

Plan Estratégico de Seguridad Vial

Preparado por:

Héctor Daniel Mosquera



Universidad Autónoma Latinoamericana

Administración de Empresas

Medellín

2019

Plan Estratégico de Seguridad Vial

Preparado por:

Héctor Daniel Mosquera Manco

Asesor Metodológico:

Isis Miosotis Álvarez Flórez

Trabajo de grado para optar por el título de administrador de empresas

Universidad Autónoma Latinoamericana

Administración de empresas

Medellín

2019

AGRADECIMIENTOS

De ante mano agradecimientos a la organización Grupo Logístico TCC por permitirme realizar las practicas profesionales de administración de empresas, también agradezco a todas las personas que me apoyaron en esta etapa de aprendizaje que he vivido en la empresa, por todo lo que me enseñaron en este corto periodo de tiempo que me ha permitido crecer tanto como persona como laboralmente.

Muchas gracias.

RESUMEN

El trabajo que se está realizando en la organización Grupo Logístico TCC es el plan estratégico de seguridad vial el cual permitirá impactar dentro y fuera de la organización sobre el tema de los cuidados que se debe tener cuando se está en las diferentes vías, esto impactara a todos los actores como que hacen parte de esta, se pueden encontrar actores como peatones, conductores, motociclistas entre otros. El PESV ayudara a fomentar buenas prácticas de movilidad y así desarrollar conciencia en estas prácticas.

Palabras clave:

Accidente

Incidente

UEN

Preoperacional

Plan de acción

Seguridad vial

Seguridad pasiva

Seguridad activa

ABSTRACT

The work being done in the TCC Logistics Group organization is the strategic road safety plan which will allow to impact inside and outside the organization on the topic of care to be taken when in the different routes, This will impact all actors as they are part of this, you can find actors such as pedestrians, drivers, motorcyclists among others. The PESV will help to promote good mobility practices and thus develop awareness of these practices.

INFORMACIÓN DE LA ENTIDAD

DATOS DE LA ENTIDAD	
Nombre de la empresa	TCC Logística Integral
NIT	860016640
Ciudad sede principal	Medellín
Dirección	Carrera 64 # 67b - 35
Teléfono	(4) 444 48 88
Persona de contacto	Stella Perez
Cargo	Directora de Auditoria y Riesgo
Email	sperez@tcc.com.co

Consideración inicial

Con el ánimo de facilitar la labor de las autoridades competentes en materia de revisión técnica, emisión de observaciones y/o Aval del contenido del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, la empresa Grupo TCC desarrolla en estricto orden los lineamientos definidos en la Resolución No. 0001231 de 2016 en estrecha relación con las directrices de la Resolución No. 0001565 de 2014 “Guía Metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Gerente empresa

Tabla de contenido

Conceptos y definiciones.....	10
Definiciones aplicables al Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	10
Marco de referencia.....	18
Marco legal.....	18
Objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	23
Objetivo General del PESV.....	23
Alcance del PESV.....	23
Objetivos Específicos del PESV.....	23
Directrices de la Alta Dirección.....	24
Conformación del equipo de trabajo.....	24
Comité de Seguridad Vial.....	24
Acta de Comité de Seguridad Vial.....	24
Objetivos del Comité de Seguridad Vial.....	24
Integrantes del Comité de Seguridad Vial.....	24
Roles y Funciones de los Integrantes del Comité de Seguridad Vial.....	25
Responsable del plan estratégico de seguridad vial.....	26
Diagnóstico.....	27
Comportamiento humano.....	43
Procedimiento de Selección de Conductores.....	43
Perfil y Selección de Conductores Contratista.....	45
Pruebas de Ingreso de Conductores.....	46
Pruebas de control preventivo a conductores.....	46
Capacitación en seguridad vial.....	47
Control de documentación a los conductores.....	47
Políticas de regulación de la empresa.....	49
Vehículos seguros.....	51
Infraestructura segura.....	52
Rutas internas.....	52
Rutas externas.....	55
Atención a víctimas.....	56
Valores agregados.....	58

Tabla de anexos	¡Error! Marcador no definido.
Recomendaciones	59
Conclusiones	¡Error! Marcador no definido.
Referentes bibliográficos	60

Índice de tablas

Tabla 1: Matriz Legal	18
Tabla 2: Integrantes Comité seguridad vial	24
Tabla 3: Responsable PESV	26
Tabla 4: (información con corte diciembre de 2018)	28
Tabla 5: Tipos de vehículos	29
Tabla 6: Total vehículos de la empresa	30
Tabla 7: Ciudades en la que el Grupo TCC tiene presencia.....	31
Tabla 8: Mecanismo de Contratación Conductores	31
Tabla 9: Riesgos viales según rol	39
Tabla 10: Pruebas y criterios	46

Índice de ilustraciones

Ilustración 1: Servicios de la organización	28
Ilustración 2: Mapa	30
Ilustración 3: Perfil de selección de conductores	43
Ilustración 4: Proceso de selección de conductores	44
Ilustración 5: Proceso de selección de conductores terceros	45
Ilustración 6: Paso para peatones	53
Ilustración 7: Ingreso vehículos	53
Ilustración 8: Paso Vehicular	54

INTRODUCCIÓN

Hoy, los accidentes de tránsito se identifican como una de las principales causas violentas de muerte en el mundo, y en Colombia los accidentes de tránsito ocupan la segunda posición después de las muertes por homicidio.

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

Las tres principales causas de accidentes de tránsito en Colombia están directamente vinculadas con el exceso de velocidad, alcoholemias positivas y distracciones.

Desde el ámbito laboral es necesario que las empresas demuestren toda la diligencia posible respecto del cuidado de los trabajadores, contratistas, visitantes, comunidad y medio ambiente; implementando estrategias y programas de prevención de riesgos para minimizar accidentes de tránsito y así contribuir al crecimiento de la Seguridad Vial a Nivel Nacional.

Por este motivo, el **Grupo TCC** como actor en la Seguridad Vial, reitera el compromiso de implementar un plan de Seguridad Vial en el cual se puedan mitigar los riesgos de tránsito que generen lesiones, daños materiales, impacto al medio ambiente; mediante estrategias y políticas que contribuyan a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, valores como respeto por la vida, acatamiento de las normas y así reducir las cifras de accidentalidad.

CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Para la implementación, seguimiento y ejecución del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, la empresa relaciona a continuación entre otros, los conceptos y definiciones generales que establece la Resolución 1565 de 2014.

Definiciones aplicables al Plan Estratégico de Seguridad Vial

Plan estratégico de seguridad vial

Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

Para qué sirve el plan estratégico de seguridad vial

La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas, entre ellas:

Seguridad activa:

Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

Seguridad pasiva:

Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

Seguridad vial:

Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

Políticas de seguridad vial:

Son las acciones y estrategias que el Grupo TCC establece para la prevención, control y disminución de los riesgos de tránsito, con el fin de contribuir a la Seguridad Vial.

Plan de acción:

Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.

Vehículo de carga:

Vehículo autopropulsado o no, destinado al transporte de mercancías por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.

Seguridad vial:

Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

Carretera:

Vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Carril:

Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Casco:

Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya.

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.

Croquis:

Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

Equipo de prevención y seguridad:

Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

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.

Licencia de conducción:

Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

Parqueadero:

Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

Placa:

Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo.

Política de seguridad vial:

Son las acciones y estrategias que el Grupo TCC establece para la prevención, control y disminución de los riesgos de tránsito, con el fin de contribuir a la Seguridad Vial.

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 (CNTT, 2002).

Accidente de trabajo:

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

Riesgo:

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

Amenaza:

Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.

Vulnerabilidad:

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

Embriaguez:

Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales causadas por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

Peatón:

Persona que transita a pie por una vía (CNTI, 2002).

Pasajero:

Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTI, 2002).

Conductor:

Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTI, 2002).

SOAT:

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

ARL:

La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.

HSEQ:

Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.

Estrategia:

Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan.

Visión:

Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.

Plan de acción:

Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.

Entidad:

Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc." tomada como persona jurídica.

Organización:

Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.

Empresa:

La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.

Transporte:

Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Vehículo:

Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNIT. 2002).

Vehículo de carga:

Vehículo autopulsado o no, destinado al transporte de mercancías por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.

Manifiesto de carga:

Es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, por lo tanto, debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido. Se utilizará para llevar las estadísticas del transporte público de carga por carretera dentro del territorio nacional.

Motocicletas:

Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

Camión:

Vehículo automotor que por tamaño y designación se usa para transportar carga.

Tracto camión:

Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semirremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

Remolque:

Vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora a la cual no le transmite peso. Dotado con su sistema de frenos y luces reflectivas.

Semirremolques:

Vehículo sin motor, a ser halado por un automotor sobre el cual se apoya y le transmite parte de su peso. Dotado con un sistema de frenos y luces reflectivas.

Bicicletas:

Vehículo no motorizado de dos o más ruedas en línea el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor, accionando por medio de pedales.

Capacidad de Carga:

Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

UEN:

Unidades de Negocio desarrolladas por las Empresas del Grupo TCC.

Gestores de mejoramiento:

Equipo orientado al mejoramiento continuo, a la identificación y la Gestión de Riesgos en el Grupo TCC.

MARCO DE REFERENCIA

Marco legal

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa Grupo TCCse enmarca entre otras, en la siguiente normativa legal Vigente:

Tabla 1: Matriz Legal

NORMA	DESCRIPCIÓN
Artículo 24, de la Constitución política de Colombia	Todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, será sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, además establece que las autoridades de la republica están instituidas para salvaguardar a las personas en su vida, honra y bienes.
Decreto Nacional 2171 del 30 de diciembre de 1992	A través del cual se crea el Instituto Nacional de Vías - INVIAS como un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte, cuyo objetivo consiste en ejecutar las políticas y proyectos de infraestructura vial a cargo de la Nación
Ley 105 de 1993, Artículo 8	Corresponde a la Policía de Tránsito velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas.
Decreto 1016 de 2000	El Ministerio de Transporte , dispone que la Superintendencia de Puertos y Transporte sea el organismo de carácter administrativo y técnico, encargada de supervisar el cumplimiento de normas referentes a la prestación del servicio público de transporte. Tiene como funciones y objetivos inspeccionar, vigilar y controlar permanente el servicio de

	<p>transporte público, adicionalmente en el artículo 4 se estableció que es la entidad que inspecciona, vigila y controla el cumplimiento de normas de tránsito, regula los modos de transporte, y es la encargada de vigilar el cumplimiento de reposición del parque automotor.</p>
<p>Decreto 173 de 2001</p>	<p>El Ministerio de Transporte "Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga y la prestación por parte de estas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.</p>
<p>Ley 769 de 2002 y sus modificaciones con la ley 1383 de 2010</p>	<p>Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre en Colombia y la Ley 1383 de 2010 que la reforma, buscan la organización del tránsito en el territorio colombiano y la prevención de la siniestralidad vial con sus consecuencias nocivas para la vida y la integridad personal. El Código promulga como principios rectores la seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, la libre circulación, la educación y la descentralización.</p> <p>El Código señala en el Artículo 7º que:</p> <p>"Las autoridades de tránsito velaran por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deberán ser orientadas a la prevención y a la asistencia técnica y humana a los usuarios en la vía...".</p> <p>Modificaciones a la Ley 769 con la Ley 1383 de 2010:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 24 que modifica el 136. Reducción de la multa. • Artículo 22 que modifica el 135. Procedimiento. • Artículo 18 nuevo artículo. Solidaridad por multas. • Artículo 21 que modifica el 131. Multas. • Artículo 17 que modifica el 93. Control de infracciones conductores. Artículo 6 que modifica el 22. Vigencia de licencia de conducción. Artículo 8 que modifica el 28. Condiciones técnico-mecánicas de emisiones contaminantes y operación. • Artículo 11 que modifica el 151. Revisión periódica de los vehículos. Artículo 26 que modifica el 159. Cumplimiento.

