

**DISEÑO DE UN PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA
EMPRESA TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LIMITADA “TRANSUCOL
LTDA” EN LA CIUDAD DE PALMIRA PARA EL AÑO 2017**

ÁNGELA PATRICIA MUÑOZ BURBANO

**UNIVERSIDAD DEL VALLE SEDE PALMIRA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
PALMIRA
2017**

**DISEÑO DE UN PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA
EMPRESA TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LIMITADA “TRANSUCOL
LTDA” EN LA CIUDAD DE PALMIRA PARA EL AÑO 2017**

ÁNGELA PATRICIA MUÑOZ BURBANO

Trabajo de grado para optar al título de Administradora de Empresas

**Director:
JOHN CARLOS PRIETO**

**UNIVERSIDAD DEL VALLE SEDE PALMIRA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
PALMIRA
2017**

Nota de Aceptación

El presente documento de grado
se presenta como requisito
de la obtención del título
de Administración de Empresas

Jurado

Jurado

Palmira, Abril 03 de 2017

Agradecimientos

Doy un sincero agradecimiento a Dios, por sus bendiciones para este proyecto.

Doy gracias a la familia “Transucol Ltda.”, por su favor, paciencia y e invaluable contribución.

Agradezco de corazón la familia Univalle y al profesor John Carlos Prieto por su permanente colaboración en el desarrollo del proyecto.

Y a todas aquellas personas que en una u otra forma colaboración en la realización del presente proyecto.

CONTENIDO

	Pág.
RESUMEN.....	13
INTRODUCCIÓN.....	15
1. ANTECEDENTES.....	17
2. PROBLEMÁTICA	22
2.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	22
2.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	25
2.3. SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA.....	25
3. OBJETIVOS	26
3.1 OBJETIVO GENERAL.....	26
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	26
4. JUSTIFICACIÓN	27
4.1 JUSTIFICACIÓN TEÓRICA	27
4.2 JUSTIFICACIÓN METODOLÓGICA	27
4.3 JUSTIFICACIÓN PRÁCTICA	27
5. MARCO REFERENCIAL	29
5.1 MARCO TEÓRICO.....	29
5.1.1 Planeación Estratégica.....	29
5.1.2 Ciclo PHVA	32
5.1.3 Plan estratégico de Seguridad Vial-PESV	34
5.2 MARCO CONTEXTUAL	35
5.3 MARCO CONCEPTUAL	38
5.4 MARCO JURÍDICO.....	45
5.4.1. Decreto 0348 del 25 de febrero del 2001	45
5.4.2 Ley 1503 del 20 de diciembre del 2011	45
6. ESTRATEGIA METODOLÓGICA	49

6.1	TIPO DE ESTUDIO	49
6.2	MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.....	49
6.3	TÉCNICAS DE RECOLECCION DE INFORMACIÓN	50
6.4	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.....	50
6.4.1	Fuentes primarias:.....	50
6.4.2	Fuentes secundarias:.....	51
6.5	UNIDAD DE ANÁLISIS	51
7.	DIAGNÓSTICO INTERNO DE LA EMPRESA TRANSUCOL LTDA CON RESPECTO A LA SEGURIDAD VIAL REGULADA EN LA LEY 1503 DEL 2011 Y LA RESOLUCIÓN 1565 DEL 2014	52
7.1	GENERALIDADES DE LA EMPRESA.....	52
7.1.1	Formato único extracto de contrato (FUEC) especiales	52
7.1.2	Permiso (planilla) taxis.....	54
7.2	ACTIVIDADES QUE REALIZA LA EMPRESA	55
7.3	TAMAÑO DE LA EMPRESA.....	55
7.4	TIPOS DE VEHICULOS UTILIZADOS PARA LOS DESPLAZAMIENTOS	55
7.5	CANTIDAD DE EMPLEADOS.....	57
7.6	ENCUESTA INTERNA (PERSONAL OPERATIVO DE LA TRANSPORTADORA)	58
7.6.1	Resultados	59
7.7	PROBLEMÁTICA DE LA SEGURIDAD VIAL	63
7.8	INFORME DE MOVILIDAD.....	64
7.9	ROL DE LA PERSONA DENTRO DE LA VÍA (CONDUCTOR, PEATÓN, PASAJERO)	64
7.10	RELACION DE SUS ACTIVIDADES CON EL RIESGO VIAL.....	64
7.10.1	Beneficios para el país, la empresa u organización	64
7.10.2	Objetivo del PESV.....	65
7.10.3	Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.....	65
7.10.4	Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito	65
7.10.5	Realizar el pago puntual de los montos por infracciones	65
7.10.6	Equipo de trabajo enfocado en seguridad vial	66

7.10.7	<i>Política de seguridad vial.....</i>	<i>66</i>
7.11	<i>LOGO DE LA COMPAÑÍA.....</i>	<i>66</i>
8.	DEFINICIÓN DEL EQUIPO DE TRABAJO Y POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL DE LA EMPRESA TRANSUCOL LTDA	67
8.1	<i>EQUIPO DE TRABAJO.....</i>	<i>67</i>
8.1.1	Funciones.....	67
8.1.2	Reuniones.....	69
8.1.3	Roles y Funciones de la Alta Dirección	69
8.1.4	Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial	70
8.1.5	Conformación del Comité de Seguridad Vial.....	70
8.2	<i>POLITICA DE SEGURIDAD VIAL</i>	<i>70</i>
8.3	<i>PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LIMITADA</i>	<i>72</i>
9.	CONCLUSIONES.....	73
10.	RECOMENDACIONES	74
	BIBLIOGRAFÍA	75
	LARA MUÑOZ, Érica María. Fundamentos de investigación - Un enfoque por competencias 2a edición, página 106.2013.....	76
	ANEXOS	79

LISTADO DE TABLAS

Pág.

<i>Tabla 1. Vigilados por la superintendencia de puertos y Transportes a nivel Nacional.</i>	36
<i>Tabla 2. Parque automotor vigente de Transucol Ltda.</i>	56

LISTADO DE ILUSTRACIONES

	Pág.
Ilustración 1. Variación Accidentalidad vial Palmira 2002-2015.....	23
Ilustración 2. Cruces viales de mayor accidentalidad Año 2014	23
Ilustración 3. Esquema del ciclo PHVA.....	34
Ilustración 2. Modelo de FUEC diligenciado	53
Ilustración 3. Modelo diligenciado de Planilla	54
Ilustración 4. Variación Parque Automotor Transucol Ltda. Año 2015-2016.....	56
Ilustración 5. Organigrama general de Transucol Ltda.....	58
Ilustración 6. Resultados Encuesta Pregunta 1	59
Ilustración 7. Resultados Encuesta Pregunta 2	59
Ilustración 8. Resultados Encuesta Pregunta 3	60
Ilustración 9. Resultados Encuesta Pregunta 4	60
Ilustración 10. Resultados Encuesta Pregunta 5	61
Ilustración 11. Resultados Encuesta Pregunta 6	61
Ilustración 12. Resultados Encuesta Pregunta 7	62
Ilustración 13. Resultados Encuesta Pregunta 8	62
Ilustración 14. Resultados Encuesta Pregunta 8	63
Ilustración 15. Logos corporativo	66

LISTADO DE ANEXOS

Anexo 1. PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LIMITADA “TRANSUCOL LTDA” AÑO 2017-2019	79
Anexo 2. CÁLCULO DE LA MUESTRA POBLACIONAL.....	79
Anexo 3. INFORME DE MOVILIDAD	79
Anexo 4. ENCUESTAS	79
Anexo 5. ALISTAMIENTO DE VEHICULOS TRANSUCOL LTDA.	79

GLOSARIO

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 hecho¹.

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

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.

CONDUCTOR: es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.²

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

PEATÓN: persona que transita a pie por una vía³.

¹ CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE. 2002

² Ibíd. pág. 9

³ Ibíd. pág. 9

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

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.

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.

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 NO AUTOMOTOR: vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

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

RESUMEN

La elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la organización Transportes Unidos de Colombia “Transucol Ltda.” tuvo la siguiente secuencia lógica de actividades:

La fase inicial tuvo como premisa, el llevar a cabo un diagnóstico interno del estado de la empresa con respecto al Plan Estratégico de Seguridad Vial, exigido por la Ley 1503 del 29 de diciembre del 2011⁴, “por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan disposiciones”, reglamentado por el Decreto 2851 del 6 de diciembre del 2013⁵ y plasmado en la resolución 1565 del 6 de junio del 2014⁶, “por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial”, en esta etapa se analizaron generalidades de la compañía, antecedentes, imagen corporativa, entre otros.

En la fase intermedia, se procedió a definir el equipo de trabajo y la política de seguridad vial, necesarios para la puesta en marcha del Plan Estratégico de Seguridad Vial, factores de singular relevancia para garantizar la idoneidad del mismo.

⁴ Ley 1503 del 29 de diciembre del 2011, (en línea). Revisado el 05 de Septiembre del 2016. Disponible en Internet. < https://www.arsura.com/files/ley1503_2011.pdf >, Consulta:

⁵ Decreto 2851 del 6 de diciembre del 2013, (en línea). Revisado el 29 de Septiembre de 2016. Disponible en Internet.

<http://wspág.presidencia.gov.co/Normativa/Decretos/2013/Documents/DICIEMBRE/06/DECRETO%202851%20DEL%2006%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202013.pdf>>

⁶ Resolución 1565 del 6 de junio del 2014. (en línea). Revisado el 29 de septiembre del 2016. Disponible en Internet. < <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=11361> >.

La parte final correspondió a la documentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial como tal, con base en la información brindada por la Resolución 1565 del 6 de junio de 2014⁷, “por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial”, aplicada a la empresa de Transportes Unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”, es decir, se plasmaron todos los ítems de este documento con base en los requisitos exigidos por la ley.

Palabras clave: Seguridad Vial, servicio terrestre automotor de pasajeros, servicio especial, transporte, resolución 1565 del 2014.

⁷ Ibíd.pág. 11

INTRODUCCIÓN

La Ley 1503 del 29 de diciembre del 2011⁸, “por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan disposiciones”, reglamentada por el Decreto 2851 del 6 de diciembre del 2013, emitida por el Congreso de Colombia, establece la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, con el objetivo capital de disminuir la accidentalidad de tránsito en toda la geografía nacional en lo que concierne a su malla vial. Dicha Ley plantea la obligatoriedad para las empresas que de alguna manera tengan relación con flotas de vehículos y transporte de implementar un Plan estratégico de Seguridad Vial.

De acuerdo con las cifras preliminares del Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial “ANSV”⁹, entidad adscrita al Ministerio de Transporte, autoridad suprema del sector transporte, “Cada día del año 2016 se presentaron, en promedio, 534 accidentes de tránsito, dejando en el mismo lapso, cerca de 18 personas muertas y 114 lesionadas”.

Adicionalmente, el Decreto 1565 del 6 de junio del 2014¹⁰, “por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial”, para su desarrollo, tomó un estudio de la Organización Mundial de la Salud “OMS”, en donde las personas más vulnerables en Colombia, representados en peatones, ciclistas y motociclistas, representa un 70% de las muertes en accidentes de tránsito. Este estudio demostró que, en una década, tomada a partir del año 2002

⁸ Ibíd.pág. 11

⁹ PERIODICO EL TIEMPO. Cifras de accidentes de tránsito en 2016. (en línea). Revisado el 03 de Mayo de 2017. Disponible en Internet.

<http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/cifras-de-accidentes-de-transito-en-2016-39192>

¹⁰ Ibíd. Pág.. 11

hasta el año 2012, 62.000 personas fallecieron y más de 443.000 resultaron heridas, es decir 16 víctimas aproximadamente por día¹¹. Estas estadísticas “dispararon las alarmas” del Gobierno, y con esta resolución pretendían sentar un precedente positivo para remediar la preocupante situación.

Más que el cumplimiento específico de esta norma, la empresa ve esta ley como una oportunidad de contribuir socialmente a la nación, porque finalmente, para una organización que presta el servicio de transportes, el índice de accidentalidad y el nivel de lesionados debe disminuir, puesto que el factor crítico éxito de transportar pasajeros, es que estos lleguen a su destino, en óptimas condiciones de salud y confort.

La presente investigación, concierne a la elaboración de un Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa “Transportes Unidos de Colombia”-Transucol Ltda. del municipio de Palmira.

¹¹ INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL-Informe de accidentalidad.2012

1. ANTECEDENTES

Los siguientes documentos son referentes de similar naturaleza, Planes Estratégicos de Seguridad Vial, que han sido diseñados e implementados con éxito en otras entidades y empresas colombianas.

Plan Estratégico de Seguridad Vial (Universidad de la Salle-Bogotá)¹²	Alcance:	Observaciones
	Este documento contiene los planes y acciones que serán desarrollados por Universidad de La Salle, aplicados a los funcionarios directos que tiene el cargo de conductor, como peatones y usuarios de la vía; así como el seguimiento que se realizará a las empresas de transporte subcontratadas para apoyar el objeto social de la Universidad de La Salle	Es un documento extenso, lo cual es entendible por la magnitud de la entidad universitaria que diseñó este PESV. Lo relevante de esta investigación, es que se tuvo en cuenta todos los grupos de interés de la Universidad, y todos los tipos de vehículos que allí se utilizan en la cotidianidad formativa y laboral.

¹² UNIVERSIDAD DE LA SALLE. Plan estratégico de seguridad Vial, (En línea). Revisado el 03 d Mayo de 2017. Disponible en Internet. < <http://www.lasalle.edu.co/wps/wcm/connect/ef660204-99a7-473c-bf49-af1214a6f5b7/PESV+LA+SALLE++5+JUNIO+DE+2015.pdf?MOD=AJPERES> >

Plan Estratégico de Seguridad Vial (Cootransintegrales)¹³	Implementar dentro de la empresa una cultura de seguridad vial que involucre a todos los actores que participan de la movilidad generada por la operación de los vehículos a nuestro cargo	Este es un documento corto pero muy práctico, fue diseñado para un público sencillo, porque las explicaciones son ilustradas, sin perder la seriedad y detalle de los planes estratégicos de seguridad vial sugeridos por las ARL
PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial) Personería de Bogotá¹⁴	El Plan Estratégico contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberá adoptar la Entidad, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial, y así evitar o reducir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito en los servidores públicos, los contratistas que apoyan	Este PESV en particular es muy ceñido a la Norma, lo que supone su gran valor utilitario, y lo que llama la atención, es el nivel de rigor que tiene al cotejar cada cargo con cada requisito del Plan

¹³ COOTRANSINTEGRALES. Plan estratégico de seguridad vial. (en línea). Revisado el 03 de Mayo de 2017. Disponible en Internet: < <http://www.cootransintegrales.com/wp-content/uploads/2015/07/COOTRANSINTEGRALES-PLAN-ESTRATEGICO-DE-SEGURIDAD-VIAL.pdf> >

¹⁴ PERSONERÍA DE BOGOTÁ, Plan estratégico de seguridad vial. (En línea). Revisado el 29 de septiembre del 2016..Disponible en Internet : < <http://www.personeriabogota.gov.co/component/jdownloads/send/562-plan-estrategico-de-seguridad-vial/5905-plan-estrategico-de-seguridad-vial> >

	la gestión y los usuarios que acuden a las instalaciones para beneficiarse de los servicios que presta la Entidad	
PESV (E.S.E. Carmen Emilia Ospina¹⁵	Este Plan se convierte en una carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales buscando generar conciencia entre el personal y lograr el compromiso de todos los colaboradores para emprender acciones y/o procedimientos a favor de la implementación de la política interna de Seguridad Vial. Este Plan Estratégico de Seguridad Vial se ha adecuado a lo establecido en las líneas	Es un documento muy completo y sienta un precedente porque se trata de una entidad de salud, donde el manejo administrativo es muy completo. Se valora de dicha investigación, es que involucra aspectos de seguridad y salud en el trabajo, lo que le da más robustez al documento.

¹⁵ OSPINA, Carmen Emilia, PESV. (En línea). Revisado el 17 de noviembre de 2016). Disponible en Internet: <
http://www.esecarmenemiliaospina.gov.co/2015/images/calidad/mapa3/15%20Gestion%20de%20Salud%20Ocupacional%20y%20Medio%20Ambiente/2%20Subprocesos/1%20Salud%20Ocupacional/2%20Manuales/SOA-S1M2-V1Plan_Seguridad_Vial.pdf >

	de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 -2021 teniendo en cuenta las características de la ESE y alineándolo al sistema de gestión integral (SG-SST) de la misma.	
PESV (TRANSPORTES ESPECIALES BRASILIA)¹⁶	La intención de la empresa de Transportes Especiales Brasilia era implementar actividades de promoción y prevención de accidentes tránsito, por ello, involucraron a todos los grupos de interés de la organización (contratistas, subcontratistas y personal propio provistos con vehículos de la empresa o de terceros para el ejercicio de las labores asignadas, responsables de cumplir y participar en la implementación y	Este documento tiene un valor agregado doble, por un lado sirve de referente porque es un PESV que se desarrolla para una empresa de igual naturaleza que la del presente proyecto; y por otro lado relaciona en un mismo documento principios y elementos de un Plan de Seguridad y Social en el trabajo.

¹⁶ ESPECIALES BRASILIA. Plan estratégico de seguridad vial, pág.94, 2015.

	mejoramiento continuo del plan de seguridad vial, con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes que puedan afectar la integridad física, mental y social del personal, contratistas, subcontratistas, comunidad, usuarios y/o medio ambiente.	
--	--	--

2. PROBLEMÁTICA

2.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Analizando el panorama mundial, encontramos que 1,3 millones de personas fallecen al año y entre 20 y 50 millones de personas¹⁷ más sufren traumatismos no mortales. En Colombia sólo para el año 2013 por eventos viales fallecieron 6.219 personas y se presentaron 41.823 lesionados.

Estas cifras tan elevadas no son fortuitas, demostrando así que la cultura del colombiano en cuanto a la negligencia, la imprudencia y la distracción contribuyen negativamente a la causa vial. ¹⁸En Colombia, mueren más hombres que mujeres en accidentes de tránsito (en una relación de 4.2 a 1). La mayoría de varones muertos en accidentes de tránsito están en el grupo entre 20 y 44 años. Las principales causas de accidentalidad en Colombia son el exceso de velocidad y la violación de las normas de tránsito. El miedo y el estrés son las principales emociones que produce la conducción de vehículos entre la población colombiana. ¹⁹“Las distracciones son la causa número 1 de accidentes de tránsito en Colombia”: maquillarse, conversar, mandar mensajes de texto o chatear, las distracciones más comunes entre los conductores colombianos.

En el caso puntual de Palmira y Teniendo en cuenta el Informe presentado por la Secretaria de Movilidad de la Ciudad de Palmira, ²⁰“Desde el año 2002, se han registrado 24.493 casos de accidentes de tránsito que involucran lesiones personales,

¹⁷ PAHO.OMS – OPS. Informe mundial de muertes por accidentalidad vial. (en línea). Revisado el 10 de Enero de 2017. Disponible en Internet:

http://www.paho.org/Spanish/DD/PIN/whd04_main.htm, consulta: 10 de enero del 2017.

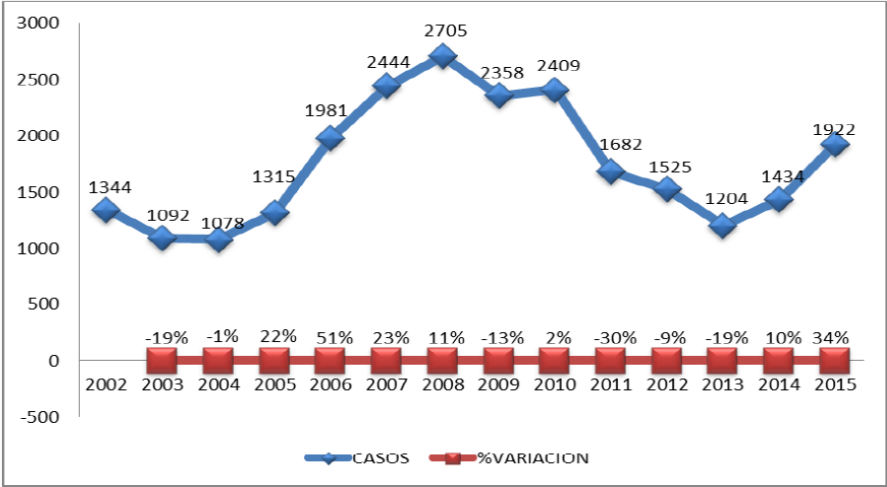
¹⁸ LOAIZA ZAPATA, Carlos. Accidentes de tránsito: 10 datos que te harán reflexionar. (En línea). Revisado el 24 de Enero de 2017. Disponible en Internet: <https://www.sura.com/blogs/autos/10-datos-accidentes.aspx>

¹⁹ Ibíd, pg. 23

²⁰ MENA ECHEVERRI, Yusef Antonio, Informe Accidentalidad Vial Municipio de Palmira 2005-2005, Secretaria de Movilidad. Palmira, 16 de Agosto del 2016. Pg 1

víctimas fatales y daños materiales. En el año 2014 presento un incremento del 10% respecto al año anterior, y en el año 2015, se incrementó considerablemente en un 34% respecto al año 2014”.

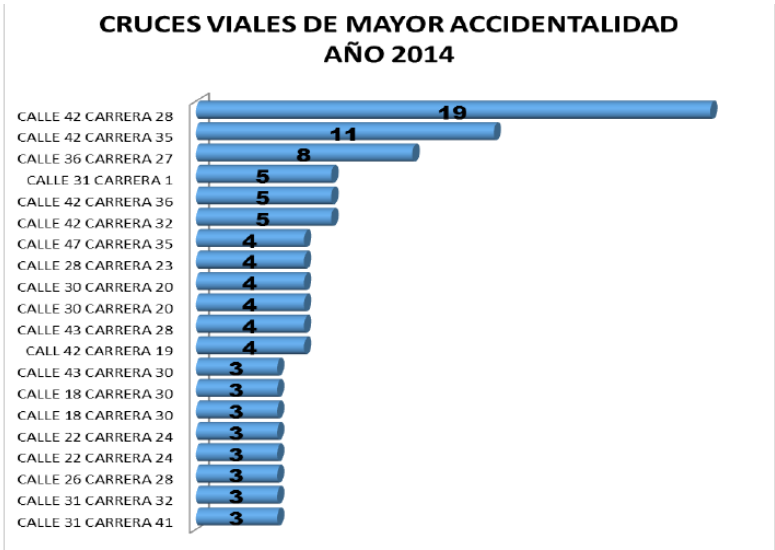
Ilustración 1. Variación Accidentalidad vial Palmira 2002-2015



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad

Como bien puede apreciarse en la gráfica anterior, el índice de accidentalidad en la ciudad de Palmira se incrementó significativamente en el último año censado, comparado con el histórico de los últimos 8 años precedentes.

Ilustración 2. Cruces viales de mayor accidentalidad Año 2014



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad.

De acuerdo a la gráfica anterior, podemos observar que el mayor índice de accidentalidad en la Ciudad de Palmira durante todo el año 2014, fue en la Calle 42, ésta es una avenida muy importante, que ha generado la mayor cantidad de accidentes en la Ciudad, generalmente por exceso de Velocidad y no llevar la distancia adecuada; en el Plan estratégico de seguridad vial, es importante mencionar recomendaciones para disminuir el índice de accidentalidad y siniestralidad en la Ciudad.

El artículo 12 de la Ley 1503 del 29 de diciembre del 2011²¹, establece que “toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley”, Por tal motivo, para la empresa de transportes unidos Colombia, “Transucol Ltda.”, es obligación elaborar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, ya que, es la encargada de administrar más de 200 vehículos y para cumplir los fines misionales debe exigir a cada uno de ellos todos los documentos actualizados y específicamente la revisión preventiva bimensual, y en este momento, la Gerente de la empresa confirma que no todos cumplen con este requisito, generando así que los vehículos dejen de lado el mantenimiento continuo preventivo, y pongan en riesgo su vida y la de todos los pasajeros. En cuanto a la planificación estratégica, la transportadora no tiene políticas para disminuir el índice de siniestralidad en la empresa y de concientizar a los motoristas a la hora de prevalecer la vida como valor fundamental. Es por ello que la empresa se puede ver en riesgo y de no tomarse acciones que puedan ayudar a desarrollar y mejorar la empresa, pueden conducir a perder su cuota de usuarios, a generar investigaciones legales, a aumentar el índice de siniestralidad

²¹ Ibíd. pág. 11

o en su defecto a llevar a la organización a cesar sus operaciones en forma definitiva.

Adicionalmente, la Resolución 1565 del 2014, plantea que la empresa que implemente el PESV puede reducir la ocurrencia de accidentes de tránsito, disminuir las tasas de mortalidad y discapacidad, también, proteger la imagen corporativa, promover el acceso a certificaciones y por lo tanto aumentar la competitividad de las empresas, mejorar la eficiencia de los sistemas de transporte, y más que implementarlo, crear cultura del cuidado en los trabajadores, sus familias y su entorno.

2.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál es la estructura y planificación pertinente para diseñar un plan estratégico de seguridad vial para la empresa Transportes Unidos Colombia Limitada “Transucol Ltda.” en la ciudad de Palmira para el año 2017?

2.3. SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo se encuentra el estado actual de la empresa Transucol Ltda. respecto a la seguridad Vial regulada en la ley 1503 de 2011 y la resolución 1565 de 2014?

¿Qué criterios se requieren para definir el equipo de trabajo y política de seguridad vial de la empresa Transucol Ltda.?

