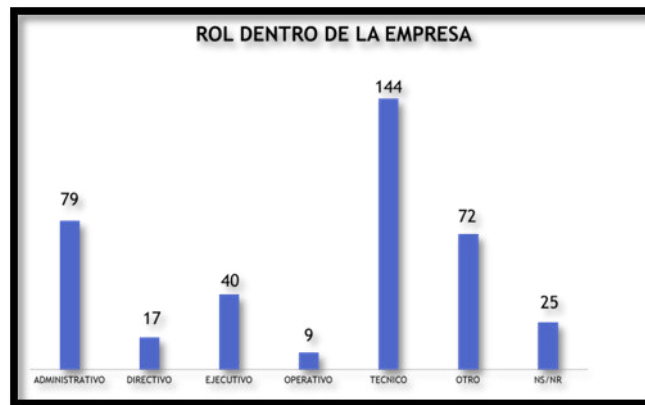
Lo cual corresponde al 50% de la población.

### 5.7.3 Tamaño de la muestra:

Para la definición de las encuestas a tener en cuenta y debido a la participación del personal finalmente se contó con 386 personas que colaboraron con el diligenciamiento de la encuesta, lo que equivale al 58% del total de la población, un 8% por encima del resultado de la fórmula estadística aplicada.

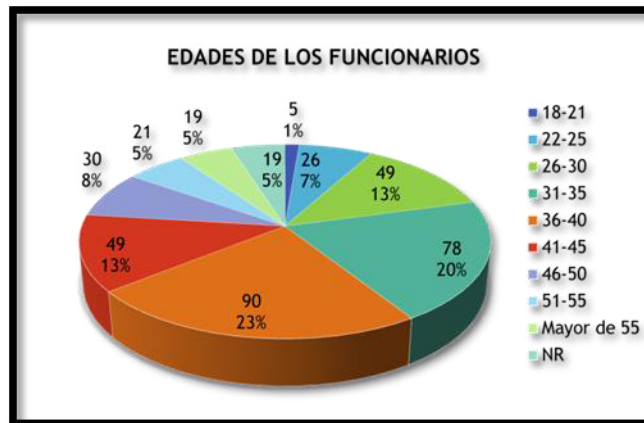
### 5.7.4 Consolidación y análisis de la encuesta

A continuación se presenta el análisis realizado a la información obtenida a través de la herramienta de evaluación del riesgo.



**Imagen N°4: Rol del personal dentro de la empresa**

La encuesta fue diligenciada por un total de 386 personas las cuales indicaron el rol que ejercen dentro de la compañía, evidenciaron que la mayoría de la población encuestada tiene el rol de técnicos con 144 personas, seguido por el personal administrativo con 79 personas, 40 ejecutivos, 17 directivos, 9 operativos, 72 personas indicaron tener otro rol y 25 no aportaron información.



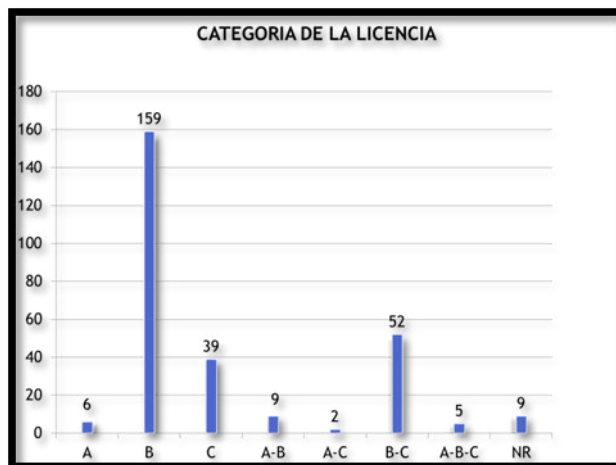
**Imagen N°5: Edad de los funcionarios**

El rango de edad de los funcionarios arroja la siguiente información 90 personas equivalentes al 23% del personal encuestado se encuentran entre los 36 y 40 años, seguido por un 20% que indica estar en el rango de 31 a 35 años, un 13% entre 26 y 30 años, otro 13% entre 41 y 45 años y un 23% de la población encuestada es mayor de 46 años.



**Imagen N°6: Personal que posee licencia de conducción**

el 73% de la población encuestada posee licencia de conducción, lo que puede indicar que es personal que opera vehículos con cierta frecuencia y que representan una parte vulnerable en la accidentalidad vial, independientemente del vehículo que operan.



**Imagen N°7: Categoría de la licencia de conducción**

281 personas que poseen licencia de conducción 159 de ellas tienen categoría B correspondiente a conducción de vehículos particulares, 39 categoría C, 52 categoría B y C, 6 poseen categoría A correspondiente a conducción de motocicletas, 9 categoría A y B para conducción de motocicleta y vehículo, 5 categoría A,B y C para operar todo tipo de vehículo y 9 personas no aportaron información, datos que servirán de referencia al momento de plantear las diferentes acciones a implementar en la reducción y prevención de accidentes viales.



**Imagen N°8: Personal que tiene restricciones para conducir**



**Imagen N°9: Tipo de restricción**

281 personas que poseen licencia de conducción, se evidencia que el 29% correspondiente a 82 personas presenta algún tipo de restricción para conducir vehículos, de ellos 75 personas indicaron que deben conducir con lentes y 7 personas no aportaron información.



**Imagen N°10: Años de experiencia en la conducción**

281 personas que poseen licencia de conducción, 57 indican tener entre 1 y 5 años de experiencia, 48 personas de 6 a 10 años, 49 personas de 11 a 15, 54 personas entre 16 a 20 años y 56 personas más de 20 años de experiencia en la conducción, lo que nos podría indicar que la mayor parte de nuestro personal que opera vehículos tiene una amplia experiencia en la conducción, lo cual podría derivar en aspectos importantes como el exceso de confianza según lo indicado en estudios realizados sobre este tema.

Verificando el nivel de capacitación en temas de seguridad vial al interior de la compañía se obtiene la siguiente gráfica:

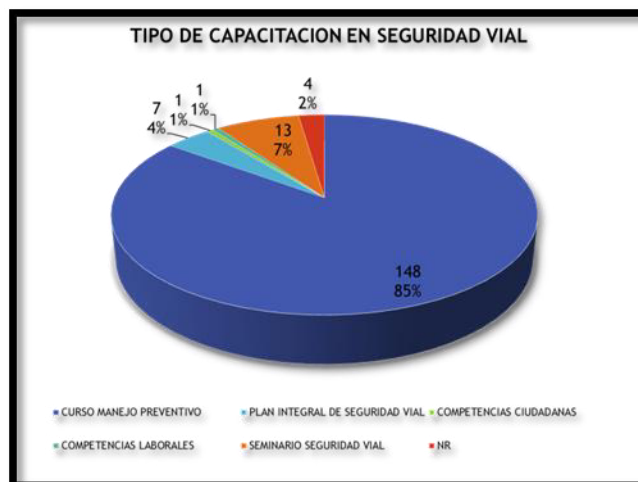




**Imagen N° 11: Personal capacitado en seguridad vial**

386 personas encuestadas, 194 que corresponden al 50 % de nuestro personal encuestado, Respondieron que **NO** han tenido capacitación en temas de seguridad vial, al igual nos indica que de 281 personas que tienen licencia de conducción 114 de ellas no han recibido formación en seguridad vial.

El tipo de capacitación que ha recibido las personas encuestadas, en seguridad vial, 148 personas nos indican que han recibido capacitación en temas de manejo preventivo, 7 personas manifiestan haber asistido a un plan integral de seguridad vial, 13 personas a seminarios y 2 personas a cursos por competencias. A continuación se presenta la gráfica de lo expuesto anteriormente.



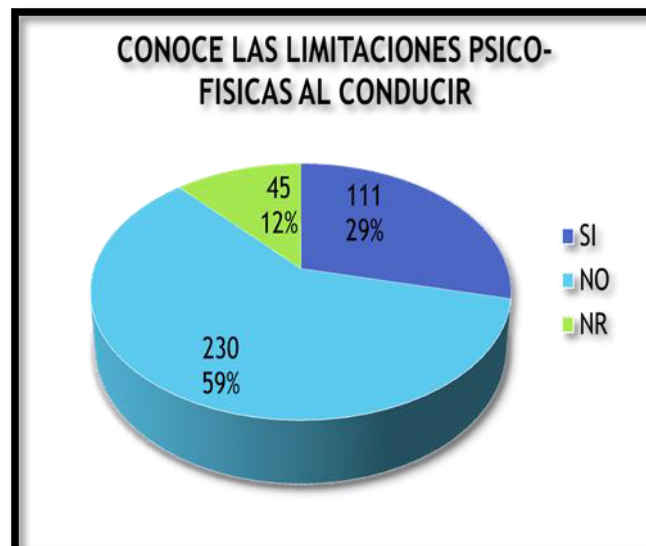
**Imagen N° 12: Tipo de capacitación**



**Imagen N°13: Pruebas de conducción realizadas**

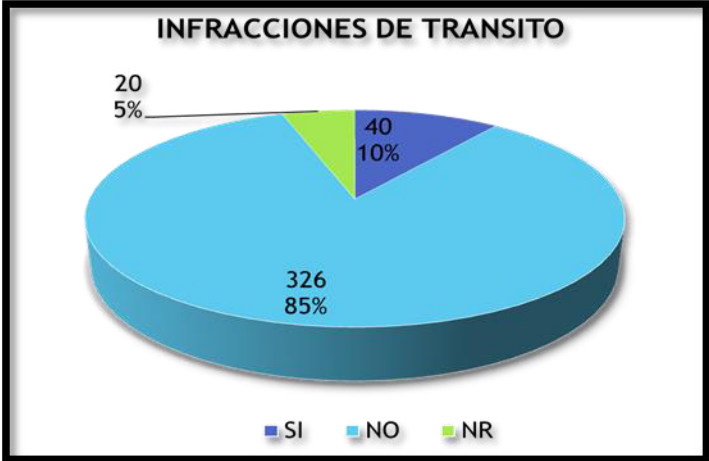
La gráfica anterior, presenta que las pruebas de conducción realizadas, de 281 personas que poseen licencia de conducción, únicamente 2 personas que corresponde al 1% de los encuestados, han realizado pruebas de este tipo, lo que nos indica que 179 personas que portan licencia de conducción vigente, no han realizado este tipo de actividades.

