



**TRANSPORTE TERMIAANALES S.A.**

**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL 2017**

## Contenido

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>3</b>
<b>2. MARCO NORMATIVO Y CONCEPTUAL.....</b>	<b>4</b>
2.1 Marco normativo .....	4
2.2 Marco conceptual .....	4
<b>3. OBJETIVOS.....</b>	<b>5</b>
3.1 Objetivo General .....	5
3.2 Objetivos específicos.....	5
<b>4. DIRECTRIZ DE LA GERENCIA: COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL .....</b>	<b>6</b>
4.1 Conformación del equipo de trabajo.....	6
4.2 Objetivo del comité: .....	6
4.3 Roles y Funciones de los integrantes del Comité:.....	6
4.4 Frecuencia de reuniones .....	7
4.5 Responsable del comité de seguridad vial .....	7
<b>5. POLITICA DE SEGURIDAD VIAL COLREMAQ SUGAR CANE S.A. ....</b>	<b>8</b>
5.1 Formulación de la Política de Seguridad Vial .....	8
5.2 Divulgación de la Política de Seguridad Vial .....	8
<b>6. DIAGNOSTICO- CARACTERIZACION DE LA EMPRESA.....</b>	<b>9</b>
6.1 Información General.....	9
6.2 Análisis del Contexto de la empresa .....	9
6.3 Estructura de la empresa.....	10
6.4 Servicios que presta Transporte Terminales S.A.....	11
6.5 Personal directo e indirecto de la empresa.....	11
6.6 Vehículos al servicio Transporte Terminales S.A.S.A.....	11
6.9 Contratación de Vehículos.....	12
<b>7. DIAGNOSTICO DE RIESGOS VIALES.....</b>	<b>13</b>
7.1 Encuesta de identificación de riesgos viales .....	13
Matriz de identificación de Peligros y riesgos.....	15
<b>8. DEFINICION DE LOS RIESGOS VIALES .....</b>	<b>16</b>
<b>9. PLANES DE ACCION RIESGOS VIALES.....</b>	<b>17</b>
<b>10. INDICADORES .....</b>	<b>18</b>
<b>11. AUDITORIAS .....</b>	<b>19</b>
Primera auditoria nov 2017 .....	19
Segunda auditoria nov/ 2018 .....	20
<b>12. COMPORTAMIENTO HUMANO.....</b>	<b>21</b>
12.1 Procedimiento de selección de conductores .....	21
12.2 Corrugar S.A anexa el Perfil del conductor .....	21
12.3 Pruebas de ingreso de conductores .....	21
12.4 Pruebas de control Preventivo de Conductores .....	21
12.5 Capacitación en Seguridad Vial.....	22
12.6 Control de documentación de conductores .....	23
12.7 Control de paz y salvo por conceptos de multas de tránsito. ....	23

## 1. INTRODUCCIÓN

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

Organizaciones 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.

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

La seguridad vial tiene un factor muy importante que es la educación para la conducción y comportamiento en calles y rutas. De ahí la gran relevancia y acato que se merece la Ley 1503 de 2011 y la resolución 1565 de 2014. En la primera en su Artículo 1 la presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

De acuerdo a una investigación realizada por Sergio Nasa. Guzmán “Factores asociados con la mortalidad por colisión de tránsito en conductores afiliados a una Administradora de Riesgos Laborales 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 que a continuación presentamos fue elaborado con el fin de aportar elementos para mejorar la prevención de accidentes viales a la **EMPRESA TRANSPORTE TERMINALES S.A.** enfatizando en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito, el aumento de la percepción del riesgo al transitar y la corresponsabilidad al promover un uso solidario y responsable del espacio público, a través de la conciencia con inteligencia vial.

## 2. MARCO NORMATIVO Y CONCEPTUAL

### 2.1 Marco normativo

**Ley 1503 de 2011:** busca definir los lineamientos generales en responsabilidad social empresarial, para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

**El Decreto 2851** de diciembre 6 de 2013, en lo concerniente al sector empresarial y con relación a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

**Resolución 1565** de junio 6 del 2014 Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

**LEY 336 DE 1996** (diciembre 20) Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte. **CAPITULO NOVENO** Sanciones y procedimientos **Artículo 46.** Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2.000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán según lo determinado en el **literal c)**: En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.

**Resolución 1231 de abril del 2016:** por la cual se expide la guía metodológica para la emisión de observaciones y aval de los planes estratégicos de seguridad vial.

**El decreto 1310 del 10 de agosto 2016** “Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial”: Artículo 1. Modifíquense los parágrafos 2 y 4, e inclúyase un párrafo nuevo en el artículo 2.3.2.3.2 del Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, los cuales quedarán así: **"Parágrafo 2°.** Las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas, tendrán plazo hasta el último día hábil del mes de diciembre de 2016, para efectuar la entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

### 2.2 Marco conceptual

Para efectos de la formulación e implementación del PESV se tendrá como referencia las definiciones que para tal fin propone la **resolución 1565** de junio del 2014 en el numeral 4.2 que presenta “el significado de algunos de los términos que se van a trabajar dentro de la estructuración de los planes estratégicos de seguridad vial”.

### **3. OBJETIVOS**

#### **3.1 Objetivo General**

Orientar las directrices que permitan la implementación de estrategias asertivas que contribuyan a la promoción de la Seguridad Vial, la prevención de la accidentalidad de tránsito y el control de los factores de riesgo a los que se expone el personal de Transporte Terminales S.A realizando actividad misional o en desarrollo de sus actividades, sea de forma directa como empleados o contratista.

#### **3.2 Objetivos específicos**

- Orientar acciones dirigidas a concientizar a todo el personal que desarrolle actividades misionales o en desarrollo de sus actividades a adoptar prácticas y comportamientos seguros en la vía que permita alcanzar una movilidad segura en sus desplazamientos.
- Establecer los mecanismos necesarios que permitan el mejoramiento y/o fortalecimiento al seguimiento de los equipos y vehículos de la empresa, con el objetivo de realizarle el seguimiento a su optimo estado.
- Orientar acciones que permitan afrontar los riesgos dentro infraestructura de la empresa tanto en las rutas por donde transita el personal.
- Presentar el protocolo que permita a los conductores afrontar de forma asertiva las posibles eventualidades que puedan presentarse en la movilidad vial en actividades propias de la empresa.

## 4. DIRECTRIZ DE LA GERENCIA: COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

### 4.1 Conformación del equipo de trabajo

#### Acta de conformación del comité de Seguridad Vial

El día 20 de Septiembre de 2016, en las instalaciones de la Empresa TRANSPORTE TERMIANLES S.A., con el fin de dar cumplimiento a lo requerido en la resolución 1565 de 2014, mediante el cual el Ministerio de Transporte expide la guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el Sr Juan Manuel Moreno, representante legal de la empresa, delega al personal relacionado a ser los representantes del Comité de Seguridad Vial, dadas sus competencias y roles que desempeñan en la organización para dar cumplimiento a las funciones adjuntas a este documento.

Así mismo asume el compromiso de propiciar los espacios, las condiciones y los recursos necesarios que permitan garantizar el buen funcionamiento orientado al cumplimiento del requerimiento normativo. *Ver anexo 1 (acta de conformación).*

NOMBRE	CEDULA	CARGO
GUSTAVO PULGARIN	16.601617	Jefe de Almacén
JUAN CARLOS KURI	16.986761	Subgerente
JOSE FRANCISCO	16839582	Jefe de Servicios
LEONARDO ROMERO	79.533245	Gerente de Ventas

### 4.2 Objetivo del comité:

El equipo de trabajo definido por la dirección, formaliza su participación a través de la conformación de un comité de seguridad vial, siendo este el mecanismo de coordinación entre todos los involucrados, garantizando mediante el ciclo de PHVA una mejora continua y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus trabajadores.

### 4.3 Roles y Funciones de los integrantes del Comité:

- Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulará la hoja de ruta a seguir, orientado 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.
- Determinar los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.
- Adoptar estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.

- Evaluar los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos.
- Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización.
- Determinar las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.
- Presentar las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.
- Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hacer seguimiento de las mismas.
- Elaborar los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones y programas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.
- Definir la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.
- Definir la periodicidad o frecuencia con la que se va a realizar el comité.

#### **4.4 Frecuencia de reuniones**

Con fines pertinentes a la revisión del plan de Seguridad Vial, el comité se reunirá dentro de las instalaciones de Transporte Terminales S.A cada 3 meses y dejara evidencia con un acta de reuniones. *Ver anexo 2 (acta de reuniones).*

#### **4.5 Responsable del comité de seguridad vial**

El responsable del proceso de seguimiento del PESV de la empresa es:

<b>Responsable</b>	<b>Cedula</b>	<b>Cargo</b>
Leonardo Romero	79553245	Gerente General

## **5. POLITICA DE SEGURIDAD VIAL COLREMAQ SUGAR CANE S.A.**

### **5.1 Formulación de la Política de Seguridad Vial**

Teniendo en cuenta su actividad misional, para **TRANSPORTE TERMINALES**, el cuidado, la conservación de la salud y la seguridad del trabajador es parte de la naturaleza misma del trabajo, por lo anterior, todos los procesos operativos incluyendo el transporte de personas, productos y servicios, hacen parte inherentes a todos los miembros que laboran en la empresa, por ello es importante la implementación de estrategias asertivas que contribuyan a la promoción de la seguridad Vial, la prevención de la accidentalidad de tránsito y el control de los factores de riesgo a los que se expone el personal en desarrollo de sus actividades sea de forma directa como empleados o indirecta como contratista.