<p>Decreto nacional 2053 de 2003 artículo 2 y 14</p>	<p>Establece las competencias del Ministerio de Transporte para formular las políticas en materia de seguridad vial.</p>
<p>Ley 1310 de 2009</p>	<p>En la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte, grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organismos de tránsito y transporte • Autoridad de tránsito y transporte • Agente de tránsito y transporte
<p>Decreto 087 de 2011, Artículo 1</p>	<p>El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte terrestre, marítimo, fluvial, férreo y aéreo. Además, en el artículo 13 confiere como función al Viceministerio de Transporte el de realizar la coordinación sectorial para la planeación, formulación de políticas, estrategias, etc., en materia de seguridad vial.</p>
<p>Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011</p>	<p>El Ministerio de Transporte, "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía", definió los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía. La Ley involucra a los actores de la movilidad tanto públicos como privados en la enseñanza de la educación y seguridad vial y en la disminución de la siniestralidad vial, como responsabilidad de todos.</p>
<p>Decreto nacional 4107 de 2011</p>	<p>El Ministerio de Protección Social es la entidad encargada de formular, adoptar, dirigir, coordinar, ejecutar y evaluar la política pública en materia de salud, salud pública, y promoción social en salud, y participar en la formulación de las políticas en materia de pensiones, beneficios económicos periódicos y riesgos profesionales</p>
<p>Decreto 4165 de 2011</p>	<p>El Ministerio de Transporte, dispone que la Agencia Nacional de Infraestructura, es la entidad encargada de planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar los proyectos de concesión vial y Asociaciones Público-Privadas – APP. Es una entidad adscrita al</p>

	Ministerio de Transporte
Resolución 01282 del 30 de marzo de 2012	<p>El Ministerio de Transporte, adopta el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016", como referente nacional de política pública en materia de seguridad vial. Este Plan definió 5 líneas de acción para el desarrollo del Plan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aspectos Institucionales • Comportamiento Humano • Vehículos seguros • Infraestructura vías internas y externas • Atención Víctimas
Decreto 1609 de 2002	Por medio del Ministerio de Transporte, se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas.
Circular 14 de 2014	En la cual la Superintendencia de Puertos y Transporte informa el cumplimiento de la normatividad relacionada con el Programa de control y seguimiento a las infracciones de Tránsito de los conductores de las Empresas de servicio público.
Resolución 1223 de 2014	Establece los requisitos del curso básico obligatorio de capacitación para los conductores que transportan mercancías peligrosas en vehículos automotores de carga, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 del Decreto 1609 de 2002.
Ley 1702 de 2013	"Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones". Establece que ésta es la máxima autoridad para la aplicación de las Políticas y medidas de seguridad vial nacional, coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.
Decreto 2851 de 2013	El sector empresarial y con relación a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, establece que, además de las acciones contenidas en el Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, las entidades, organizaciones o empresas, tanto del sector público como privado, deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad,

	<p>organización o empresa.</p> <p>Las líneas de acción son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestión Institucional • Comportamiento Humano • Vehículos Seguros • Infraestructura Segura • Atención a Víctimas
Resolución 315 de 2013	<p>Es la obligación a las empresas de transporte terrestre de pasajeros, de responder por la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de los vehículos vinculados a su operación; revisión que se surtirá en el Centro de Diagnóstico Automotor que seleccione la empresa y cuyo costo será asumido por el propietario del vehículo.</p> <p>Igualmente deben asumir, la organización y ejecución del mantenimiento “preventivo de los vehículos de servicio público vinculados a su parque automotor y con cargo al propietario del vehículo”. En cuanto al mantenimiento correctivo, deja la opción que sea contratado por la empresa o por el propietario del vehículo; pero es atribución de la empresa autorizar el despacho del vehículo.</p> <p>De la obligación del mantenimiento preventivo de los vehículos a ella vinculados tiene el deber de programarlos según la necesidad; pero entre uno y otro no debe superar más de dos meses. La evidencia de los mantenimientos ya sean preventivos y correctivos deben constar en la “ficha de mantenimiento”, donde se consignará la información relevante del mantenimiento.</p>
Decreto 1443 de 2014	<p>El Ministerio de Trabajo dicta disposiciones para la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).</p>
Resolución 1565 de 2014	<p>Se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que estará a cargo de 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 o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores.</p>
Norma ISO	<p>“Sistemas de gestión de la seguridad vial”. Establece los requisitos y</p>

39001	recomendaciones de buenas prácticas”, creada como respuesta a la preocupación mundial por la accidentalidad vial y tiene por objetivo proporcionar una herramienta que permita ayudar a las organizaciones a reducir la mortalidad y las lesiones generadas por la movilidad vial.
--------------	--

Fuente: Elaboración propia

Objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial

Objetivo General del PESV

Estructurar un plan de seguridad vial en el que se definan las estrategias que contribuyan a mitigar los riesgos por accidente de tránsito, generados por las actividades del Grupo TCC como actores de las vías (peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros y conductor), que puedan generar una cultura de prevención y buenas prácticas de todos nuestros colaboradores, visitantes y contratistas.

Alcance del PESV

El plan estratégico de seguridad vial del Grupo TCC tiene un alcance a todas las empresas que hacen parte del Grupo Empresarial, y cuyo objeto social se enmarcan en las disposiciones de la ley 1503 de 2011. Dicho alcance se extiende a las unidades estratégicas de negocio, sedes de operación ubicadas en el territorio nacional, e incluye tanto a visitantes como a contratistas.

Objetivos Específicos del PESV

Establecer un plan estratégico de seguridad vial con el fin fomentar una cultura de prevención vial a través de capacitación, sensibilización a los colaboradores, contratistas y visitantes del Grupo TCC.

Propender por la disminución de los índices de accidentalidad vial de un año a otro.

Definir, divulgar y monitorear el cumplimiento de las políticas y controles orientados a reducir los riesgos que puedan generar accidentes de tránsito.

Identificar y controlar las diferentes zonas críticas tanto internas como externas de la organización para la prevención de accidentes e incidentes de los colaboradores, visitantes y contratista con los que cuenta en Grupo TCC.

Directrices de la Alta Dirección

Evidencia: **ANEXO 1** (directrices alta dirección)

Conformación del equipo de trabajo

Comité de Seguridad Vial

En el cumplimiento e implementación del plan estratégico de seguridad vial el Grupo TCC establece un comité de seguridad vial el cual permitirá la ejecución de las diferentes actividades del PESV.

Acta de Comité de Seguridad Vial

Evidencia: **ANEXO 2** (Acta comité seguridad vial)

Objetivos del Comité de Seguridad Vial

Presentar un plan adecuado que se acoja a las políticas de seguridad vial de la empresa y asegurar su debido cumplimiento y desarrollo en las diferentes actividades propuestas en el plan de seguridad vial.

Definir las diferentes actividades que debe realizar cada área que contiene la organización para el cumplimiento de las políticas de seguridad vial establecidos por la empresa.

Designar al personal que realizara la divulgación de las políticas de seguridad vial y la ejecución de las actividades del plan estratégico de seguridad vial.

Integrantes del Comité de Seguridad Vial

Tabla 2: Integrantes Comité seguridad vial

NOMBRE	CARGO
Stella Pérez Bravo	Directora Control Interno
Natalia Rondón	Jurídica
Llanury Duque Gómez	Directora Productividad de Flota
Juan Felipe Ortiz	Director Regional Operación Paquetería Medellín
Hugo A. Hernández Álvarez	Facilitador Logístico Operación Mensajería
Lina Marcela Ochoa Estrada	Directora Talento y Liderazgo
Marisol Gutiérrez	Analista de Sistemas de Gestión
Mauricio Guerra	Director Carga Internacional
Fressia Rivera Vélez	Coordinadora Selección y Desarrollo
Diego Bedoya	Analista Infraestructura
Paola Andrea Vélez Guzmán	Coordinadora Seguridad y Salud
Ana María Gutiérrez	Directora Operaciones Carga Masiva

Fuente: Elaboración propia

Roles y Funciones de los Integrantes del Comité de Seguridad Vial.

✓ Rol del comité de seguridad vial

- Direccionamiento para el desarrollo e implementación del PESV
- Apoyo y comunicación para un buen cumplimiento de los planes de acción del PESV en la operación de la regional.
- Apoyo al PESV mediante los sistemas de gestión
- Apoyo y comunicación para un buen cumplimiento de los planes de acción del PESV

✓ **Funciones del comité de seguridad vial**

- Apoyo en la ejecución de las diferentes actividades del plan estratégico de seguridad.
- Generar un cronograma en el cual indique las actividades a realizar, tiempo y responsable del quien lo ejecutara.
- Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulara la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.
- Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
- Considerar la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.
- Determinar las acciones de control o auditorias viales que se consideren pertinentes.
- Presentar las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.
- Realizar seguimiento al cronograma.

Elaborar los informes periódicos para la gerencia y los entes reguladores interesados, que den cuenta de las acciones, programas, adelantados y por ejecutar, analizando el impacto costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial.

✓ **Frecuencia de Reuniones del Comité de Seguridad Vial**

El comité de seguridad vial llevara a cabo las reuniones de planeación, seguimiento y control, con una frecuencia trimestral. No obstante, se podrán realizar reuniones extraordinarias que se estimen para el tratamiento de riesgos especiales

Responsable del plan estratégico de seguridadvial

✓ **Responsable del PESV**

Tabla 3: Responsable PESV

RESPONSABLE DEL PESV	CARGO
Stella Pérez Bravo	Directora Control Interno

Fuente: Elaboración propia

✓ **Idoneidad del responsable del PESV**

El responsable de la planificación, desarrollo y seguimiento cuenta experiencia en el área, además de esto en el comité se propone que todos los integrantes realicen el curso en movilidad segura ya que este les proporcionara idoneidad a todos para ser partícipes del PESV.

Evidencia:**ANEXO 3**(Certificados de curso “Movilidad Segura”)

✓ **Política de seguridad vial**

El Grupo TCC para generar buenos hábitos y poder aportar en la reducción de accidentes de tránsito a nivel regional, departamental y nacional, por esto la organización estipula unas políticas de seguridad vial y con esto poder generar cambios en el comportamiento en las vías.

Evidencia:**ANEXO 4** (Políticas de Seguridad vial Grupo TCC)

Diagnóstico

Diagnóstico – caracterización de la empresa

Actividad que realiza la empresa

El Grupo TCC es una organización especializada en el transporte de carga y mensajería, a parte de este brinda otros servicios como operaciones logísticas como almacenamiento, redes de distribución, operaciones logísticas especiales entre otras, esto lo ha logrado porque adquirido diferentes empresas especializadas en los diferentes campos.