Continuando con el estudio realizado al personal de la Entidad,– 230 personas manifiestan que no conocen las limitaciones en la conducción y los riesgos relacionados a estas, lo que nos generaría una medida de intervención inmediata en temas de capacitación referentes a conducción y operación segura de vehículos y comportamientos seguros para los peatones en la vía.

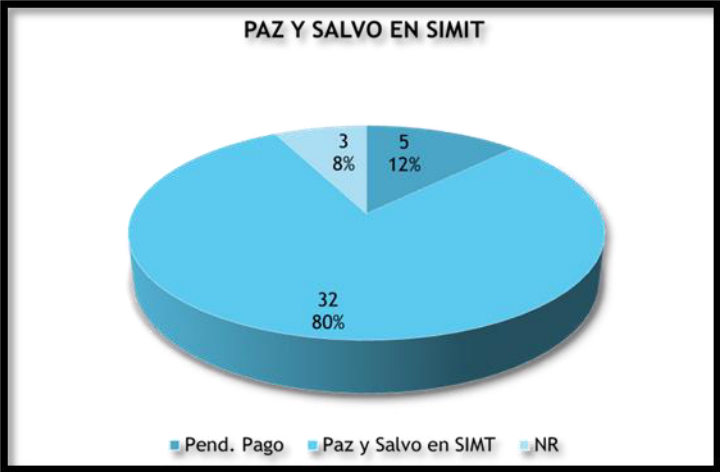


**Imagen N°14: Personas que conocen las limitaciones en la conducción**

Otro aspecto a tener en cuenta es el nivel de infracciones que presenta el personal, de 386 personas, el 10 % que corresponde a 40 personas manifiesta tener infracciones, el 85 % que corresponde a 326 personas, manifiestan no tener ninguna infracción de tránsito y 20 personas no aportaron información. Se debe implementar un plan de seguimiento a las personas que operan vehículos para realizar actividades en misión de la compañía con el fin de demostrar el nivel de compromiso ante los organismos del estado. A continuación se presenta la información detallada



**Imagen N°15: Personal que posee infracciones de transito**



**Imagen N°16: Situación ante el SIMIT**

Verificando la información aportada observamos que únicamente 5 de los colaboradores afirman que presentan reportes pendientes de pago ante el sistema de multas e infracciones de tránsito SIMIT y 32 ya han realizado el pago de sus obligaciones morosas, indicando así el compromiso de la compañía en generar un medio de comunicación con los infractores, una vez este se halla creado, se procederá a generar el indicador de comportamiento vial.

Con lo anterior se puede observar que varios de nuestros trabajadores han cometido infracciones de tránsito pero son conscientes de la responsabilidad económica con el estado.

En el proceso de evaluación del riesgo en seguridad vial se indaga al personal por los desplazamientos en actividades laborales (**en Misión**), para verificar el nivel de exposición en la vía pública por este aspecto, medio de transporte empleado para estos desplazamientos, hallando que de 386 personas encuestadas 212 afirman realizar este tipo de desplazamientos en su actividad y jornada laboral.



**Imagen N° 17: Realización de desplazamientos En Misión**

la frecuencia en los desplazamientos, presenta que únicamente 4 personas realizan desplazamientos diariamente en misión de la compañía, 18 al menos una vez por semana y datos relevantes como que 130 personas indican hacerlo varias veces al año de manera esporádica, 51 una o dos veces al mes y 9 indican hacerlo una o dos veces a la semana, esto conlleva a que la compañía genere controles inherentes a prevenir la accidentalidad en este tipo de desplazamientos.

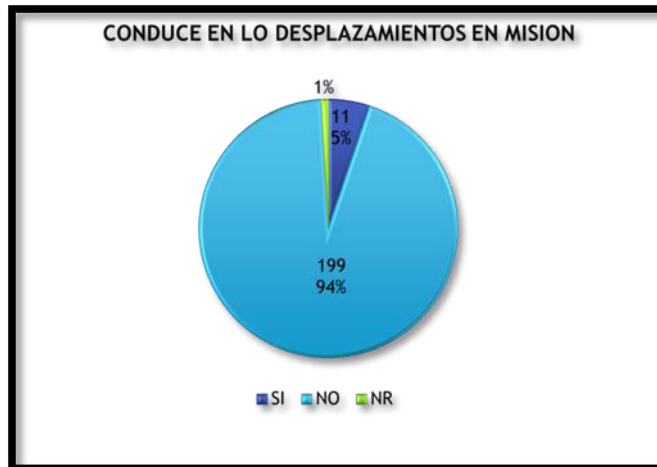


**Imagen N° 18: Frecuencia de los desplazamientos**

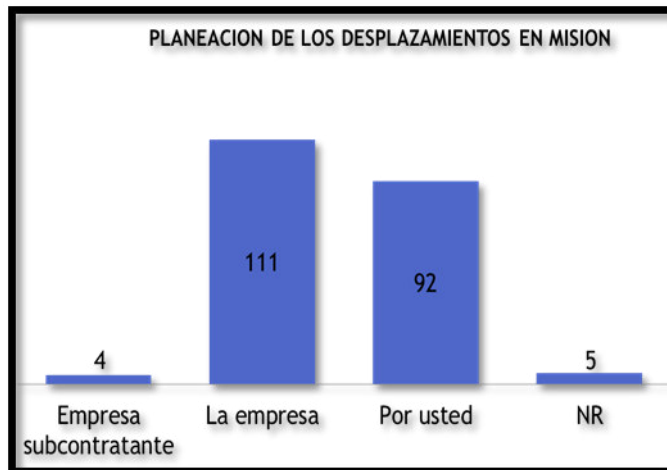
A continuación se presenta la información aportada acerca de la cantidad de personas que conducen en sus desplazamientos para realizar actividades en misión de la compañía, donde se evidencia que de 212 personas que realizan

estos desplazamientos, 11 que corresponden al 5% Conducen vehículos para tal fin.

Se recomienda implementar acciones y controles con el fin de reducir el riesgo de accidentes laborales viales.



**Imagen N°19: Personal que conduce En Misión**



**Imagen N°20: Planeación de los desplazamientos**

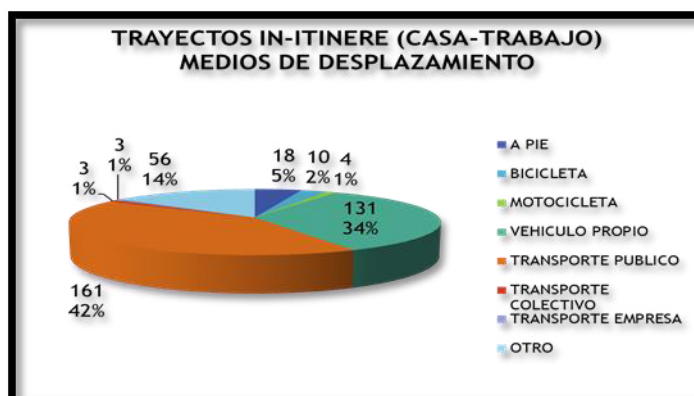


**Imagen N°21: Previsión de los desplazamientos**

Las gráficas anteriores evidencian que de los 212 funcionarios que realizan desplazamientos en misión 115 manifiestan que los desplazamientos que ellos realizan en las actividades laborales son planificados por la empresa, 92 manifiestan que estos desplazamiento son planificados por ellos mismos, del total de desplazamientos realizados el 60% son previstos el mismo día, es necesario generar el **control de rutas pre viaje** cuando se considere necesario.

Una vez analizados los resultados de estos puntos, de la evolución del riesgo vial, se obtiene que se debe generar mayores controles para los desplazamientos, especialmente en los vehículos de la compañía o al servicio de esta, generar capacitación de normas de **comportamiento vial y sanciones de incumplimiento a los estamentos normativos**.