Para tal efecto la alta gerencia se compromete a propiciar espacios, condiciones y recursos necesarios para que se puedan cumplir con los requisitos legales aplicables y la mejora continua en materia de Seguridad Vial y las determinadas en las políticas de la Empresa. *Ver anexo 3 (Política aprobada).*

### **5.2 Divulgación de la Política de Seguridad Vial**

La divulgación de la política se realiza a través de:

- Correo electrónico corporativo.
- Comunicados escritos.

*Ver anexo 4 (evidencias de divulgación de la política).*



## 6. DIAGNOSTICO- CARACTERIZACION DE LA EMPRESA

### 6.1 Información General

#### Sede Principal

<b>Nombre de la empresa</b>	Trasporte Terminales S.A.
<b>Nit.</b>	890300504-7
<b>Ciudad sede principal</b>	Palmira Valle
<b>Dirección</b>	Km 6 Vía Cencar Aeropuerto
<b>Teléfono</b>	6694690
<b>Dirección</b>	Km 43 Vía Puerto López
<b>Teléfono</b>	320 328 3358
<b>Representante legal</b>	Juan Manuel Moreno Vásquez

### 6.2 Análisis del Contexto de la empresa

OMPAÑÍA DE TRANSPORTE TERMINALES S.A., fue fundada el 13 de septiembre de 1960 por el grupo empresarial, COPA Airlines, de origen Panameño, como respuesta a la necesidad que surgía en el Valle del Cauca de transportar las materias primas necesarias para la recién fundada PRODUCTORA DE PAPELES S.A., por inversionistas extranjeros, INTERNATIONAL PAPER.

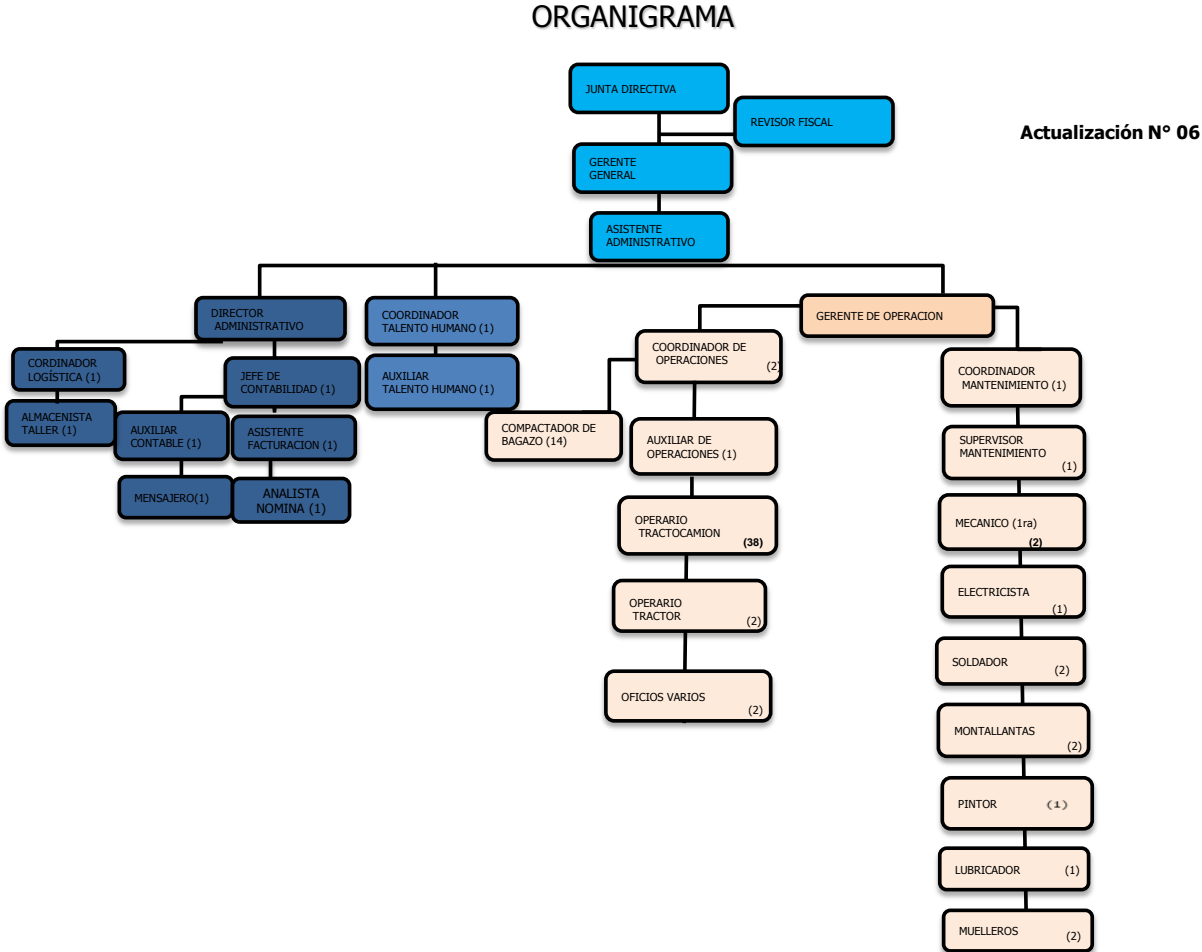
Las materias primas necesarias para la elaboración del papel como son: el bagazo de la caña de azúcar, el cloro, la soda y el carbón fueron el objeto por el cual TERMINALES S.A. fue concebida. Desde entonces TERMINALES S.A., ha suministrado desde los ingenios hasta la recién creada planta de PROPAL S.A., localizada en las afueras de Yumbo, todo el bagazo necesario para la fabricación del papel, así como todo el combustible fósil de origen mineral (Carbón) necesario para la producción de vapor de los ingenios del Valle del Cauca, dándole al bagazo un valor en el mercado que hasta su momento no era más que un residuo sólido para los ingenios vallecaucanos.

En sus primeras décadas el cloro y la soda fueron traídos desde Buenaventura y Cundinamarca hasta PROPAL S.A. teniendo así que desarrollar TERMINALES S.A. un modelo de transporte competitivo y de seguridad para estos materiales altamente contaminantes. Posteriormente se estableció PRODESAL S.A. en el Valle del Cauca suministrando estos materiales y encontrando en TERMINALES S.A. su mejor socio en el transporte de dicha carga.

- Transporte de carga por carretera.
- Mantenimiento y reparación especializada de maquinaria y equipos agropecuarios

Tiendo en cuenta su actividad misional el personal de Conductores se exponen a riesgos vial debidos a los desplazamientos para atender requerimiento de los ingenios de Cauca, Manuelita, Mayagüez (Trayectos largos) que deben de realizar de manera cotidiana incrementando la vulnerabilidad, razón por la cual se hace necesario intervenir para administrar asertivamente los riesgos viales.

### 6.3 Estructura de la empresa



### Misión

Somos una empresa de servicios dedicados al transporte de carga altamente especializada. Nuestro objetivo principal es el de ser la empresa más confiable del sector transporte, entregando oportunamente no sólo, nuestra carga sino también toda nuestra experiencia e innovación, garantizando así un crecimiento sostenido en el tiempo que se refleje con los mejores resultados económicos para nuestros clientes, proveedores, accionistas y todos nuestros trabajadores.

## **Visión**

Para el 2019 TERMINALES S.A. habrá obtenido la certificación BASC, ISO 9000 bajo la norma ICONTEC y desarrollado su nuevo modelo de Competitividad, Confiabilidad y Medición (CCM), el cual se logrará con base en el conocimiento de nuestro negocio. Posicionándonos como la alternativa más confiable en el transporte de carga.

## **6.4 Servicios que presta Transporte Terminales S.A.**

Las actividades que se realizan en la empresa son:

- Transporte de Carga por Carretera.
- Mantenimiento a vehículos pesados.

## **6.5 Personal directo e indirecto de la empresa**

Cantidad de empleados con el que actualmente cuenta la empresa se plantea en la siguiente tabla:

<b>TIPO</b>	<b>CANTIDAD DE EMPLEADOS</b>
<b>Directos</b>	<b>92</b>
<b>Indirectos</b>	<b>0</b>
<b>Contratistas</b>	<b>2</b>
<b>Temporales</b>	
<b>Total</b>	<b>94</b>

## **6.6 Vehículos al servicio Transporte Terminales S.A**

**Tipos de vehículos utilizados para los desplazamientos:**

<b>TIPO DE VEHICULO</b>	<b>CANTIDAD</b>
Camioneta	1
Tractomulas	17
Motos	
Montacarga	
Total	18

## **6.7 Ciudades donde opera Transporte Terminales S.A.**

La empresa Transporte Terminales opera en la ciudad de Palmira Valle donde se encuentra su sede principal y cuenta con operación en la Ciudad de Cartagena.

## 6.8 Contratación de Conductores

Los mecanismos de contratación para las personas que asumen el rol de conductores en el desarrollo de las actividades laborales de Transporte Terminales S.A.se realizan por medio de unos pasos que se describen a continuación:

**Primero:** Los jefes de área presentan al área de talento humano una solicitud de requerimiento de personal especificando el cargo que debe desempeñar y el perfil según la necesidad.