✓ **Análisis de la empresa**

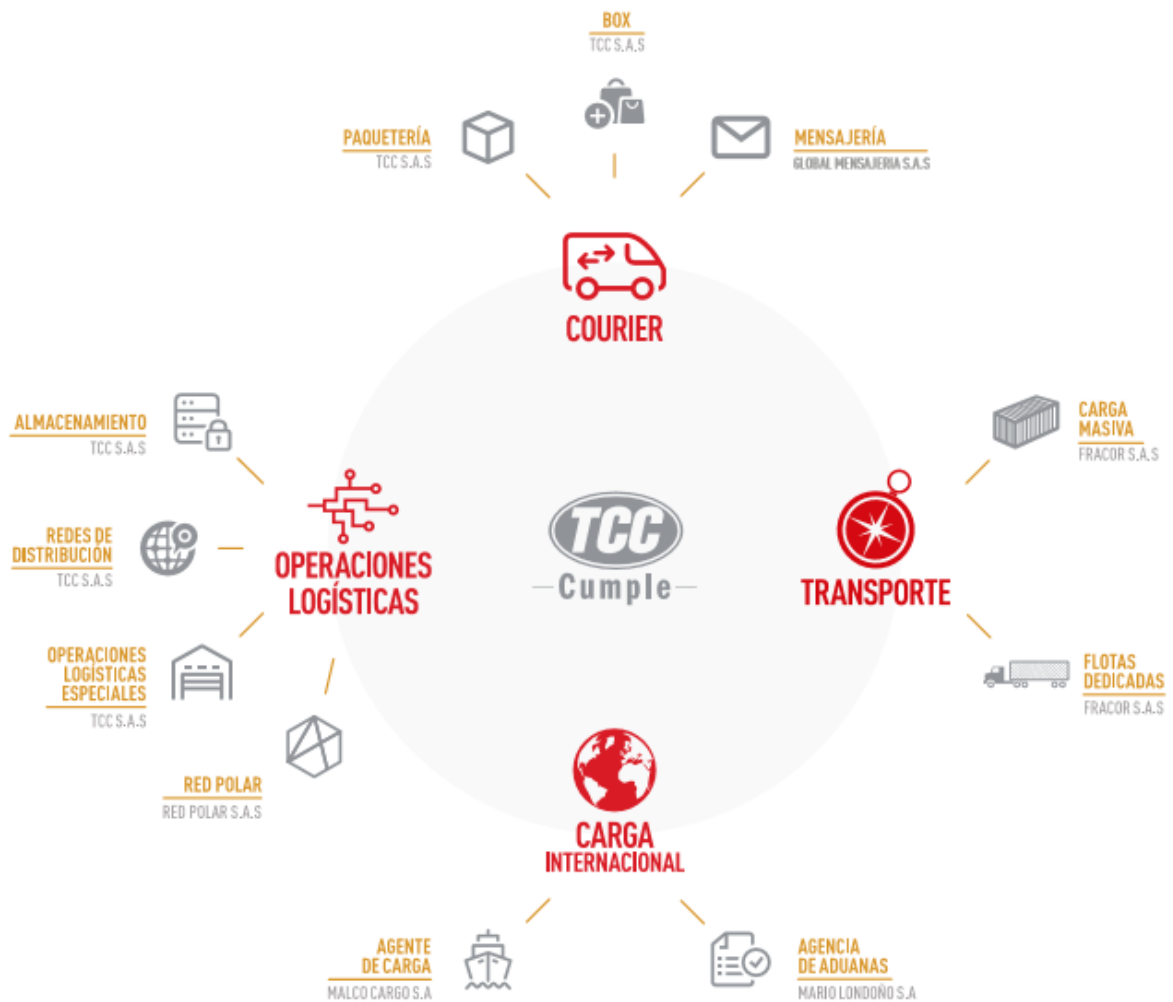
Declaración

Somos un grupo humano integro, cálido y experto que brinda tranquilidad y confianza a sus clientes a través de la oferta de soluciones logísticas innovadoras en la

cadena de abastecimiento. Actuamos con responsabilidad y coherencia. Estamos comprometidos con el desarrollo sostenible.

✓ **Servicios que presta la empresa**

Ilustración 1: Servicios de la organización



✓ **Población de personal que hace parte de la empresa**

Tabla 4: (información con corte diciembre de 2018)

TIPO DE VINCULACIÓN	CANTIDAD
Directos	3674
Temporales	794
Practicantes	149
Total	4617

Fuente: Elaboración propia

✓ Tipos de Vehículos puestos al servicio de la empresa

Tabla 5: Tipos de vehículos

CLASE	MARCA	TIPO	CARACTERISTICA
CAMION	DODGE	4700	MT 2000 cc TD AA 2AB ABS
REMOLQUE	DAIHATSU	9400I	MT 2000 cc TD 4x2
FURGON	CHEVROLET	CANTER	MT 2800 cc TD 4x2
CAMIONETA RAPER	CITROEN	CNT	MT 3900 cc DSL 4x2
CHASIS	HINO	D-300 135	MT 3900 cc 4x2
CAMIONES ELECTRICOS	KENWORTH	DELTA	MT 4000 cc TD 4x2
	MITSUBISHI	DELTA V126	MT 4100 cc TD 4x2
	INTERNATIONAL	DUTRO	MT 4600 cc TD 4x2
		JUMPER	MT 5200 cc TD 4x2
		JUMPY	MT 6x4 [FULL]
		NHR TURBO MEC.2	MT 7600 4x2 [STD]
		NHR	MT DSL 6x4
		T300 - 12 TONELADAS	MT TD 4x2 [FULL]
		T800	MT TD 6x4
		T370	MT TD 6x4 [CMS]
		T300	MT TD 6x4 [FULL]

Fuente: Elaboración propia

✓ Total, Vehículos puestos al servicio de la empresa

Tabla 6: Total vehículos de la empresa

VEHÍCULOS DE TRÁNPORTE	CANTIDAD
VEHÍCULOS PROPIOS	500
VEHÍCULOS TERCEROS	4500
VEHÍCULOS ELECTRICOS	5
BICICLETAS	37
TOTAL	5042

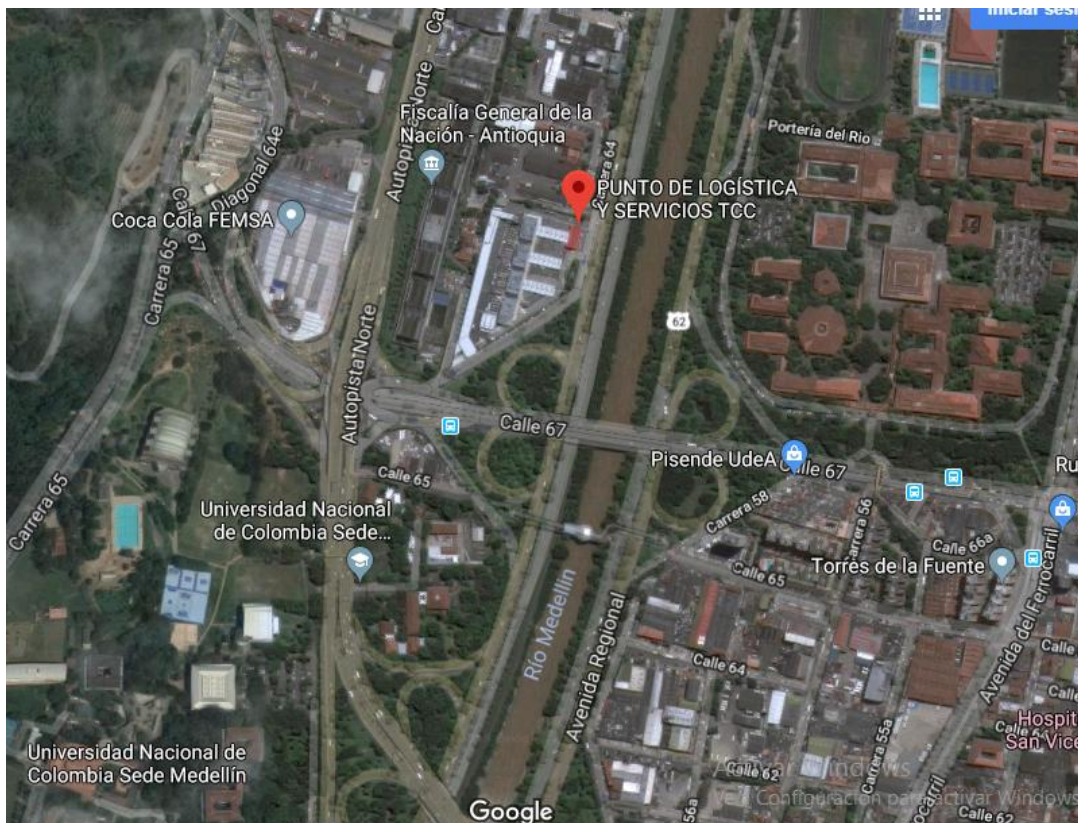
Fuente: Elaboración propia

✓ **Sedes de la empresa**

Sede principal

Mapa de Ubicaciónde la empresa

Ilustración 2: Mapa



Sedes de la empresa

Tabla 7: Ciudades en la que el Grupo TCC tiene presencia

CIUDADES EN LAS QUE TENEMOS PRESENCIA			
Apartadó	Cúcuta	Montería	Sincelejo
Armenia	Dosquebradas	Neiva	Soledad
Barranquilla	Envigado	Palmira	Tuluá
Bello	Floridablanca	Pasto	Tunja
Bogotá	Funza	Pereira	Valledupar
Bucaramanga	Ibagué	Piedecuesta	Villavicencio
Buenaventura	Ipiales	Popayán	Yopal
Caldas	Itagüí	Riohacha	Yumbo
Cali	Manizales	Rionegro	
Cartagena	Medellín	Santa Marta	

Fuente: Elaboración propia

✓ **Mecanismo de Contratación de Vehículos**

La organización cuenta con su propia flota de vehículos para el transporte de la mercancía

✓ **Mecanismo de Contratación de Conductores**

Pruebas de Ingreso

Tabla 8: Mecanismo de Contratación Conductores

Proceso de Vinculación
Entrevista
Evaluación Psicológica
Valoración Competencias
Pruebas Practicas y Teóricas
Evaluación Medico-Ocupacional
Vinculación

Fuente: Elaboración propia

✓ **Diagnóstico – riesgos viales**

✓ **Encuesta/Instrumento para determinar el riesgo vial**

ANEXO5: (Encuesta Riesgos viales)

✓ **Aplicación de la Encuesta**

Ficha Técnica para la Aplicación de la Encuesta

Ilustración: Evidencia aplicación de la encuesta

✓ **Consolidación y Análisis de la información**

I Datos Generales

Género de los conductores

Todos los conductores que laboran con TCC son hombres

Edad del conductor

En el Grupo Logístico TCC los conductores que van trabajan en el transporte de la mercancía deben de tener una edad de 24 o más, para cumplir con los requisitos exigidos por la organización.