Dando cumplimiento a lo establecido en la Resolución 0001565 de 2014 se indaga al personal acerca de los desplazamientos In – Itinere, Desplazamiento casa - trabajo – casa, de lo cual se obtiene la siguiente información:

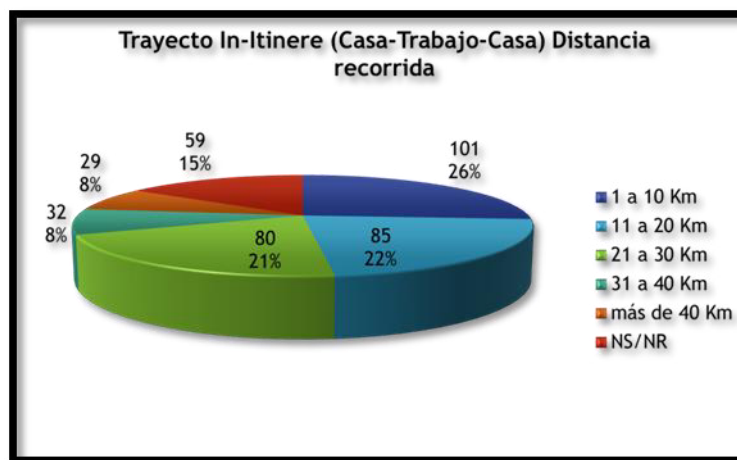


**Imagen N°22: Medio de transporte en desplazamientos In Itinere**

Valores representativos como que el 34 % del personal encuestado se desplaza haciendo uso de su vehículo y que el 42% hace uso del transporte público, indica

la importancia de generar acciones en la parte actividades de capacitación en **Riesgo Público, normas de comportamiento vial, conducción segura y relaciones humanas**, los cuales quedaran como plan de acción en la línea de componente humano, aliado estratégicamente de la línea de la Gestión de Fortalecimiento Institucional, generando así el cumplimiento de la Ley 1503 de 2011.

En lo relacionado con principales factores de riesgo en los desplazamientos In – Itinere, (trayectos casa – trabajo – casa), se obtuvo la percepción de que los funcionarios en temas de distancia recorrida, tiempo de desplazamiento, principales causas de riesgo en los desplazamientos casa – trabajo y viceversa; la gráfica refleja los resultados:

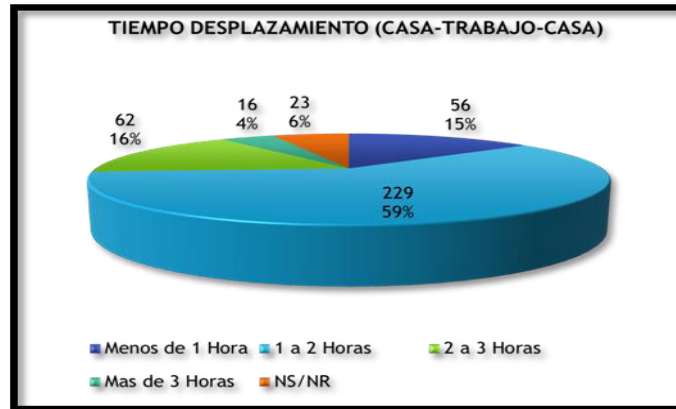


**Imagen N°23: Distancias recorridas In Itinere**

En la imagen anterior presenta que el 26 % de nuestros colaboradores realizan recorridos cortos a diario entre sus residencias y la compañía, el 22% en promedio 20 Kilómetros, 21% en promedio 30 Kilómetros y un 8% más de 40 Kilómetros, de esta manera surge la posibilidad de realizar un **diagnóstico en fatiga** para este último porcentaje, mediante una prueba escrita denominada test de fatiga, de esta manera poder establecer el posible nivel de fatiga que tiene una persona al momento de iniciar actividad ante un vehículo y de igual forma indicar acciones preventivas a tener en cuenta en este tipo de desplazamientos.

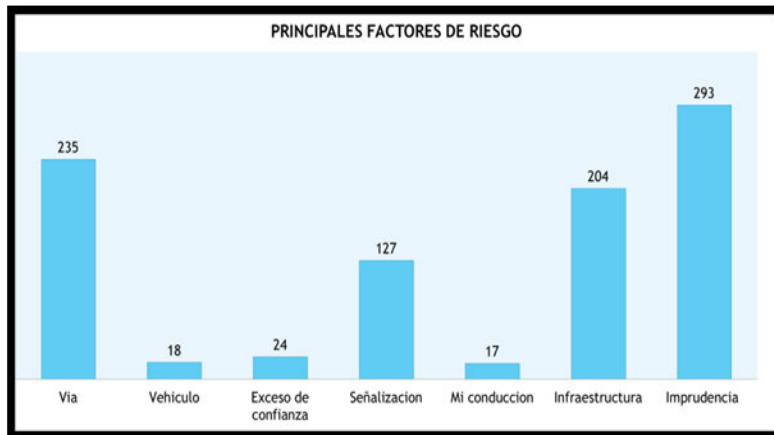
Analizando la imagen que a continuación se presenta, observamos que el 59 % de los colaboradores encuestados indicaron se desplazan en promedio entre 1 y 2 horas, un 16% de 2 a 3 horas, lo que puede genera un nivel de fatiga y estrés alto, así mismo nos sirve de referencia para determinar el nivel de exposición al riesgo de accidentes viales que se pueden presentar en este tipo de desplazamientos, de esta manera se hace necesario generar capacitaciones o campañas encaminadas a la **sensibilización en la conducción** y a su vez generar un mecanismo de **prevención de la fatiga** en cual deberá ser tenido en cuenta por el conductor cada vez que va a realizar actividades de conducción continuas para evidenciar

así las horas de descanso efectivo que puede ayudar a prevenir posibles accidentes viales en la compañía.



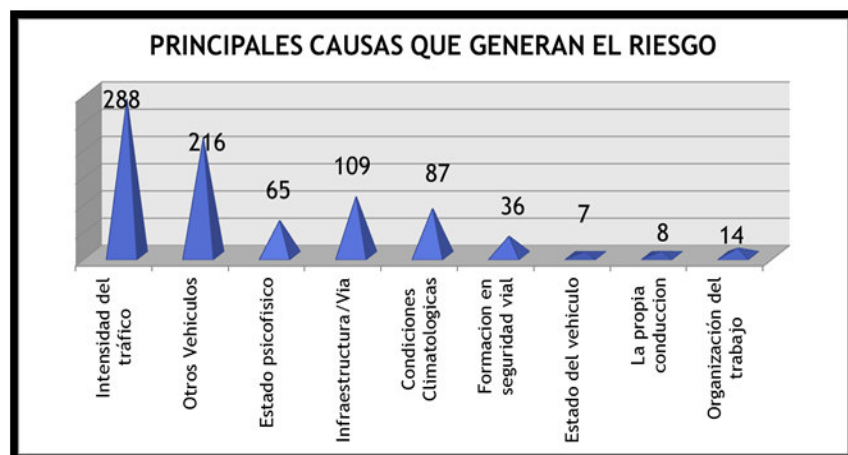
**Imagen N°24: Tiempo de los desplazamientos In Itinere**

Según la información aportada por el personal observamos que la mayor percepción de los principales factores de riesgo, consideran que la imprudencia seguida del estado de la vía, con respecto a las causas que generan el riesgo se percibe la intensidad del tráfico en conjunto con los comportamientos de conductores de otros vehículos, características de la infraestructura vial y el estado psico-físico, para poder disminuir el riesgo con respecto a estos temas se debe **generar el mapa de rutas y puntos críticos**, así como estrategias de **capacitación sobre movilidad segura y eficiente**, lo anterior en pro de mejorar el comportamiento vial.



**Imagen N°25: Factores de riesgo en la vía**





**Imagen N°26: Causas de riesgo en la vía**

### 7.5 Definición de riesgos viales

Riesgos potenciales a los cuales está expuesto el personal según su rol en la vía, clasificados por hábito y por entorno:

ROL	RIESGO POR HABITO
<b>Conductor</b>	No cumplir los límites de velocidad establecidos
	No respetar las señales de tránsito
	No usar el cinturón de seguridad
	Distracción, por el uso de celular
	No mantener las dos manos en el volante
	No realizar a conciencia la inspección del vehículo
	No ser tolerante frente a los errores de los demás
	No guardar distancia de seguridad con los demás vehículos

	Adelantar o cambiar de carril en línea continua
	Estado de fatiga, sueño, cansancio
<b>Peatón</b>	No cruzar por los pasos y puentes peatonales
	No transitar sobre la acera, hacerlo sobre las vías
	No estar atento, usar audífonos, chatear y hablar por celular
	imprudencia de los demás actores de la vía
	No respetar las señales de tránsito
<b>Pasajero / Acompañante</b>	No aplicar medidas de prevención al subir o bajar del vehículo

**Tabla No.12: Riesgos por hábitos**

<b>ROL</b>	<b>RIESGO POR ENTORNO</b>
<b>Conductor</b>	Vías en mal estado
	Vehículo en mal estado
	Pavimento mojado, superficies deslizantes, inundaciones
	Intensidad del tráfico
	Imprudencia de los demás actores de la vía
<b>Peatón</b>	Imprudencia de los demás actores de la vía
	Estado de las zonas por donde transita
<b>Pasajero/ Acompañante</b>	Condiciones mecánicas del vehículo
	Comportamientos inseguros por parte del conductor

**Tabla No.11: Riesgos por entorno**

### 5.7.6 Calificación y clasificación de riesgos viales

En cumplimiento de la Resolución 0001565 de 2014, se debe determinar el nivel de riesgo en seguridad vial, para esto se aplicaron los conceptos establecidos por la Guía Técnica Colombiana para determinación de riesgos GTC 45 de 2012, haciendo una adaptación a la seguridad vial y aplicándola así:

La valoración del riesgo incluye:

- la evaluación de los riesgos teniendo en cuenta la suficiencia de los controles existentes, y
- la definición de los criterios de aceptabilidad del riesgo,
- la decisión de si son aceptables o no, con base en los criterios definidos.