**Segundo:** El Área de Talento humano procede a publicar una solicitud de requerimiento del personal con copia del perfil de cargo en la página WEB.

**Tercero:** El área de talento Humano preselecciona las Hojas de Vida y realiza entrevistas personales y realizar una prueba.

**Cuarto:** después de realizar las entrevistas y de evaluar las pruebas el área de Talento Humano procede a realizar la contratación del personal aprobado.

## 6.9 Contratación de Vehículos

Transporte Terminales S.A cuando requiere servicios adicionales de transporte, los mecanismos de contratación describen a continuación:

**Primero:** El jefe de área solicita el vehículo por medio de una solicitud de servicio al área de compras.

**Segundo:** El área de compras se contacta con el proveedor de transporte según el servicio requerido bien sea traslado de personal o de mercancía.

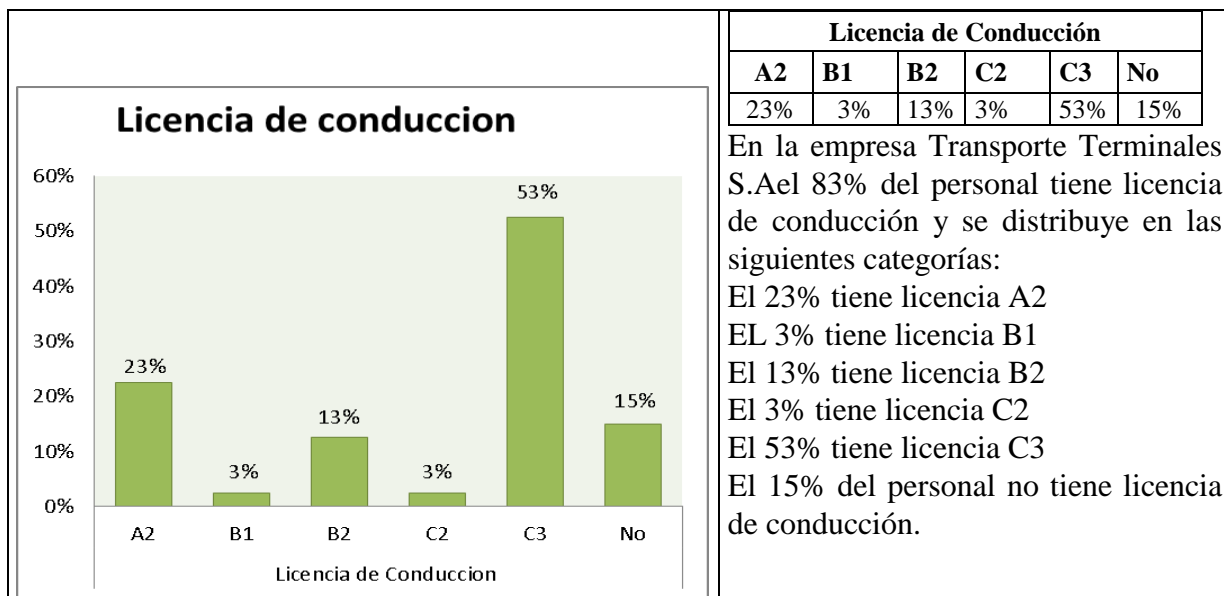
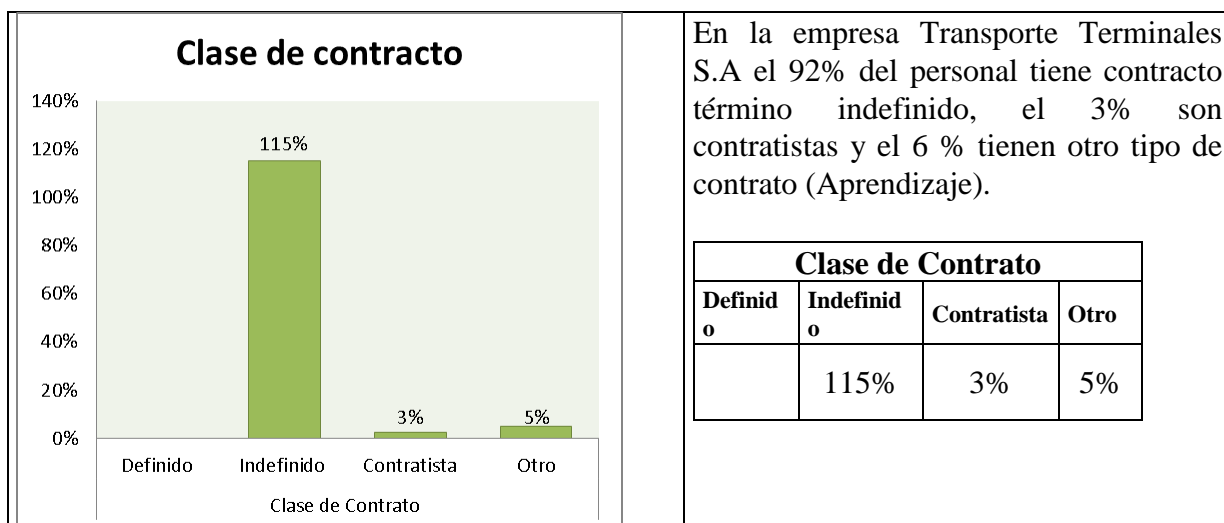
**Tercero:** El proveedor envía la cotización del servicio requerido al área de compras de la empresa.

**Cuarto:** Después de recibir el servicio el proveedor envía la factura de pago y el área de tesorería cancela a los 60 días.

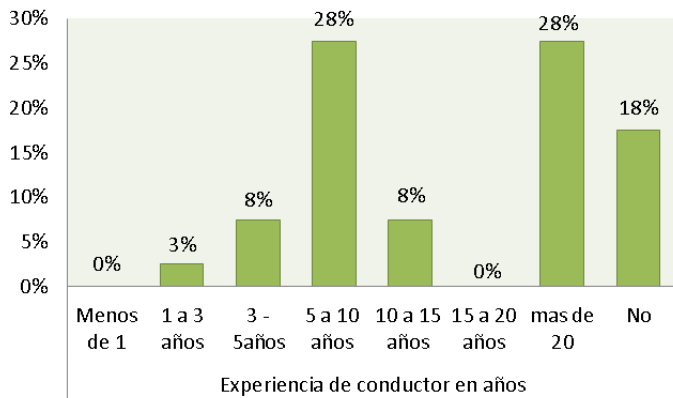
## 7. DIAGNOSTICO DE RIESGOS VIALES

### 7.1 Encuesta de identificación de riesgos viales

Para realizar la identificación de riesgos viales se aplicó la encuesta sugerida por la Resolución 15 65 de 2014 y se utilizó la metodología GTC 45 para la clasificación y calificación. **Ver anexo 5 (encuesta aplicada).**



### Experiencia de conductor en años

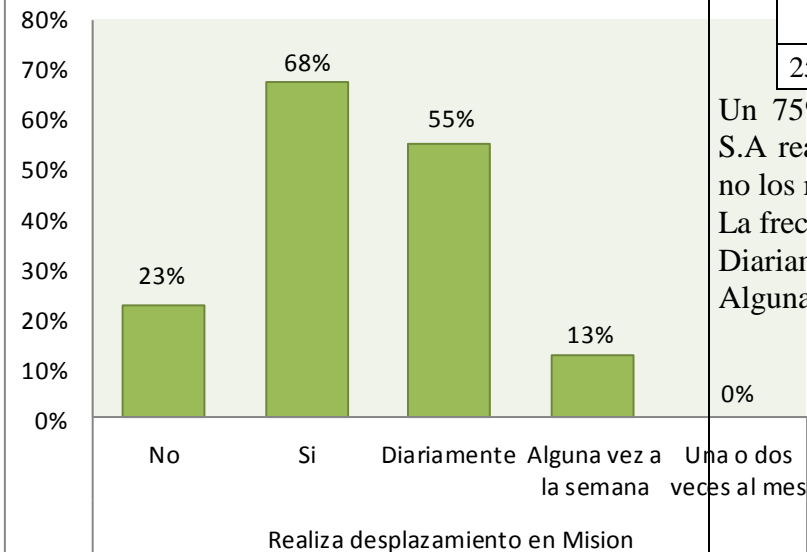


1-3 años	3-5 años	5-10 años	10-15 años	Más de 20 años	No
3%	8%	31%	8%	31%	19%

En la empresa Transporte Terminales S.A el 81% del personal tiene experiencia en conducción:

- 1-3 años un 3%
- 3-5 años un 8%
- 5 a 10 años un 28%
- 10-15 años un 8%
- Más de 20 años un 28%
- Solo un 18% no cuenta con experiencia en conducción.