Tipo de Contrato

Los tipos de contratos que se utilizan por parte de la empresa son los siguientes:

- ✓ Termino fijo
- ✓ Termino indefinido
- ✓ Temporal

II. Experiencia en la Conducción

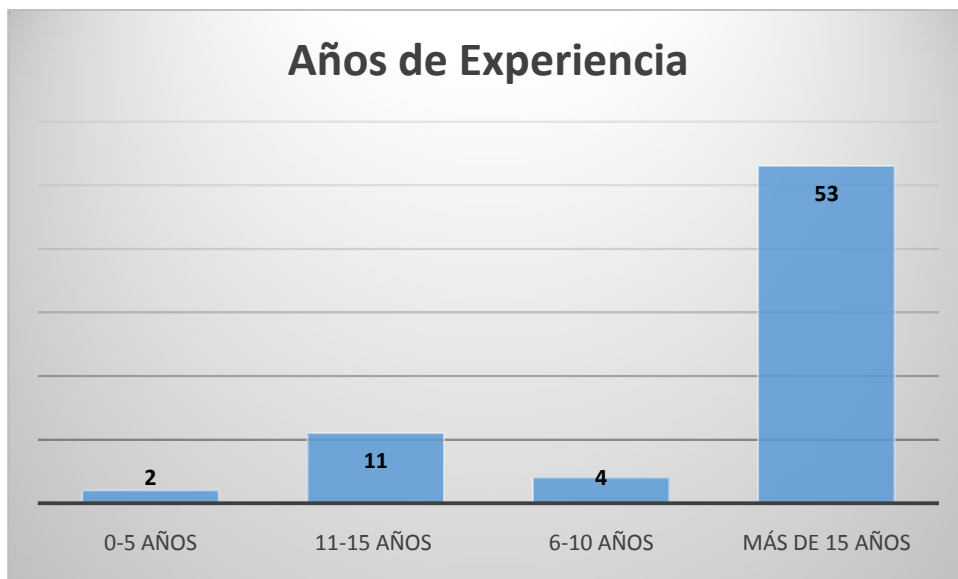
En lasiguiente tabla se mostrará los tipos de licencia y categorías que sirven para realizar la operación en la empresa.

CATEGORIA	TIPO
A2	Motocicletas
B1	Automóviles, motocarros, camperos
B3	Vehículos articulados o tractocamiones
C3	Camiones rígidos y vehículos articulados o tractocamiones

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 1: Experiencia en la Conducción.

En el siguiente grafico se mostrará la experiencia con la que cuenta los conductores que realizan la operación en la ruta nacional para el Grupo Logístico TCC

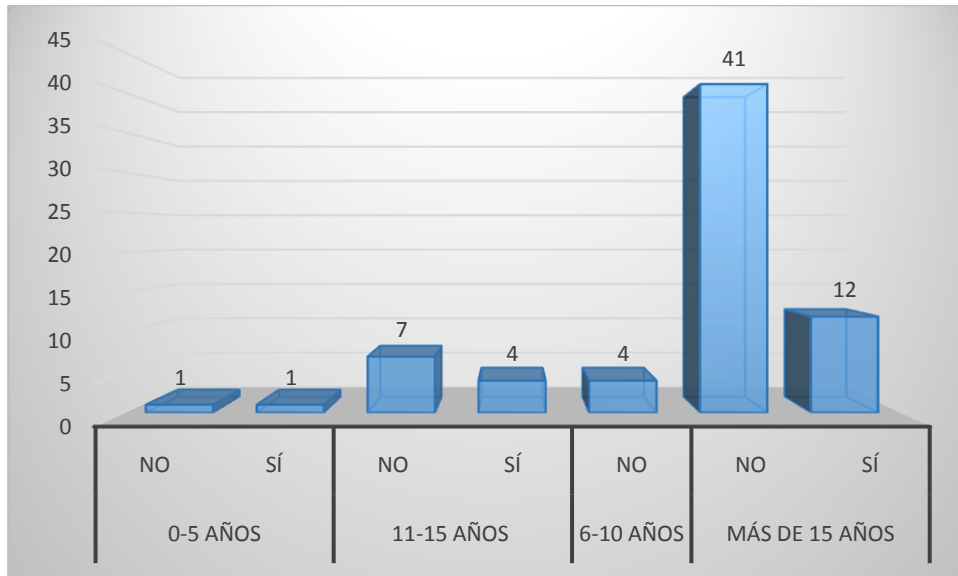


Fuente: Elaboración propia a partir de la herramienta Excel

Se puede observar que 53 conductores de los 70 encuestados poseen mas de 15 años de experiencia y esto representa el 75,7%, con un 15,7% están los que tienen de 11 a 15 años, con un 5,7% los que tienen de 6 a 10 años y con un 2,9% son los que tienen de 0 a 5 años de experiencia.

Gráfica 2: Accidentes de Tránsito en los últimos 5 años.

En la siguiente tabla y grafico se puede ver las cantidades de accidentes de transito que han tenido los conductores en los últimos 5 años.

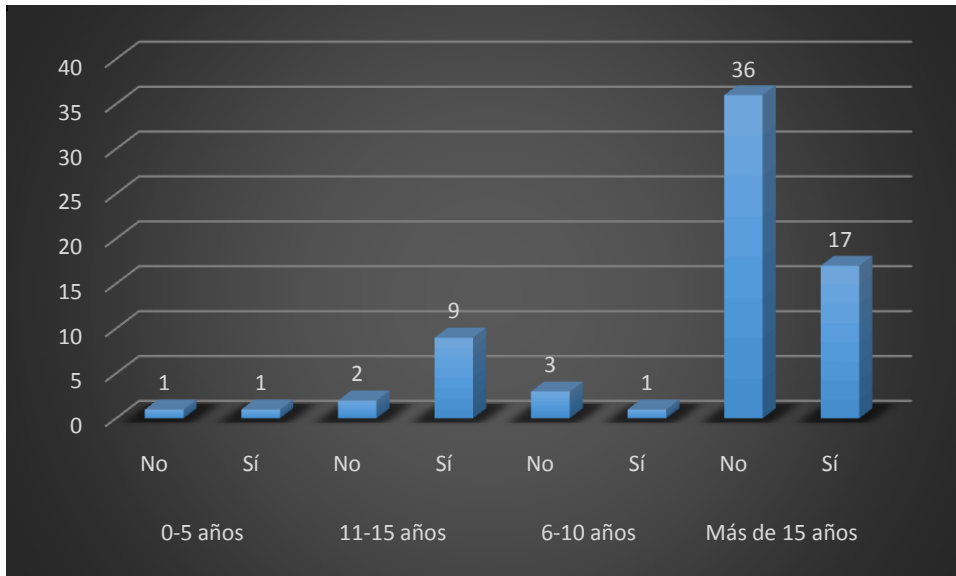


Fuente: Elaboración propia a partir de la herramienta Excel

En lo visto en la grafica se puede observar que de los 70 conductores encuestados 15 de ellos han tenido accidentes de tránsito en los últimos 5 años, con el 17% los conductores con mas de 15 años de experiencia han tenido accidentes de tránsito, con el 6% los que tienen de 11 a 15 años y con el 1% los conductores que tienen de 0 a 5 años de experiencia.

Gráfica 3: Incidentes de Tránsito en los últimos 5 años.

Frente la pregunta que si a tenido incidentes de tránsito en los últimos 5 años tomando en cuenta los años de experiencia, se puede observar lo siguiente en la gráfica.



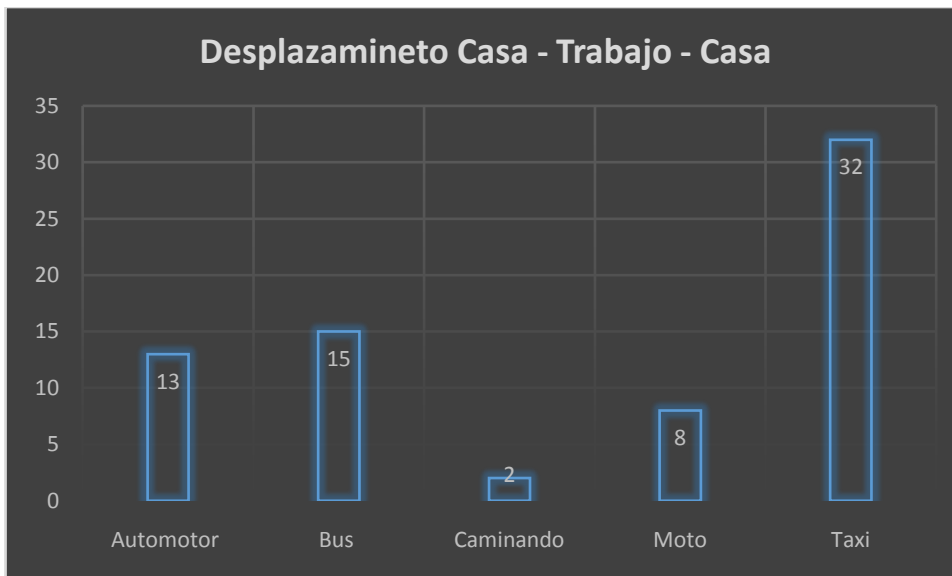
Fuente: Elaboración propia a partir de la herramienta Excel

De 70 conductores que fueron encuestados se puede observar que 28 de ellos han tenido incidentes de tránsito, esto representa el 40%. El 24% de los encuestados que tienen mas de 15 años de experiencia en la conducción han tenido incidentes de tránsito, el 1% con 6 a 10 años, el 13% con 11 a 15 años y 1% con 0 a 5 años de experiencia en la conducción.

III. Desplazamiento In-Itinere: Desplazamientos casa - trabajo – casa

La siguiente grafica indica el tipo de vehículo que utilizan los conductores para desplazarse de la casa al trabajo y viceversa.

Gráfica 4: Desplazamiento In-Itinere



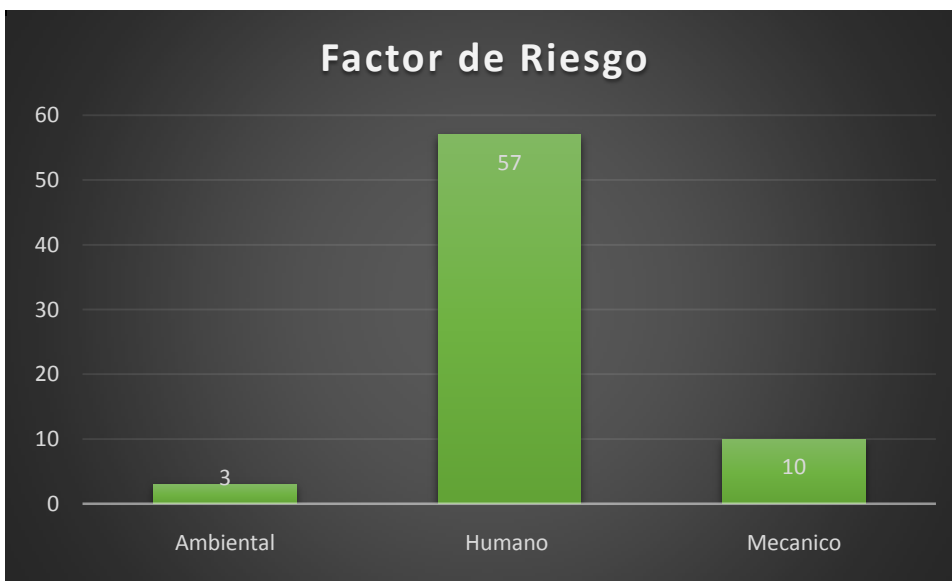
Fuente: Elaboración propia a partir de la herramienta Excel

Como se puede evidenciar en la grafica el 45,7% se transporta en taxi, el 21,4% utilizan el bus, 18,6% lo hacen en un automotor, el 11,4% se desplaza en moto y por último con el 2,9% se traslada de la casa al trabajo y viceversa caminando.