¿Cómo diseñar el plan estratégico en Seguridad Vial para la empresa Transucol Ltda.?

3. OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

Diseñar un Plan Estratégico de seguridad vial para la Empresa Transportes Unidos de Colombia Limitada “Transucol Ltda.” en la ciudad de Palmira para el año 2017.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Diagnosticar el estado de la empresa Transucol Ltda. con respecto a la Seguridad Vial regulada en la ley 1503 de 2011 y la resolución 1565 de 2014.
- Definir el equipo de trabajo y política de seguridad vial de la empresa Transucol Ltda.
- Elaborar el diseño del PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial) para la empresa Transucol Ltda.

4. JUSTIFICACIÓN

4.1 JUSTIFICACIÓN TEÓRICA

El presente proyecto tiene la intencionalidad específica de aplicar en la empresa Transucol Ltda., la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial expedido por el Ministerio de Transporte de Colombia mediante Resolución No. 00015 de 2014.

4.2 JUSTIFICACIÓN METODOLÓGICA

El resultado deseable de la presente investigación es poder aplicar en la empresa de Transportes Transucol Ltda. el paso a paso de la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, para la cual se analizará ítem por ítem, y se recopila la información pertinente con base en la particularidad de la organización y su contexto operativo.

4.3 JUSTIFICACIÓN PRÁCTICA

Para la empresa de Transportes Unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”, es de radical importancia ajustarse a La Ley 1503 del 29 de diciembre del 2011²², “por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan disposiciones”, reglamentado por el Decreto 2851 del 6 de diciembre del 2013 y plasmado en la resolución 1565 del 6 de junio del 2014²³, “por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial”, puesto que la organización se ha trazado metas a corto y mediano plazo, en cuanto al mejoramiento de su gestión integral (operativa, administrativa y comercial). Esta es una empresa que goza de un vasto reconocimiento por parte de la comunidad palmirana, pero que no ha elaborado una planeación en cuanto a la

²² Ibíd. pág. 11

²³ Ibíd. pág. 11

confiabilidad de sus rutas, en cuanto al tiempo de llegada a los destinos, y muy específicamente en cuanto a la seguridad en carretera.

Al tenor de este contexto, este plan estratégico de seguridad vial implica la participación activa de todo el recurso humano propio y afiliado para aprovechar esta valiosa oportunidad de reposicionar la empresa en la mente del usuario. El valor agregado de este proceso, es que aparte de cumplir la norma, la empresa de transportes unidos Colombia “Transucol Ltda.” puede obtener la fidelidad de sus usuarios, porque la empresa quiere mejorar su estructura interna en cuanto a planeación, seguridad vial, operatividad, mantenimientos preventivos, etc. En meses pasados, ha vinculado 29 vehículos nuevos, demostrando así, que la respuesta de la comunidad de usuarios fue muy positiva cuando se les informo que la empresa va a mejorar su planeación y sus procesos internos.

El número de beneficiarios con la implementación del PESV en Transucol Ltda., lo conforman, la empresa como tal, al ajustarle a la norma y optimizar su gestión vial y mitigar el índice de accidentalidad de su flota; los conductores, puesto que ellos tendrán mayores garantías de ofrecer una buena labor; los accionistas de la empresa y todos sus grupos de interés (proveedores, usuarios, comunidad en general).

5. MARCO REFERENCIAL

5.1 MARCO TEÓRICO

5.1.1 Planeación Estratégica

Las instituciones estatales también definen este concepto. Así por ejemplo, para la DIPRES²⁴ (2003), la planificación estratégica es una poderosa herramienta de diagnóstico, análisis, reflexión y toma de decisiones colectivas, para adecuarse a los cambios y a las demandas que impone el entorno y lograr el máximo de eficiencia y calidad de sus prestaciones.

La planificación estratégica “es una poderosa herramientas de diagnóstico, análisis, reflexión y toma de decisiones colectivas, acerca del quehacer actual y el camino que deben recorrer en el futuro las comunidades, organizaciones e instituciones. No sólo para responder ante los cambios y las demandas que les impone el entorno y lograr así el máximo de eficiencia y calidad de sus intervenciones, sino también para proponer y concretar las transformaciones que requiere el entorno”²⁵

Por su parte Kotler (2002) señala “que el proceso de planeación estratégica es iniciado por la oficina central corporativa, la que prepara las declaraciones de misión, política, estrategia y metas, estableciendo con ello el marco dentro del cual las divisiones y unidades de negocio preparan sus planes”²⁶.

²⁴ DIPRES: Dirección de Presupuestos, del Ministerio de Hacienda del Gobierno de Chile.2003

²⁵ BURGWAL, G., & CUÉLLAR, J. C. Planificación estratégica y operativa aplicada a gobiernos locales. Quito, Ecuador: Abya Yala.1999

²⁶ KOTLER, PÁG. Dirección de Marketing. Naucalpan de Juárez, Edo. de México: Pearson Educación de México S.A. de C.V.2002

Así, la planificación estratégica para cada Unidad Estratégica de Negocios, UEN, consiste en los siguientes pasos:

1. Misión de negocio
2. Análisis FODA
 - a) Evaluación puntos Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas²
 - b) Análisis del entorno externo propulsoras
 - c) Análisis del entorno interno
3. Formulación de metas
4. Formulación estratégica
5. Formulación de programas
6. Implementación
7. Retroalimentación y control

Declaraciones Estratégicas

Según lo mencionado en las citas anteriores, el inicio de un proceso de planificación estratégica, requiere primero, del establecimiento de los propósitos fundamentales de la organización como lo son la visión y la misión, además de los valores institucionales.

Así, Kaplan y Norton formulan que “Antes de formular la estrategia, los directivos necesitan acordar la previsión (misión) de la compañía, que hace de brújula interna. Dispondrán de una filosofía (valores) que guiarán sus acciones, y diseñarán sus aspiraciones a (visión) que tendrá un determinado impacto en resultados”²⁷... “declaración de misión es un texto breve (generalmente de una o dos oraciones) que define la razón de ser de la compañía”... “los valores (a menudo llamados valores centrales) de la compañía definen su actitud, comportamiento y carácter”...

²⁷ KAPLAN, R., & NORTON, D. Mapas Estratégicos. Barcelona, España: Planeta De Agostini Profesional y Formación, S.L. 2005

“declaración de visión define los objetivos de mediano y largo plazo (de tres a diez años) de la organización”.

Misión

Al revisar la bibliografía en búsqueda de definiciones de misión, se han podido encontrar un sinnúmero de expresiones relacionadas con esta temática. Algunas de ellas son:

“La misión articula la descripción ideal de una organización y plantea la configuración del futuro que busca. Es decir, el enunciado de una misión perfila a la empresa en dirección al punto que le gustaría alcanzar en años próximos”²⁸ .

Según Francés (2006, pág. 41) “la misión proporciona una definición del área de actividad dentro de la cual deben ubicarse los negocios (UEN) presentes y futuros de la corporación”²⁹.

Visión

Toda organización tiene un sueño de lo que desea llegar a ser en un futuro. La Visión representa esta aspiración a través de una declaración.

Según Mintzberg, Quinn y Voyer (1997), visión es la definición de la razón de ser de la organización³⁰. Por su parte, Ireland visión “es una panorámica de todo lo que, en un sentido amplio, quiere ser una empresa y de aquello que quiere lograr en

²⁸ IRELAND, R., & HOSKISSON, R. Administración Estratégica. México D.F.: Cengage Learning Editores, S.A. de C.V.2008

²⁹ FRANCÉS, A. Estrategia y planes para la empresa: con el cuadro de mando integral. México: Pearson Educación de México S.A. de C.V.2006

³⁰ MINTZBERG, H., QUINN, J., & VOYER, J. El Proceso Estratégico. Naucalpan de Juárez, Edo. de México: Prentice Hall Hispanoamericana S.A.1997

última instancia”³¹. “La visión es el camino al cual se dirige la empresa a largo plazo y sirve de rumbo y aliciente para orientar las decisiones estratégicas de crecimiento junto a las de competitividad”³²

5.1.2 Ciclo PHVA³³

Hace años, W.Edward Deming presentó a los japoneses el ciclo PHVA Planifique – Haga – Verifique y Actúe (en inglés PDCA Plan-do-check-act). Los japoneses lo recibieron de buen grado como una metodología para llevar a la práctica lo que ellos ya conocían como KaiZen. Recientemente, este ciclo es adoptado por la familia de normas ISO 9000, como se señala en el apartado 0.2 (nota), de la norma ISO 9001:2008, común ciclo de mejora continua. Este ciclo es también denominado de Deming, en honor del hombre que lo popularizó, y el cual fue sugerido por primera vez por Walter Shewart a comienzos del siglo veinte).

El ciclo PHVA es un ciclo dinámico que puede ser empleado dentro de los procesos de la Organización. Es una herramienta de simple aplicación y, cuando se utiliza adecuadamente, puede ayudar mucho en la realización de las actividades de una manera más organizada y eficaz. Por tanto, adoptar la filosofía del ciclo PHVA proporciona una guía básica para la gestión de las actividades y los procesos, la estructura básica de un sistema, y es aplicable a cualquier organización.

A través del ciclo PHVA la empresa planea, estableciendo objetivos, definiendo los métodos para alcanzar los objetivos y definiendo los indicadores para verificar que en efecto, éstos fueron logrados. Luego, la empresa implementa y realiza todas sus actividades según los procedimientos y conforme a los requisitos de los clientes y a

³¹ IRELAND, R., & HOSKISSON, R. Administración Estratégica. México D.F.: Cengage Learning Editores, S.A. de C.V.2008

³² FLEITMAN, J. Negocios Exitosos. México: McGraw Hill.2000

³³ MASTER2000. Ciclo PHVA. (en línea). Revisado el 31 de Mayo de 2017. Disponible en Internet.http://master2000.net/recursos/menu/277/1355/mper_arch_20059_CicloPHVA.pdf

las normas técnicas establecidas, comprobando, monitoreando y controlando la calidad de los productos y el desempeño de todos los procesos clave.

Las fases del ciclo PHVA³⁴

Las siglas del ciclo o fórmula PHVA forman un acrónimo compuesto por las iniciales de las palabras Planificar, Hacer Verificar y Actuar. Cada uno de estos 4 conceptos corresponde a una fase o etapa del ciclo:

Planificar: En la etapa de planificación se establecen objetivos y se identifican los procesos necesarios para lograr unos determinados resultados de acuerdo a las políticas de la organización. En esta etapa se determinan también los parámetros de medición que se van a utilizar para controlar y seguir el proceso.

Hacer: Consiste en la implementación de los cambios o acciones necesarias para lograr las mejoras planteadas. Con el objeto de ganar en eficacia y poder corregir fácilmente posibles errores en la ejecución, normalmente se desarrolla un plan piloto a modo de prueba o testeo.

Verificar: Una vez se ha puesto en marcha el plan de mejoras, se establece un periodo de prueba para medir y valorar la efectividad de los cambios. Se trata de una fase de regulación y ajuste.

Actuar: Realizadas las mediciones, en el caso de que los resultados no se ajusten a las expectativas y objetivos predefinidos, se realizan las correcciones y modificaciones necesarias. Por otro lado, se toman las decisiones y acciones pertinentes para mejorar continuamente el desarrollo de los procesos.

³⁴ ISOTOOLS. ¿En qué consiste el ciclo PHVA de mejora continua?.(en línea).Revisado 29 Mayo de 2017. Disponible en Internet: [http: https://www.isotools.org/2015/02/20/en-que-consiste-el-ciclo-phva-de-mejora-continua/](https://www.isotools.org/2015/02/20/en-que-consiste-el-ciclo-phva-de-mejora-continua/)

Precisamente el mejoramiento continuo se basa en el ciclo PHVA³⁵, de la siguiente manera:

Ilustración 3. Esquema del ciclo PHVA



Fuente: Ciclo PHVA Deming

5.1.3 Plan estratégico de Seguridad Vial-PESV

El PESV, 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 Colombia³⁶. 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.

³⁵ OGALLA SEGURA, F. Sistema De Gestión Una Guía Práctica; Francisco, España; 2006

³⁶ ARL SURA. (En línea). Revisado el 24 de Enero de 2017. Disponible en Internet: <https://www.arlsura.com/index.php/noticias/173-noticias/2282>

El Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, establece que "Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales a en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores a no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley"³⁷.

El objetivo del Plan estratégico de seguridad vial es definir los planes y acciones que deben llevar a cabo en la empresa, organizaciones o entidades, públicas o privadas, para lograr la prevención de los accidentes de tráfico, de forma que tenga clara su gestión al establecer áreas involucradas, responsables, mecanismos de evaluación y seguimiento³⁸.

5.2 MARCO CONTEXTUAL

El plan estratégico de seguridad vial será diseñado para la empresa de transportes unidos Colombia "Transucol Ltda." ubicada en la ciudad de Palmira, del departamento del Valle del cauca; esta, pertenece al sector transporte especial de pasajeros y al sector tipo taxi; fomentando el desarrollo y crecimiento de la economía palmirana.

El sector transporte³⁹ cuenta con varias empresas que prestan el servicio a nivel municipal, intermunicipal y nacional, es decir, proporcionan su servicio a todas las regiones del país. A continuación, se mencionan las empresas vigiladas por la superintendencia de puertos y transportes:

³⁷ Ley 1503 de 2011. Consejo Superior del Transporte.

³⁸ Ibíd. Pág. 11

³⁹ SENA. Contexto del transporte. (en línea). Revisado el 24 de Enero de 2017. Disponible en Internet: <

https://senaintro.blackboard.com/bbcswebdav/institution/semillas/822203_1_VIRTUAL/Objetos_de_Aprendizaje/Descargables/ADA%206/ADA_6.1.pdf > pág. 19, 2014

Tabla 1. Vigilados por la superintendencia de puertos y Transportes a nivel Nacional.

VIGILADOS A NIVEL NACIONAL	CANTIDAD
EMPRESAS POR PASAJEROS POR CARRETERA - PC	538
EMPRESAS DE SERVICIO ESPECIAL – ES	1212
EMPRESAS TRANSPORTE MIXTO – MX	171
EMPRESAS TRANSPORTADORAS DE CARGA - CG	2577
TOTAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTE AUTOMOTOR	4498

Fuente: Citado en DURÁN PRIETO, J. (2013). La función de vigilar y control en el sector transporte. P. 17

A nivel nacional, el transporte como sector económico, es importante en el área de producción y comercialización de productos, cuenta con varios acuerdos comerciales (tratados de libre comercio) que exigen que cada vez sea más especializado en calidad, seguridad, tiempo de respuesta, entre otros.

El valle del Cauca⁴⁰, cuenta con una excelente ubicación geográfica que permite el fácil acceso a mercados de Asia, Pacífico, Centroamérica y otras latitudes, desde el Puerto de Buenaventura, que conecta con más de 200 terminales en el mundo, se moviliza el 52,4% de las importaciones del país, influyen cinco zonas francas en funcionamiento y una más en construcción, Adicionalmente, el sector industrial y de servicios, es muy amplio.

El municipio de Palmira, ubicado en el departamento del Valle del Cauca; cuenta con una superficie de 1.123 kilómetros cuadrados y tiene una población aproximada de 350.000 habitantes; sus principales ocupaciones son: Agricultura, ganadería,

⁴⁰PORTAFOLIO. la economía del valle del cauca está en auge. (en línea). Publicado el 24 de Junio de 2014. 0Revisado el 10 de Enero de 2017. Disponible en Internet :

<http://www.portafolio.co/economia/finanzas/economia-valle-cauca-auge-48760>,

* La Superintendencia de Puertos y Transporte: vigila, inspecciona y controla la prestación del servicio público de transporte marítimo, fluvial, terrestre, férreo y aéreo en el país, en cuanto a lo que calidad de infraestructura y prestación del servicio se refiere.

producción de Alimentos, Textiles, Maquinaria Agrícola, Educación profesional, entre otras.

Las empresas de servicio especial que actualmente están habilitadas por la superintendencia de puertos y transportes*, según decreto 174 del 5 de febrero del 2001, “por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial”. Son las mencionadas a continuación:

- a) Líneas universitarias S.A.S
- b) Transportes especiales azucarera Limitada
- c) Especiales mejía
- d) Transportes unidos Colombia Limitada. Transucol Ltda.
- e) Transportes especiales Narváez.
- f) Cooperativa de transportadores palmeras Ltda. Cootranspal

Por otro lado, las empresas que prestan el servicio tipo taxi⁴¹ en el municipio de Palmira, son las siguientes:

- a) Empresa de transportadores Unitax S.A.
- b) Cooperativa de transportadores flota Palmira. Cooflopal.
- c) Cooperativa de transportadores palmeras limitada. Cootranspal
- d) Cooperativa de transportadores villa de las palmas limitada. Coovipal.
- e) Empresa de transportes unidos Colombia limitada. Transucol Ltda.
- f) Cooperativa multiactiva de los taxistas del aeropuerto de palmaseca limitada. Cooptaxpal.

⁴¹ CORREA ORTEGA, Jonathan y JORDAN ORTÍZ, Stephani, Desarrollo e implementación de un plan estratégico para reposicionar a la empresa Transucol Ltda. en el gremio de transportadores particulares y especiales del municipio de Palmira, pág. 56.2013

5.3 MARCO CONCEPTUAL

El tema objeto de estudio de la presente investigación es la seguridad vial, y más concretamente, un plan estratégico de seguridad vial, dicho documento básicamente se refiere a una herramienta de prevención que desarrolla una organización asociada al tema de transporte.

Este mecanismo tiene una estructura que se fundamenta en cinco líneas de acción a saber; un fortalecimiento gestión organizacional, que son una serie de ejecutorias relacionadas con la parte administrativa, que es necesaria ajustarla a la nueva realidad, es decir, se requiere hablar un “mismo idioma de gestión”, para ello hay que diseñar un mapa de procesos y organizarlo con base en lo que requiere el plan; la intención de esta primera línea, es obtener el compromiso de toda la compañía para emprender acciones, sobre el tema de la seguridad vial; una segunda línea de acción es llamada “comportamiento humano”, que concierne al proceso de lograr que el recurso humano de la empresa adopte buenas prácticas y conductas seguras de movilidad, tanto en el ámbito laboral, como en la vida cotidiana.

La tercera línea de acción está relacionada con la seguridad de los vehículos, es decir, se necesita garantizar que el parque automotor sea lo suficiente confiable, para ello es menester estar al día con el mantenimiento sobre todo el preventivo.

La cuarta línea de acción está relacionada con la infraestructura segura, que tiene que ver con el acondicionamiento locativo, las precauciones que deben tenerse, también lo relacionado con la seguridad del peatón; y la quinta línea de acción llamada atención de víctimas, un apartado muy pertinente porque allí el Comité de Seguridad vial, deberá tener claro como debe ser el manejo de este grupo de interés, tanto desde su componente de salud, y de conflictos jurídicos.

Otros conceptos asociados

Mapa de procesos

El Mapa de Procesos es la representación gráfica de los procesos que están presentes en una organización, mostrando la relación entre ellos y sus relaciones con el exterior⁴². A su vez, los procesos pueden ser agrupados en Macroprocesos en función de las macroactividades llevadas a cabo.

Una organización que pretenda una gestión sólida y bien orientada hacia sus objetivos estratégicos y sus resultados clave, requiere de una perspectiva global y transversal que sólo puede darse mediante una visión de procesos. En un mapa de procesos, los procesos pueden ser clasificados en:

procesos Clave. Corresponderían a los procesos centrales (actividades primarias o procesos de negocio) Son los que en mayor medida gestionan las actividades que desembocan en la entrega del producto / servicio al cliente. Afectan de modo directo la prestación del servicio / satisfacción del cliente-ciudadano externo de la organización. Están por tanto directamente relacionados con la misión de la organización, y en general consumen la mayor parte de los recursos del mismo.

Procesos de Soporte. Proporcionan recursos / apoyo a los procesos clave. Aquí suelen incluirse la mayor parte de los procesos internos no pertenecientes a los otros grupos. Estos procesos, si bien su resultados no son obtenidos directamente por el cliente interno, son fundamentales para que los procesos clave operen correctamente.

Procesos Estratégicos. Son aquellos procesos que gestionan la relación de la organización con el entorno y la forma en que se toman decisiones sobre planificación y mejoras de la organización.

⁴² AITECO. Origen del Mapa de Procesos – Gestión de Procesos.2011

Buenas Prácticas hacia la movilidad sostenible

Toda actuación que pretenda reorientar la movilidad hacia un enfoque sostenible pasa por dos objetivos distintos pero complementarios y necesariamente simultáneos: disminución del uso del automóvil privado y fomento de los transportes públicos y no motorizados.

La necesidad de disminuir el uso del coche radica en lo ineficiente que resulta su uso de forma masiva. El automóvil es, con diferencia, el medio de transporte que más energía y espacio consume por persona transportada, el que más contaminación emite, tanto acústica como atmosférica, así como el que más accidentes ocasiona. Impactos que se ven muy agravados por sus bajas tasas de ocupación

Además, el automóvil es un medio imposible de democratizar: a medida que más y más gente lo utiliza más ineficiente se vuelve él y todo el sistema de transporte viario. La mejor prueba es lo contraproducente que ha resultado la aplicación continua de medidas encaminadas a dotarle de más espacio en nuestras ciudades. Por tanto para mejorar la movilidad deben priorizarse los medios más respetuosos con el entorno y más sostenibles: el transporte público, cuyos impactos son mucho menores; y el transporte no motorizado, cuyos impactos son en muchos casos inexistentes. Pero el abuso del automóvil es también responsable del mal funcionamiento de los transportes públicos y de la inhibición de los no motorizados⁴³.

Tipos de mantenimiento vehicular

⁴³ ECOLOGISTAS EN ACCION. Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible. Madrid. (en línea). Revisado el 24 de Mayo de 2017. Disponible en Internet: https://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_Cuaderno_3_Buenas_Practicas.pdf

La importancia del mantenimiento vehicular, muchas veces no es analizada con la importancia que merece, porque se desconocen las modalidades de mantenimientos de nueva generación, el proceso que debe cumplir cada uno de ellos, quienes son los agentes responsables y ejecutantes de los mismos.

Carlos Suárez analiza las modalidades de mantenimiento.

Sobre el tema, un especialista en la materia, el Ingeniero Automotriz Carlos Suárez Gómez, con amplia experiencia y formación en el rubro, fue requerido por Energy Press para una mejor comprensión de lo que hoy en día se conoce como mantenimiento vehicular preventivo y proactivo/predictivo, servicio que forma parte de los requerimientos de las empresas del sector petrolero para su parque automotor.

Actualmente, muchos piensan que desde el momento en que un vehículo ingresa a un taller mecánico para la reparación de sus desperfectos, se está realizando un mantenimiento. “De alguna manera esto es cierto, pero no quiere decir que sea un mantenimiento preventivo o un mantenimiento proactivo o predictivo, es por eso que se deben conocer las tres clases de mantenimientos y reparaciones que existen, tener en claro sus diferencias y bajo quienes está la responsabilidad de su ejecución. Estas son: las reparaciones corrientes, el mantenimiento vehicular preventivo y el mantenimiento proactivo/predictivo, afirma Carlos Suárez.

“En primer lugar, se encuentran las reparaciones corrientes, estas son las que se realizan a diario o cuando el vehículo tiene problemas menores”⁴⁴. Según normas internacionales de seguridad, los cuidados diarios de un automóvil están bajo la

⁴⁴ ENERGYEXPRESS BOLIVIA. Mantenimiento vehicular preventivo y proactivo/predictivo.2007. Disponible en <http://www.energypress.com.bo/Bolivia/3.htm>. Revisado el 24 de Mayo de 2017

responsabilidad del usuario y no del taller, en virtud a que éste es sólo el ejecutor de los trabajos de reparación y mantenimiento que se deban realizar en el vehículo. Es decir que la persona que lo conduce es quien debe recurrir al taller mecánico cuando detecta alguna falla, de este modo se realizarán los controles, cuidados y reparaciones necesarias”, explica Suárez.

Se estima que cerca del 80% de los talleres mecánicos, se dedican a cumplir con este tipo de mantenimiento, es decir, se ocupan solamente de los cuidados y reparaciones de las fallas menores en los vehículos.

Por otro lado, el mantenimiento preventivo, significa preservar las condiciones con las que ha sido fabricado el vehículo, realizando reparaciones y “readecuaciones” de este mantenimiento, tomando en cuenta factores como el lugar donde trabaja, el modelo, entre otros. Por ello, este tipo de mantenimiento es ejecutado y está bajo la responsabilidad de los talleres, pero se inicia con una revisión de manera conjunta entre el usuario del vehículo y el mecánico. El primero informa cuales son las fallencias que tiene el auto, mientras los datos son registrados (planillas, bases de datos, listas, etc.) para que el vehículo tenga su ficha, luego el mecánico constata las posibles fallas para brindar un diagnóstico y realizar una lista de requerimientos, tanto de tipos de arreglos como de repuestos necesarios. Se elabora un presupuesto y se informa al propietario, de este modo se podrá iniciar las reparaciones. Este proceso puede variar dependiendo del método de registro, control y seguimiento que haya diseñado un taller automotriz para el mantenimiento de cada vehículo, explica Suárez.

El especialista indica que “en Colombia se realiza un mantenimiento preventivo pero no en su totalidad. Para que esto ocurra, se deben cumplir dos etapas: la verificación y control de las piezas del vehículo, y los trabajos propios del mantenimiento preventivo, es decir que existen aproximadamente entre 35 a 40 ítems para cumplir,

como ser: cambios de aceite, de grasa, reparación de alternadores, de motor de arranque, etc.”