### Desplazamientos en Mision



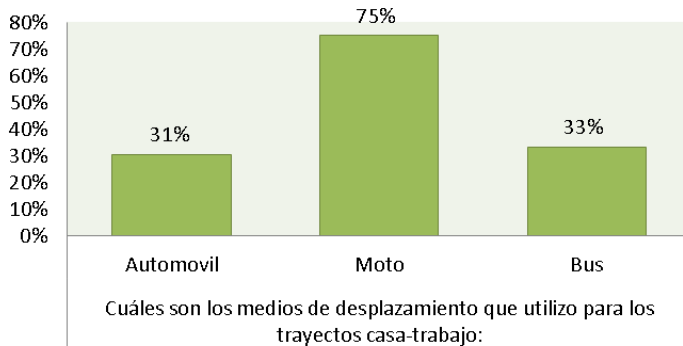
### Realiza desplazamiento en Mision

No	Si	Diariamente	Alguna vez a la semana	Una o dos veces al mes
25%	75%	61%	14%	0%

Un 75% del personal de Transporte Terminales S.A realiza desplazamientos en misión y un 25% no los realiza. La frecuencia con que lo hacen es de:

- Diariamente con 61%
- Alguna vez en la semana con un 14%.

### Medios para desplazamientos de casa- trabajo

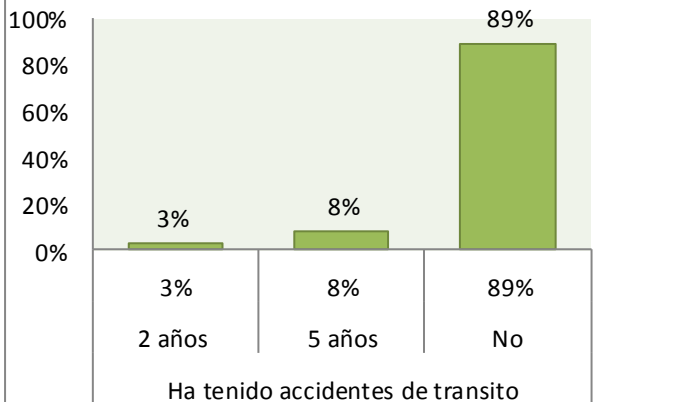


### Cuáles son los medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo:

Automóvil	Moto	Bus
31%	75%	33%

El personal de Transporte Terminales S.A para transportarse de su casa al trabajo y del trabajo a la casa utiliza el siguiente transporte:  
 31% Automóvil  
 75% Moto  
 33% Bus

### Accidentes de Transito



### Ha tenido accidentes de transito

2 años	5 años	No
3%	8%	89%

El 89% del personal de Transporte Terminales S.A manifiestan no haber tenido ningun accidente de tránsito, el 8% se ha visto involucrado en al menos un accidente de tránsito en un periodo de 5 años atrás y el 3% ha tenido accidentes en dos años atrás.

### Matriz de identificación de Peligros y riesgos.

Transporte Terminales S.A elaboro la matriz de identificación de peligros describiendo la tareas desarrolladas por cada cargo, con el fin de identificar los riesgos a los que se encuentra expuesto el personal.

ENTO DE MOTORISTA	Trasladar respetos desde la empresa hacia los diferentes lugares viciosa.	SI	FRISCO	Ruido (Continuo y de Impacto)	* Migrañas, cefaleas, pérdida progresiva de la capacidad auditiva, implicaciones cardiacas y de presión arterial.	NINGUNO	NINGUNO	Entrega de protección auditiva tipo anatomico	2	3	6	MEDIO	10	60	III	ACEPTAB LE	10	Pérdida de la capacidad auditiva.	* Ley 9 de 1979 ART 105 * Resolución 2400 de 1979 Art. 90 a 92 117 * 89 literal c) Elementos de protección personal para riesgo físico - ruido * Resolución 1782 de 1990 por la cual se ajusta los niveles máximos permisibles para la exposición de ruido en trabajos * Resolución 1166 de 1991 que define identificación, evaluación, prevención, intervención y monitoreo permanente de la exposición a factores de riesgo psicosocial en el trabajo y para la determinación del origen de las patologías causadas por el estrés ocupacional. * Resolución 1016 de 1989 Programa 8.0 Art. 105-106	N/A
ENTO DE MOTORISTA	Trasladar respetos desde la empresa hacia los diferentes lugares viciosa.	SI	PSICOSOCIAL	Características del grupo social de trabajo (relaciones, cohesión, calidad de interacciones, trabajo en equipo).	* Fatiga / Cansancio muscular * Situaciones de conflicto laboral * Accidentes de trabajo por falta de concentración	NINGUNO	NINGUNO	Actividades de integración grupal.	2	2	4	BAJO	10	40	III	ACEPTAB LE	10	* Incapacidad medica permanente por viciolesión en la salud por estrés laboral o agotamiento.	N/A	
ENTO DE MOTORISTA	Trasladar respetos desde la empresa hacia los diferentes lugares viciosa.	SI	SEGURIDAD	Locativo (Superficies de trabajo con diferencia de nivel o irregulares, Condiciones de orden y aseo, Caída de objetos)	* Procesamiento erróneo de: golpes por o contra - lesiones superficiales - fracturas - lumbalgias - Dolores musculares - contusiones por golpe o caída de objetos, caídas y tropiezos a nivel. * El inadecuado almacenamiento o ubicación de materiales, equipos y/o herramientas. * Dependiendo de la magnitud del evento - desde heridas y/o lesiones leves, hasta traumatismos graves, daños en el ambiente y a la comunidad. * El calor intenso y las chispas producidas al soldar, o la llama de soldar, puede causar incendios o combustiones que son los materiales.	NINGUNO	NINGUNO	1) Uso de EPP (Guantes - botas dieléctricas con puntera-guías-ropa de protección)	2	2	4	MEDIO	60	240	II	NO ACEPTAB LE O ACEPTAB LE CON CONTROL ESPECIFI CO	10	Fracturas, traumatismos graves, aplustamiento)	Ley 9 de 1979 Medidas sanitarias, normas para preservar, cooperar y mejorar la salud de los individuos en sus ocupaciones. Resolución 2413 de 1979 ART 100	N/A
ENTO DE MOTORISTA	Trasladar respetos desde la empresa hacia los diferentes lugares viciosa.	SI	SEGURIDAD	Tecnológico (Explosión- Incendio- fuga) por contacto con sustancias combustibles.	Dependiendo de la magnitud del accidente, Lesiones múltiples .	Mantenimiento o preventivo a vehículos	Extintores	Capacitación manejo de extintores	2	3	6	MEDIO	25	150	II	NO ACEPTAB LE O ACEPTAB LE CON CONTROL ESPECIFI CO	10	Muerte	Ley 9 de 1979 ART. 114 y 116.	N/A
ENTO DE MOTORISTA	Trasladar respetos desde la empresa hacia los diferentes lugares viciosa.	SI	SEGURIDAD	Accidentes de trabajo (Por desplazamiento a otros centros de trabajo)	Dependiendo de la magnitud del accidente, Lesiones múltiples .	1) Adquisición de botiquín de primeros auxilios 2) Revisión tecnológica de vehículos	NINGUNO	Uso obligatorio del cinturón de seguridad.	6	3	18	ALTO	60	1080	I	NO ACEPTAB LE	10	Muerte	* Ley 763 de agosto 6/2002 * Código Nacional de Tránsito	N/A
ENTO DE MOTORISTA	Trasladar respetos desde la empresa hacia los diferentes lugares viciosa.	SI	SEGURIDAD	Publico (robos, atracos, violencia social, atentados, etc)	Dependiendo de la magnitud del accidente, Lesiones múltiples .	GPS	NINGUNO	NINGUNO	2	3	6	MEDIO	25	150	III	ACEPTAB LE	10	Muerte	Resolución 2400 de 1979	N/A

A continuación se identifican peligros asociados al tránsito:

Probabilidad	Significado
<b>Alto ( A )</b>	<b>Seguridad:</b> Accidentes de tránsito (Por desplazamiento a otros centros de trabajo)
<b>Medio ( M )</b>	<b>Ruido</b> (Continuo y de Impacto) <b>Locativo</b> (Superficies de trabajo con diferencia de nivel o irregulares, Condiciones de orden y aseo, Caída de objetos) <b>Biomecánico</b> Postura prolongada, mantenida (Sedente, incomoda, forzada) <b>Tecnológico:</b> (Explosión- Incendio- fuga) por contacto con sustancias combustibles. <b>Seguridad:</b> Publico (robos, atracos, violencia social, atentados, etc.)
<b>Bajo ( B )</b>	<b>Psicosocial:</b> Características del grupo social de trabajo (relaciones, cohesión, calidad de interacciones, trabajo en equipo).

## 8. DEFINICION DE LOS RIESGOS VIALES

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos en el diagnóstico se realizó la identificación, clasificación y calificación de los riesgos teniendo en cuenta la metodología GTC 45.

Riesgo Vial	Factor asociado	Población expuesta	Riesgo		
			Alto	Medio	Bajo
Intensidad del trafico	Factor Humano	Conductores		X	
Condiciones Climatológicas.	Factor Humano	Todos los actores			X



Tipo de vehículo, estado o sus características.	Factor Humano	Conductores y acompañantes			X
Desplazamientos a otros centros de trabajo.	Factor Humano	Conductores y acompañantes		X	
Su propia conducción.	Factor Humano	Peatones	X		
Su estado Psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)	Factor Humano	Todos los actores de la vía	X		
Otros conductores	Factor Humano	Conductores y peatones.	X		
Estado de la infraestructura / vía	Factor Humano	Todos los actores de la vía	X		
Falta de información o formación en seguridad vial	Factor Humano	Todos los actores de la vía	X		

## 9. PLANES DE ACCION RIESGOS VIALES

**RIESGOS VIALES:** Para dar respuesta a las necesidades identificadas se han formulado los planes de acción que permitan darle respuesta a cada línea estratégica de intervención.