Nivel de riesgo	Significado	Explicación
I	NO ACEPTABLE	Situación crítica, corrección urgente
II	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO	Corregir o adaptar medidas de control
III	MEJORABLE	Mejorar el control existente
IV	ACEPTABLE	No intervenir, salvo que un análisis más preciso lo justifique

**Tabla N° 13: Clasificación de la aceptabilidad del riesgo**

ACEPTABILIDAD DEL RIESGO POR HABITOS			
ADMINISTRATIVO / DIRECTIVO / EJECUTIVO	Peatón	No cruzar por los pasos y puentes peatonales	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		No transitar sobre la acera, hacerlo sobre las vías	MEJORABLE
		No estar atento, usar audífonos, chatear y hablar por celular	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		No respetar las señales de tránsito	MEJORABLE
	Pasajero Acompañante	No aplicar medidas de prevención al subir o bajar del vehículo	MEJORABLE

**Tabla N° 14: Aceptabilidad de riesgos por hábitos personal Administrativo, Directivo y Ejecutivo**

ACEPTABILIDAD DEL RIESGO POR HABITOS			
OPERATIVO	Peatón	No cruzar por los pasos y puentes peatonales	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		No transitar sobre la acera, hacerlo sobre las vías	MEJORABLE
		No estar atento, usar audífonos, chatear y hablar por celular	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		No respetar las señales de tránsito	MEJORABLE

<b>Pasajero</b>	No aplicar medidas de prevención al subir o bajar del vehículo	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
-----------------	--	--

**Tabla N° 15: Aceptabilidad de riesgos por habitos personal Operativo**

ACEPTABILIDAD DEL RIESGO POR HABITOS		
<b>TECNICO</b> <b>Conductor</b>	No cumplir los límites de velocidad establecidos	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	No respetar las señales de tránsito	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	No usar el cinturón de seguridad	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	Distracción, por el uso de celular	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	No mantener las dos manos en el volante	MEJORABLE
	No realizar a conciencia la inspección del vehículo	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	No ser tolerante frente a los errores de los demás	MEJORABLE
	No guardar distancia de seguridad con los demás vehículos	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	Adelantar o cambiar de carril en línea continua	NO ACEPTABLE
	Estado de fatiga, sueño, cansancio	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO

**Tabla N° 16: Aceptabilidad de riesgos por habitos personal Técnico**

ACEPTABILIDAD DEL RIESGO POR ENTORNO			
<b>ADMINISTRATIVO / DIRECTIVO / EJECUTIVO</b>	<b>Peatón</b>	imprudencia de los demás actores de la vía	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	<b>Peatón</b>	Estado de las zonas por donde transita	MEJORABLE
	<b>Pasajero / Acompañante</b>	Condiciones mecánicas del vehículo	MEJORABLE

	Comportamientos inseguros por parte del conductor	MEJORABLE
--	---	-----------

**Tabla N° 17: Aceptabilidad de riesgos por entorno personal Administrativo, Directivo y Ejecutivo**

ACEPTABILIDAD DEL RIESGO POR ENTORNO			
OPERATIVO	Peatón	imprudencia de los demás actores de la vía	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		Estado de las zonas por donde transita	MEJORABLE
	Pasajero / Acompañante	Condiciones mecánicas del vehículo	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		Comportamientos inseguros por parte del conductor	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO

**Tabla N° 18: Aceptabilidad de riesgos por entorno personal Operativo.**

ACEPTABILIDAD DEL RIESGO POR ENTORNO			
TECNICO	Conductor	Vías en mal estado	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		vehículo en mal estado	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		Pavimento mojado, superficies deslizantes, inundaciones	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		Intensidad del trafico	MEJORABLE
		imprudencia de los demás actores de la vía	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO

**Tabla N° 19: Aceptabilidad de riesgos por entorno personal Técnico**

### 5.7.8 Matriz de riesgos viales

Como evidencia del análisis y calificación de riesgos viales se realizó la matriz de riesgos viales. **(Ver Anexo 4 Matriz de riesgos viales).**

### 5.8 PLANES DE ACCION DE RIESGOS VIALES

Pilares	Peligro / Riesgo	Objetivo	Acciones	Mejores practicas
---------	------------------	----------	----------	-------------------

<b>FACTOR HUMANO</b>	<b>Cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.</b>	Generar conocimiento y actualización de la normativa vigente en tránsito y transporte.	Capacitación de normas de tránsito y transporte. Capacitación en el manual de señalización vial / Creación y divulgación de los controles de: Uso obligatorio del cinturón de seguridad, Límites de velocidad.	Cumplir con los lineamientos y restricciones establecidos en las normas. (Uso del cinturón de seguridad, velocidad máxima permitida y cumplimiento de la señalización)
	<b>Distracción, por el uso de celular.</b>	Crear conciencia de la restricción del uso de celular en condiciones de operación, tránsito y movilidad.	Creación y divulgación de la Política del no uso de equipos de comunicación mientras se conduce / Capacitación en comportamiento y hábitos seguros.	Cumplir con los lineamientos y restricciones establecidos en las normas. (No uso de equipos de comunicación mientras se conduce, detener el vehículo en zona segura, uso de accesorios manos libres.
	<b>Usar los elementos de protección (casco, gafas, chaleco reflectivos, entre otros)</b>	Utilizar todos los elementos de protección de acuerdo con el medio de transporte que utilice.	Sensibilización en temas de accidentalidad vial y normativa para motociclistas / Política de uso de elementos de protección personal.	Usar adecuadamente los elementos de protección requeridos por la normativa en todos los desplazamientos que se realizan.
	<b>Respeto y tolerancia con los demás usuarios de la vía</b>	Practicar medidas de tolerancia y respeto ante comportamientos de usuarios en la vía.	Capacitación en temas de convivencia ciudadana / Sensibilización en accidentalidad vial y estadísticas.	Generar cultura ciudadana y potenciar valores de convivencia y respeto por los demás.
	<b>Estado de fatiga, sueño o cansancio</b>	Prevenir la ocurrencia de accidentes viales derivados de limitaciones Psico - físicas asociadas a la fatiga.	Capacitación sobre las limitaciones psico físicas en la conducción, hábitos de vida saludable / Política de control de horas de conducción y descanso.	Aplicar hábitos de vida saludable, aplicar y cumplir la política de horas de conducción y descanso.
	<b>Inspección de los vehículos</b>	Verificar las condiciones de seguridad y operación de los vehículos.	Capacitación en Vehículos Seguros. / Creación de formatos de inspección pre operacional diaria.	Realizar a conciencia la inspección diaria de los vehículos que utiliza para sus desplazamientos.
<b>VEHICULOS SEGUROS</b>				

	<b>Mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos</b>	Asegurar que los vehículos cumplan con las condiciones de operación y seguridad.	Creación y ejecución de los planes de mantenimiento preventivo y correctivo.	Ejecutar de manera efectiva los planes de mantenimiento de acuerdo a las fechas establecidas o cuando se presenten fallas o averías mecánicas.
<b>INFRAESTRUCTURA SEGURA</b>	<b>Estado de las vías</b>	Identificar el deterioro, daños permanentes y temporales en la Infraestructura interna, así como, identificar posibles riesgos en las vías públicas o privadas utilizadas para la operación.	Definición de rutas seguras, análisis de vías internas e identificación de puntos críticos, daños permanentes o temporales en las vías, socialización de la información.	Mantener actualizado el mapa de riesgos de la ciudad e identificar el deterioro, daños permanentes y temporales en la Infraestructura, teniendo en cuenta la participación de los conductores y demás personal de la empresa.
<b>ATENCIÓN A VICTIMAS</b>	<b>Accidentes de tránsito</b>	Asegurar la investigación de todos los accidentes de tránsito reportados en la compañía, para determinar sus causas reales y establecer acciones que permitan prevenir la ocurrencia de más situaciones similares.	Creación de un grupo interdisciplinario capacitado acorde a las necesidades de los diferentes incidentes o accidentes en los cuales se involucran vehículos o actores viales de la compañía. Creación del proceso de investigación de accidentes que consiste en la determinación de las causas directas o indirectas que intervinieron en el accidente o incidente, mediante el análisis de los hechos y el establecimiento de las medidas en orden de prioridades para un control más efectivo.	Determinar e implementar acciones para minimizar la ocurrencia de accidentes presentados de forma recurrente o derivadas del análisis de las estadísticas de accidentalidad de la empresa. Cuando una investigación de accidente de tránsito revela que la persona o personas cometieron una falla aparente, este hecho debe ser señalado y la intención principal deberá ser la de remediar la situación y prevenir nuevos eventos similares.

**Tabla N°20:Planes de acción.**

## 5.9 IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PESV

### 5.9.1 Cronograma de implementación de acciones del PESV

Para dar cumplimiento a las acciones propuestas para el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial, ha establecido cronograma de actividades y seguimiento de indicadores. (Ver Anexo 5 Cronograma de actividades para el PESV).