En la mayoría de los talleres no se cumple con estas dos etapas, porque al ingresar un vehículo sólo se diagnostica y repara el desperfecto que, en ese momento, significa un posible problema para el conductor y no se realiza una revisión exhaustiva, por eso es importante llevar un registro minucioso, para saber las condiciones en las que se encuentran las piezas del vehículo, los cambios y reparaciones que se le han hecho, la situación en la que ingresa al taller, así será mucho más fácil poder determinar que clase que trabajo precisa, cuál es el requerimiento de repuestos, el presupuesto y el tiempo que demandará realizar el trabajo etc., y, lo más importante, se debe registrar el estado en el que se encuentra el automóvil al abandonar el taller. “Es como auscultar clínicamente a un paciente antes de internarlo, revisando todo su historial médico antes de ingresarlo a quirófano.

Según Suárez, llevar un registro o control de este tipo, ayuda a realizar un seguimiento detallado del estado del vehículo, detectar los problemas futuros que pueda tener y encontrar una solución efectiva. “No puede existir mantenimiento preventivo sin un informe previo cuidadosamente elaborado”, asegura el profesional formado en Rumania y con un exitoso paso por empresas como Perez Companc (hoy Petrobras Energía) y EquiPetrol.

Finalmente, dice Suárez, se encuentra el mantenimiento proactivo o, llamado también, mantenimiento predictivo, concerniente a equipo pesado, como ser: compresores de gas, motores estacionarios, motores de barcos, etc.

Consiste en un análisis de aceite para poder determinar el grado de desgaste interno que pueda tener la máquina, éste vendría a ser un proceso más químico que mecánico, porque, si bien el taller realiza la extracción de aceite, estas muestras son enviadas a laboratorios especializados para su análisis.

En Bolivia, quienes realizan este tipo de mantenimiento son las compañías que cuentan con maquinaria pesada estacionaria (equipos de producción), pero para esto deben recurrir a laboratorios especializados del exterior del país, como Argentina, Brasil, Estados Unidos o Chile, por mencionar algunos, debido a que no se cuenta con un laboratorio de esta naturaleza.

Carlos Suárez afirma que “son pocas las empresas que realizan este tipo de mantenimiento, porque al contar con máquinas de esta magnitud y de funcionamiento permanente, se debe programar el momento en el que se realizará esta tarea, porque es necesario paralizar el funcionamiento de las mismas para realizar la extracción del aceite, mientras esto sucede otro equipo debe reemplazarlas”.

Al margen de ello, existen otras limitaciones como ser el tiempo que demoran en llegar los resultados, se estima que para poder obtenerlos pueden transcurrir entre quince y veinte días, además de tener un elevado precio.

Por todos estos factores, muchas empresas no realizan el mantenimiento proactivo o predictivo, sino el mantenimiento preventivo, porque, como se dijo anteriormente, el primero demanda tiempo y altos costos.

“Bolivia no cuenta con un laboratorio adecuado para realizar los análisis que demanda el mantenimiento proactivo o predictivo, por ello se dice que, en relación al exterior, el país está muy limitado”, afirma Carlos Suárez, quien actualmente atiende el parque automotor de las empresas Servipetrol, Total, Vintage, Tuboscope, Ribepar, Las Cumbres de Bolivia, Totes, Proesa, Fundeforest, Visa, Cooperación Española, Plasmar, Prosertec, entre otras.

5.4 MARCO JURÍDICO

En Colombia el servicio de transporte especial está regulado y autorizado por el Ministerio de transporte. Además, es vigilado, inspeccionado y controlado por la superintendencia de puertos y transporte. Actualmente está reglamentado por el decreto 0348 del 25 de febrero del 2001⁴⁵, “por el cual se reglamenta el servicio de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”.

5.4.1. Decreto 0348 del 25 de febrero del 2001

Parte general: “se reglamenta el servicio de transporte terrestre automotor especial y establece los requisitos que deben cumplir las empresas interesadas en obtener y mantener la habilitación en esta modalidad, las cuales deberán operar en forma eficiente, segura, oportuna y económica, cumpliendo con los principios rectores del transporte como el de la libre competencia y el de iniciativa privada, a las cuales solamente se les aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales”.

También dice que el ámbito de aplicación es a nivel nacional, brinda el concepto de transporte público, transporte privado, actividad transportadora y servicio público de transporte terrestre automotor especial.

5.4.2 Ley 1503 del 20 de diciembre del 2011

Parte general: 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

⁴⁵ Decreto 0348 del 25 de febrero del 2015, (en línea). >, Revisado el 03 de octubre del 2016. Disponible en Internet: < <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=12134>.

criterios autónomos, solidarias y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

El Artículo 12 de la mencionada Ley, establece que "Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales a en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores a no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley.

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan estratégico de seguridad vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este plan contendrá como mínimo, las siguientes acciones:

1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de curso de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
4. Apoyar a la consecución de los objetivos del estado en materia de seguridad vial."

5.4.3 Decreto 2851 del 6 de diciembre del 2013

Parte general: "por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la

Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones" emitido por el ministerio de transporte y aprobado por el presidente de la república de Colombia, en lo concerniente al 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, organización o empresa.

Dichas líneas de acción son:

- a. Fortalecimiento de la gestión institucional.
- b. Comportamiento humano.
- c. Vehículos seguros.
- d. Infraestructura segura.
- e. Atención a víctimas

Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas, deberán incluir dentro de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, la indicación de los cargos del personal responsable al interior de la entidad que deberá implementar cada uno de los contenidos definidos”.

5.4.4 Resolución 1565 del 6 de junio del 2014

Parte general: Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial “Pesv”, reglamenta que toda empresa que tenga flotas superiores a diez unidades y desarrolle algún tipo de actividad que tenga que ver con el sector transporte, debe aplicar a partir de la fecha de publicación el plan estratégico plasmado en esta resolución.

Esta resolución brinda una estructura para que las empresas que prestan este servicio la apliquen, conformada generalmente por: Introducción, Objetivo general, objetivos específicos, conceptos y definiciones, marco normativo, alcance, conformación equipo de trabajo, diagnóstico, elaboración del Pesv, implemento del

Pesv, seguimiento y evaluación; comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura, atención a víctimas y anexos

5.4.5 Decreto 1047 del 4 de junio del 2014

Parte general, por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones.

Se hace necesario garantizar el efectivo acceso de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi al sistema de seguridad social, a partir de su afiliación y el correspondiente pago de aportes a cada subsistema, conforme con las normas generales lo han establecido. La finalidad es mejorar las condiciones de labor de los conductores, el fortalecimiento de la empresa y la mejora de la prestación del servicio público de transporte.

6. ESTRATEGIA METODOLÓGICA

6.1 TIPO DE ESTUDIO

La investigación objeto de estudio tuvo un enfoque de investigación aplicada, ya que busca el conocer para hacer, para actuar, para construir, para modificar. Depende de los descubrimientos y avances de la investigación básica y se enriquece con ellos, pero se caracteriza por su interés en la aplicación, utilización y consecuencias prácticas de los conocimientos⁴⁶.

Con base en la información suministrada por la resolución 1565 del 6 de junio del 2014, “por el cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.” Se desarrollará el Plan estratégico de seguridad vial de la Empresa de transportes unidos Colombia limitada, el cual busca mejorar su estructura interna en cuanto a planeación, seguridad vial, operatividad, mantenimientos preventivos, entre otros, tomando como referencia la guía metodológica mencionada anteriormente.

6.2 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

Para esta investigación se utilizó el método cualitativo, puesto que se partió de un documento generalizado para ser aplicado en forma particular a una organización, en este caso, la Transportadora sujeto de estudio.

⁴⁶ LARA MUÑOZ, Érica María. Fundamentos de investigación - Un enfoque por competencias 2a edición, página 106.2013

6.3 TÉCNICAS DE RECOLECCION DE INFORMACIÓN

Entrevista: Es un proceso de comunicación que se realiza normalmente entre dos personas; se caracteriza por ser una técnica cualitativa y adicionalmente se identifica porque el entrevistado obtiene información del entrevistado de forma directa. ⁴⁷La entrevista no se considera una conversación normal, si no una conversación formal, con una intencionalidad, que lleva implícitos unos objetivos englobados en una Investigación.

Informes: texto académico o laboral de carácter expositivo, en él se describen los acontecimientos de un lapso de tiempo determinado, representa acciones, métodos, conceptos y los procedimientos llevados a cabo para adelantar una labor investigativa, informativa, u operativa. ⁴⁸A nivel educativo, es una herramienta que facilita la formación académica y profesional, ya que para su redacción se deben combinar la teoría y la práctica.

6.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

6.4.1 Fuentes primarias:

La información suministrada por el personal colaborativo y directivo de la empresa de transportes unidos Colombia Limitada “Transucol Ltda.”, por medio de informes de gestión de los años 2013, 2014, 2015 y 2016, reportes de la Aseguradora, por comunicación verbal y entrevistas.

⁴⁷PELAEZ, Alicia. RODRIGUEZ, Jorge. La entrevista. (En línea). Consultado el 24 de enero de 2017. Disponible en Internet: https://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso_10/Entrevista_trabajo.pdf. pág.2

⁴⁸UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA. Guías e informes. (En línea). Consultado el 24 de Enero de 2017. Disponible en Internet: <http://www.usergioarboleda.edu.co/wp-content/uploads/2016/01/usa-guias-el-informe.pdf?c45bbb> pág.2

6.4.2 Fuentes secundarias:

Resolución 1565 del 6 de junio del 2014, “por el cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.” Búsquedas virtuales, e informes estadísticos brindados por Seguros del Estado, seguros la Equidad y Seguros Mundial.

6.5 UNIDAD DE ANÁLISIS

La población definida corresponde a 7 Personas que hacen parte del personal colaborativo y directivo de la empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”, Y de manera general los 287 Afiliados de la Organización.

7. DIAGNÓSTICO INTERNO DE LA EMPRESA TRANSUCOL LTDA CON RESPECTO A LA SEGURIDAD VIAL REGULADA EN LA LEY 1503 DEL 2011 Y LA RESOLUCIÓN 1565 DEL 2014

La información aquí consignada, fue producto de constante interacción con la Gerencia y miembros clave de la organización, la idea de la recopilación de estos datos para este diagnóstico era identificar las generalidades de la organización en cuanto a su gestión operativa, administrativa y en seguridad vial.

7.1 GENERALIDADES DE LA EMPRESA

MISIÓN: Ofrecer un servicio consecuente con las necesidades y exigencias de nuestros usuarios, afiliados y clientes internos, por medio de estrategias que apunten a desarrollar actividades que les agreguen valor a cada una de estas entidades, con el fin de que cada uno de ellos, en forma integral, pueda percibir de nuestra empresa la más eficiente, eficaz y efectiva labor operativa, por medio de un personal comprometido, competente y capaz.

VISION: Ser en el 2018 la empresa de servicio público y especial con el mayor reconocimiento del sector urbano y rural del municipio de Palmira, por medio de la prestación de un servicio óptimo en todas sus líneas operativas y administrativas.

7.1.1 Formato único extracto de contrato (FUEC) especiales

Los vehículos de servicio especial necesitan un permiso llamado: formato único de extracto de contrato (FUEC) para poder circular a nivel Nacional. Este formato debe ser diligenciado en la empresa y expedido por la empresa. No debe tener tachones, ni borrones, ni enmendaduras. En caso de no estar bien diligenciado, las autoridades inmovilizan el vehículo, elaboran un comparendo e inicia una

investigación para la empresa por parte de la superintendencia de puertos y transportes. Adicionalmente, este documento, sirve para llevar un control del estado y la documentación de los vehículos y del pago de las obligaciones en la empresa.

Existen tres tipos de FUEC: Estudiantil Representado con el código 001, Empresarial Representado con el código 002, y de viaje ocasional Representado con el código 003, A continuación, se enseña un FUEC de viaje ocasional.

Ilustración 4. Modelo de FUEC diligenciado

 MINISTERIO DE TRANSPORTE		 TRANSUCOL LTDA.	
FORMATO ÚNICO DE EXTRACTO DEL CONTRATO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL No. 376071102201600033241			
RAZÓN SOCIAL DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL		NIT:	
EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA.		800.212.461-4	
CONTRATO N°	0003		
CONTRATANTE:	DIANA CONSTANZA BENITEZ CAIRAZCO	NIT/CC:	30,237,552
OBJETO CONTRATO:	TRANSPORTE DE GRUPO DETERMINADO DE USUARIOS		
ORIGEN-DESTINO, DESCRIBIENDO EL RECORRIDO:	ORIGEN: BOGOTA - DESTINO: MANIZALES		
RECORRIDO: SALEN DE BOGOTA, PASAN POR LA VEGA, VILLETÁ, GUADUAS, HONDA, MARIQUITA, FRESNO, Y LLEGAN A MANIZALES Y EL REGRESO ES POR LA MISMA RUTA			
CONVENIO CONSORCIO UNIÓN TEMPORAL CON:			
VIGENCIA DEL CONTRATO			
FECHA INICIAL:	DÍA	MES	AÑO
	30	DICIEMBRE	2016
FECHA VENCIMIENTO:	DÍA	MES	AÑO
	9	ENERO	2017
CARACTERÍSTICAS DEL VEHICULO			
PLACA	MODELO	MARCA	CLASE
ZAP-541	2007	CHEVROLET	CAMPERO
NUMERO INTERNO		NUMERO TARJETA DE OPERACIÓN	
007		0900249	
Datos del Conductor 1	Nombres y Apellidos	N° Cedula	N° Lic. Conducción
	ANDRES FELIPE MORALES MARIN	75,104,276	75104276
Datos del Conductor 2	Nombres y Apellidos	N° Cedula	N° Lic. Conducción
Datos del Conductor 3	Nombres y Apellidos	N° Cedula	N° Lic. Conducción
Responsable del contratante	Nombres y Apellidos	N° Cedula	telefono
	DIANA CONSTANZA BENITEZ	30,237,552	3103462713
Carrera 33 No. 37-94 Barrio Colombia Tels: 2732656 - 2755066 Cel: 3174278741 e-mail: transucol.ltda@gmail.com Palmira-Valle		Firma y sello Gerente Empresa 	

Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada "Transucol Ltda."
Año 2016.

7.1.2 Permiso (planilla) taxis

Por otro lado, los vehículos tipo taxi necesitan un permiso llamado Planilla Única de Viaje Ocasional, para poder hacer un viaje a cualquier lugar fuera del municipio. Este documento lo expide el Ministerio de Transporte y debe ser diligenciado completamente en la empresa sin tachones, borrones ni enmendaduras. El no portar este documento, o diligenciarlo de una manera incorrecta, genera inmovilización del vehículo por parte de las autoridades competentes.

Ilustración 5. Modelo diligenciado de Planilla

NUMERACIÓN AAJ 555518  * 5 5 5 5 1 8 *		PLANILLA ÚNICA DE VIAJE OCASIONAL (VÁLIDA PARA UN SOLO VIAJE)		 MinTransporte Ministerio de Transporte
EMPRESA DE TRANSPORTE NOMBRE: <u>Empresa de Transportes Unidos Colombia Ltda</u> ☒ NIT. ☐ C.C. ☐ No. <u>800 212 461-4</u>				
DATOS DEL VIAJE OCASIONAL CIUDAD ORIGEN: <u>Palmira</u> <u>20-12-16</u> CIUDAD DESTINO: <u>Buga</u> <u>20-12-16</u> FECHA INICIO VIAJE (DÍA / MES / AÑO) FECHA REGRESO (DÍA / MES / AÑO)				
DATOS CONTRATANTE DEL SERVICIO PERSONA O EMPRESA: <u>Esther Melo Mora</u> NIT. ☐ C.C. ☒ No. <u>66659412</u> DIRECCIÓN: <u>Calle 7 # 4-72</u> TELÉFONO: <u>316 7408421</u> No. DE PASAJEROS: <u>3</u>				
DATOS DEL VEHÍCULO PLACA: <u>WPK-931</u> CLASE: <u>Automovil</u> MARCA: <u>N/A</u> MODELO: <u>2016</u> PÓLIZA SOAT: <u>1577914517</u> COMPAÑÍA DE SEGUROS: <u>Seguros del Estado</u> TARJETA DE OPERACIÓN No. <u>6569</u>				
DATOS DEL CONDUCTOR NOMBRE: <u>Hector Abuleca</u> C.C.: <u>94320161</u> No. LICENCIA DE CONDUCCIÓN: <u>94320161</u> CATEGORÍA: <u>C2</u>				
FIRMAS:  EMPRESA DE TRANSPORTE (CON SELLO)  CONTRATANTE				
NOTAS: 1. No se admiten tachones ni enmendaduras y debe ser diligenciado en su totalidad antes de iniciar el viaje. 2. Las empresas de transporte de pasajeros por carretera deben adjuntar contrato de transporte y certificación del estado mecánico del vehículo.				

Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada "Transucol Ltda."
Año 2016.

Con respecto a los motoristas de servicio especial y de taxis, se establece que todos deben estar vinculados a la seguridad social, Sin embargo, la empresa no está en capacidad de afiliarlos a todos, puesto que la mayoría de los vehículos son afiliados y no son propios. Los afiliados pagan administración mensualmente pero muchos de ellos (o la mayoría) no pagan su administración puntualmente; si Transucol los vincula por parte de la empresa se comprometería a pagar mes a mes la seguridad social de todos, sin saber quién va a venir y quién no. El tema se torna complejo porque la mayoría de los contratos del servicio especial los consiguen los mismos afiliados. Por ende, el pago por parte de los contratos los recibe el propietario y no la empresa.

7.2 ACTIVIDADES QUE REALIZA LA EMPRESA

La Empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”, es una empresa que administra vehículos de servicio público de pasajeros tipo Taxi y de servicio Especial.

7.3 TAMAÑO DE LA EMPRESA

De acuerdo a su tamaño, Transucol Ltda. Es Microempresa, puesto que tiene menos de diez empleados.

7.4 TIPOS DE VEHICULOS UTILIZADOS PARA LOS DESPLAZAMIENTOS

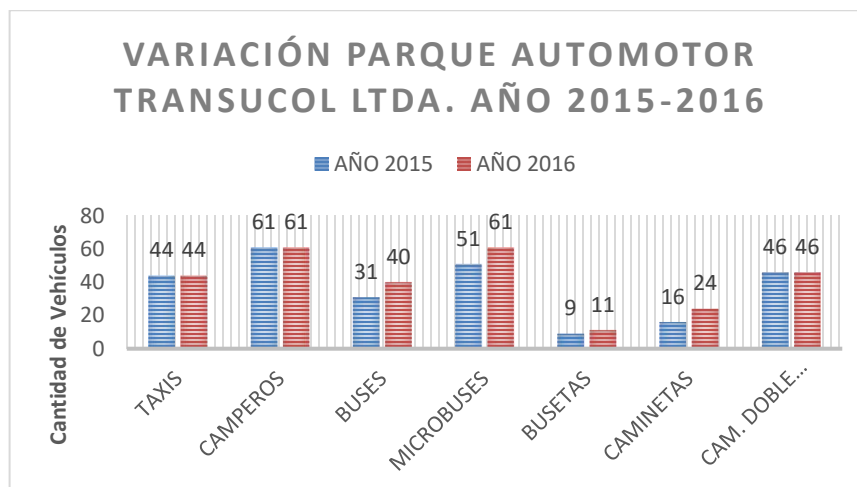
Actualmente la empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”, cuenta con el siguiente Parque automotor, para hacer los desplazamientos:

Tabla 2. Parque automotor vigente de Transucol Ltda.

MODALIDAD	TIPO DE VEHICULO	2015	2016	INCREMENTO
TAXI	TAXIS	44	44	0
ESPECIAL	CAMPEROS	61	61	0
ESPECIAL	BUSES	31	40	9
ESPECIAL	MICROBUSES	51	61	10
ESPECIAL	BUSETAS	9	11	2
ESPECIAL	CAMIONETAS	16	24	8
ESPECIAL	CAM. DOBLE CABINA	46	46	0
	TOTAL	258	287	29

Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”
Año 2015 y 2016

Ilustración 6. Variación Parque Automotor Transucol Ltda. Año 2015-2016



Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”
Año 2015 y 2016.

Durante varios años, la Empresa Transucol Ltda. No tuvo variación en su parque automotor, sin embargo, en el año 2016, una empresa que presta el servicio público en la ciudad de Palmira, decidió no continuar con el servicio especial debido a las exigencias de la Superintendencia de puertos y transportes, y las exigencias del

decreto 0348 del 25 de febrero del 2015, “por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”, expedido por el ministerio de transporte. Por ende, muchos afiliados de esa empresa se trasladaron a la empresa Transucol limitada, incrementando los cupos de los buses, los microbuses y las camionetas significativamente.

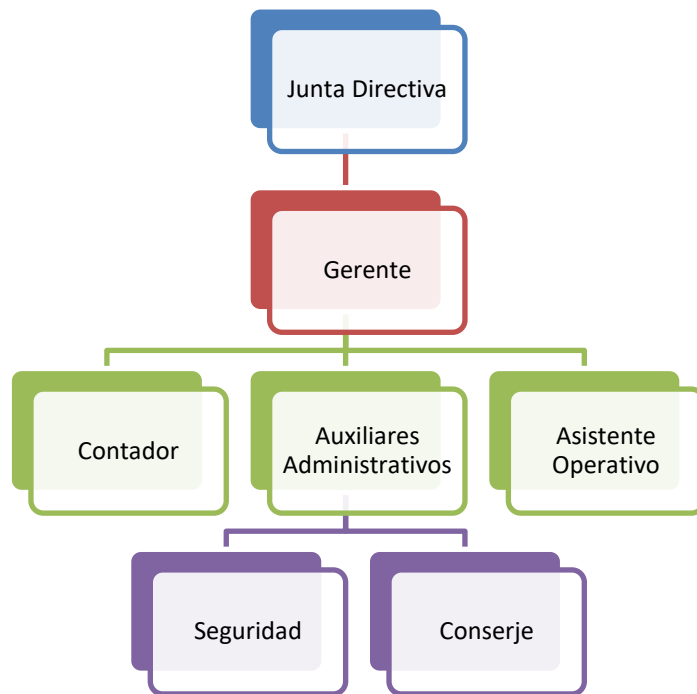
En el momento la Transportadora no tiene más cupos disponibles; (están congelados por Ley estatal), de levantarse la restricción, el parque automotor de la empresa sería mucho más “robusto”. Los cupos los otorga el Ministerio de Transporte y es un proceso que exige muchos requisitos de ley que debe solicitar gerencia directamente y tiene un tiempo de respuesta de 3 a 6 meses. En este momento la empresa está reuniendo los requisitos.

7.5 CANTIDAD DE EMPLEADOS

Esta empresa está conformada por 7 empleados, de los cuales 3 están contratados por nómina y 4 de ellos por contrato prestación de servicios, Adicionalmente 4 de los trabajadores son hombres y 3 son mujeres, es decir; el 57,1% representan el género masculino y el 42,8% representan el género femenino.

El organigrama de la empresa está conformado por 7 empleados y como se puede observar, la autoridad suprema, es la Junta directiva.

Ilustración 7. Organigrama general de Transucol Ltda.



Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”
Año 2016.

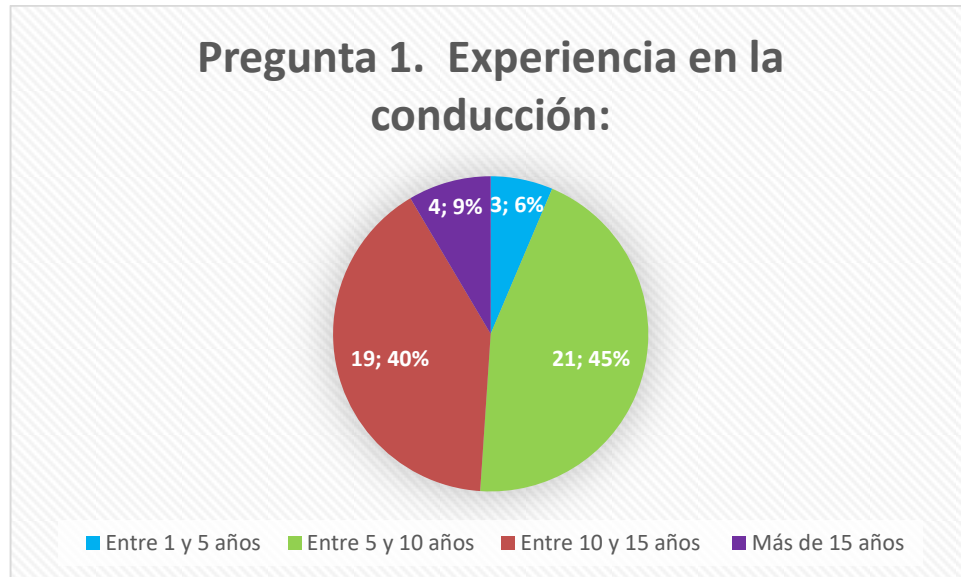
7.6 ENCUESTA INTERNA (PERSONAL OPERATIVO DE LA TRANSPORTADORA)

A continuación se relacionan los resultados de la aplicación de este instrumento diligenciado por el personal operativo de Transucol Ltda. La intencionalidad de este proceso era recopilar información valiosa de esta fuente primaria respecto a incidentes y riesgos experimentado en su gestión laboral.