Las acciones propuestas para atender la necesidad	Fecha	Presupuesto	Responsable
Formular un plan de intervención orientado a afrontar los riesgos viales identificados.	Junio 2017	\$ 4 000.000	Comité de seguridad vial
Hacer seguimiento a los resultados obtenidos con el plan de intervención.	Enero 2018		
Realizar ajustes al plan de intervención teniendo en cuenta las recomendaciones y observaciones hechas en el seguimiento.	Febrero 2018		
Implementar programa de capacitación en seguridad vial.	Enero - diciembre de 2017		
Realizar la socialización del procedimiento de mantenimiento.	septiembre del 2017		
Socializar los resultados del diagnóstico	septiembre del 2017		

Ajustar perfil del conductor para realizar los correspondientes ajustes.	30/07/2017	\$100.000	Jefe gestión Humana
Documentar el procedimiento de selección de conductores donde se incluya los requerimientos (exámenes médicos, psicosenométricos, prueba teórica y práctica).	30/10/2017	\$100.000	Jefe gestión Humana
Documentar procedimiento para hacer seguimiento a paz y salvo por concepto de multas de los conductores reporte de comparendos.	30/10/2017	\$130.000	Aux. Calidad
Documentar los procedimientos para hacer seguimiento a las condiciones de seguridad de los vehículos propios y de terceros en cuanto a mantenimiento preventivo, correctivo E implementación de lista de chequeo.	15/10/2017	\$350.000	Jefe WMS

## 10. INDICADORES

El seguimiento, documentación y actualización de estos indicadores es responsabilidad de cada una de las áreas del negocio y la consolidación y análisis es responsabilidad del encargado de la seguridad vial, quién presentará al comité de seguridad vial, al menos trimestralmente, los aspectos más relevantes de este seguimiento.

A continuación relacionaremos los indicadores que van a permitir a la empresa conocer el grado de cumplimiento de los objetivos que se han marcado.

DESCRIPCION	DEFINICION	META	PERIODO DE MEDICION	RESPONSABLE
Reducción de la accidentalidad de tránsito.	Nº de accidentes de tránsito año 2017/ accidentes de tránsito de 2016x100	Reducción 25%	Trimestral	Aux. SST
Cumplimiento capacitaciones	Capacitaciones programadas/ capacitaciones ejecutadas x100	80%	Trimestral	Aux. SST- Jefe directo
Personal capacitado en seguridad vial.	Personal capacitado/ personal programado x100	80%	Trimestral	Aux. SST- Jefe directo
Mantenimiento preventivo.	Nº de vehículos con planes de mantenimiento	90%	Semestral	Jefe de operaciones

	preventivo ejecutadosx100			
R T M y de Emisiones Contaminantes	N° de vehículos con revisión técnico mecánicax100	80%	Anual	Jefe de operaciones
Cumplimiento del plan de acción.	N° de actividades ejecutadas/N° de actividades programadasx100	80%	Trimestral	Aux. SST

## 11. AUDITORIAS

Con el propósito de realizar seguimiento a los compromisos de los requerimientos normativos se tienen previsto implementar una auditoria anualmente. Para tal propósito se tendrá en cuenta la siguiente estructura:

- Alcance
- Objetivos de la auditoria
- Metodología
- Responsables

### Primera auditoria nov 2017

**Alcance:** Cumplimiento de los requerimientos normativos en la formulación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

**Objetivo:** Verificar el cumplimiento de los requerimientos normativos en el documento plan estratégico de seguridad vial.

**Metodología:** Revisión documental para verificar que se haya incluido en PESV todos los requerimientos legales, teniendo en cuenta los siguientes documentos.

Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Resolución 1565 de 2014

Resolución 1231 de 2016

Fecha

Responsable

### Medir como mínimo los siguientes parámetros:

- Cumplimiento de los requerimientos normativos en la formulación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Cumplimiento de los compromisos asumidos en los planes de acción.
- Seguimiento al cumplimiento de los indicadores.

## **Segunda auditoria nov/ 2018**

**Alcance:** Seguimiento a la auditoria de los años anterior y al cumplimiento en la ejecución del plan de acción.

**Objetivo:** Hacer seguimiento a los resultado de la auditoria del años anterior verificar el cumplimiento de las actividades propuestas en el plan de acción

**Metodología:** Revisión documental para hacer seguimiento a los resultados de la auditoria anterior y al cumplimiento de la ejecución del plan de acción.

- Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Resultados de la auditoria anterior.
- Resolución 1231 de 2016
- Fecha: Nov/2018
- Responsable

### **Medir como mínimo los siguientes parámetros:**

- Atención a las recomendaciones, observaciones y no conformes que pudieron haberse generado en la primera auditoria.
- Cumplimiento en la ejecución del plan de acción propuesto.

## 12. COMPORTAMIENTO HUMANO

### 12.1 Procedimiento de selección de conductores

Transporte Terminales S.A tiene establecido un proceso de selección y contratación de personal, el cual tiene por objeto vincular personal que cumpla con el perfil requerido de acuerdo a las necesidades de la empresa.

El proceso de selección inicia con la publicación de la vacante, recepción de hojas de vida, revisión hoja de vida y documentos (licencia de conducción), verificación de referencias laborales donde conste la experiencia mínima, entrevista personal, prueba teórica de conductores y prueba práctica, que se describe el procedimiento de contratación.

### 12.2 Corrugar S.A anexa el Perfil del conductor

La empresa cuenta con el documento de descripción de cargos que contiene el perfil del conductor. *Ver anexo 6 (perfil de conductor).*

### 12.3 Pruebas de ingreso de conductores

El procedimiento contempla las pruebas de ingreso que se deben:

- Exámenes médicos: De acuerdo con lo establecido en la ley
- Exámenes psicosenométricos: De acuerdo con lo establecido en la ley.
- Visiometría
- Audiometría
- Exámenes de coordinación motriz
- Examen de psicología.

**Prueba teórica:** Esta prueba debe medir el nivel de conocimiento del conductor, sobre los factores propios de la conducción, normatividad, vía y del vehículo que va a conducir.

**Prueba práctica:** Realizar una prueba práctica, que permita conocer los hábitos y habilidades en la conducción, estas pruebas deben estar basadas en el tipo de vehículo que se va a conducir.

Las pruebas serán realizadas, por personal que garantice idoneidad en cada campo, según lo establecido por las leyes que rigen nuestro territorio. *Ver anexo 7 (evidencias de idoneidad del evaluador).*

### 12.4 Pruebas de control Preventivo de Conductores

La empresa Transporte Terminales S.Arealizara las siguientes pruebas de control preventivo periódicamente cada año a los conductores.

- Medicas.
- Psicosensométricas.
- Teóricas.
- Prácticas.

Para las pruebas de ingreso y de control preventivo se tendrá en cuenta que el evaluador; persona natural o jurídica, garantice la idoneidad para realizar las pruebas. *Ver anexo 7 (evidencias de idoneidad del evaluador).*

## 12.5 Capacitación en Seguridad Vial

No.	Modulo	Temas	Horas	Fecha	Responsable
1		Socialización del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Socialización de las políticas de regulación de la empresa.	2		
	Sensibilización PESV	Las actitudes y la seguridad vial. Como actuar en caso de afrontar un accidente de tránsito. Las distracciones, actitudes y comportamientos inseguros como factores de riesgos en la movilidad vial	4		
3	Capacitación en Normativa y Señales de Tránsito	Código nacional de tránsito. Responsabilidad legal. Seguridad vial.	8		
5	Entorno y medio ambiente	Vehículo, entorno y medioambiente la preservación del medioambiente, El vehículo y la seguridad. Lesiones por accidentes de tránsito.	4		


**Evaluación:** Cada que se desarrolle un capacitación al finalizar la jornada se realizará una prueba escrita con la cual se busca medir la efectividad de la intervención. Los participantes tendrán que obtener una calificación mínima de 70% para la aprobación, en casos donde el puntaje sea menor a lo estipulado anteriormente el participante deberá repetir el modulo y presentar la prueba hasta obtener el puntaje mínimo requerido. Así mismo se evaluara el desarrollo de la actividad. *Ver anexo 8 (formato de evaluación).*

## 12.6 Control de documentación de conductores

La empresa documenta la información de cada uno de los conductores, de acuerdo con lo definido en la resolución 1565, en la hoja de vida de cada uno de ellos donde reposara la información que a continuación se relaciona:

- ✓ 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
- ✓ Acciones de seguridad vial realizadas:
  - Exámenes
  - Pruebas
  - Capacitaciones

Así mismo se llevará el control mediante un registro en Excel para hacerle seguimiento a la vigencia documental y llevar a la trazabilidad sobre el control de las acciones realizadas.