### 5.9.2 Presupuesto para implementar el PESV

La Gerencia de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA., está comprometida con la ejecución del PESV, destinando los siguientes recursos:

PRESUPUESTO PESV		
Fortalecimiento institucional	Contratación de asesoría creación PESV	\$9.000.000
Componente humano	Exámenes de ingreso, periódicos y pruebas de conducción	\$ 10 .000.000
	Capacitación y sensibilización en Seguridad Vial	
Infraestructura	Análisis rutas internas, señalización parqueaderos	\$300.000
Vehículos	Mantenimiento preventivo vehículos	\$100.000.000
	Mantenimiento correctivo vehículos	\$20.000.000
Atención accidentes	Imprevistos	\$10.000.000
<b>TOTAL</b>		<b>\$149.300.000</b>

**Tabla No. 21: Presupuesto asignado para la implementación del PESV**

## 5.10 SEGUIMIENTO Y EVALUACION

### 5.10.1 Indicadores

LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA., definió como mecanismo objetivo para el seguimiento del desarrollo del Plan estratégico de seguridad vial, la revisión de la evolución e impacto de los planes de acción implementados, los siguientes indicadores, los cuales serán objeto de revisión trimestralmente por parte de las Directivas de la compañía para la toma de decisiones.

Para la medición de los indicadores, se toma como fuente los informes de accidentalidad, el resultado de la lista de chequeo para la inspección de vehículos, la programación de vehículos para mantenimiento y sus respectivas fichas técnicas, control de asistencia a capacitación y actas de capacitación.



TIPO DE INDICADOR	NOMBRE DEL INDICADOR	DESCRIPCION	META	RESPONSABLE	FRECUENCIA	MEDICIÓN
Resultado	Tasa de accidentalidad vial	Índice de accidentalidad vial de la Compañía en un periodo de tiempo	≤ al 1%	CSV	Trimestral	(No. De accidentes de tránsito ocurridos en el periodo / No. Total de funcionarios)x100
Actividad	Personal capacitado y sensibilizado en Seguridad Vial	Cobertura de personal capacitado y sensibilizado en seguridad vial	100% del personal capacitado	CSV	Trimestral	(No. De personas capacitadas en seguridad vial / No. De personas programadas para la capacitación)x100
Actividad	Cumplimiento de los programas de mantenimiento de los vehículos	Asegurar el cumplimiento del programa de mantenimiento de vehículos propios	100% mantenimientos realizados	CSV	Trimestral	(No. De vehículos con mantenimiento ejecutado/No. De vehículos programados para mantenimiento)x 100
Actividad	Programación y ejecución de actividades del PESV	Garantizar la programación y ejecución de las actividades del PESV	90% actividades ejecutadas	CSV	Trimestral	(No. De actividades realizadas / No. De actividades programadas)x100

**Tabla No. 22: Indicadores del PESV** [11]

### 5.10.2 Auditorias

LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. garantizará, además de la medición trimestral de los indicadores anteriormente mencionados, un plan de auditorías internas apoyadas con una entidad o profesional idóneo, seleccionada mediante un proceso para tal fin, con un intervalo anual que proporcione información acerca del cumplimiento del Plan estratégico de seguridad vial y el cumplimiento de los planes de acción contemplados en este e implementar las acciones de mejora recomendadas ante los hallazgos detectados o en desarrollo de las acciones preventivas y correctivas que la misma organización formule.

## 6. COMPORTAMIENTO HUMANO

### 6.1 Procedimiento de selección de conductores

#### 6.1.1 Perfil de las personas que van a operar vehículos

La AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA., para la selección de Conductores, se rige por los procedimientos contemplados por la Comisión Nacional del Servicio Civil, aun así, propone un manual de funciones en el cual se establece las características que debe poseer el aspirante.

I. IDENTIFICACIÓN DEL EMPLEO	
Nivel	<b>TÉCNICO</b>
Denominación del Empleo	TÉCNICO ASISTENCIAL
Código	01
Grado	05
Número de cargos	1
Dependencia	Donde se ubique el empleo
Cargo del Jefe Inmediato	Quien ejerza la supervisión directa
II. PROCESO: Gestión Administrativa y Financiera	
III. PROPÓSITO PRINCIPAL	
Conducir el vehículo asignado al Despacho del Presidente de la Agencia, brindando el apoyo logístico requerido y cumpliendo con las normas de tránsito; con el fin de colaborar en la gestión del área.	
IV. DESCRIPCIÓN DE LAS FUNCIONES ESENCIALES	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Conducir el vehículo asignado manteniéndolo en perfecto estado conforme a las normas de tránsito y seguridad para atender las necesidades de transporte del Despacho del Presidente de la Agencia.</li> <li>2. Atender los itinerarios, horarios y servicios asignados por el jefe inmediato permaneciendo disponible de acuerdo con la programación asignada.</li> <li>3. Revisar diariamente el estado mecánico del vehículo, herramientas, equipos de seguridad y de carretera con el fin de cuidar el buen uso, funcionamiento y conservación del vehículo y herramientas a su cargo e informar oportunamente las novedades al respecto.</li> <li>4. Llevar los controles que sobre la operación del vehículo se le indiquen tales como planillas de recorrido, de consumo y de mantenimiento preventivo y correctivo.</li> <li>5. Verificar la correcta y oportuna ejecución de las órdenes de trabajo relacionadas con el mantenimiento preventivo y correctivo del vehículo e informar las novedades que al respecto se presenten.</li> <li>6. Desempeñar las demás funciones que le sean asignadas por sus superiores para el cumplimiento de la misión de la Entidad, de acuerdo con la naturaleza, propósito principal y área de desempeño del cargo.</li> </ol>	
V. CONOCIMIENTOS BÁSICOS O ESENCIALES	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mecánica automotriz</li> <li>2. Normatividad de tránsito</li> <li>3. Conocimientos geográficos y rutas</li> </ol>	
VI. COMPETENCIAS COMPORTAMENTALES	
COMUNES	POR NIVEL JERÁRQUICO
Orientación a resultados Orientación al usuario y al ciudadano Transparencia Compromiso con la organización	Experticia técnica Trabajo en equipo Creatividad e innovación
VII. REQUISITOS DE FORMACIÓN ACADÉMICA Y EXPERIENCIA	
FORMACIÓN ACADÉMICA	EXPERIENCIA
Diploma de Bachiller	Dieciséis (16) meses de experiencia relacionada o laboral.

**Tabla No. 23: Actualización de perfil del conductor de vehículo liviano**

### **6.1.2 Procedimiento de selección para personas que van a operar vehículos**

En la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA., se cuenta con un instructivo de selección que es aplicable a todos los funcionarios y contratistas de la Agencia Nacional de Infraestructura que tengan a cargo el manejo de conducción de un vehículo automotor. **(Ver Anexo 2 Instructivo selección de conductores).**

## **6.2 PRUEBAS DE INGRESO PARA PERSONAS QUE VAN A OPERAR VEHICULOS**

Las pruebas que realiza la Entidad son:

### **6.2.1 Exámenes Médicos Ocupacionales**

- Osteomuscular

### **6.2.2 Exámenes Psicosenométricos**

- Visiometría
- Audiometría
- Examen de coordinación motriz
- Examen de psicología

La entidad o persona natural debera fijar los criterios, contar con la idoneidad y la infraestructura física y tecnológica para la realización de estas pruebas.

### **6.2.3 Prueba teórica**

La Agencia Nacional de Infraestructura realizará una prueba teórica de conocimiento sobre normatividad y de factores de conducción que permite medir el grado de conocimiento:

- Prueba de Idoneidad teórica en conducción de vehículos que permite establecer los conocimientos sobre el vehículo, consta de preguntas de conocimiento de las normas contenidas en el Código Nacional de Tránsito, manejo preventivo y conocimiento sobre mecánica básica. **(Ver Anexo 6. Prueba de Idoneidad teórica para conducción de vehículos).**

### **6.2.4 Prueba práctica**

Esta será realizada por una persona o ente idóneo (proveedor), en un vehículo que tenga igual o similares condiciones del vehículo que va a operar, el evaluador deberá contar con las competencias para la aplicación de la prueba, esta se realizara utilizando una vía urbana para poder medir la pericia, hábitos y habilidades en la conducción, su capacidad de manejo y capacidad de reacción, para los efectos de evaluación se utilizara el formato definido por el proveedor en la que se tendrán en cuenta criterios como revisión de luces, llantas, estado del vehículo parte externa, estado del vehículo parte interna, aire acondicionado, niveles de fluidos del motor, documentación, igualmente se evalúan los hábitos de conducción como el arranque del vehículo, estabilidad, control de cambios, estacionamientos, señalización, normatividad, transito, toma de decisiones, comportamiento y seguridad.

## **6.3 PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES**

### **6.3.1 Pruebas preventivas a conductores**

Las pruebas indicadas en el Numeral 6.2 serán las mismas a realizar en este caso con la periodicidad de 2 años después de la última realización.

## **6.4 CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL**

### **6.4.1 Programa de capacitación en seguridad vial**

La Agencia Nacional de Infraestructura, cuenta con un plan de capacitación en seguridad vial y con un firme compromiso de la gerencia en la preparación de los conductores y todo el personal que hace parte de la Entidad.