La encuesta se realizó con una muestra poblacional de 47 afiliados (conductores), extraídos de los 287 afiliados. (Ver Anexo 2)

7.6.1 Resultados

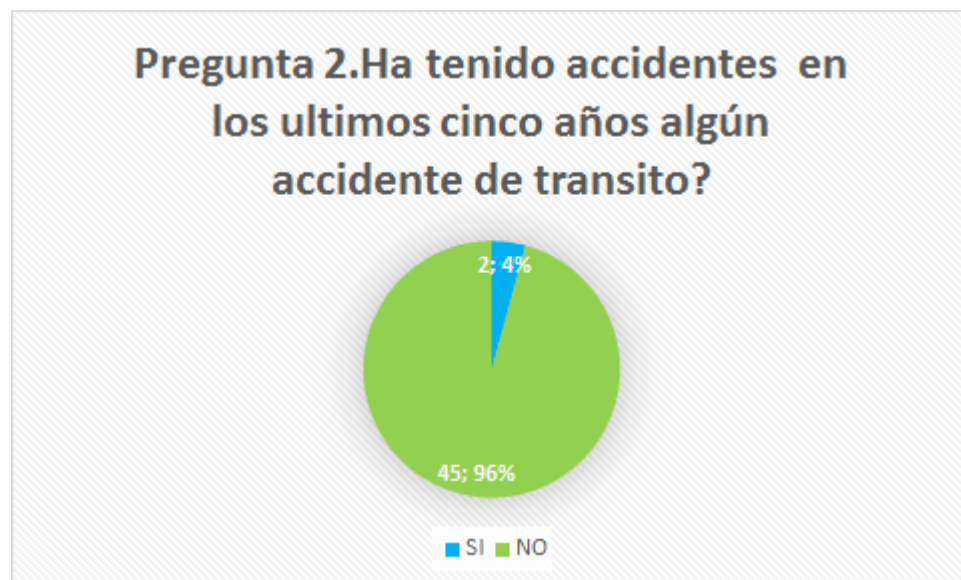
Ilustración 8. Resultados Encuesta Pregunta 1



Fuente: Elaboración Propia

Observaciones: Con base en estos resultados, se puede afirmar que el personal operativo (conductores) cuenta en su gran mayoría con una vasta experiencia en su labor.

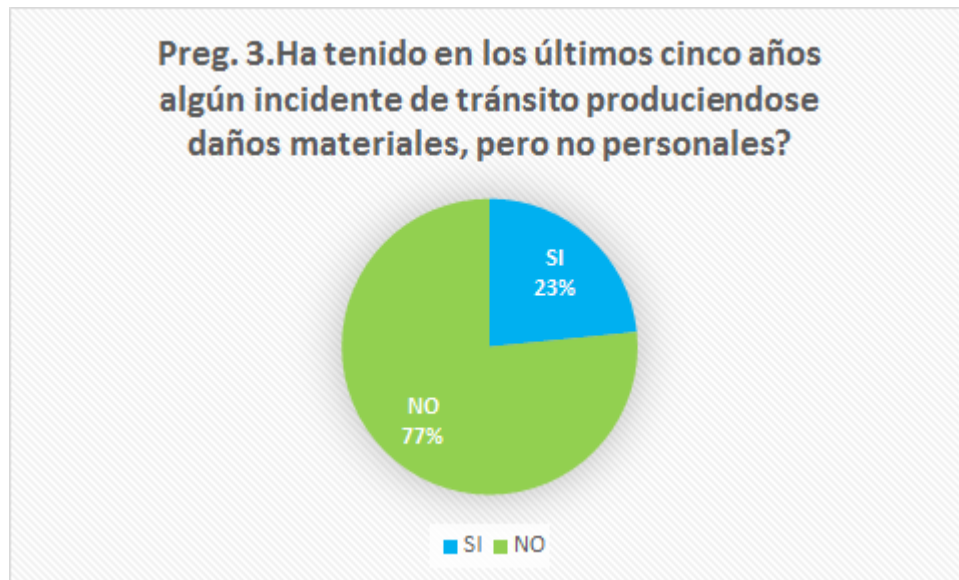
Ilustración 9. Resultados Encuesta Pregunta 2



Fuente: Elaboración Propia

Observaciones: El 96% es un valor altamente representativo, que da cuenta que en este rubro Transucol Ltda. presenta un índice muy bajo que se recomienda sostener en esos niveles.

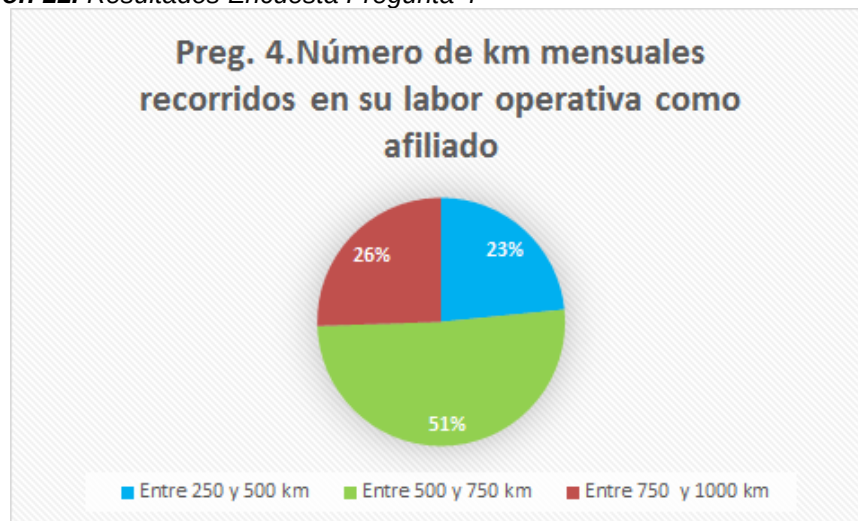
Ilustración 10. Resultados Encuesta Pregunta 3



Fuente: Elaboración Propia

Observaciones: En lo referente a incidentes, lo normal es que el índice porcentual se encuentre entre el 10 y 15%, en este caso el valor es someramente superior, que se espera disminuya con el PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial)

Ilustración 11. Resultados Encuesta Pregunta 4



Fuente: Elaboración Propia

Observaciones: Un poco más del 50% de los encuestados sostiene rodar operativamente entre 500 y 750 km, ellos laboran en promedio según esto unos 26.04 km diario.

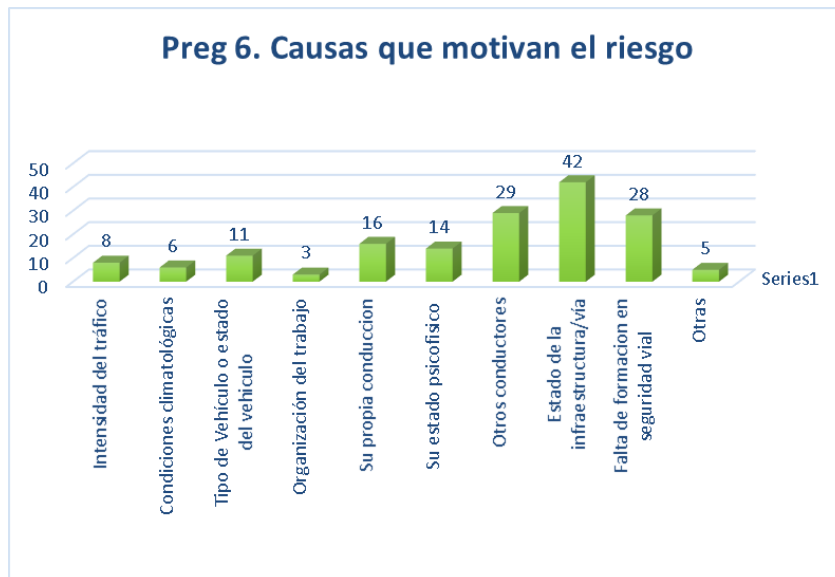
Ilustración 12. Resultados Encuesta Pregunta 5



Fuente: Elaboración Propia

Observaciones: Un 64% es una cifra significativa que es un punto de referencia para tener en cuenta en el diseño del PESV, no menos importante el considerar el factor “imprudencia de terceros”, entendiendo por estos otros conductores y peatones.

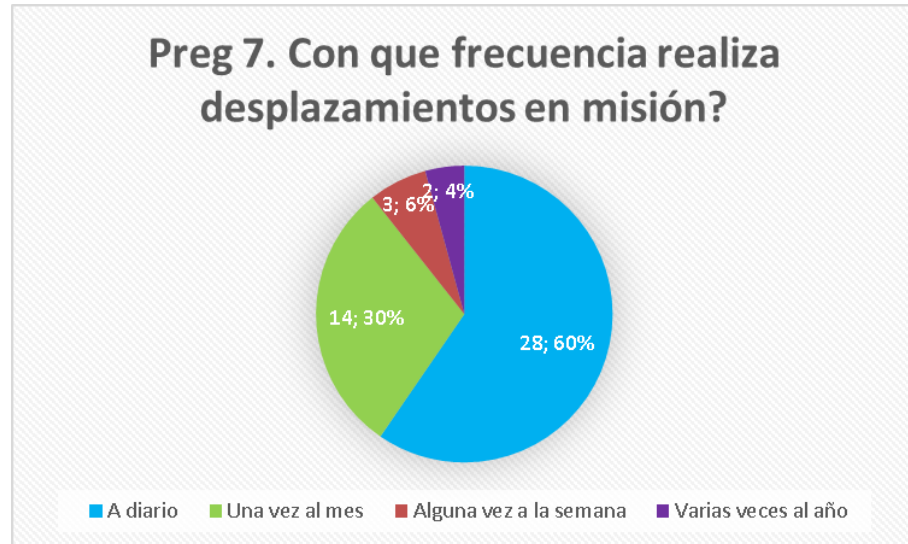
Ilustración 13. Resultados Encuesta Pregunta 6



Fuente: Elaboración Propia

Observaciones: El porcentaje 25.92% correspondiente a la causa estado de la vía, es un punto de referencia muy relevante a tener en cuenta. Le sigue el 17,9% con Otros Conductores y con un 17,28% Falla de formación en seguridad vial

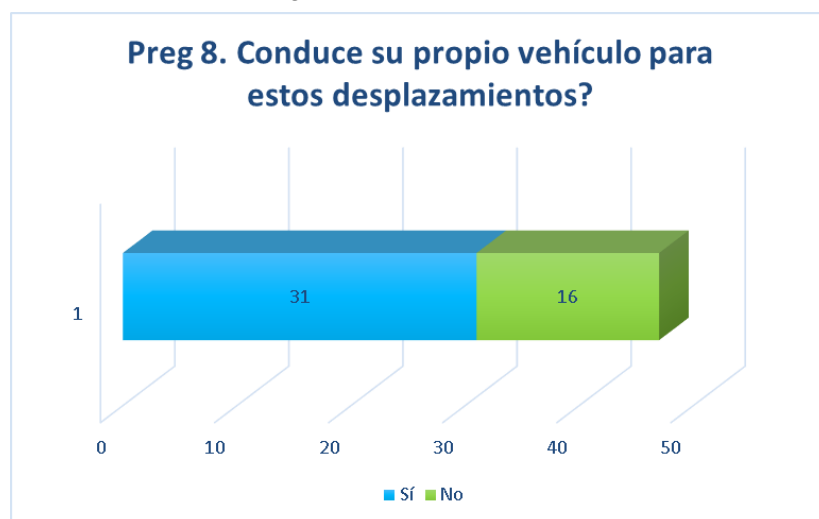
Ilustración 14. Resultados Encuesta Pregunta 7



Fuente: Elaboración Propia

Observaciones: El 60% correspondiente a la frecuencia de los desplazamientos, demostró que en general los afiliados de Transucol Ltda. Utilizan su vehículo Diariamente. Este porcentaje señala que la probabilidad de un accidente es bastante alta por que la periodicidad de uso es muy alta.

Ilustración 15. Resultados Encuesta Pregunta 8



Fuente: Elaboración Propia

Observaciones: Generalmente los Afiliados conducen sus propios vehículos representado en un 65,9%, sin embargo, un 34,04% no lo hacen, es decir contratan a alguien para que conduzca el vehículo.

Ilustración 16. Resultados Encuesta Pregunta 8



Fuente: Elaboración Propia

Observaciones: Generalmente los desplazamientos de los afiliados son planificados por ellos mismos. Representado en un 89%. Este porcentaje es muy valioso para la elaboración del PESV, ya que la mayoría de los viajes deben ser planificados por la empresa y no por los afiliados.

7.7 PROBLEMÁTICA DE LA SEGURIDAD VIAL

La empresa de transportes unidos Colombia limitada, es consciente gracias a los informes de la Organización mundial de la salud de que existe una problemática a nivel mundial, puesto que reporta la cantidad de personas que fallecen y quedan heridos en los accidentes de tránsito diariamente.

A nivel organizacional, la empresa cuenta con un informe muy completo de accidentalidad anual que brinda la empresa VML Compañía Asesores de seguros.

Adicionalmente, tiene una base de datos en la que conoce la cantidad de accidentes ocasionados en el transcurso del año, los procesos judiciales que estos implican, y los acuerdos a los que llegaron ambas partes.

7.8 INFORME DE MOVILIDAD

Se hizo una revisión sobre la movilidad en Palmira en el año 2015, que por su relación directa con el tema objeto de estudio se toma como referencia (Ver Anexo 3)

7.9 ROL DE LA PERSONA DENTRO DE LA VÍA (CONDUCTOR, PEATÓN, PASAJERO)

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.⁴⁹

Peatón: Persona que transita a pie por una vía⁵⁰

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público⁵¹

7.10 RELACION DE SUS ACTIVIDADES CON EL RIESGO VIAL

7.10.1 Beneficios para el país, la empresa u organización

A pesar de conocer el nivel de accidentalidad a nivel organizacional, municipal, departamental y nacional, la empresa aún no ha tomado acción para disminuir el nivel de accidentalidad y siniestralidad de la empresa. Es importante hacer entender que la prioridad sobre la vía la tiene la vida, para que se reduzca significativamente la ocurrencia de accidentes de tránsito, mejorar la eficiencia de los sistemas de transporte, mejorar la movilidad en vías rurales y urbanas, disminuir los casos

⁴⁹ Ibíd. pág. 8

⁵⁰ Ibíd. pág. 8

⁵¹ CNI.2002

judiciales, mejorar la calidad del servicio prestado por los conductores, proteger la imagen corporativa en cualquier momento que esta se vea afectada.

7.10.2 Objetivo del PESV

La empresa aún no ha diseñado los planes y acciones que debe llevar para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial, sin embargo, es consciente de que lo necesita.

7.10.3 Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial

Actualmente, la empresa cuenta con un cronograma de capacitaciones en diferentes temas organizacionales, sin embargo, estas capacitaciones carecen de temas que sensibilicen al personal en materia de seguridad vial.

7.10.4 Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito

Los conductores de la empresa deberían cumplir fielmente todas las normas de tránsito, el problema radica en que algunas veces, desconocen las normas, no hacen los cursos reglamentarios o sencillamente se basan en comentarios sin fundamentos de otras personas a la hora de conducir su vehículo, por tal motivo, con urgencia, los motoristas en general, requieren una capacitación sobre las normas de tránsito.

7.10.5 Realizar el pago puntual de los montos por infracciones

Actualmente, la empresa no cuenta con un control de multas de los infractores, sin embargo, la gerente está en proceso de la implementación del control de multas.

7.10.6 Equipo de trabajo enfocado en seguridad vial

La empresa de transportes unidos Colombia limitada, está conformada por 7 empleados, pero cada uno está enfocado en sus actividades laborales, por ende, se afirma que la empresa no cuenta en este momento con un equipo de trabajo que coordine, plantee, diseñe, implemente, y mida acciones que permitan generar conciencia referente a la seguridad vial.

7.10.7 Política de seguridad vial

En este momento, la empresa no cuenta con una política en seguridad vial, debe construirla y divulgarla para que se adecue a los propósitos de la organización, incluya el compromiso de cumplir los requisitos exigidos por la ley, y el compromiso de mejorar continuamente.

7.11 LOGO DE LA COMPAÑÍA

Ilustración 17. Logos corporativo



Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.” Año 2016.

8. DEFINICIÓN DEL EQUIPO DE TRABAJO Y POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL DE LA EMPRESA TRANSUCOL LTDA

Para este apartado se deja planteado como debería estar conformado el equipo de trabajo, teniendo en cuenta que la Transportadora se encuentra en un proceso de cambio necesario, para cumplir a cabalidad con los requisitos de la Ley 1503 del 29 de diciembre del 2011, “por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan disposiciones”, reglamentado por el Decreto 2851 del 6 de diciembre del 2013 y plasmado en la resolución 1565 del 6 de junio del 2014, “por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial”

8.1 EQUIPO DE TRABAJO

Transucol Ltda. Debe conformar un comité de seguridad vial, que Planee, Organice, Dirija y Controle el Plan estratégico de la empresa, encargándose del manejo y la administración de este proceso en la organización. La intención de conformar este Comité, es que la Transportadora tenga el control de su parque automotor y afiliado, y que el índice de quejas por infracciones de tránsito y de accidentes de tránsito disminuya para no alterar la salud financiera de la organización.

8.1.1 Funciones

- Fortalecer los aspectos favorables con que cuenta la Transportadora en relación con su operatividad vial, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores y grupos de interés de la movilidad en la compañía.

- Considerar cada uno de los potenciales factores de riesgo que puedan presentarse para el caso puntual de la Transportadora, para así poder establecer un plan de acción para cada uno de ellos, y mitigar el impacto de estos factores en la organización.
- Acatar cada uno de los diferentes estándares de seguridad que permitan garantizar la integridad y bienestar tanto de empleados como usuarios, en la operación vial cotidiana.
- Visibilizar y socializar ante las directivas las posibilidades de mejora en el manejo de la seguridad vial de la empresa, de acuerdo a la naturaleza de la misma.
- Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa.
- Determinar las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.
- Presentar las campañas y acciones de acompañamiento y de ejecución a desarrollar durante todo el año
- Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hará seguimiento de las mismas.
- Hacer reportes y preparar informes para las autoridades competentes a la seguridad vial u otros interesados, que den cuenta de las acciones, programas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo/beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables relacionados con el transporte.

8.1.2 Reuniones

El comité de seguridad vial se reunirá trimestralmente para llevar un control de las actividades realizadas por la empresa, de manera ordinaria y también lo harán de manera extraordinaria cuando se presenten eventos, circunstancias, entre otros de gran impacto para el plan estratégico de seguridad vial.

8.1.3 Roles y Funciones de la Alta Dirección

El Gerente de la empresa deberá:

- Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico De Seguridad Vial.
- Involucrar un representante de cada área de la organización, según sea pertinente y que se entiende, participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial.
- Definir los roles y funciones de cada uno de los integrantes de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implementación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores.
- Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para reuniones.

- Adoptar las desviaciones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.
- Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan De Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.

8.1.4 Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial

La coordinadora de Gestión Integral será la responsable del diseño, desarrollo, implementación y seguimiento del plan estratégico de seguridad vial y todas sus acciones contempladas en este.

8.1.5 Conformación del Comité de Seguridad Vial

El comité de seguridad vial estará integrado por las personas que desempeñen los siguientes cargos.

- Gerente
- Coordinador Operativo y de Accidentes
- Supervisor de Mantenimiento
- Auxiliar de Gestión de Afiliados

8.2 POLITICA DE SEGURIDAD VIAL

Es compromiso de la empresa Transucol Ltda. implementar actividades de promoción y prevención de accidentes de tránsito, por ello, todos los afiliados, propietarios, conductores y personal propio de la empresa deberían ejercer las labores asignadas en su área, ya sea como peatón, conductor o pasajero. La empresa en función de implementar su plan estratégico de seguridad vial, además de cumplir con las labores asignadas, va a promover la implementación y

mejoramiento continuo del plan de seguridad vial, con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes que puedan afectar la integridad física, mental y social del personal, contratistas, subcontratistas, comunidad, usuarios y/o medio ambiente.

Para cumplir este propósito la empresa Transucol Ltda. En marca bajo los siguientes parámetros.

- Cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito, normatividad legal vigente, disposiciones organizacionales y de cliente, enmarcadas en los principios de seguridad, calidad, preservación de un ambiente sano y la protección del espacio público.
- Establecer estrategias de concientización de su personal, contratistas y subcontratistas, a través de capacitaciones de orientación a la prevención de accidentes de tránsito, respeto de las señales de tránsito vehicular, adopción de buenos hábitos de manejo y conductas pro-activas frente al manejo defensivo.
- Vigilar la responsabilidad de su personal, contratistas y subcontratistas frente a la realización de los mantenimientos preventivos y correctivos de los vehículos de la compañía o terceros, provistos para el ejercicio de su labor, con el objeto de mantener un desempeño óptimo de estos y establecer medidas de control para evitar la ocurrencia de accidentes que puedan generar daños a la persona, al ambiente o a la propiedad.
- La empresa Transucol Ltda. asigna los recursos humanos físicos, técnicos y financieros requeridos para dar cumplimiento a esta política.

8.3 PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LIMITADA

A continuación, se pone a consideración el Plan Estratégico de Seguridad Vial-PESV para la empresa Transucol Ltda. del municipio de Palmira. Teniendo en cuenta que este documento exige una Plantilla que esté sujeta a la Norma fundamental del Sistema de Gestión de Calidad, se plantea en el siguiente Anexo el formato del PESV diligenciado con la particularidad informativa exclusiva de Transucol Ltda.

9. CONCLUSIONES

Al llevar a cabo el diagnóstico del estado de la empresa Transucol Ltda., se pudo apreciar que era necesario realizar ajustes rigurosos en virtud de implementar en forma idónea el Plan Estratégico de Seguridad Vial “Pesv”. Esta es una empresa pequeña y familiar, lo que en parte pueda jugar en su contra, porque le falta experiencia para administrar con mayor eficiencia las diferentes contingencias que presentan este tipo de compañías relacionadas con el tema de transporte.

Se pudo definir el equipo de trabajo y política de seguridad vial de la empresa Transucol Ltda., pero la prueba de fuego, tendrán que sortearla cuando se empiecen a presentar las dificultades que todo cambio ofrece. Es claro que, al haber tan poco personal, les tocará multiplicarse, porque los PESV exigen no solo un “musculo financiero fuerte” sino el saber tomar decisiones en poco tiempo.

Al establecer toda la estructura del Plan Estratégico de Seguridad Vial con base en la particularidad y pertinencia de la empresa Transportes Unidos de Colombia LTDA, se pudo apreciar que existe un buen sentido de apropiación de los colaboradores, lo que abre un compás de espera, respecto al impacto del PESV en la empresa y su incidencia en los objetivos corporativos de la Transportadora, y en lo que se espera desde el punto de vista social y económico, de la implementación cabal de este mecanismo de prevención.

10.RECOMENDACIONES

La principal recomendación es que una vez implementado el PESV, este tenga el cuidado que se necesite, porque estos mecanismos son complejos, y cualquier descuido repercutirá en la salud financiera de la Transportadora.

BIBLIOGRAFÍA

AITECO. Origen del Mapa de Procesos – Gestión de Procesos.2011

ARL SURA. (En línea). Revisado el 24 de Enero de 2017. Disponible en Internet: <https://www.arsura.com/index.php/noticias/173-noticias/2282>

BURGWAL, G., & CUÉLLAR, J. C. Planificación estratégica y operativa aplicada a gobiernos locales. Quito, Ecuador: Abya Yala.1999

CNI.2002

CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE. 2002

COOTRANSINTEGRALES. Plan estratégico de seguridad vial. (en línea). Revisado el 03 de Mayo de 2017. Disponible en Internet: < <http://www.cootransintegrales.com/wp-content/uploads/2015/07/COOTRANSINTEGRALES-PLAN-ESTRATEGICO-DE-SEGURIDAD-VIAL.pdf> >

CORREA ORTEGA, Jonathan y JORDAN ORTÍZ, Stephani, Desarrollo e implementación de un plan estratégico para reposicionar a la empresa Transucol Ltda. en el gremio de transportadores particulares y especiales del municipio de Palmira, pág. 56.2013

DECRETO 2851 DEL 6 DE DICIEMBRE DEL 2013, (en línea). Revisado el 29 de Septiembre de 2016. Disponible en Internet. <http://wspág.presidencia.gov.co/Normativa/Decretos/2013/Documents/DICIEMBRE/06/DECRETO%202851%20DEL%2006%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202013.pdf>>

DECRETO 0348 DEL 25 DE FEBRERO DEL 2015, (en línea). >, Revisado el 03 de octubre del 2016. Disponible en Internet: < <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=12134>

DIPRES: Dirección de Presupuestos, del Ministerio de Hacienda del Gobierno de Chile.2003

ECOLOGISTAS EN ACCION. Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible. Madrid. (en línea). Revisado el 24 de Mayo de 2017. Disponible en Internet: https://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_Cuaderno_3_Buenas_Practicas.pdf

FRANCÉS, A. Estrategia y planes para la empresa: con el cuadro de mando integral. México: Pearson Educación de México S.A. de C.V.2006

ENERGYEXPRESS BOLIVIA. Mantenimiento vehicular preventivo y proactivo/predictivo.2007. Disponible en <http://www.energypress.com.bo/Bolivia/3.htm>. Revisado el 24 de Mayo de 2017
ESPECIALES BRASILIA. Plan estratégico de seguridad vial, pág.94, 2015.