IV. Factores de Riesgo.

La siguiente grafica indicara cual es el factor que mas influye en un accidente o incidente de tránsito.

Gráfica 5: Factores de Riesgo.



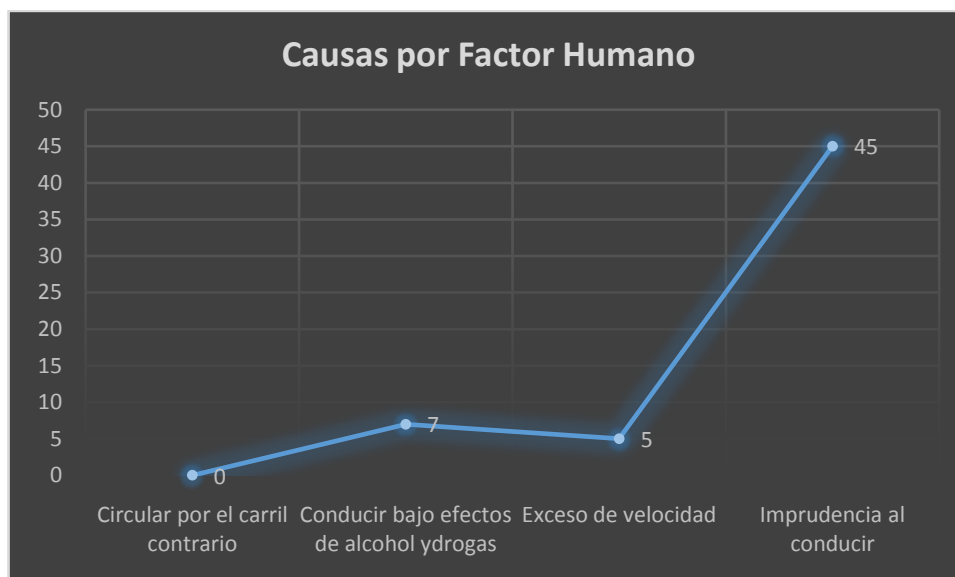
Fuente: Elaboración propia a partir de la herramienta Excel

Frente a la pregunta realizada a los conductores la cual es saber cual es el factor de riesgo que mas influye en un accidente o incidente de tránsito se observa que el 81,4% indica que es por factor humano, el 14,3% dice que es por factor mecánico y el 4,3% afirma que es por el factor ambiental.

VI. Causas que motivan el riesgo

Gráfica 6: Causas que motivan el riesgo factor humano.

La grafica indica que en caso de que el factor sea humano indicar la que más causa que motiva el riesgo

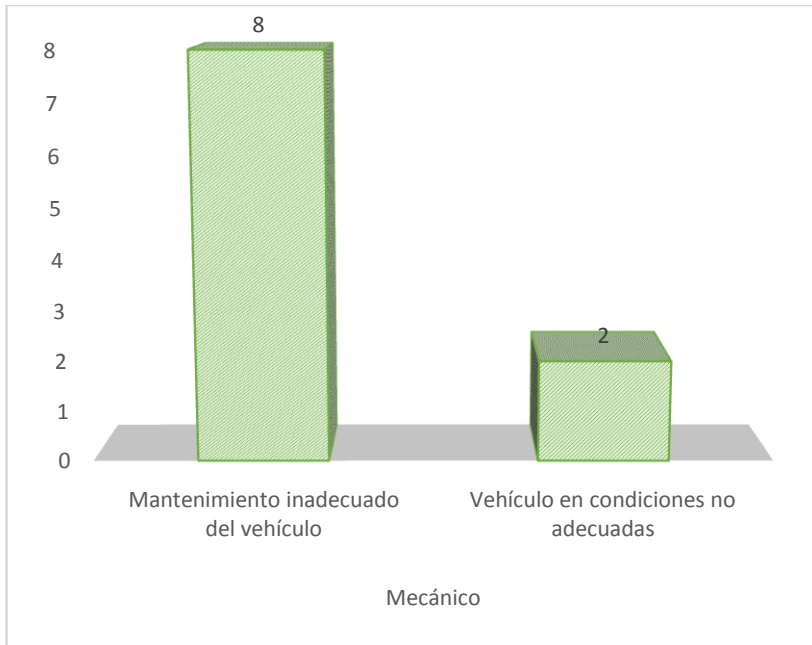


Fuente: Elaboración propia a partir de la herramienta Excel

Como se puede observar en la grafica los conductores dicen que la causa que genera mas accidentes o incidentes de tránsito es la imprudencia al conducir con un 64,3%, la segunda que mas genera accidentes o incidentes es conducir bajo los efectos del alcohol con un 10% y por último tenemos el exceso de velocidad con un 7,1%.

La siguiente grafica indica que en caso de que el factor sea mecánico cual es la causa que más motiva el riesgo.

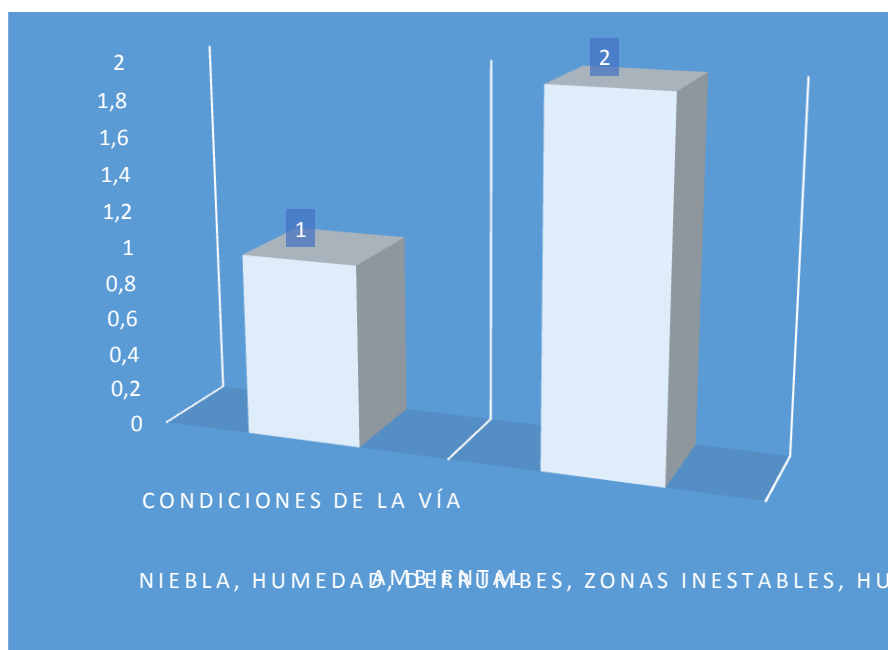
Gráfica 7: Causas que motivan el riesgo factor mecánico.



Fuente: Elaboración propia a partir de la herramienta Excel

10 de los 70 encuestados indican que la causa que mas motiva el riesgo es mantenimiento inadecuado del vehículo con un 11,4% y 2,9% dicen que la causa que mas motiva el riesgo es el vehículo en condiciones no adecuadas.

La siguiente grafica indica que en caso de que el factor sea ambiental cual es la causa que más motiva el riesgo.



Fuente: Elaboración propia a partir de la herramienta Excel

De las personas encuestadas 3 afirman que las condiciones de la vía son la causa que más influye en un accidente o incidente de tránsito con un 1,4% y el 2,9% manifiesta que la niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables o hundimientos generan los accidentes

✓ **Definición de los Riesgos Viales del personal de la Secretaría Distrital de Ambiente según Rol en la vía**

Tabla 9: Riesgos viales según rol

ROL	RIESGOS VIALES
Peatón	No transitar sobre la acera, transitar sobre las vías, no estar atento en las vías, no respetar las señales de tránsito, utilizar audífonos, hablar por celular o chatear, imprudencia de los demás actores participantes de las vías
Motociclista	No cumplir los límites de velocidad, utilizar objetos electrónicos al momento de conducir, no respetar las señales de tránsito, adelantar entre vehículos, no hacer uso adecuado de los carriles, intensidad de tráfico, imprudencia de los demás actores de las vías.
Conductor	No utilizar el cinturón de seguridad, no tener las dos manos sobre el volante, no guardar la distancia adecuada con los otros vehículos, conducir cansado, con sueño o fatigado, exceder los límites de velocidad, no respetar las señales de tránsito, no hacer la revisión del vehículo antes de usarlo, distraerse con diferentes equipos electrónicos, las vías en mal estado. El factor humano es uno de los más importantes. Aquí influye mucho la falta de conocimientos e información, la falta de habilidades, actitudes y conductas inseguras
Ciclista	No utilizar los implementos de protección adecuados para la circulación, no respetar las señales de tránsito, falta de vías adecuadas para los ciclistas, imprudencias de los diferentes actores de las vías, mal estado de las vías

Fuente: Elaboración propia

✓ **Relación de las actividades con el riesgo vial**

- Planes de acción de riesgos viales

Con el trabajo en conjunto de las diferentes áreas como Soluciones de Flota, Riesgos, Conocimiento y liderazgo y SST se trabajará en las acciones a tomar para

mejorar frente a las causas que motivan los accidentes de tránsito, con esto se buscara disminuir la cantidad de siniestros que tenga la organización.

✓ **Plan de Acción Factor Humano**

DESCRIPCIÓN	PLAN DE ACCIÓN	RESPONSABLE
La entidad que realiza y califica las pruebas practicas cuenta con idoneidad	Con los conductores que no se evalúan de manera practica en el vehículo, la compañía asume el riesgo Respecto a los conductores que se evalúan por Academia de conducción, se solicitara la certificación a Aprendaauto	Área de Selección
Existe un cronograma de formación para los conductores	Se construirá con el protocolo de entrenamiento de conductores.	Gestión del Conocimiento y productividad de Flotas
Se incluye temas de normatividad	se analizará para incluir en el protocolo. Durante 2019 no se ha ejecutado.	Entes externos, aliados por regional o multiplicador
Temas basados en el diagnóstico realizado a la empresa	El diagnóstico de la empresa se realizará después de implementar la encuesta	Área de riesgos
El programa es exigido tanto a conductores propios como a terceros	Se trabajará con el protocolo de la UEN transporte	Gestión del Conocimiento y Productividad de Flota
Están documentados los requisitos mínimos exigidos a los conductores no propios sobre el cumplimiento de capacitación	Los protocolos se están realizando para UEN transporte y conductores	Gestión del Conocimiento y Productividad de Flota
Está definido la frecuencia con que se deben presentar evidencias de las capacitaciones de los conductores no propios	Los protocolos se están realizando para UEN transporte y conductores. Se deberá solicitar una asesoría al área jurídica para proceder al respecto.	Gestión del Conocimiento y Productividad de Flota
Definida la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito	Obtención del recurso Humano para la verificación en Sistema SIMIT y en los sistemas que se requieren. Se estima a partir del segundo semestre de 2019.	Área de Cumplimiento
Responsable para la verificación y aplicación de los procedimientos en caso de presentar comparendos los conductores	Obtención del recurso Humano para el envío del reporte mensual con los comparendos a Gestión Humana.	Área de Cumplimiento
Idoneidad de quien realiza las pruebas	Por medio del área de SST se solicitará a colmedicas el certificado de idoneidad para realizar las pruebas	Seguridad y Salud en el Trabajo
Periodicidad de las pruebas	SST realiza las pruebas aleatoriamente sin un periodo definido	Seguridad y Salud en el Trabajo
Existe política documentada para regulación de horas máximas de conducción y descanso	Se está trabajando para documentar esta política, con el proyecto de torre de control se buscará tener mayor control del tiempo de conducción y descanso del personal	Productividad de Flota
Se puede evidenciar reporte de las jornadas laboradas o planificación de su jornada	La evidencia con la que cuenta la empresa son la totalidad de los viajes que se hacen en el día, esta información la tendría detallada en la operación	Productividad de Flota