Para estos efectos:

- Las capacitaciones se realizaran de acuerdo al cronograma de capacitación establecido.
- La modalidad de las capacitaciones será presencial y se realizaran campañas de sensibilización por medio de boletines informativos.
- Las capacitaciones serán dirigidas a todos los empleados de la compañía, contratistas y demás personas que intervienen en la seguridad vial de la Entidad.

La Agencia Nacional de Infraestructura establece las fechas tentativas de capacitación de seguridad vial a sus funcionarios, estas capacitaciones serán desarrolladas por módulos. **(Ver Anexo 7 Programa de capacitación en seguridad vial).**

Las capacitaciones de seguridad vial que se desarrollen en la organización se enfocaran mas no limitaran a los siguientes temas:

- Sensibilización en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad.
- Temas sobre la normatividad vigente en temas de tránsito y transporte.
- Sensibilización en todos los roles de la seguridad vial, tanto en el ámbito laboral como en lo cotidiano.
- Análisis de todos los factores de riesgo, de acuerdo con los ejes definidos dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Las acciones frente al modo de actuar en un incidente o accidente de tránsito.

El programa de capacitación debe ser documentado y evaluado, estableciendo un mínimo de aciertos para que sea aprobado. Se desarrollara un cronograma de actividades anual donde se abordaran a todos los actores viales de la Entidad y definirá la forma de ejecución de las mismas las cuales podrán ser capacitaciones de tipo presencial y/o virtual.

## **6.5 CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES**

### **6.5.1 Información de los conductores**

La Agencia Nacional de Infraestructura, ha implementado un formato de verificación de la información del personal de conductores que permite el control del cumplimiento y vencimiento de las fechas de la documentación requerida por la Ley. Asegurando la política de protección de la divulgación de la información y *habeas data*. **(Ver Anexo 8 Base Control vehículos y conductores).**

### **6.5.2 Reporte de comparendos**

La Agencia Nacional de Infraestructura, realiza el seguimiento de las infracciones de tránsito cometidas por los conductores y de hacer entre otras el debido control al pago de las infracciones con las que haya suscrito acuerdo de pago de manera que se pueda verificar el cumplimiento de las mismas.

Para efectos de seguimiento se realiza el siguiente procedimiento:

- Mensualmente se realizará la consulta con el número de cedula de los personas que operan vehículos de la Entidad.
- Una vez se evidencia la existencia de una infracción se le envía una notificación formal con copia de la impresión del Simit para que proceda a acercarse a ponerse al día.
- Se realiza el seguimiento para que el conductor realice el pago de la infracción o suscriba acuerdo de pago y lo aporte a la hoja de vida que reposa en esta área.
- Desde el departamento encargado del control de comparendos se llevará una matriz detallada con la información de los comparendos impuestos que permitan seleccionar por tipo de infracción y la reincidencia en la comisión de las mismas.
- Se remitirá de forma periódica un informe con dirección al departamento de talento humano sobre las infracciones que representen riesgos para la seguridad vial y en las cuales se reflejen malos hábitos de conducción así como las reincidencias en comparendos por exceso de velocidad para proceder con el respectivo proceso disciplinario bajo el respeto del debido proceso.

## **6.6 POLITICAS DE REGULACIÓN DE LA ENTIDAD**

### **6.6.1 Política contra el consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas**

### **6.6.2 Regulación de horas de conducción y descanso**

Como medida preventiva para minimizar la ocurrencia de incidentes en la conducción por efectos de fatiga o cansancio acumulado, la Agencia determina mantener tiempos máximos de conducción y pausas activas cada vez que el conductor recorra 3 horas continuas de conducción, deberá realizar una pausa de 15 minutos. En esta pausa es recomendable realizar ejercicios de estiramiento. Ante cualquier síntoma de fatiga el conductor debera detener la marcha

Se contempla en la anterior secuencia, un turno máximo de 12 horas para un conductor, después de esto se exige un descanso no menor a (8) ocho horas continuas para poder reiniciar la labor de conducción, igual caso ocurre después de la finalización de un turno de ocho horas, es requerido un descanso no menor a ocho horas.<sup>[12]</sup>

### **6.6.3 Regulación de la velocidad**

La Agencia Nacional de Infraestructura, Cumple con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito y demás normas concordantes, teniendo en cuenta que la velocidad representa un aspecto muy importante dentro de la Seguridad Vial, establece como velocidades máximas permitidas las siguientes:

- 80 KM / H: En vías nacionales
- 60 KM / H: En vías urbanas
- 50 KM / H: En vías de entrada a cascos urbanos
- 30 KM / H: En vías rurales sin pavimentar
- 30 KM / H: En sectores escolares o de alto flujo de peatones
- 10 KM / H: Locaciones o en zonas donde se realicen obras.
- 10 KM / H: Circulación en parqueaderos uso de la Entidad.

Estos límites de velocidad deben reducirse en caso de que las condiciones climáticas adversas así lo requieran y están sujetos a lo establecido por las autoridades locales del área de influencia.

En todo caso y respecto de los límites de velocidad señalados, se deberán atender de forma prioritaria la señalización dispuesta en las vías para estos efectos.

Para el efectivo control de la misma se utilizara el seguimiento a infracciones de tránsito por exceso de velocidad llevando a cabo un control mensual de la reincidencia que permita retroalimentar la presente política,

### **6.6.4 Uso obligatorio del cinturón de seguridad**

La Agencia Nacional de Infraestructura, teniendo como fundamento la Resolución 19200 del 20 de diciembre de 2002, establece la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad debidamente abrochado para todos los conductores y pasajeros en los asientos delanteros y posteriores durante todo el recorrido.

Es responsabilidad del conductor antes de poner en marcha el vehículo, dedicar unos segundos a colocarse el cinturón de seguridad correctamente y hacer la recomendación a los pasajeros que deban usarlo.

[13]

[14]

## **6.6.6 Uso de equipos de comunicación mientras se conduce**

La Agencia Nacional de Infraestructura, siendo consciente de la alta peligrosidad que representa conducir un vehículo y usar equipos de comunicación al mismo tiempo y teniendo en cuenta los efectos negativos en la seguridad al conducir o al estar dentro del vehículo en la prestación del servicio se encuentre estacionado o en marcha, prohíbe expresamente el uso de dispositivos móviles tales como teléfonos inteligentes, celulares, mp3 o mp4, reproductores con audífonos, ipad's, tablets, radios de telecomunicaciones, avantel y demás que ocasionen la distracción de la psiquis del conductor. Lo anterior también incluye la prohibición de leer o responder mensajes de texto o sostener chats.

Para comunicar cualquier anomalía el operador o conductor del vehículo deberá verificar la posibilidad de detener la marcha aplicando las medidas necesarias de prevención a otros actores de la vía como las luces estacionarias, conforme lo establece las normas de tránsito, asegurando que no se estacione en vías prohibidas que le puedan ocasionar la imposición de una infracción de tránsito o un accidente por imprudencia al momento de estacionarse.

## **6.7 VEHICULOS SEGUROS**

### **6.7.1 Mantenimiento preventivo**

El área de Servicios Generales – Experto G3 – 06, tendrá la responsabilidad de la supervisión en la ejecución de los trabajos de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de propiedad de la Agencia Nacional de Infraestructura.

La ejecución de los trabajos de mantenimiento preventivo y/o correctivo, siempre deberá contar con la autorización del supervisor del contrato.

Así mismo mantendrá un control y seguimiento de los trabajos de mantenimiento de acuerdo a lo contratado con el taller que realizara dichos trabajos.

Los responsables de los vehículos (Conductores) estarán en la obligación de realizar la revisión diaria de los vehículos de acuerdo con el formato de inspección pre operacional.

Los mantenimientos preventivos de los vehículos se programaran de acuerdo con el manual del vehículo, en todo caso cada 5.000 km los vehículos se someterán a una revisión y mantenimiento básico.

**(Ver Anexo 9 manual de mantenimiento vehículos).**



### **6.7.1.1 Hoja de vida de los vehículos**

En la Agencia reposan las hojas de vida de los vehículos las cuales contienen la siguiente la información requerida. **(Ver Anexo 10 Hojas de vida vehículos)**.

### **6.7.1.2 Información de los vehículos**

Cada vehículo de la Entidad se encuentra incluido en una base de datos en la cual se puede verificar la información general, así como, el cumplimiento y trazabilidad de los mantenimientos realizados. Esta información será auditada y verificada por el Comité de Seguridad Vial; dentro de esta base se muestra la información relacionada con:

- Placas del vehículo
- Servicio
- Marca
- Modelo
- Tipo de vehículo
- Numero de motor
- Numero de Chasis
- Responsable del vehículo
- Área asignada
- Datos de la matricula
- Ubicación
- SOAT- Fecha de vigencia
- Revisión técnico mecánica - Fecha de vigencia.
- Pólizas.
- Reporte de comparendos.
- Reporte de incidentes y accidentes.
- Trazabilidad de los mantenimientos preventivos.
- Trazabilidad de los mantenimientos correctivos.

### **6.7.1.3 Recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento**

Está definido un plan de mantenimiento preventivo y correctivo el cual está alineado con lo establecido por los fabricantes de los vehículos propiedad de la Entidad, se deberán seguir las instrucciones de cada uno de los manuales, cumpliendo periodicidad y tipo de mantenimiento para cada vehículo según su marca.