 INFORMACION DE CONDUCTORES											
Nombre	Cedula	Edad	Grupo de trabajo	Tipo de contrato	Años de experiencia en la conducción	Inscripcion al Rut	Tipo de licencia de conducción	Vigencia de la licencia de conducción	Tipo de vehiculo que conduce	Reporte de comparendos	Reporte de incidentes y/o accidentes
Jose Ricaute Ruiz Delgado	16358180	54	Administrativo	Indefinido	20 años	SI	B2 C2	03/12/2026 03/12/2018	Automovil	NO	NO
Jhon Henry Muñoz	94532276	38	Administrativo	Indefinido	15 años	SI	B1	10/01/2022	Automovil	SI	NO
Gustavo Pulgarin Hurtado	16601617	63	Administrativo	Indefinido	20 años	SI	C1 B1	24/07/2017 24/07/2020	Automovil	NO	NO
Hideshi Sakamoto	14623686	32	Administrativo	Indefinido	20 años	SI	B1	05/11/2026	Automovil	NO	NO
Jose Francisco Rodriguez	16839582	41	Administrativo	Indefinido	20 años	SI	B2 C2	03/12/2026 03/12/2018	Automovil	NO	NO
Santiago Tenorio	25664499	74	Administrativo	Indefinido	40 años	SI	B1	29/11/2019	Automovil	SI	NO
Asmet Rios	16261033	61	Operativo	Indefinido	20 años	SI	B2 C2	11/03/2022 11/03/2018	Camion	NO	NO
Yesid Reyes Perez	94312833	45	Administrativo	Indefinido	20 años	SI	B1 A2	08/08/2025 10/01/2022	Automovil	NO	NO
Juan Carlos Kuri	16986761	38	Administrativo	Indefinido	20 años	SI	B1	29/11/2024	Automovil	NO	NO
Deiby Vannesa Cortes	1143835157	27	Administrativo	Indefinido	1 año	SI	A2 B1	28/01/2023 22/10/2026	Automovil	NO	NO
Esperanza Candelo Vera	66758810	48	Administrativo	Indefinido	20 años	SI	A2 B1	10/01/2022 17/02/2023	Automovil	NO	NO

control que contempla la frecuencia mensual de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores. En caso de existir comparendos por parte de conductores propios se procederá de la siguiente forma:

Se notificará por escrito al infractor solicitándole paz y salvo que deberá ser presentado a más tardar a los sesenta días, en caso de incumplimiento se hará un llamado de atención con copia a la hoja de vida y de persistir el incumplimiento se iniciará proceso disciplinario a través de llamado a descargos para implementar un debido proceso.

## 12.8 Políticas de regulación de la empresa

**Políticas de control de Alcohol y drogas:** Se tiene definido una política orientada a establecer los compromisos de la empresa frente a los problemas que se pueden derivar. *Ver anexo 9 (política de alcohol y droga).*

**Regulación de horas de conducción y descanso:** De acuerdo con la directiva, la jornada laboral establece los siguientes criterios para garantizar el control sobre las horas máximas de conducción y los periodos de descanso.

	En todo Turno	Por día (24 Horas)	Por 7 días
<b>Max Horas de Conducción</b>		10 Horas (Ext a 12 Horas, tres veces por semana)	66
<b>Max. Horas de Turno</b>		12 horas ( Ext a 14 Horas máx. 3 días a la semana)	6
<b>Máxima semana de trabajo</b>			6 días Consecutivos
<b>Min. Descansos</b>	45 minutos por 12 horas (Puede dividirse en 3 descanso de 15 Min)	8 Horas Consecutivas (reducible a 7 horas hasta 3 veces por semana)	
<b>Min descanso entre cambio de Turno ( día – noche)</b>	24 horas consecutivas cuando cambie de noche a día.		24 horas consecutivas

**Regulación de la velocidad:** Teniendo en cuenta que el exceso de velocidad puede tener incidencia en la accidentalidad y efectos directos en la severidad de lesiones, le empresa ha determinado estándares máximos de velocidad, siendo consecuentes con el mandato normativo, con el propósito de controlar los factores de riesgo que subyace en la vía y reducir la vulnerabilidad en la operación, por lo cual se deben acatar.

* 80 KM / H: En carreteras.	* 30 KM/ H: En vías escolares y residenciales.
* 60 KM / H: En vías urbanas.	* 10 KM/ H: En vías internas de la empresa.



**Política del uso del cinturón de seguridad:** Los empleados y/o contratistas que realicen labores de conducción para la empresa Transporte Terminales S.A y sus acompañantes, deberán hacer uso del cinturón de seguridad del vehículo en todos los desplazamientos sin importar la distancia del viaje. Además, todos los vehículos propios, arrendados y/o contratados deberán tener cinturones de seguridad de acuerdo a la reglamentación vigente.

**Política de uso de elementos de protección:** Los elementos de protección que usan los conductores son el chaleco reflexivo, los conos de seguridad en caso de varada. Estos elementos son revisados en el alistamiento de los equipos diariamente, se identifica que estén y que se encuentren en buen estado.

**Política uso de equipos bidireccionales:** Los empleados y/o contratistas que realicen labores de conducción para la empresa Transporte Terminales S.A podrán hacer uso de sus equipos de comunicación con los accesorios pertinentes (manos libres) solamente para fines de su actividad. El conductor deberá estacionar el vehículo en un lugar seguro para poder hacer uso de su equipo de comunicaciones. Se prohíbe el uso de los equipos de comunicaciones para mensajes de texto y chat al momento de la conducción.

### **Socialización de las políticas**

La empresa Transporte Terminales S.A se compromete a socializar e informar a todo el personal propio y contratistas sobre los peligros y riesgos que se puedan presentar en el momento de desplazarse por las vías internas y externas. Esta información se presentara en las jornadas de capacitación, inducción y reinducción de conductores.

## **13. VEHICULO SEGURO**

Para dar respuesta a este punto la empresa implementa los siguientes mecanismos:

### **13.1 Documentación de vehículos.**

La empresa cuenta con la información completa de cada uno de los equipos en carpeta física y en medio digital (EXCELL) con la siguiente información:

- ✓ Placas del vehículo.
- ✓ Número de motor.
- ✓ Kilometraje.
- ✓ Especificaciones técnicas del vehículo.
- ✓ Datos del propietario
- ✓ Licencia de transito del vehículo
- ✓ Fotocopia de Cédula del propietario
- ✓ Tarjeta de operación si es de servicio público (placa blanca)
- ✓ Vigencias SOAT
- ✓ Vigencias de revisiones técnico-mecánicas.

- ✓ Reporte de comparendos.
- ✓ Reporte de incidentes.
- ✓ Programación de mantenimiento preventivo.
- ✓ Certificados de idoneidad las personas naturales o jurídica que realizan los mantenimientos preventivos y correctivos.

### **13.2 Mantenimiento preventivo:**

La empresa tiene establecido un plan de mantenimiento preventivo, basado en las especificaciones técnicas y estándares predeterminados.

Es responsabilidad del Jefe de Servicios verificar que los vehículos tenga las certificaciones del mantenimiento preventivo al día, y de reportar al encargado, cuando se acerca el momento de enviar el vehículo al próximo mantenimiento.

Una vez ejecutada el mantenimiento, se informa al encargado de mantenimiento para que este registre en medio magnético el cumplimiento del mismo y pueda identificar aquellos equipos con mantenimiento vencido.

### **13.3 Mantenimiento correctivo:**

El mantenimiento correctivo se realiza cuando en la ejecución de las diferentes revisiones del vehículo se detecta algún daño que impida el normal funcionamiento o durante su operación el conductor que maniobra el equipo la detecte. Este deberá de ser arreglado de manera inmediata.

Esta información es entregada al señor Carlos Sanchez Jefe de Servicios quien implementará el procedimiento administrativo para atender la necesidad identificada.

### **13.4 Chequeo pre-operacional:**

Todo conductor debe realizar la inspección diaria y Jefe de taller realizará los controles de verificación y seguimiento a la adecuada implantación de las listas de chequeo. *Ver anexo 10 (formato de inspección diaria).*

## **14. VEHICULO SEGURO**

Para dar respuesta a este punto la empresa implementa los siguientes mecanismos:

### **14.1 Documentación de vehículos.**

La empresa cuenta con la información completa de cada uno de los equipos en carpeta física y en medio digital (EXCELL) con la siguiente información:

- ✓ Placas del vehículo.

- ✓ Número de motor.
- ✓ Kilometraje.
- ✓ Especificaciones técnicas del vehículo.
- ✓ Datos del propietario
- ✓ Licencia de tránsito del vehículo
- ✓ Fotocopia de Cédula del propietario
- ✓ Tarjeta de operación si es de servicio público (placa blanca)
- ✓ Vigencias SOAT
- ✓ Vigencias de revisiones técnico-mecánicas.
- ✓ Reporte de comparendos.
- ✓ Reporte de incidentes.
- ✓ Programación de mantenimiento preventivo.
- ✓ Certificados de idoneidad las personas naturales o jurídica que realizan los mantenimientos preventivos y correctivos.

#### **14.2 Mantenimiento preventivo:**

La empresa tiene establecido un plan de mantenimiento preventivo, basado en las especificaciones técnicas y estándares predeterminados.

Es responsabilidad del señor JOSE FRANCISCO Jefe de Servicios verificar que los vehículos tenga las certificaciones del mantenimiento preventivo al día, y de reportar al encargado, cuando se acerca el momento de enviar el vehículo al próximo mantenimiento.

Una vez ejecutada el mantenimiento, se informa al encargado de mantenimiento para que este registre en medio magnético el cumplimiento del mismo y pueda identificar aquellos equipos con mantenimiento vencido.