Se promueve y establece las políticas de aplicación de los límites de velocidad para los vehículos que operen para la empresa	La empresa establece que el límite de velocidad en las rutas internas es de 10km/h y en las rutas externas según lo establecido por la ley	Productividad de Flota
Límites de velocidad para zonas urbanas y rural	La empresa se acoge según lo establecido por la ley	Productividad de Flota
Los conductores conocen las políticas de velocidad fijadas en la empresa	Están incluidas en las políticas de seguridad vial de la empresa	Productividad de Flota
Se manifiesta la obligación del uso del cinturón de seguridad fijados por la empresa	Estándares de seguridad Para conductores	Seguridad y Salud en el Trabajo
Los conductores conocen las políticas del uso del cinturón	Política de uso del cinturón	Seguridad y Salud en el Trabajo
Se ha establecido una política de uso de EPP de acuerdo al tipo de vehículo a conducir	El área de SST trabaja en la documentación de la política	Seguridad y Salud en el Trabajo
Los conductores conocen las políticas del uso de EPP fijado en la empresa	Se está realizando un programa la socialización de las políticas en las inducciones a los conductores	Seguridad y Salud en el Trabajo
Esta expresa la prohibición del uso de equipos bidireccionales durante la conducción	Se validará con las áreas de productividad de flota y SST para definir un proceso integrado	Productividad de Flota

✓ **Plan de Acción Vehículos Seguros**

DESCRIPCIÓN	PLAN DE ACCIÓN	RESPONSABLE
Se ha establecido protocolos y formatos de inspección diaria a los vehículos	El área de soluciones de flota está generando un Check List preoperacional para la operación	Soluciones de Flota
Los operadores o conductores diligencian diariamente el formato de chequeo preoperativo	Se realizará cuando el proyecto de torre de control inteligente este en funcionamiento	Soluciones de Flota

✓ **Plan de Acción Infraestructura Segura**

DESCRIPCIÓN	PLAN DE ACCIÓN	RESPONSABLE
La empresa tiene definida una política y/o procedimiento para el mantenimiento de las vías internas y señalización	El área de SST realiza una inspección de las vías de circulación, después de esto activa al área de infraestructura quien realiza el mantenimiento de las señales	Área de Infraestructura y SST

Se ha realizado un estudio de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial y generado "rutogramas" cuando corresponda	Se realizará con el proyecto de torre de control Inteligente	Soluciones de Flota
Se han identificado los puntos críticos y establecido las estrategias de prevención frente a los mismos	Soluciones de flota por medio del proyecto de torre de control realiza el estudio de rutas	Soluciones de Flota
Se planifica el desplazamiento del personal	Se empezará a implementar para la toda la flota de vehículos al momento que el proyecto de torre de control esté en funcionamiento	Soluciones de Flota
Se hace monitoreo y retroalimentación en los comportamientos viales	Se empezará a implementar para la toda la flota de vehículos al momento que el proyecto de torre de control esté en funcionamiento	Soluciones de Flota
El monitoreo de las tecnologías usadas permite generar acciones preventivas	Se empezará a implementar para la toda la flota de vehículos al momento que el proyecto de torre de control esté en funcionamiento	Soluciones de Flota

✓ Plan de Acción Atención a Víctimas

DESCRIPCIÓN	PLAN DE ACCIÓN	RESPONSABLE
Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito	Soluciones de Flota está creando los protocolos de atención de accidentes de tránsito	Soluciones de Flota
Los empleados conocen el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito	Al momento que se tengan los protocolos creados el área de soluciones de flota y conocimiento realizarán la divulgación de estos por medio de capacitaciones	Soluciones de Flota
Está definido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito	La investigación de los accidentes de tránsito es realizada por el área de riesgos, se está trabajando en definir los procedimientos para la investigación de los accidentes	Área de Riesgos
Se elaboran indicadores de accidente de tránsito	Este se realizará al momento de terminar la investigación de los accidentes de tránsito	Área de Riesgos

✓ Cronograma

El cronograma para realizar el seguimiento de los planes de acción del plan estratégico de seguridad vial se construirá después de hacer la segunda reunión con los participantes del comité de seguridad vial, en esta se hablará la metodología que se utilizará y la periodicidad que tendrá.

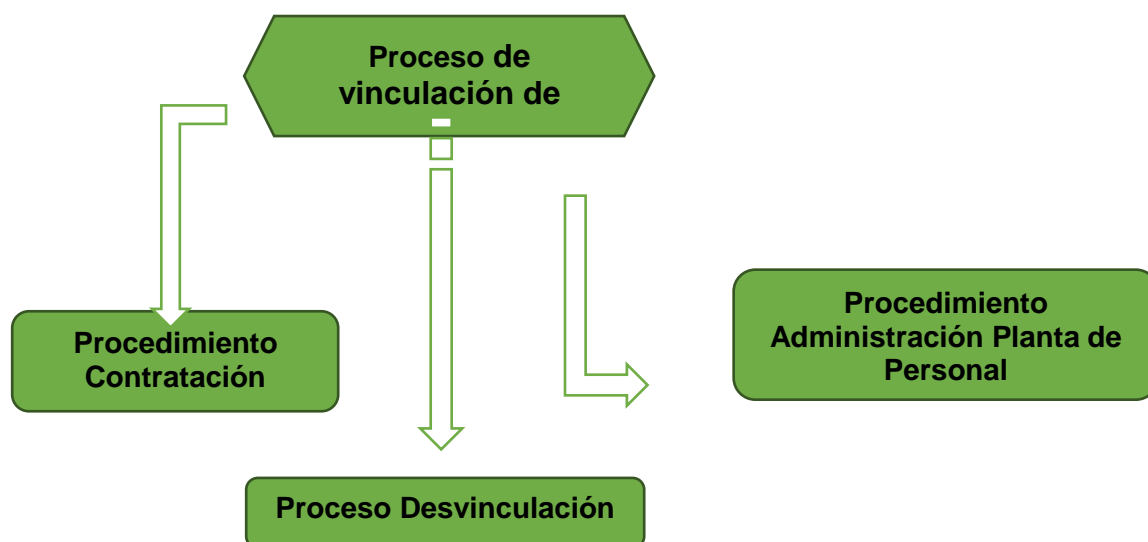
COMPORTAMIENTO HUMANO

PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES

✓ Perfil y Selección de Conductores Propios

El proceso de selección de personal está establecido los parámetros y los criterios para realizar la vinculación del personal requerido por el Grupo TCC para el logro de sus objetivos, con esto busca garantizar la selección y contratación del personal más idóneo para que cumplan con las competencias y el potencial requerido en cada cargo.

Ilustración 3: Perfil de selección de conductores



Fuente: Elaboración propia

Al momento de realizar la selección y contratación de los conductores es de acuerdo con el perfil ocupacional que la empresa requiere y según el área de desempeño (ruta nacional, auxiliar logístico, mensajero, conductor), en el cual se definen los diferentes requisitos de educación, formación, experiencia, competencias, responsabilidades, exigencias físicas, formación complementaria, entre otros.

El Grupo TCC realiza selección de conductores con promoción interna o la convocatoria externa.

Al surgir una vacante de conductores de ruta nacional, se realiza el acompañamiento y seguidamente un entrenamiento interno, el Grupo TCC cuenta con el grupo de colaboradores que tienen la función de ser conductores de patio - operadores tractocamiones – para el cubrimiento de ruta local, lo cual pueden participar en las convocatorias que la organización promueve internamente, esto solo lo pueden realizar si cumplen con los requisitos que son establecidos, algunos de ellos serian

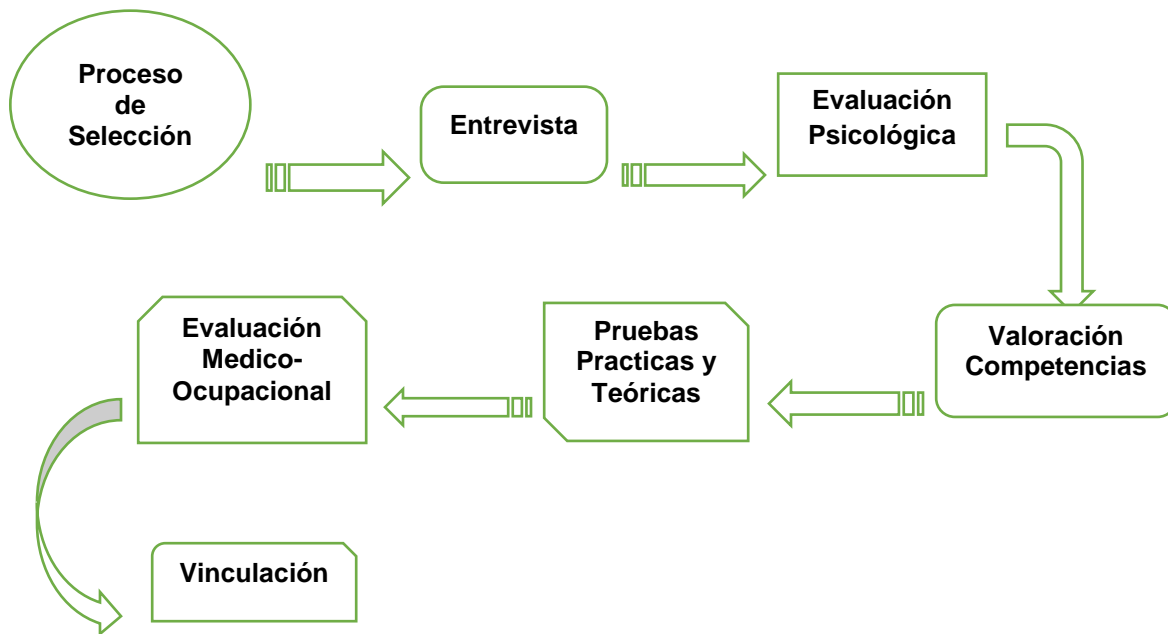
- Bachiller
- Licencia de conducción de categoría C3
- Tener un recorrido mínimo de 1.000 km
- Tener evaluación y aprobación del desempeño por parte del jefe inmediato
- Entrenamiento con maestros de la ruta
- Valoración médica, entre otros

La organización cuenta con un semillero de colaboradores que cuentan con experiencia y cumplen con los requerimientos para operar vehículos tipo camión, estos deben ser valorados por el jefe inmediato el cual autoriza que ellos puedan participar en el proceso interno, en el cual se debe cumplir con los requerimientos de aptitud.