### **6.7.1.3 Cronograma de intervenciones de vehículos propios**

La Entidad cuenta con una base de datos que incluye las hojas de mantenimiento de cada vehículo, en dichas hojas se encuentran definidas las diferentes acciones a realizar y la periodicidad de las mismas teniendo en cuenta el kilometraje. **(Ver Anexo 11 Base hojas de mantenimiento vehículos).**

### **6.7.1.4 Verificación de mantenimiento para vehículos (terceros)**

Cada vez que la Entidad considere la necesidad de contratar vehículos para transportar a sus funcionarios, se solicitara a la empresa contratista la presentación del cumplimiento del Plan de mantenimiento de los vehículos que prestaran este servicio, asegurando así que estos se encuentren en buenas condiciones de funcionamiento.

### **6.7.1.5 Idoneidad**

Actualmente se tiene un contrato de prestación de servicios, con el fin de hacerles el seguimiento adecuado al mantenimiento preventivo y correctivo de todo el parque automotor, con personal que se encarga de revisar los vehículos según la resolución 315 y 378 de 2013 *“Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre”*. Por otro lado este departamento también se encarga de verificar que los conductores hagan el respectivo chequeo pre-operacional.

Para dar cumplimiento a la normatividad vigente, la Agencia cuenta con un proveedor de servicios, que cumple con los requisitos de ley, en donde se realizarán las revisiones técnicas – mecánicas y preventivas, anual y bimensual respectivamente, quienes serán responsables de este diagnóstico. Estas revisiones se archivarán en cada hoja de vida de mantenimiento física de los vehículos.

## **6.7.2 Mantenimiento correctivo**

### **6.7.2.1 Registro**

El registro de los mantenimientos correctivos que se realicen a los vehículos será consignado en el documento “Base control vehículos”.

### 6.7.2.2 Protocolo

Cuando se presenten fallas o averías en los vehículos de la Entidad, el conductor debe informar inmediatamente a la Vicepresidencia Administrativa y financiera, para que esta se encargue de llamar al proveedor de servicios el cual enviara una grúa para la atención del evento, en este caso los funcionarios deberán hacer uso de un vehículo de servicio público para continuar con su desplazamiento.

### 6.7.3 Chequeo pre operacional

#### 6.7.3.1 Inspección pre operacional

En la Agencia Nacional de Infraestructura por conducto de Servicios Generales, se realiza la revisión diaria de cada vehículo, antes de ser movilizado para su servicio, donde se verificarán como mínimo los siguientes aspectos:

- Documentos del vehículo
- Estado mecánico del Vehículo (Verificación de Resolución 315 y 378 de 2013):
  - Estado de batería
  - Verificación visual de fugas de aceite de motor caja o transmisión
  - Verificación visual de sistema de escape de gases.
  - Verificación visual de correas
  - Verificación extintor (peso, tipo, vencimiento)
  - Verificación vidrio panorámico y vidrios laterales
- Estado exterior del vehículo
- Estado interior del vehículo

Los reportes que resulten de las revisiones pre-operacionales quedan consignados en el Formato pre-operacional, dispuesto para tal fin. El vehículo que no cumpla con las condiciones mínimas requeridas no se enviara a prestar el servicio hasta no estar corregida la falla.

Por su parte es deber del conductor informar cualquier anomalía o novedad que evidencie en el alistamiento del vehículo lo cual debe quedar consignado en el formato Check-List pre-operacional. **(Ver Anexo 9 manual de mantenimiento vehículos).**

## 6.8 INFRAESTRUCTURA SEGURA

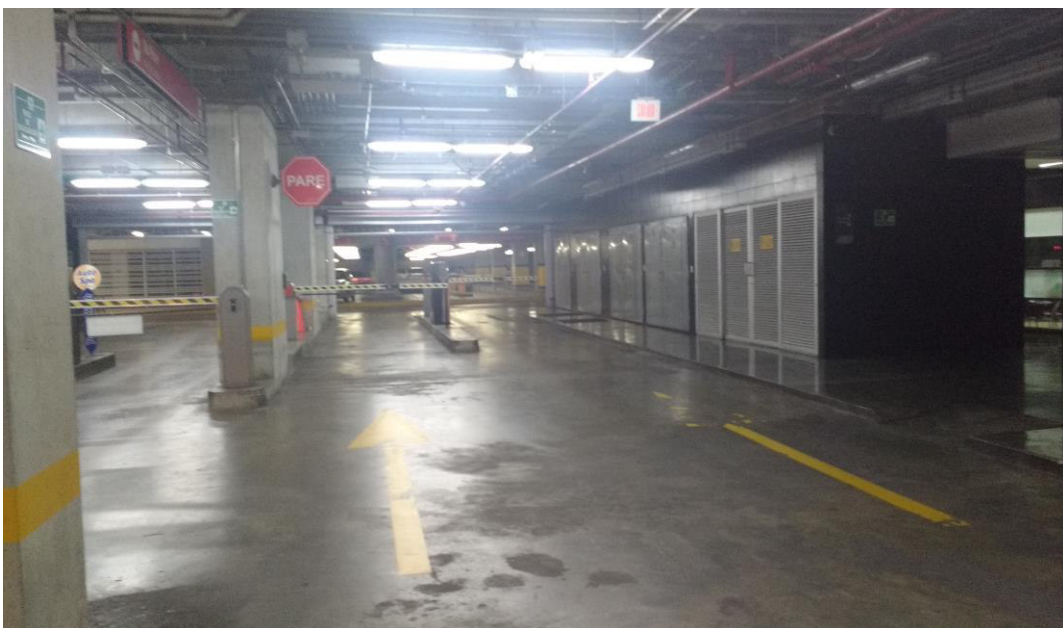
### 6.8.1 Infraestructura Interna

#### 6.8.1.1 Revisión entorno físico

Se llevó a cabo el análisis de las instalaciones físicas en las cuales opera la Entidad, en el cual se evidencio que no existe conflicto alguno en la circulación entre los vehículos, peatones y zonas de parqueo, así mismo, se cuenta con señalización y demarcación de las diferentes zonas.



***Imagen N°2: Demarcación y señalización zonas de circulación vehículos***



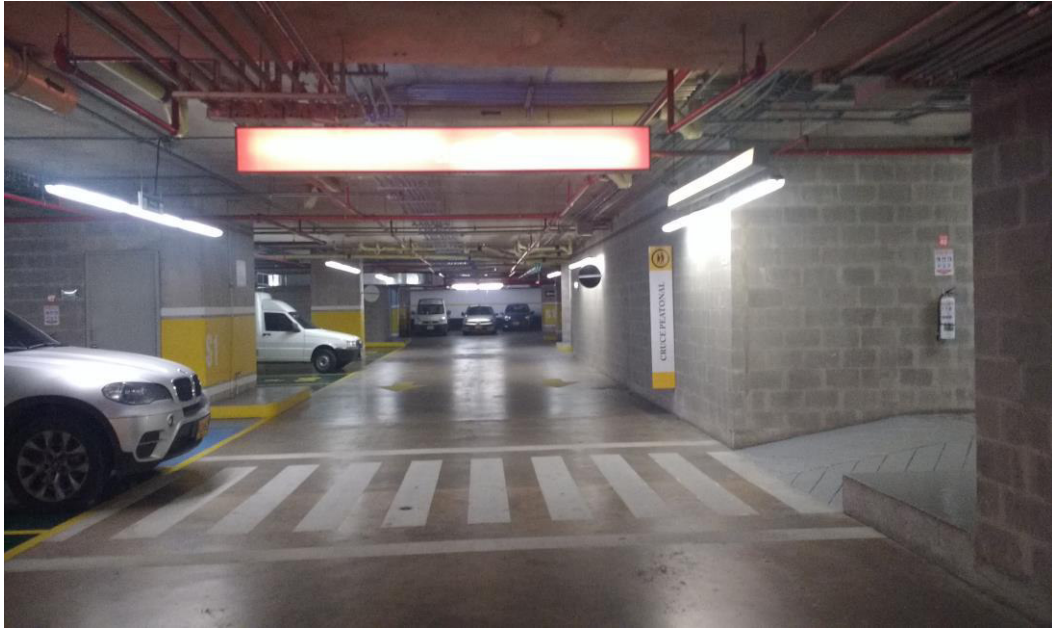
***Imagen N°3: Evidencia de la señalización vial***



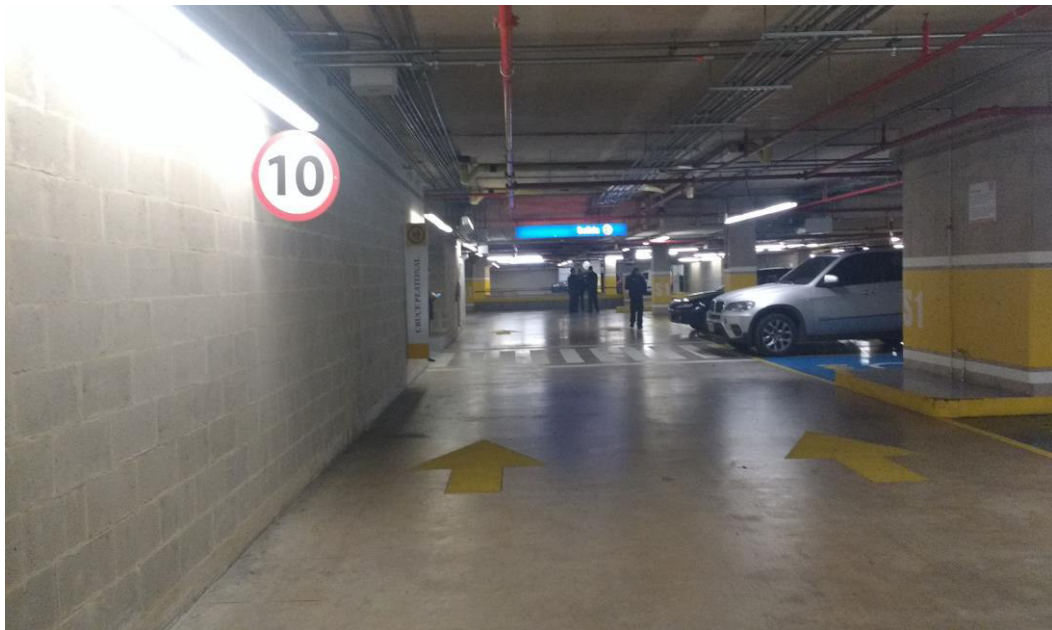
***Imagen N°4: Demarcación y señalización zonas de circulación vehículos***

**6.8.1.2 Desplazamiento en las zonas peatonales de las instalaciones**

Se realizó el análisis de las zonas peatonales, con el fin de evidenciar las condiciones de seguridad presentes y las medidas implementadas para la prevención de accidentes.