FLEITMAN, J. Negocios Exitosos. México: McGraw Hill.2000

INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL-Informe de accidentalidad.2012

IRELAND, R., & HOSKISSON, R. Administración Estratégica. México D.F.: Cengage Learning Editores, S.A. de C.V.2008

ISOTOOLS. ¿En qué consiste el ciclo PHVA de mejora continua?.(en línea).Revisado 29 Mayo de 2017. Disponible en Internet: <http://https://www.isotools.org/2015/02/20/en-que-consiste-el-ciclo-phva-de-mejora-continua/>

KAPLAN, R., & NORTON, D. Mapas Estratégicos. Barcelona, España: Planeta De Agostini Profesional y Formación, S.L. 2005

KOTLER, PÁG. Dirección de Marketing. Naucalpan de Juárez, Edo. de México: Pearson Educación de México S.A. de C.V.2002

LARA MUÑOZ, Érica María. Fundamentos de investigación - Un enfoque por competencias 2a edición, página 106.2013

LEY 1503 DE 2011. Consejo Superior del Transporte

LEY 1503 DEL 29 DE DICIEMBRE DEL 2011, (en línea). Revisado el 05 de Septiembre del 2016. Disponible en Internet. < https://www.arsura.com/files/ley1503_2011.pdf >, Consulta:

LOAIZA ZAPATA, Carlos. Accidentes de tránsito: 10 datos que te harán reflexionar. (En línea). Revisado el 24 de Enero de 2017. Disponible en Internet: <https://www.sura.com/blogs/autos/10-datos-accidentes.aspx>

MASTER2000. Ciclo PHVA. (en línea). Revisado el 31 de Mayo de 2017. Disponible en Internet.http://master2000.net/recursos/menu/277/1355/mper_arch_20059_CicloPHVA.pdf

MINTZBERG, H., QUINN, J., & VOYER, J. El Proceso Estratégico. Naucalpan de Juárez, Edo. de México: Prentice Hall Hispanoamericana S.A.1997

OSPINA, Carmen Emilia, PESV. (En línea). Revisado el 17 de noviembre de 2016). Disponible en Internet: <
http://www.esecarmenemiliaospina.gov.co/2015/images/calidad/mapa3/15%20Gestion%20de%20Salud%20Ocupacional%20y%20Medio%20Ambiente/2%20Subprocesos/1%20Salud%20Ocupacional/2%20Manuales/SOA-S1M2-V1Plan_Seguridad_Vial.pdf

OGALLA SEGURA, Fernando. Sistema De Gestión Una Guía Práctica; Francisco, España; 2006

PAHO.OMS – OPS. Informe mundial de muertes por accidentalidad vial. (en línea). Revisado el 10 de Enero de 2017. Disponible en Internet: http://www.paho.org/Spanish/DD/PIN/whd04_main.htm, consulta: 10 de enero del 2017.

PELAEZ, Alicia. RODRIGUEZ, Jorge. La entrevista. (En línea). Consultado el 24 de enero de 2017. Disponible en Internet: https://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso_10/Entrevista_trabajo.pdf. pág.2

PERIÓDICO EL TIEMPO. Cifras de accidentes de tránsito en 2016. (en línea). Revisado el 03 de Mayo de 2017. Disponible en Internet. <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/cifras-de-accidentes-de-transito-en-2016-39192>

PERSONERÍA DE BOGOTÁ, Plan estratégico de seguridad vial. (En línea). Revisado el 29 de septiembre del 2016..Disponible en Internet : <
<http://www.personeriabogota.gov.co/component/jdownloads/send/562-plan-estrategico-de-seguridad-vial/5905-plan-estrategico-de-seguridad-vial>

PORTAFOLIO. la economía del valle del cauca está en auge. (en línea). Publicado el 24 de Junio de 2014. 0Revisado el 10 de Enero de 2017. Disponible en Internet: <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/economia-valle-cauca-auge-48760>,

RESOLUCIÓN 1565 DEL 6 DE JUNIO DEL 2014. (en línea). Revisado el 29 de septiembre del 2016. Disponible en Internet. <
<https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=11361> >.

SENA. Contexto del transporte. (en línea). Revisado el 24 de Enero de 2017. Disponible en Internet: <

https://senaintro.blackboard.com/bbcswebdav/institution/semillas/822203_1_VIRTUAL/Objetos_de_Aprendizaje/Descargables/ADA%206/ADA_6.1.pdf > pág. 19, 2014

UNIVERSIDAD DE LA SALLE. Plan estratégico de seguridad Vial, (En línea). Revisado el 03 de Mayo de 2017. Disponible en Internet. < <http://www.lasalle.edu.co/wps/wcm/connect/ef660204-99a7-473c-bf49-af1214a6f5b7/PESV+LA+SALLE++5+JUNIO+DE+2015.pdf?MOD=AJPERES>

UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA. Guías e informes. (En línea). Consultado el 24 de Enero de 2017. Disponible en Internet: <http://www.usergioarboleda.edu.co/wp-content/uploads/2016/01/usa-guias-el-informe.pdf?c45bbb> pág.2

ANEXOS

Anexo 1. PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LIMITADA “TRANSUCOL LTDA” AÑO 2017-2019

Anexo 2. CÁLCULO DE LA MUESTRA POBLACIONAL

Anexo 3. INFORME DE MOVILIDAD

Anexo 4. ENCUESTAS

Anexo 5. ALISTAMIENTO DE VEHICULOS TRANSUCOL LTDA.

**Anexo 1. PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL EMPRESA DE
TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LIMITADA “TRANSUCOL LTDA” AÑO
2017-2019**

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 1 de 77	



Elaboró: Ángela Patricia Muñoz Burbano	Reviso y aprobó: Soraida Magali Mora Patiño.
Firma:	Firma:
Cargo: Asistente Administrativo	Cargo: Gerente

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 2 de 77	

CONTENIDO

Pág.

PRÓLOGO	9
0. INTRODUCCIÓN.....	10
1. OBJETIVOS.....	12
1.1 OBJETIVO GENERAL	12
1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	12
2. ALCANCE Y RESPONSABLES	13
3. FASE DIAGNÓSTICA.....	14
3.1 ESTADÍSTICA DE ACCIDENTALIDAD.....	17
3.1.1 Responsabilidad	21
3.1.2 Causas.....	22
3.1.3 Edad	23
3.2 MATRIZ DE RIESGOS VIALES	24
3.2.1 Evaluación del riesgo	25
3.2.2 Medidas de intervención	35
3.3 VEHÍCULOS	36
3.3.1 Composición Vehículos propios	36
3.3.2 Distribución del parque automotor.....	47
3.3.3 Modelos del parque automotor propio y afiliado	48
3.3.4 Chatarrización.....	49

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 3 de 77	

3.3.5	Marcas Vehículos	50
3.3.6	Tipo de vehículos	51
3.3.7	Transformación o repotenciación	52
4.	LÍNEAS DE ACCIÓN	54
4.1	<i>Fortalecimiento de la Gestión Organizacional</i>	<i>54</i>
4.1.1	Comité de Seguridad Vial	54
4.1.2	Política de Seguridad Vial	58
4.2	<i>COMPORTAMIENTO HUMANO</i>	<i>59</i>
4.2.1	Procedimiento Selección y Contratación de Conductores	59
4.2.2	Capacitación y Entrenamiento	62
4.2.3	Política de prevención consumo de sustancias psicoactivas	63
4.2.4	Dispositivos de seguimiento satelital	63
4.2.5	Seguimiento infracciones de tránsito	64
4.2.6	Segundo conductor	64
4.2.7	Control documentos	64
4.3	<i>VEHÍCULOS SEGUROS</i>	<i>65</i>
4.3.1	Mantenimiento preventivo	65
4.3.2	Revisiones técnico-mecánicas	66
4.3.3	Inspecciones de seguridad	67
4.3.4	Alistamiento de los vehículos	67
4.3.5	Reposición parque automotor	68
4.4	<i>INFRAESTRUCTURA SEGURA</i>	<i>68</i>
4.4.1	Rutas Internas	68
4.4.2	Rutas externas	69
4.5	<i>ATENCIÓN DE VICTIMAS</i>	<i>69</i>

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 4 de 77	

5. CONCLUSIONES.....	71
6. RECOMENDACIONES	72
BIBLIOGRAFÍA.....	73

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 5 de 77	

LISTADO DE TABLAS

Pág.

Tabla 1. Parque automotor vigente de Transucol Ltda.	14
Tabla 2. Estadística de accidentalidad Transucol Ltda. (2009-2014)	17
Tabla 3. Parque automotor Transucol Ltda. (Vehículos y afiliados)	20
Tabla 4. Tipos de responsabilidad en la incidencia de siniestralidad	21
Tabla 5. Principales causas por responsabilidad propia o compartida.....	22
Tabla 6. Accidentalidad por rango de edad con porcentaje (2009-2014).....	23
Tabla 7. Criterios de nivel de deficiencia	26
Tabla 8. Criterios de nivel de exposición	27
Tabla 9. Criterios Determinación Nivel Exposición	27
Tabla 10. Criterio de nivel de probabilidad	28
Tabla 11. Criterios de determinación nivel de consecuencia	29
Tabla 12. Criterios determinación nivel de riesgo	29
Tabla 13. Criterio Nivel de Riesgo	30
Tabla 14. Criterios nivel de aceptabilidad de riesgo	30
Tabla 15. Matriz de riesgos resultante	30
Tabla 16. Composición vehículos propios.....	36
Tabla 17. Composición de vehículos afiliados	39
Tabla 18. Distribución Parque Automotor-Propiedad	47
Tabla 19. Evolución modelo de vehículos parque automotor (propios y afiliados).....	48
Tabla 20. Chatarrización.....	49
Tabla 21. Marcas vehículos (parque automotor propio y afiliado)	50
Tabla 22. Tipo de vehículos (propios y afiliados)	51
Tabla 23. Transformación o repotenciación del parque automotor	52
Tabla 24. Modelo de actividades recomendadas para mantenimiento	66

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 6 de 77	

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Pág.

Ilustración 1. Variación Parque Automotor Transucol Ltda. Año 2015-2016..	15
Ilustración 2. Organigrama general de Transucol Ltda.....	16
Ilustración 3. Líneas de acción	54

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 7 de 77	

LISTADO DE GRÁFICAS

Pág.

Gráfica 1. Estadísticas de accidente e incidentes de tránsito del parque automotor de Transucol Ltda. (2009-2014)	18
Gráfica 2. Índice de siniestralidad Parque automotor Transucol Ltda. (2009-2014)	19
Gráfica 3. Relación vehículos propios vs afiliados (accidentes + incidentes)	19
Gráfica 4. Comparativo año 2009-2014 (responsabilidad por siniestralidad).	21
Gráfica 5. Accidentalidad por rango de edad (Transucol Ltda.).....	24
Gráfica 6. Comparativo parque automotor propios vs afiliados	47
Gráfica 7. Modelos por vehículos (propios y afiliados)	48
Gráfica 8. Tipo de vehículo comparado	52
Gráfica 9. Cuantificación de procesos (transformación o repotenciación)....	53

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 8 de 77	

LISTADO DE CUADROS

Pág.

Cuadro 1. Temas capacitación	61
Cuadro 2: Temas de la capacitación y entrenamiento	62
Cuadro 3: Temas de la capacitación y entrenamiento	67

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 9 de 77	

PRÓLOGO

La empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.” Reconoce el problema estructural y social que genera los altos índices de accidentalidad y siniestralidad, por ende, está comprometida a tomar acciones que fomenten la seguridad vial en los conductores, el personal administrativo, los propietarios de los vehículos, los peatones y cualquier persona que pueda verse afectada por falta de acciones en un tema con tanta importancia en el mundo.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 10 de 77	

0. INTRODUCCIÓN

Todas las personas deberían promover la seguridad vial, independiente si son peatones, conductores o pasajeros; por este motivo, es necesario brindarle la importancia que merece. Cada año, el índice de accidentalidad y siniestralidad puede disminuir con acciones concretas por parte de todas las empresas que se comprometan a fomentar la seguridad vial.

El instituto Nacional de medicina legal, en su informe¹ comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte, Colombia, 2015, afirma que la inseguridad vial en el país presenta retrocesos en los últimos 16 años, para el año 2015 se obtienen cifras de muertes que no se presentaban desde 1999, el aumento de muertes es de aproximadamente 27,06% con respecto al año 2005, en términos de tasas por 100.000 habitantes ha pasado de 12,90 a 14,28 en este mismo periodo (2005-2015) lo que implica que el aumento de la violencia vial se evidencia en términos absolutos y en términos relativos.

En cuanto a los patrones de inseguridad vial en los últimos años se destaca tendencias similares a años anteriores. La concentración por sexo de la víctima muestra que afecta mayoritariamente a hombres (81,30% en muertes y 61,99% en heridos), en cuanto a edades más de la mitad de los afectados corresponden a personas entre 15 y 39 años, sin embargo, cabe resaltar que 500 menores de edad murieron por accidentes de tránsito durante el 2015 y cerca de 5.000 quedaron heridos.

¹[http://www.medicinalegal.gov.co/documents/88730/3418907/8.+ACCIDENTES+DE+TRANSPORT E-2+parte.pdf/08355b15-e20d-4eb7-bea6-243ead87c90c](http://www.medicinalegal.gov.co/documents/88730/3418907/8.+ACCIDENTES+DE+TRANSPORT+E-2+parte.pdf/08355b15-e20d-4eb7-bea6-243ead87c90c)

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 11 de 77	

Sobre la base de las consideraciones anteriores, y mediante la promulgación de la Ley 1460 de 2011, Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “prosperidad para todos”, declaró por primera vez en la historia de Colombia la seguridad vial como política de estado haciendo un llamado de toda la comunidad internacional para declarar ésta, como la década de acción en seguridad vial, que trascienda los planes y programas de un período de gobierno.

Esta declaración le dio un impulso muy importante a las acciones previas que no habían tenido un enfoque claro sobre la necesidad de enfrentar esta problemática con decisión y con el liderazgo que se requiere para garantizar sostenibilidad en el largo plazo.

Teniendo lo anterior, el compromiso de la Empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”, es cumplir la normatividad legal, con la prestación de servicio adecuado del transporte terrestre automotor de pasajeros que garantice la seguridad de motoristas, peatones, pasajeros y comunidad en general, bajo una planeación adecuada en seguridad Vial, para el periodo 2017-2019, tomando como guía, la estructura de la resolución 1565 de 2014.

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 12 de 77	

1. OBJETIVOS

1.1 OBJETIVO GENERAL

Diseñar los planes y acciones adecuadas en seguridad vial de la empresa “Transucol Ltda.” para prevenir e intervenir en los accidentes de tránsito, y generar acciones orientadas a la protección de los motoristas, peatones, pasajeros y comunidad en general.

1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Disminuir el índice de accidentalidad y siniestros de la empresa.
- Contratar personal capacitado en el área de seguridad vial para aplicarla en todas las líneas de servicio ofrecidos por la empresa, (buses, microbuses, busetas, camionetas, camperos)
- Revisar y Actualizar constantemente el cronograma del mantenimiento preventivo y correctivo de todos los vehículos de la empresa.
- Capacitar y concientizar a los conductores propios y afiliados sobre la importancia de la seguridad vial, generando hábitos, comportamientos y conductas.

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 13 de 77	

- Aplicar controles sobre prestación de servicio, parque automotor y recurso humano de la empresa.

2. ALCANCE Y RESPONSABLES

Este Plan Estratégico de Seguridad Vial aplica para todos los vehículos y recursos humanos vinculados en la empresa Transportes Unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”.

Es responsabilidad del Coordinador Operativo, y todo el equipo de trabajo asociado para realizar control y seguimiento a su planeación, implementación, verificación y control.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 14 de 77	

3. FASE DIAGNÓSTICA

La Empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”, es una Microempresa, que administra vehículos de servicio público de pasajeros tipo Taxi y de servicio Especial. Actualmente cuenta con el siguiente Parque automotor, para realizar los desplazamientos:

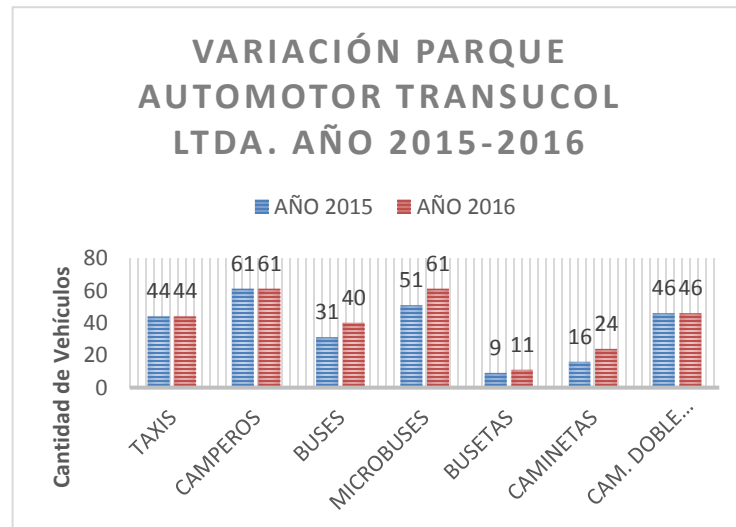
Tabla 1. Parque automotor vigente de Transucol Ltda.

MODALIDAD	TIPO DE VEHICULO	2015	2016	INCREMENTO
TAXI	TAXIS	44	44	0
ESPECIAL	CAMPEROS	61	61	0
ESPECIAL	BUSES	31	40	9
ESPECIAL	MICROBUSES	51	61	10
ESPECIAL	BUSETAS	9	11	2
ESPECIAL	CAMIONETAS	16	24	8
ESPECIAL	CAM. DOBLE CABINA	46	46	0
	TOTAL	258	287	29

Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.” Año 2015 y 2016

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 15 de 77	

Ilustración 1. Variación Parque Automotor Transucol Ltda. Año 2015-2016

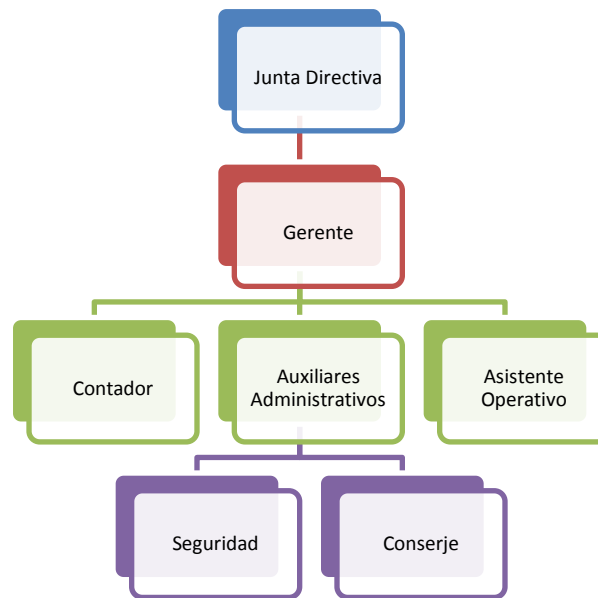


Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.” Año 2015 y 2016.

La empresa de transportes unidos Colombia limitada, está conformada por 7 empleados, de los cuales 3 están contratados por nómina y 4 de ellos por contrato prestación de servicios, Cada uno está enfocado en sus actividades laborales, pero la empresa no cuenta en este momento con un equipo de trabajo que coordine, plantee, diseñe, implemente, y mida acciones que permitan generar conciencia referente a la seguridad vial. Por tal motivo, es fundamental, conformar un comité de seguridad vial encargado de esta temática.

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 16 de 77	

Ilustración 2. Organigrama general de Transucol Ltda.



Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.” Año 2016.

La empresa de transportes unidos Colombia limitada, es consciente gracias a los informes de la Organización mundial de la salud y el instituto Nacional de medicina legal, que existe una problemática a nivel mundial, puesto que reporta la cantidad de personas que fallecen y quedan heridos en los accidentes de tránsito. Es por eso que la empresa desea tomar acciones que disminuyan los índices de accidentalidad y siniestralidad, mejoren la eficiencia de los sistemas de transporte y también, la calidad del servicio prestado por la empresa y los conductores. A nivel organizacional, la empresa cuenta con un informe muy completo de accidentalidad anual que brinda la empresa VML Compañía Asesores de seguros. Adicionalmente, tiene una base de datos en la que conoce la cantidad de accidentes ocasionados

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 17 de 77	

en el transcurso del año, los procesos judiciales que estos implican, y los acuerdos a los que llegaron ambas partes.

Actualmente, la empresa cuenta con un cronograma de capacitaciones en diferentes temas organizacionales, sin embargo, estas capacitaciones carecen de temas que sensibilicen al personal en materia de seguridad vial. Por tal motivo, este plan estratégico de seguridad planteará un programa nuevo que involucre esta temática y un control de multas de los infractores.

En este momento, la empresa no cuenta con una política en seguridad vial, debe construirla y divulgarla para que se adecue a los propósitos de la organización, incluya el compromiso de cumplir los requisitos exigidos por la ley, y el compromiso de mejorar continuamente.

3.1 ESTADÍSTICA DE ACCIDENTALIDAD

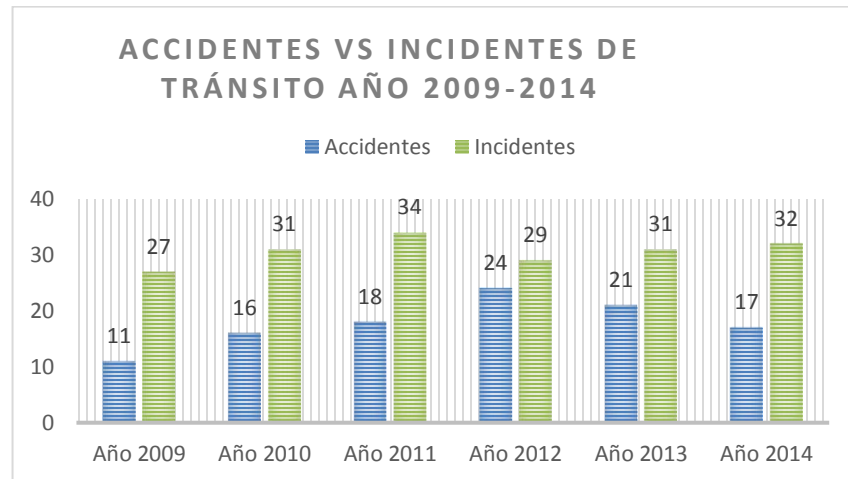
Tabla 2. Estadística de accidentalidad Transucol Ltda. (2009-2014)

	Año 2009		Año 2010		Año 2011		Año 2012		Año 2013		Año 2014		Total
Descripción	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.
Accidentes	11	29%	16	34%	18	35%	24	45%	21	40%	17	35%	107
Incidentes	27	71%	31	66%	34	65%	29	55%	31	60%	32	65%	184
total	38	100	47	100	52	100	53	100	52	100	49	100	291
Recorridos realizados	62135		63650		81413		87366		90224		92417		477205
INDICE SINIESTRALIDAD	0,00066%		0,00081%		0,00065%		0,00095%		0,00075%		0,00057%		0,00012%

Fuente: Informe Reporte de Accidentes, 2009-2014, Aseguradora Mundial, Equidad y Seguros del Estado.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 18 de 77	

Gráfica 1. Estadísticas de accidente e incidentes de tránsito del parque automotor de Transucol Ltda. (2009-2014)



Fuente: Informe Reporte de Accidentes, 2009-2014, Aseguradora Mundial, Equidad y Seguros del Estado.

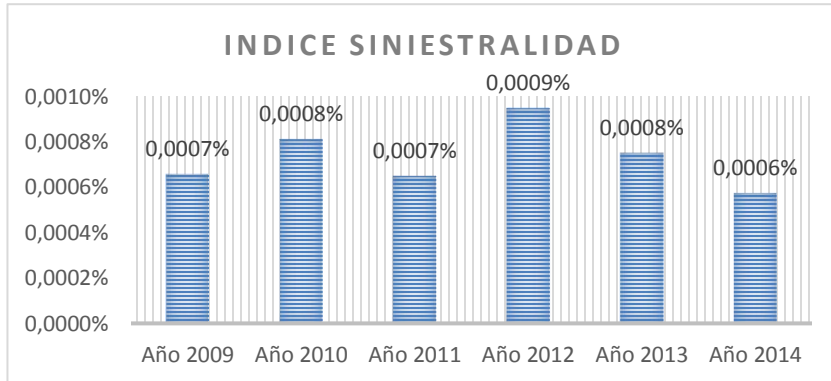
Accidentes tránsito. Existe un informe generado por autoridad de tránsito y reporte a la aseguradora.

Incidente tránsito. Evento leve sin presencia de lesionados, daños a propiedad menores que no ameritan participación de organismos de tránsito, ni reporte a la aseguradora.

Índice de siniestralidad. $\frac{\text{No de accidentes/ incidentes transito} * 100}{\text{No de recorridos realizados}}$

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 19 de 77	

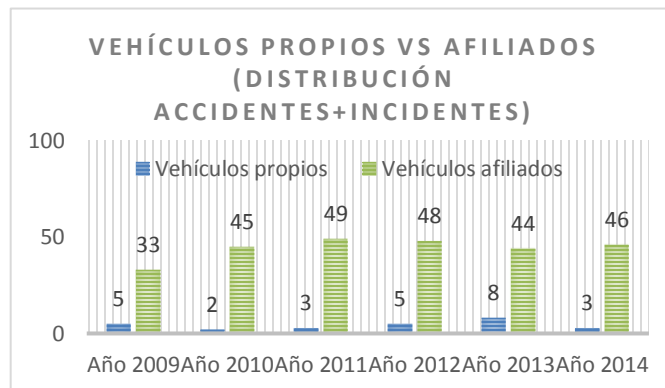
Gráfica 2. Índice de siniestralidad Parque automotor Transucol Ltda. (2009-2014)



Fuente: Informe Reporte de Accidentes, 2009-2014, Aseguradora Mundial, Equidad y Seguros del Estado.