La organización al momento de realizar una convocatoria externa, el proceso de selección que realiza es el siguiente:

- Entrevista
- Evaluación Psicológica
- Valoración de las competencias
- Pruebas técnicas y teóricas
- Verificación de referencias laborales
- Visita domiciliaria
- Evaluación Medico-Ocupacional

Ilustración 4: Proceso de selección de conductores

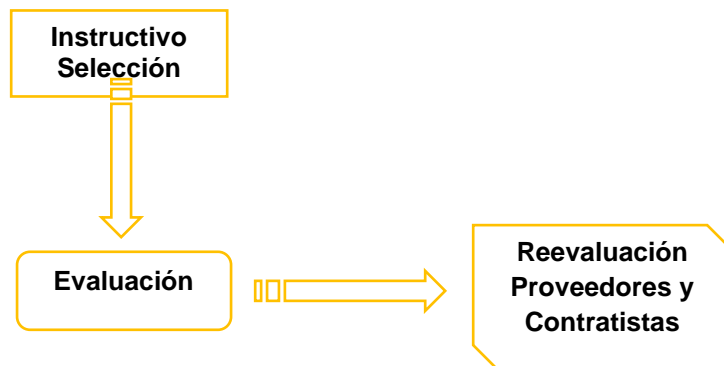


Fuente: Elaboración propia

Perfil y Selección de Conductores Contratista

Frente a la contratación de conductores terceros cuenta con el siguiente procedimiento:

Ilustración 5: Proceso de selección de conductores terceros



Fuente: Elaboración propia

Este procedimiento de contratación de conductores lo realiza el Grupo TCC con el fin de cumplir las políticas y criterios de aceptación ya establecidos por la organización.

Para apoyar todo este procedimiento se cuenta con un instructivo llamado selección y contratación terceros en este se describen las diferentes actividades que se utilizan para tener y asegurar una selección más efectiva de conductores de transporte de carga.

Pruebas de Ingreso de Conductores

Tabla 10: Pruebas y criterios

PRUEBAS	CRITERIOS
Exámenes Psicosensométricos	Visometría
	Audiometría
	Psicológicos
	Exámenes de coordinación motriz
	Exámenes médicos
Prueba Teórica	Temas de:
	Normatividad
	Conducción
	Tipos de vehículos
Pruebas Practicas	Hábitos en la conducción
	Habilidades en la conducción
Pruebas Psicotécnicas	Aptitudes específicas
	Capacidades laborales
	Rasgos de personalidad
	Valores personales
	Nivel de inteligencia

Fuente: Elaboración propia

Pruebas de control preventivo a conductores

Las actividades que corresponden a las pruebas de control de los conductores hoy la organización no tienen este proceso en funcionamiento frente al cumplimiento de los criterios a evaluar del plan estratégico de seguridad vial, por esto dicha actividad será parte de un plan de acción para la ejecución y cumplimiento de la norma.

CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

✓ Programa de Capacitación en Seguridad Vial

La organización cuenta con un programa de capacitación de seguridad vial donde muestra todos los temas utilizados para la formación, el área de gestión conocimiento y productividad de flota está trabajando para la construcción del cronograma de formación para los conductores apoyándose con el protocolo de entrenamiento de conductores. Los temas relacionados con sensibilización se trabajarán en conjunto con el área de comunicaciones.

Frente a la actividad que corresponde a la intensidad del programa este varía según los temas presentados según la regional, dentro del programa de capacitación el área de gestión conocimiento cuenta con temas acordes a los vehículos que operan en la organización. Este programa se aplica para conductores nuevos y antiguos, el proceso de evaluación es definido según el módulo, la cantidad de aciertos estipulados por la empresa para poder aprobar el programa de capacitación es del 80%.

El programa de capacitación para conductores no propios se está construyendo, utilizando los protocolos para UEN transporte y conductores, de esta misma forma se busca tener la actividad relacionada con los requisitos exigidos a los conductores no propios para el cumplimiento de la capacitación en temas de seguridad vial.

El Grupo TCC busca que las áreas de solución flota, talento y liderazgo y gestión conocimiento trabajen en conjunto para consolidar un solo proceso de capacitación donde esté incluido todos los temas relacionados con seguridad vial, normatividad, como actuar frente accidentes de tránsito entre otros, todo esto se está construyendo con el protocolo de entrenamiento de conductores, este plan también permitirá a la organización hacer partícipes de los temas de capacitación a los conductores que son contratados como terceros.

CONTROL DE DOCUMENTACIÓN A LOS CONDUCTORES

✓ Información de los Conductores

La empresa cuenta con el área de cumplimiento que es la encargada de llevar un seguimiento de la información de los conductores, esta actividad la llevara a cabo por dicha área hasta que torre de control asuma la responsabilidad de llevar control de esta información.

La información que se lleva por el momento de los conductores es la siguiente:

- Nombres y Apellidos.

- Número de identificación.
- Edad.
- Grupo de trabajo al que pertenece.
- Tipo de contrato.
- Años de experiencia en la conducción.
- Inscripción ante el RUNT.
- Tipo de licencia de conducción.
- Vigencia de la licencia de conducción.
- Tipo de vehículo que conduce.
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos.
- Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos.
- Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana.
- Reporte de accidentes- fecha, lugar, área rural/urbana.

El control de la documentación, registro y el soporte correspondiente a la información de los conductores es el área de cumplimiento, estos son los encargados de llevar una trazabilidad de toda la información de los conductores al momento de tener un comparendo tanto de conductores propios como terceros, todo esto se encuentra consolidado en una base de datos de la organización, el manejo de estos registros se ajusta a lo definido por ley de la Habeas Data.

Reporte de Comparendos

La empresa buscara realizar una revisión en el sistema SIMIT los Nit que hacen parte del Grupo TCC y de los conductores propios para evitar riesgos de impedimentos de la operación, esta actividad se realizara cada quince días para llevar un mayor control de los comparendos.

El Grupo TCC cuenta con un registro de infracciones, este lo realiza por medio de la dirección jurídica y del área de cumplimiento. Al momento que llegan las evidencias de un comparendo ya sea por medio del tránsito, conductores o empresa de leasing, se hace un registro para información a nivel nacional para soporte en sistema vigía.

La evidencia de este proceso se encontrarán en el archivo de control de comparendos en el Share Point de la dirección jurídica y de cumplimiento, reporte sistema vigía.

Aparte de esto la organización por medio del área de cumplimiento se hace cargo de llevar un control de los comparendos realizados por los conductores y se hace de la siguiente forma:

- Se direccionan los comparendos a las respectivas regionales identificando el responsable de este.
- Se hace seguimiento del comparendo hasta el momento de su pago.
- El pago del comparendo puede ser realizado con recursos propios del conductor o con los recursos de la empresa.

Al momento que se presente un caso de comparendo a un conductor el área de cumplimiento agrupa los comparendos recibidos en el mes y se informa y así poder tomar las acciones correspondientes, este proceso se lleva de la siguiente manera:

Dirección jurídica y cumplimiento informa al área de gestión humana y este a su vez activa a los líderes de la operación, la evidencia de esta actividad se puede encontrar en el registro en HCM del seguimiento al conductor.

POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE LA EMPRESA

✓ Política de Control de Alcohol y Drogas

En busca de promover que allá un buen ambiente dentro de la organización que permita un entorno seguro y sano, todo esto frente a la problemática de consumo de bebidas alcohólicas y sustancias psicoactivas, el Grupo TCC establece las siguientes políticas frente al control de alcohol y drogas, las cuales son de debido cumplimiento para empleados, visitantes y contratistas.

- Participar en actividades de sensibilización y de capacitación que busca fomentar estilos de vida saludable en relación con el daño que causa el tabaquismo, alcohol y sustancias psicoactivas a la salud del individuo y a su entorno.
- La venta y consumo de bebidas alcohólicas, sustancias psicoactivas y tabaco dentro de sus instalaciones y frentes de trabajo externos (vehículos, calles, carreteras, e instalaciones públicas o privadas), están terminantemente prohibidas. Así mismo la posesión de alcohol o sustancias psicoactivas aun en la dosis mínima permitida por la ley.
- La organización se reserva el derecho de realizar pruebas de alcoholemia y/o consumo de drogas ilícitas, en situaciones en que un colaborador o tercero, este envuelto en algún accidente y/o presente características o actitudes sospechosas.

El incumplimiento de esta política, así como la oposición a las inspecciones o toma de muestras, se considera falta grave y en consecuencia la empresa podrá adoptar medidas disciplinarias, inclusive dar por finalizado el contrato de trabajo por justa causa de acuerdo con lo establecido en el reglamento interno de trabajo y la ley.

Aparte de esto la organización cuenta con un manual en el cual se indican los procedimientos a seguir, si algún colaborador después de que se le realice las pruebas de control de alcohol y drogas de positivo.

✓ **Política de Regulación de Horas de Conducción y Descanso**

La empresa en términos de horas de conducción y descanso de los conductores se acogería en lo estipulado en el código sustantivo del trabajo en el artículo 167, que indica las horas de trabajo de cada jornada las cuales se deberán dividir en dos con un descanso acorde a la labor que se está realizando.

✓ **Política de Regulación de la Velocidad**

El Grupo TCC se acoge a lo establecido en la ley 769 de 2002, resolución 1384 de 2010, emitida por el ministerio de transporte en el cual determina los límites de velocidad en las diferentes carreteras de Colombia como son: distritales, municipales y nacionales.

✓ **Uso del Cinturón de Seguridad**

La organización con respecto al uso del cinturón de seguridad se rige según lo establecido en el código nacional de tránsito, artículo 82 de la ley 769 de 2002 que indica que es obligatorio el uso del cinturón de seguridad para el conductor y el pasajero que se encuentren en el asiento delantero del vehículo, aparte de esto el Grupo TCC cuenta con el uso de cinturón de seguridad dentro de las políticas de seguridad vial.

✓ **Política de Uso de Elementos de Protección Personal**

Las políticas donde indican que los conductores deben de utilizar los elementos de protección personal se encuentran estipuladas en las políticas de seguridad vial que cuenta el Grupo TCC.

✓ **Política de No uso de Equipos de Comunicaciones Móviles mientras se Conduce**

El Grupo TCC para reducir la accidentalidad en las diferentes vías del país se acoge a la ley 769 de 2002, artículo 131, literal C.38, establece que ningún conductor deberá utilizar equipos de comunicación o cualquier elemento que no le permita tener las dos manos sobre el volante al momento de estar realizando la actividad.

VEHÍCULOS SEGUROS

✓ Mantenimiento preventivo

Para llevar un buen control del mantenimiento preventivo, la empresa cuenta con un software que indica el historial de todos los vehículos que hacen parte de la flota, este sistema le permite saber por medio de alertas planear y ejecutar las actividades que se requieran para solucionar los diferentes problemas que tenga el vehículo.

A parte de esto se cuenta con unos protocolos de revisión el cual está a cargo de los mecánicos que cuentan con la idoneidad correspondiente para dicha labor, estos están avalados por el Grupo TCC, estas personas por medio de un Check list verifican el estado del vehículo.