***Imagen N°5: Evidencia de delimitación zonas de tránsito peatonal***



***Imagen N°6: Evidencia demarcación y señalización zonas de tránsito peatonal***



### 6.8.1.3 Parqueaderos internos

La administración de la propiedad horizontal en la cual están ubicadas las instalaciones de la Entidad es la encargada del control de los parqueaderos, en el análisis realizado a estos se evidenció que estos cumplen con los requerimientos de la normativa.



**Imagen N°7: Evidencia señalización y demarcación entrada y salida parqueaderos**



**Imagen N°8: Evidencia demarcación e iluminación zonas de parqueo**



***Imagen N°9: Evidencia demarcación zonas de parqueo motos***



***Imagen N°10: Evidencia delimitación zona de parqueo bicicletas***

#### **6.8.1.4 Mantenimiento de señales**

La administración de la propiedad horizontal en la cual están ubicadas las instalaciones de la Entidad es la responsable del control y mantenimiento de los parqueaderos.



## **6.8.2 Infraestructura externa**

Los desplazamientos externos comúnmente se realizan por motivos de movilización del personal directivo de la Entidad o asistencia a eventos de la organización, o fines misionales en atención a la administración de los proyectos de infraestructura a cargo de la ANI, los riesgos de los desplazamientos en la zonas urbana, serán cubiertos mediante la sensibilización relacionada con la movilidad segura aplicable en la ciudad para los actores viales las cuales se involucraran dentro de los cronogramas de actividades que desarrolle la Entidad.

## **6.9 ATENCIÓN A VICTIMAS**

### **6.9.1 Atención a víctimas**

#### **6.9.1.1 Protocolo para atención a víctimas**

#### **Que debe hacer al verse involucrado en un accidente de tránsito**

#### **Acciones Que Debe Realizar El Operador Del Vehículo:**

Al tener un accidente de tránsito con lesiones donde nuestro conductor se encuentra ileso; este debe proceder de la siguiente manera:

1. Mantener la calma – Detenerse inmediatamente, no mover los vehículos, asegurar el área (colocar equipo de prevención y seguridad: conos, triángulos reflectivos etc.) de ser posible observar las diferentes condiciones del accidente para poder realizar un reporte efectivo. Informar a las autoridades en las siguientes líneas de atención a emergencias:

Policía Nacional 123 – 112

Información Estratégica Vial desde cualquier celular #767

Atender las disposiciones de las autoridades de forma cabal permaneciendo cerca de la misma en caso de evidenciar riesgos para su vida con ocasión a personas que deseen tomar las vías de hecho.

2. Informar el evento a la Entidad de forma clara y precisa indicando:
  - Nombres y apellidos del conductor (Identificación).
  - Vehículo que conduce (Tipo de vehículo – Placa).
  - Zona de desplazamiento (Ruta, Tramo, kilometro y sentido de circulación).
  - Hora del accidente.

#### **Indicar la Gravedad del mismo así:**

- Fatalidades
- Heridos
- Daños a Bienes de terceros

### **En casos de haber heridos o lesionados:**

- Solicitar asistencia médica de forma inmediata a las líneas de atención 123 – 113 o #767.
- No mover a los heridos; no suministrarles medicamentos, agua o alimentos sin conocer las lesiones que estos puedan presentar, tenga en cuenta que la vida tiene prelación sobre las lesiones.
- A los heridos que están conscientes, tratarlos de forma cordial hablándoles de manera serena, indicando que la ayuda está en camino.
- Suministrar al personal designado para la atención de víctimas en el lugar del siniestro, copia de los siguiente documentos: SOAT, Licencia de tránsito, Cedula y Licencia de conducción del conductor y demás documentos necesarios para la atención médica de las víctimas.
- Informar lugar del accidente de tránsito; para que los funcionarios de la Organización y organismos de emergencias se desplacen al lugar del accidente.

### **Informar**

1. Condiciones generales del accidente
  - Cantidad de vehículos involucrados.
  - Estados de los actores viales.
  - Versión de los hechos.
  - El ánimo y la actitud de los habitantes del sector.
  - Permanecer en el lugar del accidente o desplazarse hacia la autoridad competente más cercana.
2. De ser posible, garantizar el estado original del lugar del accidente y así evitar contaminaciones o alteraciones del lugar.
3. Indagar por el lugar (centro hospitalario) a donde fueron remitidos los heridos, en caso de haber sido evacuados previamente a la presencia de las autoridades.
4. La Constitución Política de Colombia consagra el derecho de la no autoincriminación: por lo tanto podemos guardar silencio al ser indagados

por la autoridad, referente a las condiciones del accidente y no brindar declaración alguna, hasta que haga presencia en el lugar de los hechos por parte de un funcionario de la compañía o reciba instrucciones telefónicas.

5. Dependiendo las condiciones del accidente, el conductor puede realizar registro fotográfico del lugar y del accidente tomando fotografías de primer y segundo plano así como fotografías panorámicas referenciándolas debidamente de forma tal que se pueda establecer con claridad el lugar donde ocurrieron los hechos y la ubicación de los vehículos implicados.
6. Obtener datos de testigos presenciales, los cuales serán referenciados en su informe a la compañía registrando de cada uno nombres, apellidos, teléfonos, dirección de residencia.
7. Tomar datos de los vehículos involucrados, autoridades presentes en el lugar de los hechos, nombre de los funcionarios que se hicieron presentes y su número de placa de identificación entre otros datos que se consideren de importancia en el momento.

#### **6.9.1.2 Investigación de accidentes de tránsito**

Para la investigación de accidentes laborales viales la Entidad definirá la viabilidad de que se aplique lo establecido en el procedimiento de investigación de accidentes laborales, adecuándolo a las características de la investigación de accidentes de tránsito.

Dentro de este procedimiento se establece:

- Realizar todas las investigaciones de accidentes de tránsito derivados de la operación de los vehículos de la Entidad.
- La investigación de los accidentes de tránsito derivados de la operación de los vehículos de la Entidad, estará a cargo del Comité de Seguridad Vial.
- De acuerdo a la información y los resultados de la investigación el Comité de Seguridad Vial deberá definir medidas correctivas y convertir estos casos en lecciones aprendidas, con el fin de prevenir la ocurrencia de accidentes similares.
- La información derivada de la investigación de estos casos deberá permanecer disponible para su consulta y trazabilidad.

## **7. ANEXOS**

- Anexo 1: Resolución Acta conformación Comité de Seguridad Vial
- Anexo 2: Instructivo selección de conductores
- Anexo 3: Formato encuesta de riesgo vial
- Anexo 4: Matriz de riesgos viales
- Anexo 5: Cronograma de actividades para el PESV
- Anexo 6: Prueba de Idoneidad teórica para conducción de vehículos
- Anexo 7: Programa de capacitación en seguridad vial
- Anexo 8: Base Control vehículos y conductores
- Anexo 9: Manual de mantenimiento vehículos
- Anexo 10: Hojas de vida de los vehículos
- Anexo 11: Base hojas de mantenimiento vehículos

## 8. BIBLIOGRAFÍA

- PODER PÚBLICO RAMA LEGISLATIVA, Código Nacional de Tránsito. (2002). Código Nacional de Tránsito. Ley 769 de 2002. Bogotá, Colombia.
- PODER PÚBLICO RAMA LEGISLATIVA, Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010).
- ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE, Constitución Política Colombiana CONGRESO DE COLOMBIA, Decreto Ley 1503 de 2011.
- PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, Decreto número 2851 de 2013 Instituto Nacional de Medicina Legal, suministrada el 24 de enero de 2013; procesado por la Dirección de Investigación de la CFPV bajo la metodología de la OMS.
- Ministerio de transporte, con base en los datos de (Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención vial, 2013) y (2001)
- ONU, Plan Mundial - Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.
- SENADO DE LA REPÚBLICA, Plan Nacional De Seguridad Vial Colombia 2013 – 2021
- MINISTERIO DE TRANSPORTE, Resolución Número 1565 de 2014