Afortunadamente para la empresa, los índices de siniestralidad, han ido disminuyendo progresivamente desde el año 2011 en adelante. Otro hallazgo importante a tenerse en cuenta, es que la constante en este tiempo es que ha habido mayores incidentes que accidentes, y aunque este hecho puede considerarse normal, el propósito del Estado y de las organizaciones de transporte es que cada vez haya menos víctimas fatales, tanto por la condición humana, por la connotación jurídica y económica.

Gráfica 3. Relación vehículos propios vs afiliados (accidentes + incidentes)



	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 20 de 77	

Fuente: Informe Reporte de Accidentes, 2009-2014, Aseguradora Mundial, Equidad y Seguros del Estado.

La relación entre vehículos propios y afiliados que se da en la empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.” es desigual, en tal sentido, es natural que los índices de siniestralidad conformado por la sumatoria de los incidentes y accidentes sobre el número de recorridos es superior en los afiliados.

Tabla 3. Parque automotor Transucol Ltda. (Vehículos y afiliados)

	TOTAL	PROPIO	AFILIADOS
TAXIS	44		44
CAMPEROS	61	17	44
BUSES	40		40
MICROBUSES	61		61
BUSETAS	11		11
CAMIONETAS	24	8	16
CAM.DOB. CABINA	46	43	3
Subtotal		68	219
Total	287		287

Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”
Año 2015 y 2016.

De los 287 vehículos que operan para la empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”, el 76.30% es afiliado.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 21 de 77	

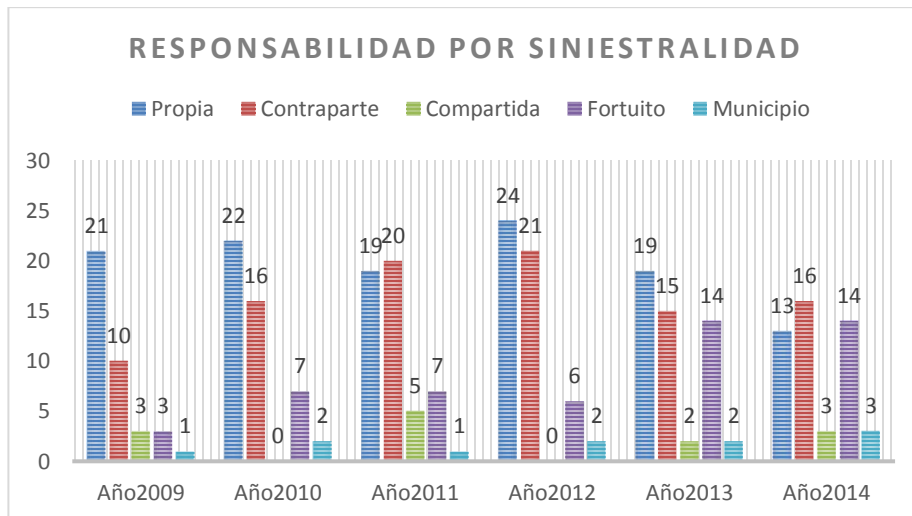
3.1.1 Responsabilidad

Tabla 4. Tipos de responsabilidad en la incidencia de siniestralidad

Responsabilidad	Año2009		Año2010		Año2011		Año2012		Año2013		Año2014		Total	
	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%
Propia	21	55%	22	47%	19	37%	24	45%	19	37%	13	27%	118	41%
Contraparte	10	26%	16	34%	20	38%	21	40%	15	29%	16	33%	98	34%
Compartida	3	8%	0	0%	5	10%	0	0%	2	4%	3	6%	13	4%
Fortuito	3	8%	7	15%	7	13%	6	11%	14	27%	14	29%	51	18%
Municipio	1	3%	2	4%	1	2%	2	4%	2	4%	3	6%	11	4%
Total	38	100%	47	100%	52	100%	53	100%	52	100%	49	100%	291	100%

Fuente: Informe Reporte de Accidentes, 2009-2014, Aseguradora Mundial, Equidad y Seguros del Estado.

Gráfica 4. Comparativo año 2009-2014 (responsabilidad por siniestralidad)



Fuente: Informe Reporte de Accidentes, 2009-2014, Aseguradora Mundial, Equidad y Seguros del Estado.

En lo que concierne con la responsabilidad por concepto de siniestralidad promedio presentado durante este periodo (2009-2014), el 41 % corresponde a conductores

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 22 de 77	

de la empresa, el 34% contraparte, 4 % compartida, 18 % casos fortuitos y 4 % Municipio.

Estos resultados evidencian una preocupante tendencia de siniestralidad por responsabilidad propia, lo que confirma la importancia de tomar acciones proclives a revertir esta situación.

3.1.2 Causas

De conformidad a los resultados anteriores donde se evidencia que el 46 % de los accidentes e incidentes de tránsito se han presentado con responsabilidad exclusiva o compartida de conductores de Transucol Ltda. En la tabla que siguen se presentan las principales causas que dieron origen a dichos eventos.

Tabla 5. Principales causas por responsabilidad propia o compartida

Causas	Año 2009		Año 2010		Año 2011		Año 2012		Año 2013		Año 2014		Total	
	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%
No guardar distancias	11	29%	8	17%	7	13%	10	19%	14	27%	11	22%	61	21%
No estar pendiente de demás vehículos, peatones o condiciones en la vía.	4	11%	3	6%	5	10%	9	17%	8	15%	9	18%	38	13%
Falta de precaución en la vía	7	18%	6	13%	9	17%	3	6%	3	6%	4	8%	32	11%
Invasión carril	4	11%	7	15%	7	13%	8	15%	6	12%	3	6%	35	12%
Falta precaución al dar reversa	1	3%	1	2%	2	4%	0	0%	0	0%	0	0%	4	1%
No calcular bien espacios	4	11%	6	13%	7	13%	10	19%	12	23%	4	8%	43	15%
Hacer caso omiso a señales de tránsito	3	8%	6	13%	5	10%	4	8%	3	6%	4	8%	25	9%
No respetar prelación	2	5%	5	11%	3	6%	4	8%	1	2%	7	14%	22	8%
Falta de paciencia	1	3%	3	6%	4	8%	3	6%	4	8%	3	6%	18	6%
Otros	1	3%	2	4%	3	6%	2	4%	1	2%	4	8%	13	4%
Total.	38	100%	47	100%	52	100%	53	100%	52	100%	49	100%	291	100%

Fuente: Informe Reporte de Accidentes, 2009-2014, Aseguradora Mundial, Equidad y Seguros del Estado.

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 23 de 77	

De acuerdo a la tabla anterior, las causas más repetitivas promedio de los siniestros de tránsito del parque automotor de Transucol, corresponden a no guardar distancias con 21 % de participación; seguido por 15% por calcular bien los espacios en las vías, en un 13% por no estar pendientes de otros vehiculos; por invasión de carril con un 12 %; falta de precaución en la vía con 11 % y otras imprudencias con el porcentaje restante.

3.1.3 Edad

Tabla 6. Accidentalidad por rango de edad con porcentaje (2009-2014)

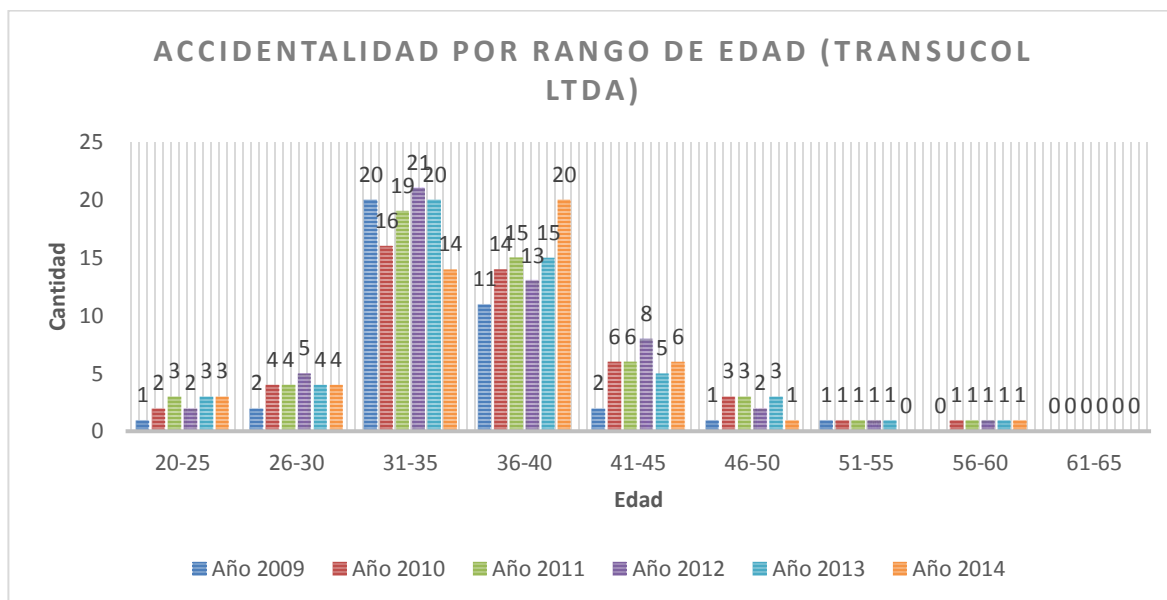
Rango de edad	Año 2009		Año 2010		Año 2011		Año 2012		Año 2013		Año 2014		Total	
	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%
20-25	1	3%	2	4%	3	6%	2	4%	3	6%	3	6%	14	5%
26-30	2	5%	4	9%	4	8%	5	9%	4	8%	4	8%	23	8%
31-35	20	53%	16	34%	19	37%	21	40%	20	38%	14	29%	110	38%
36-40	11	29%	14	30%	15	29%	13	25%	15	29%	20	41%	88	30%
41-45	2	5%	6	13%	6	12%	8	15%	5	10%	6	12%	33	11%
46-50	1	3%	3	6%	3	6%	2	4%	3	6%	1	2%	13	4%
51-55	1	3%	1	2%	1	2%	1	2%	1	2%	0	0%	5	2%
56-60	0	0%	1	2%	1	2%	1	2%	1	2%	1	2%	5	2%
61-65	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	38	100%	47	100%	52	100%	53	100%	52	100%	49	100%	291	100%

Fuente: Informe Reporte de Accidentes, 2009-2014, Aseguradora Mundial, Equidad y Seguros del Estado.

Los principales rangos de edades de los conductores que presentaron accidente e incidentes de tránsito corresponden en el 2014, fueron 38 % para el rango de 31-35 años de edad, y 30% correspondiente al rango de 36-40 años de edad.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 24 de 77	

Gráfica 5. Accidentalidad por rango de edad (Transucol Ltda.)



Fuente: Informe Reporte de Accidentes, 2009-2014, Aseguradora Mundial, Equidad y Seguros del Estado.

3.2 MATRIZ DE RIESGOS VIALES

Esta parte refiere a la identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos, los cuales se diligencian en la matriz de riesgos viales. En virtud de ello, para la elaboración de esta matriz, es necesario conocer las generalidades de la organización sujeto de estudio, en este caso de la empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”.

El coordinador de Gestión Integral será el encargado de actualizar cada dos años la matriz de riesgos viales, con la ayuda del comité de seguridad vial.

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 25 de 77	

En lo que compete a la identificación y actualización de la Matriz de Riesgos Viales, este Comité deberá tener a mano información sobre: requisitos legales, estadísticas de accidentalidad, reporte de actos y condiciones inseguras, inspecciones de seguridad, observaciones, hábitos de manejo, recomendaciones de auditorías internas y externas, modificaciones en los procesos administrativos y operativos, procedimientos, personal, instalaciones, entre otros.

3.2.1 Evaluación del riesgo

Este proceso como su nombre lo indica, evalúa los riesgos correspondientes al proceso de determinar la probabilidad de ocurrencia de eventos específicos y a la magnitud de sus consecuencias, mediante el uso sistemático de la información disponible.

Para evaluar el nivel de riesgo (NR), se determina lo siguiente.

$$\text{Nivel de Riesgo} = \text{Nivel de Probabilidad} \times \text{Nivel de Consecuencia}$$

Hay que tener en cuenta en forma preliminar, que para establecer el Nivel de Probabilidad se requiere.

$$\text{Nivel de Probabilidad} = \text{Nivel de Deficiencia} \times \text{Nivel de Exposición}$$

Para determinar el Nivel de Deficiencia se puede utilizar la siguiente tabla.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 26 de 77	

Tabla 7. Criterios de nivel de deficiencia

Nivel de Deficiencia	VALOR DE ND	SIGNIFICADO
Muy alto (MA)	10	Se ha/n detectado peligro/s que determinan como posible la generación de incidentes o consecuencias muy significativas, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes respecto al riesgo es nula o no existe o ambos.
Alto (A)	6	Se han detectado algún/os peligros que pueden dar lugar a consecuencias significativas, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es baja o ambos.
Medio (M)	2	Se han detectado peligros que pueden dar lugar a consecuencias poco significativas o de menor importancia, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es moderada o ambos.
Bajo (B)	No se asigna valor	No se ha detectado consecuencia alguna, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es alta, o ambos. El riesgo está controlado. Estos peligros se clasifican directamente en el nivel de riesgo y de intervención.

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 27 de 77	

Tabla 8. Criterios de nivel de exposición

Nivel de exposición	VALOR DE ND	SIGNIFICADO
Continua (EC)	4	La situación de exposiciones se presenta sin interrupción o varias veces con tiempo prolongado durante el día.
Frecuente (EF)	3	La situación de exposición se presenta varias veces durante el día por tiempos cortos.
Ocasional (EO)	2	La situación de exposición se presenta alguna vez durante el día y por un periodo de tiempo corto.
Esporádica (EE)	1	La situación de exposición se presenta de manera eventual.

Tabla 9. Criterios Determinación Nivel Exposición

Niveles de probabilidad		Nivel de exposición			
		4	3	2	1
Nivel de deficiencia (ND)	10	MA- 40	MA- 30	A- 20	B- 10
	6	MA- 24	A- 18	A-12	M- 6
	2	M- 8	M- 6	B- 4	B- 2

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 28 de 77	

Tabla 10. Criterio de nivel de probabilidad

Nivel de probabilidad	Valor de Np	Significado
Muy alto (MA)	Entre 40 y 24	Situación deficiente con exposición continua, o muy deficiente con exposición frecuente. Normalmente la materialización del riesgo ocurre con frecuencia
Alto (A)	Entre 20 y 10	Situación deficiente con exposición frecuente u ocasional, o bien situación muy deficiente con exposición esporádica. La materialización del riesgo es posible que suceda varias veces en la vida laboral.
Medio (M)	Entre 8 y 6	Situación deficiente con exposición esporádica, o bien situación mejorable con exposición continuada o frecuente. Es posible que suceda daño alguna vez
Bajo (B)	Entre 4 y 2	Situación mejorable con exposición ocasional o esporádica, o situación sin anomalía destacable con cualquier nivel de exposición. No es esperable que se materialice riesgo, aunque puede ser concebible.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 29 de 77	

Tabla 11. Criterios de determinación nivel de consecuencia

Nivel de consecuencias	NC	Significado
		Daños personales
Mortal o catastrófico (M)	100	Muerte (S)
Muy grave (MG)	60	Lesiones o enfermedades graves irreparables (incapacidad permanente parcial o invalidez)
Grave (G)	25	Lesiones o enfermedades con incapacidad temporal
Leve (L)	10	Lesiones o enfermedades que no requieran incapacidad

NOTA. Para evaluar el nivel de consecuencias, se tiene en cuenta la consecuencia directa más grave que se pueda presentar en la actividad valorada.

Tabla 12. Criterios determinación nivel de riesgo

Nivel de riesgo NR= NP x NC		Nivel de probabilidad (NP)			
		40-24	20-10	8-6	4-2
Nivel de consecuencias (NC)	100	I-4000-2400	I-2000-1200	I-800-600	II-400-200
	60	I-2400-1440	I-1200-600	II-480-360	II-240 III-120
	25	I-1000-600	II-500-250	II-200-250	III-100-50
	10	II-400-240	II-200 III-100	III-80-60	III-40 IV-20

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 30 de 77	

Tabla 13. Criterio Nivel de Riesgo

NIVEL DEL RIESGO	VALOR DE NR	SIGNIFICADO
I	4000 – 600	Situación crítica. Suspender actividades hasta que el riesgo este bajo control. Intervención urgente
II	500 – 150	Corregir y adoptar medidas de control inmediato
III	210 – 40	Mejorar si es posible. Sería conveniente justificar la intervención y su rentabilidad.
IV	20	Mantener las medidas de control existentes, pero se deberían considerar soluciones o mejoras y se deben hacer comprobaciones periódicas para asegurar que el riesgo aun es aceptable.

Tabla 14. Criterios nivel de aceptabilidad de riesgo

NIVEL DE RIESGO	SIGNIFICADO
I	Nivel aceptable
II	No aceptable o aceptable con control
III	Aceptable
IV	Aceptable

A continuación, se expone la matriz de riesgos resultante

Tabla 15. Matriz de riesgos resultante

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 31 de 77	

PANORAMA DE RIESGOS													PRIORIZACIÓN DE LOS RIESGOS						
AREA /DEPENDENCIA	CLASE DE RIESGOS	FACTOR DE RIESGO	FUENTE/SITUACION/ACTO	CONSECUENCIA	NUMERO DE EXPUESTOS	% DE EXPUESTOS	TIEMPO/HORA	CONTROLES EXISTENTES			MEDIDAS Y O CONTROLES RECOMENDADOS	NIVEL DE DEFICIENCIA	NIVEL DE EXPOSICIÓN	NIVEL DE PROBABILIDAD (DXE)	INTERPRETACIÓN DEL NIVEL DE PROBAB.	NIVEL DE CONSECUENCIA	NIVEL DE RIESGO DE INTERVENCIÓN	INTERPRETACIÓN DEL NIVEL DE RIESGO	ACEPTABILIDAD DEL RIESGO
								FUENTE	MEDIO	PERSONA									
OPERACIÓN DE TRANSPORTE	ERGONOMICO	CARGA ESTÁTICA, POSTURA SEDENTE, POSTURAS INADECUADAS Y PROLONGADAS	DISEÑO DEL PUESTO DE TRABAJO: CARACTERÍSTICAS DEL HABITACULO DEL OPERADOR	LESIONES OSTEOMUSCULARES, FATIGA FISICA, CANSANCIO	287	100%	10	VEHICULOS	-	-	REALIZAR VALORACIONES OSTEOMUSCULARES Y HACER SEGUIMIENTO A LAS RECOMENDACIONES IMPARTIDAS	10	4	40	MUY ALTO	100	4000	I	NO ACEPTABLE
	FISICO	RUIDO	RUIDO GENERADO POR EL MOTOR DEL VEHICULO Y LOS EXTERNOS DEL AMBIENTE	DOLOR DE CABEZA, ESTRÉS, AUMENTO DE LA FATIGA	287	100%	10	VEHICULOS, MEDIO AMBIENTE	-	-	REALIZAR MONITOREO O MEDICIÓN AMBIENTAL DE RUIDO (DOSIMETRÍAS); REALIZAR AUDIOMETRÍAS TÁMICES ANUALES,	2	4	8	MEDIO	25	200	II	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 32 de 77	

											MANTENIMIEN TO PREVENTIVO Y CORRECTIVO								
		TEMP, ALTA Y HUMEDA D	AMBIENTE (CAMBIOS DE CLIMA)	AFECCIONES RESPIRATORI AS	2 8 7	10 0%	1 0	VEHICULOS, MEDIO AMBIENTE	-	-	RECOMENDA BLE USO DE TAPABOCAS CON EL FIN DE EVITAR AFECCIONES RESPIRATORI AS	2	4	8	MEDIO	25	200	II	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		VIBRACIONES	PERCEPCION DE VIBRACIONES POR EL MOTOR DEL VEHICULO	SINDROME DE RAYNOUD O SINDROME DE LOS DEDOS BLANCOS; HORMIGUEO, ENTUMECIMI ENTO, DEGENERACI ÓN ARTICULAR, CAMBIOS EN LA DINÁMICA SANGUINEA	2 8 7	10 0%	1 0	VEHICULO	-	-	MANTENIMIEN TO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DEL VEHICULO.Y GARANTIZAR RUTINAS D E DESCANSO	2	4	8	MEDIO	25	200	II	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 33 de 77	

		CONFORT TÉRMICO	CALOR AMBIENTE Y LAS PROPICIADAS POR EL VEHICULO	FATIGA, CANSANCIO, DESHIDRATACIÓN, CEFALEA, VASODILATACIÓN, ALTERACIONES EN LA PRESIÓN ARTERIAL, ACTIVACION DE LAS GLANDULAS SUDORIPARAS, DISMINUCION DE LA CONCENTRACION, MOLESTIAS	287	100%	10	VEHICULO, PASAJEROS	-	-	RECOMENDAR HIDRATACION A LOS CONDUCTORES EN EL TIEMPO QUE QUIERAN. REALIZAR PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO A LOS SISTEMAS DE VENTILACION DEL VEHICULO, REALIZAR CONTROLES MEDICOS CON ENFASIS EN EL SISTEMA RESPIRATORIO Y CARDIOVASCULAR	6	3	18	ALTO	25	450	II	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	PSICOSOCIAL	RELACIONES HUMANAS	ATENCIÓN AL PÚBLICO	ESTRÉS, FATIGA MENTAL Y FÍSICA	287	100%	10	PASAJEROS	-	-	IMPLEMENTACION DEL PROGRAMA DE RIESGO PSICOSOCIAL ; CAPACITACION EN ATENCION AL PUBLICO Y RELACIONES INTERPERSONALES	6	3	18	ALTO	25	450	II	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 34 de 77	

	SEGURIDAD	PUBLICO, ATRACCIONES	OPERACIÓN EN LA VIA PUBLICA (URBANA Y RURAL)	LESIONES DE CUALQUER TIPO	287	100%	10	POBLACION DELINCUENTE	-	-	ESTABLECER PROTOCOLO DE SEGURIDAD Y CAPACITACION EN RIESGO PUBLICO	2	4	8	MEDIO	25	200	II	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		INCENDIOS	COMBUSTIBLES, ACEITES Y VALVULINAS	QUEMADURAS DE TODOS LOS GRADOS	287	100%	10	VEHICULO, EXTERNAS	-	-	SEÑALIZACION DE EMERGENCIAS Y RUTAS DE EVACUACION, FORMACION DE BRIGADAS DE EMERGENCIA, MANEJO Y MANIPULACION DE EXTINTORES	2	4	8	MEDIO	25	200	II	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
		SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE TERRESTRE (BUSES, BUSETAS, TAXIS, CAMPEROS)	CONDUCCION Y MOVILIZACION DE VEHICULOS	ACCIDENTES DE TRANSITO (LESIONES, DAÑOS, MUERTES Y ATRAPAMIENTOS)	287	100%	10	VEHICULO PROPIOS Y PARTICULARES, PEATONES, ETC	-	-	CERTIFICACION DE COMPETENCIA LABORALES PARA EL TRANSPORTE, ESTRUCTURAS PROCEDIMIENTOS SEGUROS, MANEJO DEFENSIVO	6	4	24	ALTO	60	1440	I	NO ACEPTABLE

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 35 de 77	

3.2.2 Medidas de intervención

Después de haber diligenciado a cabalidad la valoración de cada uno de los riesgos se hace necesario evaluar el estado actual de los controles existentes, se mide la eficiencia de los mismos, para contemplar la posibilidad de mejorarse, o en su defecto establecer nuevos controles.

De requerirse controles nuevos o mejorados, deberán ser registrados teniendo en cuenta las siguientes líneas de acción:

- Fortalecimiento gestión organizacional
- Comportamiento humano
- Vehículos seguros
- Infraestructura segura
- Atención a víctimas.

El protocolo que a continuación se relaciona, comprenderán la jerarquía que sigue en este orden:

- Eliminación. Eliminar la actividad o el tipo de desplazamiento.
- Sustitución. Remplazar el tipo de desplazamiento o vehículo.
- Controles de ingeniería. Instalar sistemas de ingeniería para el control o protección.
- Señalización. Existen distintos tipos de señalización, entre los cuales se encuentra óptica (avisos de seguridad, colores de señalización, alumbrado de emergencia, entre otros); acústica (alarmas, sensores de reversa, etc.)
- Equipos/elementos de protección personal. Gafas de seguridad, casco, chalecos reflectivos, cinturones de seguridad.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 36 de 77	

- Capacitación.