#### **14.3 Mantenimiento correctivo:**

El mantenimiento correctivo se realiza cuando en la ejecución de las diferentes revisiones del vehículo se detecta algún daño que impida el normal funcionamiento o durante su operación el conductor que maniobra el equipo la detecte. Este deberá de ser arreglado de manera inmediata.

Esta información es entregada al señor JOSE FRANCISCO Jefe de Servicios quien implementará el procedimiento administrativo para atender la necesidad identificada.

#### **14.4 Chequeo pre-operacional:**

Todo conductor debe realizar la inspección diaria y señor JOSE FRANCISCO Jefe de Servicios realizará los controles de verificación y seguimiento a la adecuada implantación de las listas de chequeo. *Ver anexo 10 (formato de inspección diaria).*

## 15. INFRAESTRUCTURA SEGURA

### 15.1 Rutas internas:

**Revisión entorno físico donde se opera:** Se verificó si la empresa cuenta con zonas de desplazamiento al interior de sus centros de trabajo, para lo cual se realizó un diagnóstico cuyo resultado se presenta a continuación.

#### Desplazamientos de las zonas peatonales de las instalaciones.

<b>INFRAESTRUCTURA INTERNA DE LA PLANTA</b>				
NO.	ASPECTO	SI	NO	OBSERVACIONES
1	Cuenta con la señalización vertical y horizontal adecuada para ingreso, salida y circulación		X	Se debe señalar el ingreso y salida de vehículos.
2	Se encuentran las áreas de circulación del personal libres de obstáculos	X		Los senderos peatonales están debidamente demarcados.
4	Se encuentran las áreas de circulación vehículos libres de obstáculos	X		Se debe señalar el flujo interno vehicular.
5	Cuenta con la iluminación Natural / Artificial adecuada.	X		Excelente iluminación natural. La jornada laboral es hasta las 4 pm.
6	Señalización sobre rutas de evacuación y puntos de encuentro.		X	Se debe señalar las rutas de evacuación y puntos de encuentro.

#### Vías internas de circulación de los vehículos.

<b>INFRAESTRUCTURA INTERNA DE LA PLANTA</b>				
NO.	ASPECTO	SI	NO	OBSERVACIONES
1	Cuenta con zonas de estacionamiento demarcadas.		X	Demarcar las zonas de estacionamiento.
2	Se encuentran demarcados las áreas de circulación y almacenamiento de materiales o insumos.	X		Sí para las áreas de trabajo.

#### Parqueaderos internos.

<b>INFRAESTRUCTURA INTERNA DE LA PLANTA</b>				
NO.	ASPECTO	SI	NO	OBSERVACIONES
1	Cuenta con zonas de estacionamiento debidamente demarcadas.		X	Demarcar las zonas de estacionamiento.
2	Cuenta con la iluminación Natural / Artificial adecuada.	X		Excelente iluminación natural. La jornada laboral es hasta las 4 pm.

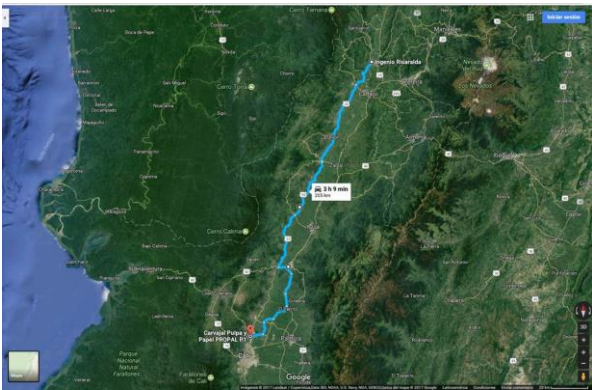
Plan de acción		
OBSERVACIONES	Fecha	Responsables
Determinar el plan de señalización para ingreso, salida y circulación.	Diciembre 2017	Aux. Hseq Jefe de Planta
Se debe señalar las rutas de evacuación y puntos de encuentro	Diciembre 2017	Aux. Hseq
Señalizar el ingreso y salida de vehículos.	Diciembre 2017	Jefe de Planta
Señalizar el flujo interno vehicular.	Diciembre 2017	Aux. Hseq
Demarcar las zonas de estacionamiento.	Diciembre 2017	Jefe de Planta
Demarcar las zonas de estacionamiento.	Diciembre 2017	Aux. Hseq

## 15.2 Rutas externas:

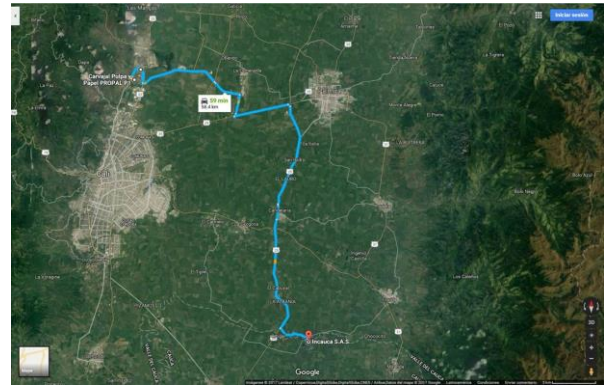
### Estudio de rutas fuera del entorno físico de la empresa.

El levantamiento de la información sobre los puntos críticos y de conflicto en la movilidad de la empresa fue realizada por Gerardo Gaviria Buitrago jefe de operaciones, Adolfo León Calero y Asmet Ríos Lozano. Los resultados a continuación.

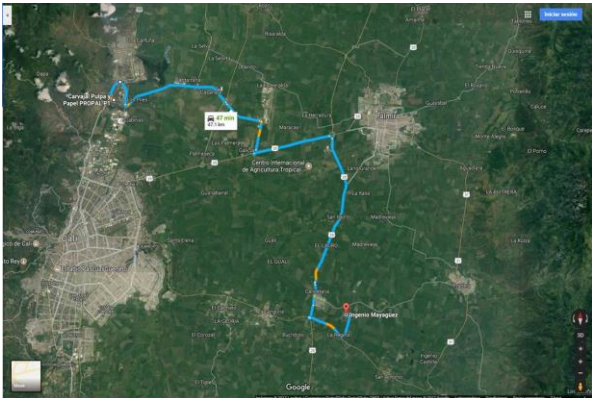
INGENIO RISARALDA- PLANTA 1



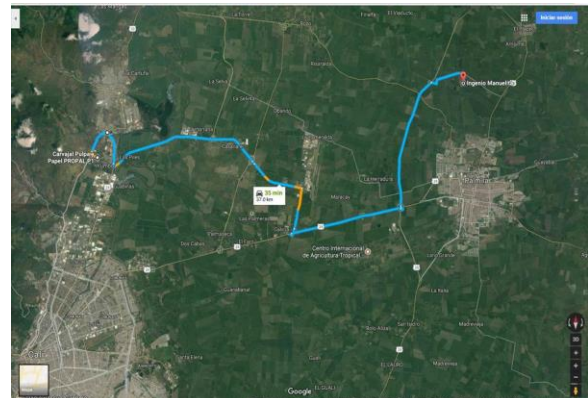
INGENIO INCAUCA- PROPAL 1



INGENIO MAYAGUEZ- PLANTA PROPAL 1



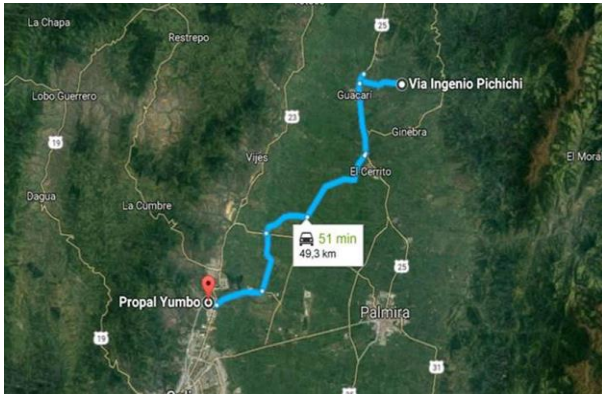
INGENIO MANUELITA-PROPAL PLANTA 1



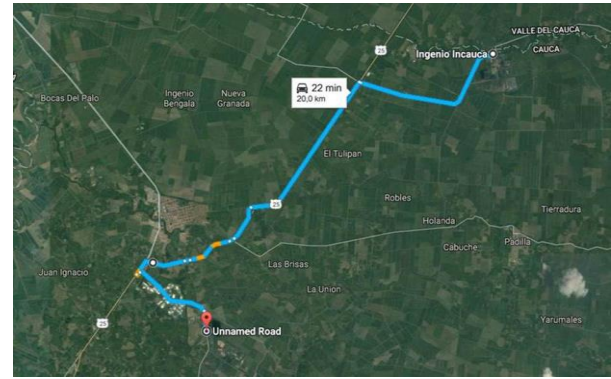
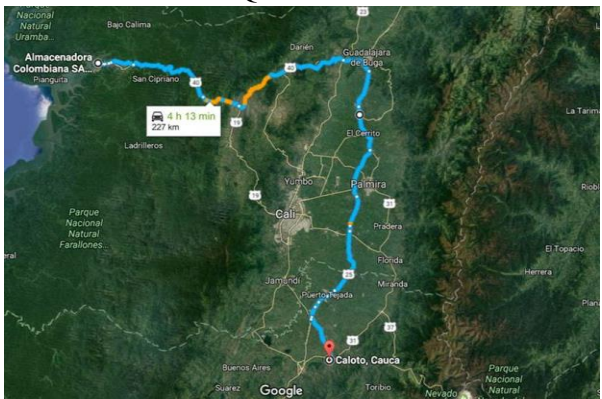
PICHICHI –PLANTA 1