✓ Hojas de Vida de los Vehículos

Esta es la base de datos con la que cuenta la organización para llevar un registro de los vehículos:

- Placas del vehículo
- Numero VIN
- Numero de motor
- Kilometraje – Fecha
- Especificaciones técnicas del vehículo
- Datos del propietario
- Datos de la empresa afiliada
- SOAT- Fecha de vigencia
- Seguros - Fechas de vigencia
- Revisión Técnico-Mecánica
- Reporte de comparendos
- Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- Reporte de accidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- Plan de mantenimiento preventivo – fechas

✓ Control de documentación, registro y su mantenimiento

El control de la documentación, registro y el soporte correspondiente al mantenimiento de los vehículos está a cargo de Gestión Flota del Grupo TCC, estos son los encargados de llevar una trazabilidad de toda la información surgida del mantenimiento preventivo y correctivo realizados, todo esto se encuentra consolidado

en una base de datos de la organización, el manejo de estos registros se ajusta a lo definido por ley de la Habeas Data.

✓ **Verificación de Mantenimiento para vehículos Tercerizados**

El mantenimiento de los vehículos terceros lo debe realizar la empresa que el Grupo TCC tenga acuerdos comerciales de contratación de conductores y vehículos para realizar el transporte de carga en las diferentes vías del país.

✓ **Mantenimiento correctivo**

El Grupo TCC cuenta con talleres propios para realizar el mantenimiento a los vehículos que son de propiedad de la organización, el mantenimiento correctivo se ejecuta al momento que se identifica que el vehículo muestra una avería por lo siguiente se hace las reparaciones correspondientes al vehículo, el área encargada de hacer el mantenimiento y llevar el control del mismo es productividad de flota y solución flota.

✓ **Chequeo pre operacional**

Con el cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial y el mantenimiento preventivo, los conductores realizan un chequeo preoperacional a los vehículos, en esta revisión el objetivo es revisar los elementos de seguridad activa que son: sistema de frenos, sistema de dirección, suspensión entre otros y también se busca revisar los elementos correspondientes a la seguridad pasiva como el cinturón de seguridad, cristales, los airbags y chasis y carrocería, con esto conocer el estado del vehículo.

INFRAESTRUCTURA SEGURA

RUTAS INTERNAS

✓ **Revisión del entorno físico donde se opera**

El Grupo TCC cuenta con 13 regionales en las que ejecuta su labor, estos entornos deben de cumplir con unos parámetros de seguridad ya que el core del negocio es el transporte de mercancía, dentro del entorno físico se debe cumplir que la zona peatonal, la circulación de los vehículos y zona de parque no halla conflicto para que esto se cumpla se encargan dos áreas de la organización las cuales son:

Seguridad y salud en el trabajo: ellos se encargan de realizar una revisión de todo el entorno físico donde se opera y así detectar las zonas críticas donde se debe

intervenir, esto también sirve para llevar un control y hacer el mantenimiento del entorno.

Infraestructura: después de que el área de seguridad y salud hace la revisión activa al área de infraestructura para que este proceda con la ejecución del mantenimiento de todo el entorno físico de la empresa.

En caso de que el lugar donde se va a operar por parte de la organización es arrendado se realiza una revisión preliminar para ver si este cumple con los parámetros legales y de infraestructura para la ejecución de las actividades.

✓ **Desplazamiento en las Zonas Peatonales**

Ilustración 6: Paso para peatones



✓ **Vías Internas de Circulación de Vehículos**

Ilustración 7: Ingreso vehículos

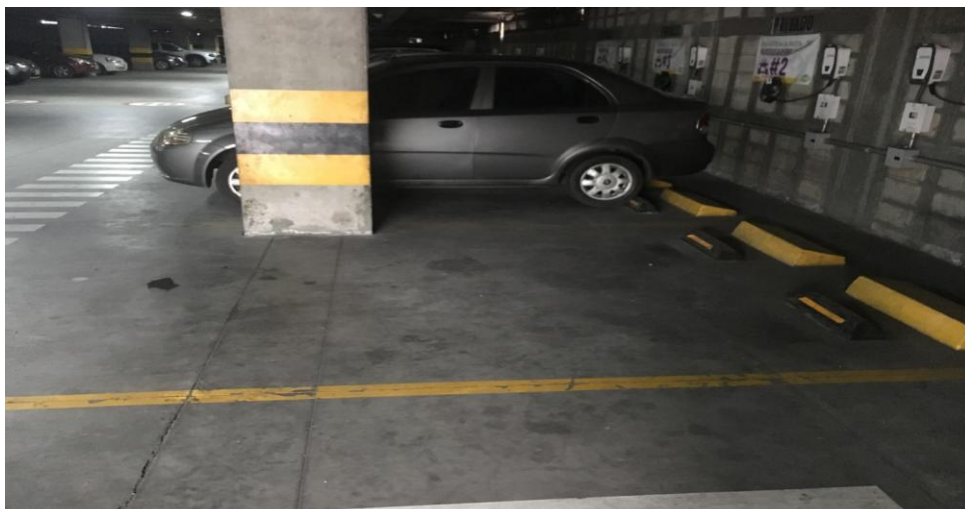


La imagen anterior muestra que la zona de tránsito de peatones tiene conflicto con la zona de parqueo y por donde circulan los vehículos.

Ilustración 8: Paso Vehicular



✓ **Parqueaderos Internos**



✓ **Mantenimiento de Señales**

El mantenimiento de las señales y el entorno interno de la organización se hace en conjunto con dos áreas que son seguridad y salud en el trabajo y el área de infraestructura con las que cuenta la empresa. Estas dos intervienen de la siguiente forma:

El área de seguridad y salud en el trabajo realiza una revisión general del entorno interno de las instalaciones con la que cuenta la empresa, después de esto se activa al área de infraestructura al cual se le entrega un informe donde se le indica cuales son las zonas que deben de ser intervenidas para realizarles el mantenimiento correspondiente.

RUTAS EXTERNAS

✓ **Política de administración de rutas**

Por medio del área de ruta nacional y productividad de flota se hace una planificación donde se estudian las diferentes rutas por las cuales se van a desplazar los conductores que van a realizar recorrido locales o nacionales, esto se hace para optimizar la labor.

✓ **Apoyo tecnológico**

La organización en busca de que haya un mayor acompañamiento a los conductores durante su desplazamiento, este cuenta con un área de TI quien le presta apoyo a los diferentes procesos para desarrollar planes dependiendo de las necesidades, aparte de esto el Grupo TCC está trabajando en un nuevo proyecto llamado torre de control que le permitirá llevar de forma más precisa, además de esto

los vehículos cuentan con un sistema de posicionamiento global (GPS), que le permitirá tener un monitoreo y seguimiento de los vehículos.

✓ **Políticas de socialización y actualización de información**

En busca que todos los colaboradores los cuales pertenecen al Grupo TCC tengan acceso a las diferentes políticas, manuales, instructivas, noticias y toda la información necesaria para poder realizar de forma óptima el trabajo, se utilizan los siguientes canales:

- Acceso a la red corporativa
- Cartelera
- Participación al grupo primario
- Facilitadores de gestión humana
- Área de comunicación

ATENCIÓN A VÍCTIMAS

✓ **Protocolos**

En la organización cuentan con unos protocolos frente a los procedimientos que deben de seguir los conductores al momento de que haya un accidente o incidente de tránsito que son:

Al momento del accidente o incidente de tránsito el conductor se deberá comunicar con la empresa para reportar el caso o si en caso de que el operador no pueda un testigo o acompañante.

El operador se deberá comunicar con el ente de seguridad

Después que se reporta el accidente la empresa se comunicara con la aseguradora para que haya un acompañamiento durante toda la investigación.

✓ **Divulgación de Protocolos**

Los protocolos con los que cuenta la empresa son divulgados por los diferentes medios con los que cuenta el Grupo TCC y en búsqueda de que todos los colaboradores tengan conocimiento los medios utilizados son:

- Acceso a la red corporativa
- Cartelera
- Participación al grupo primario
- Facilitadores de gestión humana

- Área de comunicación

✓ **Investigación de Accidentes de Tránsito**

En la organización las áreas que son las encargadas de la investigación de los accidentes son productividad de flota y auditoria y riesgos, estos realizaran o activaran los diferentes protocolos para la solución del evento, la investigación del accidente de transito se realiza dependiendo del evento por que este activara un protocolo diferente para solucionarlo.

✓ **Análisis de Accidentes de Tránsito**

Los análisis de los accidentes son realizados dependiendo de los casos que pueden ser: accidentes leves donde solo fue afectado el inmueble de un tercero, se hace un análisis diferente cuando durante el accidente hay un lesionado y de la misma forma cuando el resultado del siniestro hay un muerto, acá se activara un protocolo donde interviene diferentes áreas y así poder darle solución a la situación.

✓ **Lecciones Aprendidas**

Después de realizar la investigación de los accidentes de tránsito, el análisis del accidente de tránsito el área de auditoria y riesgo en conjunto con el área de gestión conocimiento buscan transmitir las lecciones aprendidas resultadas después de un siniestro, esta información es transmitida por medio de capacitaciones realizadas de periódicamente.

✓ **Fuentes de Información**

Al momento que ocurre un siniestro el conductor realiza un informe indicando lo sucedido durante el evento, este es enviado al área de la operación en la empresa y este activara las diferentes áreas ya mencionadas anteriormente que serán las encargadas de hacer la respectiva investigación y análisis del accidente y dar solución al problema.

Valores agregados

Permitira tener a los colaboradores de la organización un mejor comportamiento de las diferentes via, tanto para los conductores, peatones, motociclistas, ciclistas entre otros. Ayudara a que todos los actores de las vias tengan mas conciencia de los peligros que se pueden afrontar cuando se esta en las vias.

Mostrara la importancia de realizara un chequeo antes de salir de viaje ya que este le mostrara en las condiciones en las que se encuentra el vehículo y si este esta apto para utilizarlo.

Este proyecto mostrara que tan importante es realizarle periodicamente un mantenimiento a los vehículos que se utilizan para la operación y tambien para el uso diario.

Recomendaciones

En el Grupo logístico TCC el manejo de la información es muy importante y suministrarla de igual manera, pero esto no se realiza de manera eficiente, al momento de solicitar una información esta no es entregada de forma oportuna por ende se recomienda que los diferentes líderes, coordinadores y directores trabajen para que los colaboradores que tengan la información esta sea entregada de forma mas eficiente para que los procesos no se detengan y puedan tener una fluidez mayor.

REFERENTES BIBLIOGRÁFICOS

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0.pdf

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1503_2011.html

<https://www.arsura.com/index.php/component/content/article?id=2065:decreto-2851-de-2013>

https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/decreto_2851_2013.htm

ANEXOS

ANEXO 1 (directrices alta dirección)



DIRECTRICES DE
ALTA DIRECCION PL/

ANEXO 2 (Acta comité seguridad vial)



Acta Comite
seguridad vial PESV

ANEXO 3 (Certificados de curso “Movilidad Segura”)



Certificado -
movilidad-segura (S)

ANEXO 4 (Políticas de Seguridad vial Grupo TCC)



POLITICA DE
SEGURIDAD VIAL.PD

ANEXO 5: (Encuesta Riesgos viales)

<https://docs.google.com/forms/d/1egschyNMmrAsE8mk7oQ19c66zdoj1K2ipaGo-xXf7zU/edit>