Cada una de estas medidas de intervención, deberán ser registradas en el programa de gestión de riesgos prioritarios

3.3 VEHÍCULOS

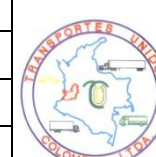
3.3.1 Composición Vehículos propios

Tabla 16. Composición vehículos propios

	LATERAL	PLACA	TIPO VEHICULO	MODELO	MARCA	TRANSFORMACION O REPOTENCIACION
1	O8	ZAP-542	CAMPERO	2007	CHEVROLET	NO TIENE
2	O9	ZAP-543	CAMPERO	2007	CHEVROLET	NO TIENE
3	O16	VCQ-216	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
4	O28	SMZ-318	CAMPERO	2010	CHEVROLET	NO TIENE
5	O29	SMZ-319	CAMPERO	2010	CHEVROLET	NO TIENE
6	O31	SMZ-321	CAMPERO	2010	CHEVROLET	NO TIENE
7	O32	SMZ-322	CAMPERO	2010	CHEVROLET	NO TIENE
8	O49	SWS-590	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
9	O50	SWS-591	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
10	O51	SWS-592	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
11	O52	SWS-593	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
12	O53	SWS-594	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
13	O54	SWS-595	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
14	O55	SWS-596	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 37 de 77	

15	O56	SWS-597	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
16	O57	SWS-598	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
17	O58	SWS-599	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
18	419	WMW-078	CAMIONETA	2016	CHEVROLET	NO TIENE
19	420	WMW-079	CAMIONETA	2016	CHEVROLET	NO TIENE
20	421	WMW-105	CAMIONETA	2016	CHEVROLET	NO TIENE
21	422	WMW-106	CAMIONETA	2016	CHEVROLET	NO TIENE
22	423	WMW-107	CAMIONETA	2016	CHEVROLET	NO TIENE
23	424	WMW-108	CAMIONETA	2016	CHEVROLET	NO TIENE
24	425	WMW-109	CAMIONETA	2016	CHEVROLET	NO TIENE
25	426	WMW-193	CAMIONETA	2016	CHEVROLET	NO TIENE
26	502	WCT-800	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
27	503	WCT-801	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
28	504	WCT-802	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
29	505	WCT-803	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
30	506	WCT-804	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
31	507	WCT-805	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
32	508	WCT-806	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
33	509	WCT-807	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
34	510	WCT-808	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
35	511	WCT-809	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
36	512	WCT-810	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
37	513	WCT-811	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
38	514	WCT-812	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
39	515	WCT-813	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
40	516	WCT-814	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
41	517	WCT-815	CAM.DOUBLE.CA	2014	MAZDA	NO TIENE
42	518	WGI-005	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 38 de 77	

43	519	WGI-007	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
44	520	WGI-068	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
45	521	WGI-069	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
46	522	WGI-072	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
47	523	WGI-073	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
48	524	WGI-074	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
49	525	WGI-075	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
50	526	WGI-004	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
51	527	WGI-006	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
52	528	WGI-008	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
53	529	WGI-071	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
54	530	WGI-070	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
55	531	WHS-651	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
56	532	WHS-652	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
57	533	WHS-654	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
58	534	WHS-655	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
59	535	WHS-656	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
60	537	WHS-658	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
61	538	WLU-065	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
62	539	WLT-692	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
63	540	WLT-695	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
64	541	WLT-697	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
65	542	WLT-698	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
66	543	WLU-066	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
67	544	WLT-694	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE
68	545	WLT-691	CAM.DOUBLE.CA	2015	KIA	NO TIENE

Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada "Transucol Ltda."

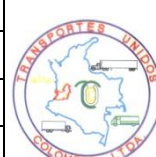
Año 2015 y 2016.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 39 de 77	

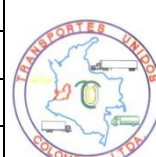
3.3.2 Composición vehículos afiliados

Tabla 17. Composición de vehículos afiliados

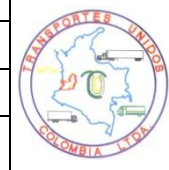
	LATERAL	PLACA	TIPO VEHICULO	MODELO	MARCA	TRANSFORMACION O REPOTENCIACION
1	O884	VPD-078	TAXI	1994	MAZDA	NO TIENE
2	O890	VPD-214	TAXI	1994	MAZDA	NO TIENE
3	O894	VPD-240	TAXI	1994	DAEWOO	NO TIENE
4	O897	VPD-297	TAXI	1994	MAZDA	NO TIENE
5	O915	VPD-542	TAXI	1995	DAEWOO	NO TIENE
6	O891	VQA-065	TAXI	2002	HYUNDAI	NO TIENE
7	O891	VQA-086	TAXI	2002	MAZDA	NO TIENE
8	O919	VQA-331	TAXI	2004	HYUNDAI	NO TIENE
9	O903	VQA-334	TAXI	2004	CHEVROLET	NO TIENE
10	O913	VQA-497	TAXI	2005	CHEVROLET	NO TIENE
11	O917	VQA-565	TAXI	2006	HYUNDAI	NO TIENE
12	OO32	VQA-623	TAXI	2007	CHEVROLET	NO TIENE
13	O880	VQA-624	TAXI	1992	MAZDA	NO TIENE
14	O876	VQA-633	TAXI	2007	HYUNDAI	NO TIENE
15	1274	VQA-679	TAXI	2007	CHEVROLET	NO TIENE
16	O882	VQA-735	TAXI	2008	HYUNDAI	NO TIENE
17	O922	VQA-773	TAXI	2008	CHEVROLET	NO TIENE
18	1173	VQA-786	TAXI	2008	CHEVROLET	NO TIENE
19	O429	VQA-818	TAXI	2008	HYUNDAI	NO TIENE
20	O918	VQA-830	TAXI	2008	CHEVROLET	NO TIENE
21	O887	VQA-917	TAXI	2009	HYUNDAI	NO TIENE
22	O911	VQA-931	TAXI	2009	KIA	NO TIENE
23	787	VQA-971	TAXI	2010	HYUNDAI	NO TIENE

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 40 de 77	

24	O914	VQB-075	TAXI	2011	KIA	NO TIENE
25	O754	VQB-078	TAXI	2011	HYUNDAI	NO TIENE
26	O906	VQB-092	TAXI	2011	HYUNDAI	NO TIENE
27	O883	VQB-191	TAXI	2012	HYUNDAI	NO TIENE
28	O910	VQB-256	TAXI	2013	HYUNDAI	NO TIENE
29	O898	VQB-276	TAXI	2010	CHEVROLET	NO TIENE
30	O899	VQB-341	TAXI	2014	CHEVROLET	NO TIENE
31	O924	WDK-514	TAXI	2014	HYUNDAI	NO TIENE
32	O215	WDK-519	TAXI	2014	HYUNDAI	NO TIENE
33	O893	WDK-555	TAXI	2014	KIA	NO TIENE
34	1118	WDK-608	TAXI	2014	HYUNDAI	NO TIENE
35	O885	WDK-609	TAXI	2014	HYUNDAI	NO TIENE
36	OO36	WDK-648	TAXI	2015	HYUNDAI	NO TIENE
37	O875	WDK-699	TAXI	2015	HYUNDAI	NO TIENE
38	1074	WDK-721	TAXI	2015	HYUNDAI	NO TIENE
39	1119	WDK-738	TAXI	2014	JAC	NO TIENE
40	O880	WDK-746	TAXI	2015	HYUNDAI	NO TIENE
41	O574	WDK-755	TAXI	2015	KIA	NO TIENE
42	1294	WDK-769	TAXI	2016	HYUNDAI	NO TIENE
43	O560	WDK-901	TAXI	2016	HYUNDAI	NO TIENE
44	908	WDK-931	TAXI	2016	KIA	NO TIENE
45	O1	ZAP-535	CAMPERO	2007	CHEVROLET	NO TIENE
46	O2	ZAP-536	CAMPERO	2007	CHEVROLET	NO TIENE
47	O3	ZAP-537	CAMPERO	2007	CHEVROLET	NO TIENE
48	O4	ZAP-538	CAMPERO	2007	CHEVROLET	NO TIENE
49	O5	ZAP-539	CAMPERO	2007	CHEVROLET	NO TIENE
50	O6	ZAP-540	CAMPERO	2007	CHEVROLET	NO TIENE
51	O7	ZAP-541	CAMPERO	2007	CHEVROLET	NO TIENE
52	O10	VCP-958	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 41 de 77	

53	O11	VCP-961	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
54	O12	VCP-962	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
55	O13	VCP-963	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
56	O14	VCP-964	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
57	O15	VCQ-215	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
58	O17	VCQ-217	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
59	O18	VCQ-218	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
60	O19	VCQ-219	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
61	O21	VCR-425	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
62	O22	VCR-426	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
63	O23	VCR-427	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
64	O25	VCR-429	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
65	O26	VCR-489	CAMPERO	2009	CHEVROLET	NO TIENE
66	O27	SMW-577	CAMPERO	2009	DAIHATSU	NO TIENE
67	O30	SMZ-320	CAMPERO	2010	CHEVROLET	NO TIENE
68	O33	SMZ-323	CAMPERO	2010	CHEVROLET	NO TIENE
69	O34	VCT-790	CAMPERO	2010	CHEVROLET	NO TIENE
70	O35	VCT-791	CAMPERO	2010	CHEVROLET	NO TIENE
71	O36	VCT-792	CAMPERO	2010	CHEVROLET	NO TIENE
72	O37	SWS-225	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
73	O38	SWS-226	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
74	O39	SWS-227	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
75	O40	SWS-228	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
76	O41	SWS-229	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
77	O42	SWS-230	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
78	O43	SWS-231	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
79	O45	SWR-450	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
80	O46	SWR-456	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
81	O47	SPK-046	CAMPERO	2011	SUZUKI	NO TIENE

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 42 de 77	

82	O48	SWS-582	CAMPERO	2011	CHEVROLET	NO TIENE
83	O59	SPV-409	CAMPERO	2011	SUZUKI	NO TIENE
84	O60	VMU-147	CAMPERO	2011	DAIHATSU TERIOS	NO TIENE
85	O61	WCR-911	CAMPERO	2013	SUZUKI	NO TIENE
86	O62	WCS-216	CAMPERO	2014	SUZUKI	NO TIENE
87	O63	WCS-217	CAMPERO	2014	SUZUKI	NO TIENE
88	O64	VEL-732	CAMPERO	2008	CHEVROLET	NO TIENE
89	101	TIG-796	BUS	1986	CHEVROLET	NO TIENE
90	102	UVP-856	BUS	1993	CHEVROLET	NO TIENE
91	103	VBI-956	BUS	1993	CHEVROLET	NO TIENE
92	104	HMC-951	BUS	1986	CHEVROLET	NO TIENE
93	106	VBI-260	BUS	1993	CHEVROLET	NO TIENE
94	107	UVO-257	BUS	1992	CHEVROLET	NO TIENE
95	108	YAB-194	BUS	1979	CHEVROLET	NO TIENE
96	109	WHV-164	BUS	2016	CHEVROLET	NO TIENE
97	111	WAA-919	BUS	1979	DODGE	NO TIENE
98	112	ZNK-749	BUS	2004	CHEVROLET	NO TIENE
99	113	TQG-385	BUS	1989	CHEVROLET	NO TIENE
100	114	TSP-524	BUS	2013	CHEVROLET	NO TIENE
101	115	VBC-830	BUS	1990	CHEVROLET	CAMBIO DE MOTOR
102	116	VAD-647	BUS	1965	MERCURY	NO TIENE
103	117	VMJ-032	BUS	1970	DODGE	NO TIENE
104	118	VAD-054	BUS	1969	DODGE	NO TIENE
105	119	SBK-193	BUS	1994	CHEVROLET	NO TIENE
106	120	VBC-490	BUS	1990	CHEVROLET	NO TIENE
107	121	URC-961	BUS	1982	CHEVROLET	NO TIENE
108	122	VKH-792	BUS	2005	CHEVROLET	NO TIENE
109	123	UVN-118	BUS	1990	CHEVROLET	NO TIENE

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 43 de 77	

110	124	ZNK-501	BUS	2004	HINO	NO TIENE
111	125	DBB-072	BUS	1993	CHEVROLET	NO TIENE
112	126	VBO-472	BUS	1995	INTERNATIONAL	NO TIENE
113	127	VAH-341	BUS	1983	CHEVROLET	NO TIENE
114	128	VOV-952	BUS	2011	HINO	NO TIENE
115	129	VPB-197	BUS	1980	DODGE	NO TIENE
116	130	WND-574	BUS	1991	CHEVROLET	NO TIENE
117	131	VJJ-759	BUS	1974	DODGE	NO TIENE
118	132	VJE-632	BUS	1984	CHEVROLET	NO TIENE
119	133	VKH-601	BUS	2005	CHEVROLET	NO TIENE
120	134	VBH-981	BUS	1993	DINA	NO TIENE
121	135	PTL-094	BUS	1995	CHEVROLET	NO TIENE
122	136	VLB-002	BUS	1994	CHEVROLET	NO TIENE
123	137	PTL-216	BUS	1995	CHEVROLET	NO TIENE
124	138	YAP-247	BUS	1995	CHEVROLET	NO TIENE
125	139	WND-854	BUS	1992	CHEVROLET	NO TIENE
126	140	TOC-370	BUS	1995	MERCEDES BENZ	NO TIENE
127	141	UFR-158	BUS	2000	CHEVROLET	NO TIENE
128	201	VQA-310	MICROBUS	2004	KIA	NO TIENE
129	202	VZH-627	MICROBUS	1993	CHEVROLET	NO TIENE
130	203	CBU-037	MICROBUS	1994	NISSAN	NO TIENE
131	204	VZH-706	MICROBUS	1997	NISSAN URBAN	NO TIENE
132	205	CEA-873	MICROBUS	1995	HYUNDAI	NO TIENE
133	206	VOV-704	MICROBUS	2006	KIA PREGIO	NO TIENE
134	207	ZNK-027	MICROBUS	1994	ASIA	NO TIENE
135	208	VQB-353	MICROBUS	2013	FOTON	NO TIENE
136	209	VQA-519	MICROBUS	2006	KIA	NO TIENE

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 44 de 77	

137	210	VOV-749	MICROBUS	2007	CHEVROLET	NO TIENE
138	211	CEC-404	MICROBUS	1995	ASIA MOTORS	NO TIENE
139	212	CBM-720	MICROBUS	1994	MITSUBISCHI	NO TIENE
140	213	SFK-874	MICROBUS	1990	MAZDA	NO TIENE
141	214	VOV-269	MICROBUS	1994	ASIA MOTORS	NO TIENE
142	215	TJV-006	MICROBUS	2012	KIA	NO TIENE
143	216	VBX-341	MICROBUS	2001	CHEVROLET	NO TIENE
144	217	VBR-215	MICROBUS	1997	KIA	NO TIENE
145	218	TSN-559	MICROBUS	2013	KIA	NO TIENE
146	219	VMB-084	MICROBUS	1995	NISSAN	NO TIENE
147	220	ZNK-329	MICROBUS	2001	CHEVROLET	NO TIENE
148	221	BIX-552	MICROBUS	1997	MITSUBICHI	NO TIENE
149	222	ZAP-844	MICROBUS	2014	NISSAN	NO TIENE
150	223	VPD-274	MICROBUS	1994	NISSAN	NO TIENE
151	224	VOV-265	MICROBUS	1994	ASIA MOTORS	NO TIENE
152	225	CEC-314	MICROBUS	1995	KIA BESTA	NO TIENE
153	226	YAP-084	MICROBUS	1993	CHEVROLET	NO TIENE
154	227	VCH-755	MICROBUS	2006	KIA	NO TIENE
155	228	VCR-440	MICROBUS	2009	KIA PREGIO	NO TIENE
156	229	VQA-295	MICROBUS	2003	CHEVROLET NKR	NO TIENE
157	230	SQB-619	MICROBUS	1998	NON PLUS ULTRA	NO TIENE
158	231	YAQ-181	MICROBUS	2004	CHEVROLET	NO TIENE
159	232	ZNK-219	MICROBUS	1998	CHEVROLET	NO TIENE
160	233	VNB-489	MICROBUS	1998	CHEVROLET	NO TIENE
161	234	VCQ-348	MICROBUS	2009	NISSAN-URVAN	NO TIENE
162	235	WTQ-258	MICROBUS	2009	NISSAN-URVAN	NO TIENE
163	236	VQA-308	MICROBUS	2003	KIA	NO TIENE

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 45 de 77	

164	237	XEK-033	MICROBUS	2006	MERCEDES BENZ	NO TIENE
165	238	CEK-822	MICROBUS	1996	KIA	NO TIENE
166	239	SPK-893	MICROBUS	2010	KIA	NO TIENE
167	240	SMZ-201	MICROBUS	2011	NISSAN	NO TIENE
168	241	ITR-094	MICROBUS	1995	NISSAN	NO TIENE
169	242	VBZ-301	MICROBUS	2001	KIA	NO TIENE
170	243	YAP-720	MICROBUS	2001	CHEVROLET	NO TIENE
171	244	SPO-726	MICROBUS	2006	MITSUBISHI	NO TIENE
172	245	ZAP-885	MICROBUS	2012	KIA	NO TIENE
173	246	ZNK-436	MICROBUS	2003	NISSAN	NO TIENE
174	247	TAY-308	MICROBUS	2011	FOTON	NO TIENE
175	248	VOV-217	MICROBUS	1993	ASIA MOTOR	NO TIENE
176	249	WDK-624	MICROBUS	2014	KIA	NO TIENE
177	250	VCE-084	MICROBUS	2004	KIA	NO TIENE
178	251	TDW-068	MICROBUS	2013	HYUNDAI	NO TIENE
179	252	SPR-637	MICROBUS	2007	HYUNDAI	NO TIENE
180	253	YAP-136	MICROBUS	1994	ASIA MOTOR	NO TIENE
181	254	ZAP-854	MICROBUS	2017	RENAULT	NO TIENE
182	255	VQA-159	MICROBUS	2002	KIA	NO TIENE
183	256	CED-058	MICROBUS	1995	KIA	NO TIENE
184	257	VCP-960	MICROBUS	2005	KIA	NO TIENE
185	258	VCF-183	MICROBUS	2004	KIA	NO TIENE
186	259	WHV-999	MICROBUS	2016	JOYLONG	NO TIENE
187	260	SPK-662	MICROBUS	2012	NISSAN	NO TIENE
188	261	XEJ-997	MICROBUS	2006	KIA	NO TIENE
189	301	YAQ-335	BUSETA	2005	CHEVROLET	NO TIENE
190	302	SMA-207	BUSETA	2003	NISSAN	NO TIENE
191	303	KUM-816	BUSETA	2007	CHEVROLET	NO TIENE

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 46 de 77	

192	304	KUM-867	BUSETA	2007	CHEVROLET	NO TIENE
193	305	ZAP-775	BUSETA	2009	CHEVROLET	NO TIENE
194	306	VOV-392	BUSETA	1995	HYUNDAI	NO TIENE
195	307	KUL-670	BUSETA	2007	CHEVROLET	NO TIENE
196	308	VPD-577	BUSETA	1994	CHEVROLET	NO TIENE
197	313	ZNK-501	BUSETA	2004	HINO	NO TIENE
198	314	TGM-306	BUSETA	2001	AGRALE	NO TIENE
199	317	VOV-703	BUSETA	2006	NORTON	NO TIENE
200	401	KUM-226	CAMIONETA	2008	CHANA	NO TIENE
201	402	KUM-579	CAMIONETA	2008	CHANA	NO TIENE
202	403	KUN-102	CAMIONETA	2007	CHANA	NO TIENE
203	404	VEN-170	CAMIONETA	2008	CHEVROLET	NO TIENE
204	405	KUN-379	CAMIONETA	2008	SAIC WULING	NO TIENE
205	406	KUN-476	CAMIONETA	2008	CHANA	NO TIENE
206	407	KUN-864	CAMIONETA	2008	CHANA	NO TIENE
208	409	KUK-227	CAMIONETA	2002	KIA	NO TIENE
209	410	TMO-768	CAMIONETA	2008	SAIC WULING	NO TIENE
210	411	SMW-214	CAMIONETA	2009	SSANGYONG	NO TIENE
211	412	VCH-163	CAMIONETA	2005	CHEVROLET	NO TIENE
212	414	VCL-812	CAMIONETA	2007	CHANA	NO TIENE
213	415	TZP-719	CAMIONETA	2015	CHEVROLET	NO TIENE
214	416	TZP-720	CAMIONETA	2015	CHEVROLET	NO TIENE
215	417	TZP-721	CAMIONETA	2015	CHEVROLET	NO TIENE
216	418	WLU-919	CAMIONETA	2015	RENAULT	NO TIENE
217	427	WDK-954	CAMIONETA	2017	CHEVROLET	NO TIENE
218	501	CFD-436	CAM.DOUBLE.C A	1998	NISSAN	NO TIENE
219	536	WHS-657	CAM.DOUBLE.C A	2015	KIA	NO TIENE

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 47 de 77	

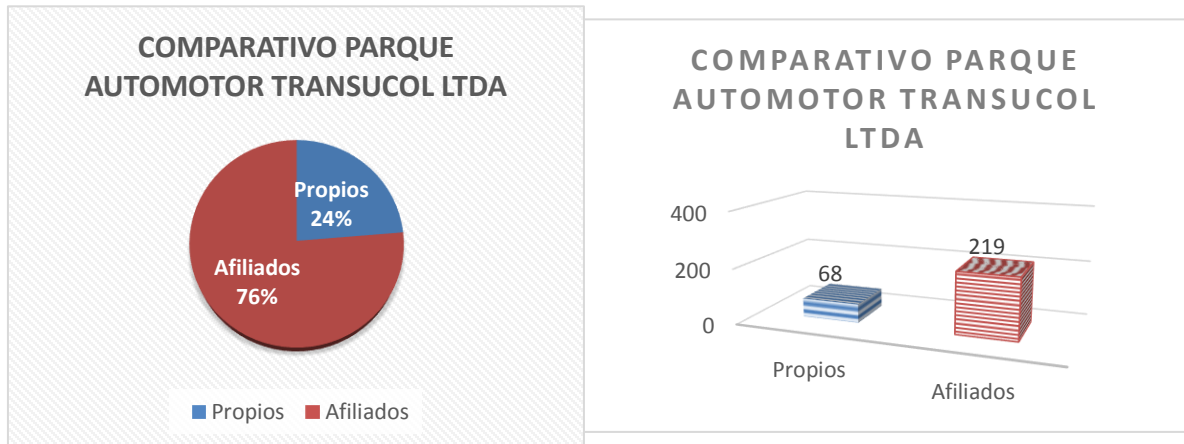
Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”
Año 2015 y 2016.

3.3.3 Distribución del parque automotor

Tabla 18. Distribución Parque Automotor-Propiedad

DESCRIPCIÓN	No.	%
Propios	68	24%
Afiliados	219	76%
Total	287	

Gráfica 6. Comparativo parque automotor propios vs afiliados



 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 48 de 77	

3.3.4 Modelos del parque automotor propio y afiliado

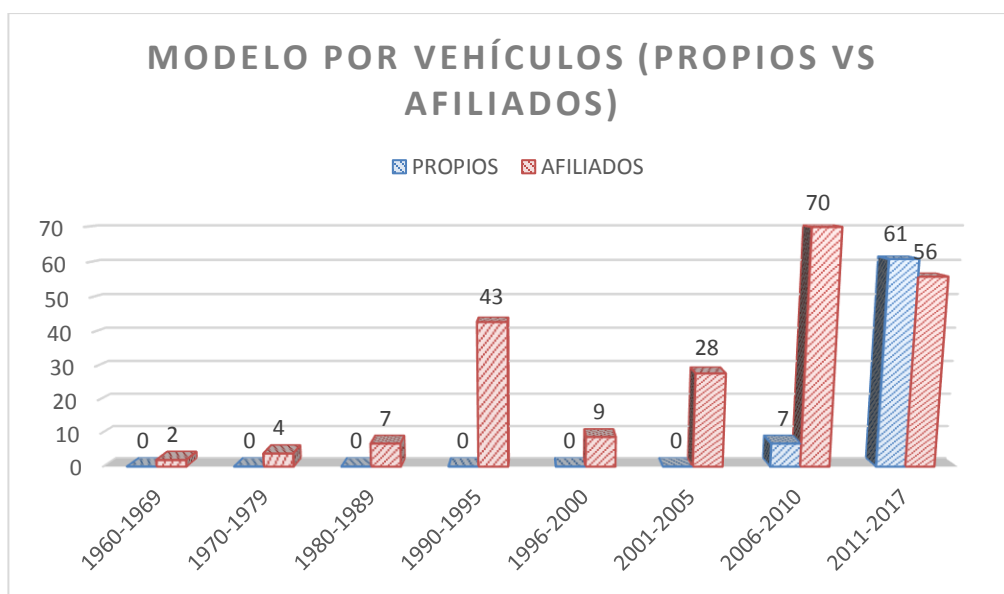
Tabla 19. Evolución modelo de vehículos parque automotor (propios y afiliados)

MODELO	PROPIOS		AFILIADOS		TOTAL	
	No	%	No	%	No	%
1960-1969	0	0	2	1%	2	1%
1970-1979	0	0	4	2%	4	1%
1980-1989	0	0	7	3%	7	2%
1990-1995	0	0	43	20%	43	15%
1996-2000	0	0	9	4%	9	3%
2001-2005	0	0	28	13%	28	10%
2006-2010	7	10%	70	32%	77	27%
2011-2017	61	90%	56	26%	117	41%
TOTAL	68	1	219	100%	287	100%

Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada "Transucol Ltda."

Año 2015 y 2016

Gráfica 7. Modelos por vehículos (propios y afiliados)



 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 49 de 77	

El 41% de los vehículos que conforman el parque automotor de Transucol Ltda., pertenecen a modelos entre 2011 y 2017, lo que se considera un factor crítico de éxito, seguido por 77 vehículos que corresponde a un 27% en el rango de 2006-2010.

3.3.5 Chatarrización

Tabla 20. Chatarrización.