INCAUCA – PLANTA 2

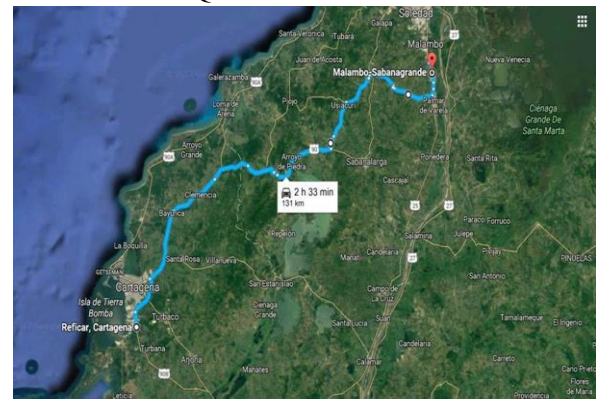




**BUENAVENTURA- QUIMICA BASICA CALOTO**



**REFICAR- PARQUE INDUSTRIAL DE MALAMBO**



**Puntos críticos identificados.**

Puntos críticos	Condiciones
<b>INGENIO MAYAGUEZ- PLANTA PROPAL 1.</b>	
Trayecto Turín - el bolo; por los reductores instalados que no se anuncian con anticipación.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deficiencia de señalización.</li> <li>- Tramos curvos.</li> <li>- Ingresos y salidas a los centros de trabajo.</li> </ul>
<b>INGENIO RISARALDA- PLANTA 1</b>	
Cruce Cartago ansermanueva con panorama.	Flujo vehicular
Pendiente toro después del peaje.	Pendiente pronunciada
Variante Risaralda – zarzal – roldanillo	Vías estrechas.
Ingreso a toro roldanillo, la unión y pica piedra alto flujo vehicular	Alto flujo vehicular
<b>INGENIO MANUELITA-PROPAL PLANTA 1 INGENIO MAYAGUEZ- PLANTA PROPAL 1</b>	
Ortugal puente rio el palo - al cabuyal	Inseguridad orden público.
Trayecto Turín - el bolo;	Por los reductores instalados que no se anuncian con anticipación.
<b>PICHICHI –PLANTA 1</b>	
Cruce de retorno saliendo del pichichi a la panamericana.	Alto flujo vehicular. Altas velocidades.
<b>INCAUCA – PLANTA 2</b>	

Zona industrial de viillarica – al basuro.	Inseguridad
Trayecto Turín - el bolo; por los reductores instalados que no se anuncian con anticipación.	Alta accidentalidad.

**Políticas de administración de rutas.**

Todos los desplazamientos que se realicen son autorizados y programados por el jefe de taller, quien definirá los horarios de salida y regreso a la empresa, esto siempre en jornada laboral.

**Apoyo tecnológico:** Se hace monitoreo a través del GPS para monitorear el cumplimiento de las políticas de regulación de la empresa de velocidad y respeto a la normatividad legal vigente.

**Políticas de socialización y actualización de información:** La empresa ha establecido plan de capacitación los temas de sensibilización e información sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías.

## 15 ATENCIÓN A VICTIMAS

### Protocolo de atención en caso de emergencias

La empresa establecerá el siguiente protocolo de atención en caso de accidente de tránsito. Este se presentará a sus conductores.

En caso de presentarse un accidente de tránsito los conductores deberán seguir los siguientes pasos:

- Mantenga la calma, es fundamental para ofrecer información clara.
- Llame inmediatamente a la línea de atención #888. Durante la conversación, describa detalladamente qué pasó en el accidente y la ubicación exacta donde sucedió. Así la asistencia llegará al lugar de forma oportuna.
- Llame siempre a las autoridades de tránsito al #767
- Verifique que usted se encuentre bien, luego verifique el estado de las demás personas involucradas en el accidente.
  - Verifique que usted se encuentre bien, luego verifique el estado de las demás personas involucradas en el accidente.
  - Encienda las luces de estacionamiento del vehículo.
  - Ubique los conos o triángulos para advertir a los demás sobre la situación.
  - Si se presentan heridos graves, no los mueva, puede generarles heridas o lesiones más graves de las que ocasionó el accidente: La única excepción a esta importante regla es que en lugar del accidente pueda presentarse, de manera inminente, un incendio, una inundación o un deslizamiento de tierra., entre otros.
  - Si los heridos presentan hemorragias, tome un pedazo de gasa y presiónelo sobre la herida y espere que llegue el equipo paramédico.
  - Si los heridos no presentan gravedad, aléjelos de la vía y del lugar del accidente.
  - Llame siempre a las autoridades de tránsito.
  - De ser posible tome fotografías de lo ocurrido.
  - No mueva su vehículo del lugar del accidente hasta que la autoridad de tránsito lo indique.



- Anote (si los hay) los nombres y números telefónicos de las personas que presenciaron el accidente (testigos).
- Siga las instrucciones del asesor jurídico de la empresa o de la compañía de seguros.

### **Divulgación de protocolos**

El protocolo sobre cómo actuar en caso de accidente de tránsito será divulgado en la jornada de capacitación y a través de circulares.

### **Información documentada de accidentes de tránsito.**

El conductor es responsable de reportar todo accidente o incidente de tránsito cuando resulte involucrado.

Para la investigación de los accidentes se tendrá en cuenta información como:

Entrevista al conductor y los acompañantes cuando la situación lo permita.  
Entrevista a testigos en caso de existir.  
Inspección del lugar donde ocurrió el accidente.

Los resultados de dichas investigaciones deben quedar documentados en la carpeta de investigación de accidentes de trabajo.

### **Lecciones aprendidas.**

Luego de ocurrido un accidente se hace la investigación pertinente y se identifican las lecciones aprendidas con el propósito de divulgarla en las jornadas de capacitación.

### **Fuente de información.**

Derivado del análisis de causas de los accidentes de tránsito, se deben establecer e implementar los planes de acción acordados dentro del informe de investigación.

Estas acciones pueden derivar en modificaciones de procedimientos, cambios en rutinas de mantenimiento o inspección, incluso, para aquellos conductores accidentados, se debe requerir el soporte del profesional encargado del programa de riesgo psicosocial.

### **Reporte e Investigación de Accidentes de Tránsito.**

El conductor es responsable de reportar todo accidente o incidente de tránsito cuando resulte involucrados vehículos afiliados a la empresa.

El comité de Seguridad Vial deberá participar en la investigación de los accidentes/incidentes de tránsito en compañía de la ARL a cuál este afiliado el conductor.

Para la investigación de los accidentes se tendrá en cuenta información como:

Entrevista al conductor y los acompañantes cuando la situación lo permita.

Entrevista a testigos en caso de existir.

Inspección del lugar donde ocurrió el accidente.

Historia clínica.

Los resultados de dichas investigaciones deben quedar documentados en la carpeta de investigación de accidentes de trabajo.

Transporte Terminales S.A cuenta con un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito la cual es basada con la metodología ILCI.

#### **Indicador de accidentes de tránsito.**

<b>DESCRIPCION</b>	<b>DEFINICION</b>	<b>META</b>	<b>PERIODO DE MEDICION</b>	<b>RESPONSABLE</b>
Reducción de la accidentalidad de tránsito.	N° de accidentes de tránsito año 2017/ accidentes de tránsito de 2016x100	Reducción 25%	Trimestral	Aux. SST

#### **Lecciones aprendidas.**

Luego de ocurrido un accidente se hace la investigación pertinente y se identifican las lecciones aprendidas con el propósito de divulgarla en las jornadas de capacitación.

#### **Planes de Acción derivados de los accidentes.**

Derivado del análisis de causas de los accidentes de tránsito, se deben establecer e implementar los planes de acción acordados dentro del informe de investigación.

Estas acciones pueden derivar en modificaciones de procedimientos, cambios en rutinas de mantenimiento o inspección, incluso, para aquellos conductores accidentados, se debe requerir el soporte del profesional encargado del programa de riesgo psicosocial.

## **16. ANEXOS**

1. Ver anexo 1 (acta de conformación).
2. Ver anexo 2 (acta de reuniones).
3. Ver anexo 3 (Política aprobada).
4. Ver anexo 4 (evidencias de divulgación de la política).
5. Ver anexo 5 (encuesta aplicada).
6. Ver anexo 6 (perfil de conductor).
7. Ver anexo 7 (evidencias de idoneidad del evaluador).
8. Ver anexo 8 (formato de evaluación).
9. Ver anexo 9 (política de alcohol y droga).
10. Ver anexo 10 (formato de inspección diaria).

## **ANEXOS**

11. Ver anexo 1 (acta de conformación).
12. Ver anexo 2 (acta de reuniones).
13. Ver anexo 3 (Política aprobada).
14. Ver anexo 4 (evidencias de divulgación de la política).
15. Ver anexo 5 (encuesta aplicada).
16. Ver anexo 6 (perfil de conductor).
17. Ver anexo 7 (evidencias de idoneidad del evaluador).
18. Ver anexo 8 (formato de evaluación).
19. Ver anexo 9 (política de alcohol y droga).
20. Ver anexo 10 (formato de inspección diaria).