MODELO POR CHATARRIZAR	PROPIOS		AFILIADOS		TOTAL	
	No	%	No	%	No	%
1960-1969	0	N/A	2	3%	2	3%
1970-1979	0	N/A	4	6%	4	6%
1980-1989	0	N/A	7	11%	7	11%
1990-1997	0	N/A	51	80%	51	80%
TOTAL	0	0	64	100%	64	100%

Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada "Transucol Ltda."

Año 2015 y 2016

Según el Decreto 348 de 2015, y teniendo en cuenta la información específica para Transucol, 64 vehículos de los afiliados, deberán ser sometidos a un proceso de chatarrización. Este valor constituye un 29.22% del parque automotor afiliado y un 22,30% del parque automotor total, que en realidad no es tan representativo, pero que de todas formas es necesario reevaluar para futuras inversiones.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA					
	INSTRUCTIVO					
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL					
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 50 de 77		

3.3.6 Marcas Vehículos

Tabla 21. Marcas vehículos (parque automotor propio y afiliado)

MARCAS	PROPIOS		AFILIADOS		TOTAL	
	No	%	No	%	No	%
CHEVROLET	25	37%	96	44%	121	42%
KIA	27	40%	25	11%	52	18%
MAZDA	16	24%	6	3%	22	8%
CHANA			6	3%	6	2%
ASIA MOTOR			5	2%	5	2%
CHEVROLET NKR			1	0%	1	0%
DAEWOO			2	1%	2	1%
HYUNDAI			26	12%	26	9%
SSANYONG			1	0%	1	0%
JAC			1	0%	1	0%
DAIHATSU			1	0%	1	0%
INTERNATIONAL			1	0%	1	0%
MERCEDES BENZ			2	1%	2	1%
NISSAN			10	5%	10	3%
NISSAN URBAN			3	1%	3	1%
KIA PREGIO			2	1%	2	1%
FOTON			2	1%	2	1%
DINA			1	0%	1	0%
ASIA			1	0%	1	0%
RENAULT			2	1%	2	1%
JOYLONG			1	0%	1	0%
SAIC WULING			2	1%	2	1%
NORTON			1	0%	1	0%
NON PLUS ULTRA			1	0%	1	0%
HINO			3	1%	3	1%
KIA VESTA			1	0%	1	0%

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 51 de 77	

MITSUBISHI			3	1%	3	1%
MERCURY			1	0%	1	0%
DOGDE			5	2%	5	2%
DAIHATSU TERIOS			1	0%	1	0%
SUZUKI			5	2%	5	2%
AGRALE			1	0%	1	0%
TOTAL	68	100%	219	58%	287	100%

Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada "Transucol Ltda."

Año 2015 y 2016

3.3.7 Tipo de vehículos

Tabla 22. Tipo de vehículos (propios y afiliados)

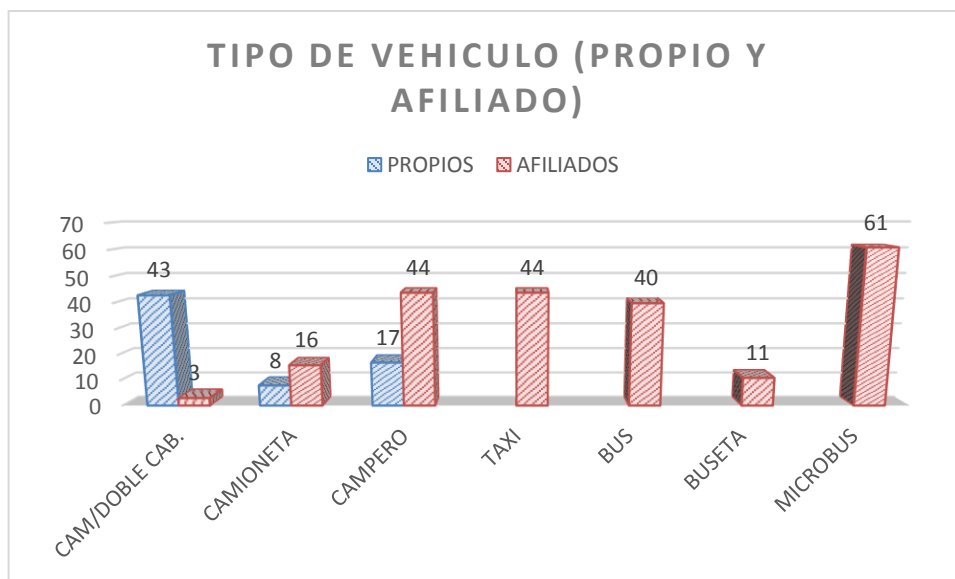
TIPO DE VEHICULO	PROPIOS		AFILIADOS		TOTAL	
	No	%	No	%	No	%
CAM/DOBLE CAB.	43	63%	3	1%	46	16%
CAMIONETA	8	12%	16	7%	24	8%
CAMPERO	17	25%	44	20%	61	21%
TAXI			44	20%	44	15%
BUS			40	18%	40	14%
BUSETA			11	5%	11	4%
MICROBUS			61	28%	61	21%
TOTAL	68	100%	219	100%	287	100%

Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada "Transucol Ltda."

Año 2015 y 2016

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 52 de 77	

Gráfica 8. Tipo de vehículo comparado

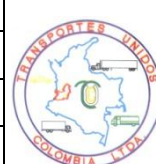


Con base en los resultados, se encontró que el 63% de los vehículos propios son camionetas doble cabina, y que no se cuenta con flota de taxis propia; en cambio, los afiliados el 21% está conformado por taxis, sin embargo, el 28% de parque automotor para este gremio corresponde a microbuses. Los camperos tanto en vehículos propios como afiliados tienen un acumulado promedio de 21%.

3.3.8 Transformación o repotenciación

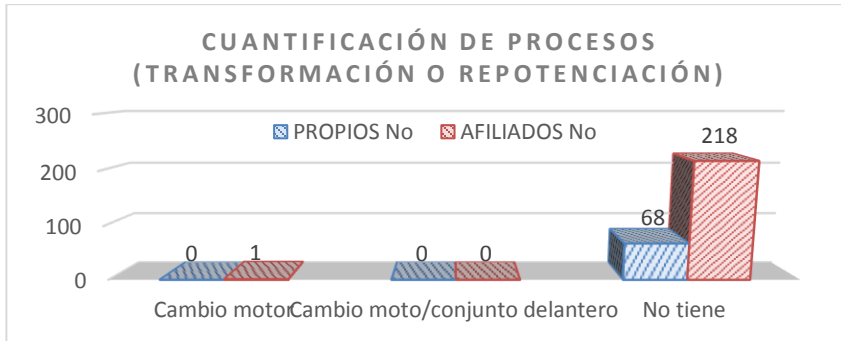
Tabla 23. Transformación o repotenciación del parque automotor

TRANSFORMACIÓN/REPOTENCIACIÓN	PROPIOS		AFILIADOS		TOTAL	
	No	%	No	%	No	%
Cambio motor	0	0%	1	0%	1	0%
Cambio moto/conjunto delantero	0	0%	0	0%	0	0%
No tiene	68	100%	218	99,5%	286	99,7%
TOTAL	68		219	100%	287	100%

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 53 de 77	

Fuente: Informe de Gestión empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”
Año 2015 y 2016

Gráfica 9. Cuantificación de procesos (transformación o repotenciación)



El dato clave resaltante de esta gráfica es que 286 vehículos entre propios y afiliados no se les han practicado ninguno de los dos procesos, solo un vehículo del total, se le ha hecho cambio de motor.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 54 de 77	

4. LÍNEAS DE ACCIÓN

Los siguientes lineamientos de acción del PESV se plantean para el periodo 2017-2019, la intención del Comité de Seguridad Vial de Transucol, es apoyarse en ellos para poder garantizar la idoneidad del plan estratégico a implementarse.

Ilustración 3. Líneas de acción



4.1 Fortalecimiento de la Gestión Organizacional

4.1.1 Comité de Seguridad Vial

Por definición este Comité no es otra cosa que un grupo de personas que designa la Junta Directiva o Gerencia General de una organización dedicada al transporte

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 55 de 77	

para hacer frente a todo lo relacionado a la seguridad vial, la idea de este Comité es que sirva de mecanismo de coordinación entre todos los grupo de interés relacionados con este tema y que tengan injerencia directa con el mismo, el objetivo de este comité será plantear, diseñar, implementar y medir acciones que propendan por generar conciencia entre el personal que de alguna manera directa o indirecta tenga que ver con la seguridad vial

4.1.1.1 Funciones del Comité de Seguridad Vial

- Revisar y aprobar objetivamente el plan anual de capacitaciones
- Programar y velar por el cumplimiento de las auditorías internas de seguridad vial que sean requeridas.
- Idear y socializar al personal colaborativo y a todos los grupos de interés, toda la información pertinente a campañas y ejecutorias a realizar durante el año en relación con la divulgación del PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial)
- Discutir y decidir que programas adelantar en la empresa de conformidad a la identificación de factores de riesgo y al plan de acción para mitigarlos.
- Asumir un rol de vigilancia en virtud de hacer cumplir todos los lineamientos y directrices del PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial)

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 56 de 77	

- Elaborar en forma consensuada los informes inherentes a las acciones y programaciones adelantadas y presentarlos ante las autoridades internas y externas competentes
- Ajustar los acápites y artículos que sean necesarios, para actualizar el PESV con las modificaciones sugeridas por el Estado, por el cambio de una norma o por decisiones de fuerza mayor relacionada con el tema vial
- Investigar la razón de los eventos y contingencias en donde los conductores y los vehículos de la empresa se vean involucrados, para establecer responsabilidad y tomar decisiones al respecto.

4.1.1.2 Reuniones

El Comité de seguridad vial se reunirá el último viernes de cada mes, para revisar eventos relacionados y pendientes del mes, pero en cualquier momento, se pueden reunir con la Gerencia General si la situación así lo demandare.

4.1.1.3 Roles y Funciones dentro de la Organización de la Gerencia General

- Apoyar al Comité de Seguridad vial en el proceso de diseño e implementación del Plan estratégico de seguridad vial.
- Designar con base en su experiencia y conocimiento de la empresa, el personal que va a conformar el Comité de Seguridad Vial. Involucrando preferiblemente un representante de cada área de la organización

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 57 de 77	

- Contribuir en la consecución de recursos financieros para el soporte económico del PESV, asignando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- Facilitar el tiempo y gestionar el espacio para que el Comité pueda reunirse en las fechas programadas, y contribuir a que dicho proceso sea dinámico y eficiente.
- Servir de vocero del Comité de Seguridad Vial ante la Junta de Accionistas para que el PESV se desarrolle conforme a la bitácora de programaciones predeterminadas.

4.1.1.4 Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial

El Coordinador del Comité de Seguridad Vial será el responsable de hacer cumplir el Plan Estratégico de Seguridad Vial y llevará el liderazgo en todo lo relacionado con el diseño, rediseño, puesta en marcha y veeduría de las directrices inherentes a este documento.

4.1.1.5 Conformación del Comité de Seguridad Vial

El Comité de Seguridad Vial lo conformarán estos funcionarios:

- Coordinador General
- Gerente General
- Auxiliar Operativo
- Auxiliar Administrativo

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 58 de 77	

4.1.2 Política de Seguridad Vial

Se insta a que todo el personal colaborativo de Transucol Ltda. (personal directivo, personal administrativo, y personal operativo), asuman el compromiso firme de apoyar esta política, teniendo en cuenta que, estando la naturaleza de la organización ligada al contexto vial, la responsabilidad es integral.

En virtud de del cabal cumplimiento de esta política se exige que el personal adquiere estos indefectibles compromisos:

- Acatar objetivamente todos los ítems, apartados y puntos específicos de la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito, normatividad legal vigente, disposiciones organizacionales y de cliente
- Diseñar, formular e implementar estrategias de sensibilización a todos los *stakeholders* de la organización, incluyendo, contratistas y subcontratistas y afiliados, por medio de capacitaciones periódicas de temas asociados a la seguridad vial.
- Ser veedores de los roles del Comité de Seguridad Vial, para controlar y velar por el cumplimiento óptimo de sus labores, y de darse una eventualidad anormal, hacer el reporte respectivo.
- La Transportadora Transucol Ltda. asignará los recursos humanos físicos, técnicos y financieros requeridos para dar cumplimiento a esta política.

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 59 de 77	

4.2 COMPORTAMIENTO HUMANO

4.2.1 Procedimiento Selección y Contratación de Conductores

El Procedimiento de Selección y Contratación de la empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”, tiene como principal objetivo, reclutar el personal más idóneo para tan importante cargo. Por ello, un factor sobresaliente es analizar muy bien al aspirante garantizando que la oferta brindada sea la adecuada para el personal que va a prestar el servicio, en términos de capacitación, responsabilidad, habilidades, y experiencia.

4.2.1.1 Selección y Vinculación

El proceso de selección y vinculación debe llevar una secuencia lógica de subprocesos, por ende, se tuvieron en cuenta las actividades mencionadas a continuación, para ser implementadas por este plan estratégico de seguridad vial “Pesv”.

- **Prueba de conducción para el ingreso.** El aspirante debe practicar un examen de ingreso para conductores realizado por el coordinador asignado por el Comité de Seguridad vial asignará del área operativa. La prueba se realizará en tiempo real en alrededores de la empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”.
- **Comprobación de referencias.** Se le pide el favor a una de las auxiliares administrativas que se dedique a la labor de solicitar referencias del aspirante en las empresas donde el aspirante ha laborado en el mismo cargo.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 60 de 77	

- **Examen psicotécnico.** Se subcontrata a una Psicóloga para que lleve a cabo estas pruebas, que necesariamente contengan test de aptitud psicomotora, entrevista o test psicológico.
- **Prueba en simulador:** El aspirante deberá participar en una actividad virtual donde el hará las veces de conductor y deberá responder ante situaciones simuladas de posibles contingencias.
- **Solicitud de experiencia y estudios,** acreditando que el aspirante cumpla los requisitos establecidos en el perfil del cargo.
- **Licencia de conducción.** La autenticidad de la misma se verifica ante el RUNT², “sistema de información que permite registrar y mantener actualizada, centralizada, autorizada y validada la misma sobre los registros de automotores, conductores, licencias de tránsito, empresas de transporte público, infractores, accidentes de tránsito, seguros, etc.”, y adicionalmente, se verifica vigencia, estado de multas y categoría activa con nivel C1, C2 ó C3. En caso de tener multas, deben ingresar a paz y salvo o con acuerdo de pago.
- **Entrevista.** Los candidatos son llamados para una entrevista, realizada por la psicóloga subcontratada en la cual se indaga sobre aspectos familiares, nivel académico y experiencia laboral, motivo de retiro y aspiración salarial.
- **Exámenes médicos:** Se remite al aspirante a un Centro Médico que tenga convenio con la empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol

²<http://www.runt.com.co/portel/libreria/php/01.160101.html?dif=34f8e383edfcbe5443cc9cbe18cafe1d>

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 61 de 77	

Ltda.” para que le sean practicados todos los exámenes médicos relacionados con el componente ocupacional.

- **Visita domiciliaria.** Realizada por una Psicóloga subcontratada, para investigar de una manera profesional sobre el entorno familiar, estilo de vida y hábitos del conductor, características de vivienda y empleos anteriores.
- **Inducción.** Todo personal operativo recibe inducción de carácter dual, un componente administrativo y un componente estrictamente técnico. Las capacitaciones se llevan a cabo en la primera semana

4.2.1.2 Temas de capacitación sobre el correcto funcionamiento y seguro del automotor

Cuadro 1. Temas capacitación

Temas Componente administrativo	Temas Componente Técnico
• Pensamiento estratégico	Procedimiento seguro apertura capot
• Liderazgo compartido	Normatividad vial
• Competencia	Revisión y protección, documentos vehículo
• Trabajo en Equipo	Revisión niveles de aceite, agua, y refrigerante
• Clima organizacional	Consideraciones especiales al recoger usuarios
• Manejo de conflictos y contingencias	Tensión de correas
• Políticas internas	Revisiones generales (batería, luces, llantas, aceite, frenos, etc.)

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 62 de 77	

Fuente: Temas Requeridos por la Resolución 1565 del 6 de junio del 2014.

4.2.2 Capacitación y Entrenamiento

4.2.2.1 Formación Básica

Este programa capacitación y entrenamiento, constituye un factor crítico de éxito para el propósito corporativo y su compromiso con la seguridad vial. El programa que a continuación se relaciona, es un proceso formativo que involucra a todos los integrantes del Comité de Seguridad Vial:

Cuadro 2: Temas de la capacitación y entrenamiento

Tema	Responsable
Normatividad actualizada de movilidad y transporte	Subcontratado (Personal de la Secretaria de Movilidad)
Primeros auxilios básicos	Subcontratado (Auxiliar de la Cruz Roja)
Manejo de extintores	Subcontratado (Bomberos, Defensa Civil, o Fuerza Aérea)
Salud y seguridad en el trabajo	Subcontratado (Profesional en Seguridad)
Planes de emergencia y contingencia en carretera	Subcontratado (Personal de la Secretaria de Movilidad)
Mecánica básica (reparaciones sencillas y eficaces)	Funcionario SENA
Entrenamiento operación vehículos	Funcionario SENA
Manejo de infracciones de tránsito	Abogado subcontratado
Política de prevención consumo de sustancias psicoactivas	Psicóloga subcontratada
Políticas y cuidados de seguridad civil en carretera (atracos en la vía)	Personal de la Policía Nacional

Fuente: Temas Requeridos por la Resolución 1565 del 6 de junio del 2014. Y Elaboración propia.

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 63 de 77	

4.2.3 Política de prevención consumo de sustancias psicoactivas.

Dentro del plan estratégico de seguridad vial de la empresa “Transucol Ltda.” se realizarán pruebas de verificación de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, por tal motivo, se implementará la política de prevención de consumo de sustancias psicoactivas y fumadores, anexándola al contrato laboral de carácter obligatorio para todos los conductores y colaboradores en la empresa.

En caso de incumplir esta política, se considera falta grave y en consecuencia de esta, la empresa adoptará medidas disciplinarias, y de ser el caso, dará por finalizado el contrato de trabajo por justa causa de acuerdo con lo establecido en el reglamento interno de trabajo y la ley.

Para prevenir el consumo de sustancias psicoactivas, se realizarán actividades específicas, por lo menos 1 vez cada tres meses, de prevención y riesgo del uso de estas sustancias.

4.2.4 Dispositivos de seguimiento satelital.

Empresa De Transportes Unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”, tiene como meta a mediano plazo, lograr la cobertura del 100% de vehículos propios y afiliados. La implementación de este dispositivo de seguimiento satelital es importante porque se puede verificar el límite de velocidad de cada vehículo, llevando así un control por exceso, que puede prevenir muchos accidentes o incidentes.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 64 de 77	

4.2.5 Seguimiento infracciones de tránsito.

Las infracciones de tránsito de cada conductor, son verificadas por el auxiliar administrativo mensualmente a través del Simit³ “sistema que integra el registro de infractores a nivel nacional que impide la realización de trámites en los Organismos de Tránsito donde participe un infractor, en cualquier calidad, que no se encuentre a paz y salvo”.

La empresa se comunica con la persona que tiene multas en el sistema, para que la cancele ó haga un acuerdo de pago con la secretaria de movilidad. Adicionalmente, se le solicita a la persona, que lleve a la empresa el soporte de pago para continuar vinculado en la empresa.

4.2.6 Segundo conductor.

Todos los vehículos del parque automotor propio y afiliado, al momento de diligenciar su permiso ó Fuec*, deben especificar el tiempo que tomará la ruta; de esta manera, si el viaje dura más de 8 horas, se deben asignar como mínimo 2 conductores para realizar el recorrido.

4.2.7 Control documentos

El control del vencimiento de los documentos de los vehículos y de los conductores, lo realiza mensualmente la auxiliar administrativa asignada, por medio de una base de datos ingresada en el programa Microsoft Excel. Se solicita copia de la documentación a los propietarios de los vehículos.

³ <https://www.simit.org.co/acerca-del-simit/>

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 65 de 77	

La base de datos de los vehículos contiene la siguiente información: Lateral y placa del vehículo, cédula y nombre del propietario, fecha de vencimiento de la tarjeta de operación, seguro obligatorio, póliza extracontractual, póliza contractual y revisión técnico-mecánica.

La base de datos de los conductores contiene la siguiente información: Número de cedula, nombre completo, numero de la licencia de conducción, vigencia de la licencia, categoría de la licencia.

4.3 VEHÍCULOS SEGUROS

4.3.1 Mantenimiento preventivo

Se estableció un cronograma con la base de datos de todos los vehículos vinculados a la Transportadora, que contiene fecha de realización de la Revisión de mantenimiento preventivo y correctivo bimensual. Igualmente, cada vehículo tiene una ficha de mantenimiento, que se diligencia por el propietario cada que tiene alguna intervención mecánica o correctiva. Adicionalmente, se establece el modelo de actividades recomendadas para ser implementado por todos los vehículos del parque automotor.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 66 de 77	

Tabla 24. Modelo de actividades recomendadas para mantenimiento

Actividad mantenimiento preventivo	Frecuencia	
	Tiempo	Kilometraje
Cambio aceite motor, revisión y tensión de correas poleas del vehículo	20-30 días	7.000km
Cambio filtro aire, y combustible	20-30 días	7.000km
Engrase	10-15 días	2.000-4000km
Revisión tren delantero	1 año	84.000km
Revisión sistema de dirección	1 años	84.000km
Revisión embrague	2 años	160.000km
Revisión llantas		2mm profundidad
Revisión sistema de frenos	4-6 meses	28.000-42.000km
Revisión arranques y alternadores	6 meses	84.000km
Revisión baterías	20-30 días	7.000km
Cambio aceite caja y transmisión	6 meses	84.000km
Revisión estado turbo	3 años	240.000km

Fuente: Temas Requeridos por la Resolución 1565 del 6 de junio del 2014. Y Elaboración propia.

4.3.2 Revisiones técnico-mecánicas

La empresa de transportes unidos Colombia limitada “Transucol Ltda.”, tiene convenio con el centro de diagnóstico automotor de Palmira, “CDAP”, para que el parque automotor propio y afiliado realice la revisión técnico - mecánica anual y también la revisión de mantenimiento preventivo y correctivo bimensual. Gracias al convenio, la revisión bimensual tiene un costo de \$31.500 por todo el año 2017.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 67 de 77	

4.3.3 Inspecciones de seguridad

El proceso de inspección se realiza en forma bimensual, para revisar factores de seguridad, confort del vehículo, estado de las luces, revisión de elementos de seguridad como extintores, frenos, entre otros. Por medio de la revisión preventiva y correctiva realizada en el Centro de diagnóstico automotor de Palmira, “CDAP”. Después de realizar esta inspección, el propietario o el conductor debe llevar a la transportadora soporte de esta.

4.3.4 Alistamiento de los vehículos

A cada afiliado, conductor y propietario, se le hace entrega del formato elaborado por la empresa de transportes unidos Colombia limitada, que contiene los criterios básicos de revisión. Este formato, se entrega para que el motorista de cada vehículo, antes de salir a hacer cualquier recorrido, revise como mínimo lo mencionado a continuación:

Cuadro 3: Temas de la capacitación y entrenamiento



 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 68 de 77	

Fuente: Temas Requeridos por la Resolución 1565 del 6 de junio del 2014. Y Elaboración propia.

4.3.5 Reposición parque automotor

Este tema de reposición gradual del parque automotor se encuentra sujeto a la norma donde se han establecido de acuerdo a los tiempos de transición establecidos por el decreto 0348 del 25 de febrero del 2015, “por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”.

4.4 INFRAESTRUCTURA SEGURA

4.4.1 Rutas Internas

De acuerdo con el informe⁴ de Seguridad Vial del Grupo C2 S.A.S se recomienda a las empresas en este apartado, realizar una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las áreas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones.

Si la infraestructura física de la empresa, tiene zonas de tránsito de vehículos al interior, debe:

- Privilegiar el paso de peatones sobre el paso vehicular
- Definir, señalizar y socializar las velocidades máximas de circulación

⁴ Grupo C2 S.A.S. Informe Plan estratégico de seguridad vial. Seguridad vial en las empresas. 2014

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 69 de 77	

- Zonas específicas de parqueo por tipo de vehículo
- Política de instalación y mantenimiento de las señales

La empresa debe documentar los incidentes y accidentes que se presenten dentro de sus instalaciones, así como al ingreso y salida del personal.

4.4.2 Rutas externas

Empresas de transporte de mercancías o pasajeros, deberán realizar un estudio de rutas desde el punto de vista de Seguridad Vial, el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de viaje a través del análisis de información de accidentalidad y la aplicación de inspecciones de Seguridad Vial sobre los corredores usados.

Se recomienda la identificación de puntos críticos y estrategias de prevención, corrección y mejora, a través del diseño de protocolos de conducción que deberán

socializarse con todos los conductores y buscar mecanismos para hacer coercitiva su ejecución.

4.5 ATENCIÓN DE VICTIMAS

En el mismo informe⁵ del Grupo C2 S.A.S. se recomienda para este apartado que la Aseguradora de Riesgos Laborales (ARL) deberá encargarse de asesorar a las empresas sobre el protocolo de atención de accidentes, con el propósito de que los

⁵ Ibíd. Pág. 25

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 70 de 77	

empleados conozcan el procedimiento a seguir, así como sus derechos y alternativas de acción frente a un accidente de tránsito.

Para el caso de la investigación de los incidentes y accidentes de tránsito, en caso que ocurriesen, la empresa debe de incluir la divulgación de las lecciones aprendidas, que surjan como resultado de dicha investigación

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 71 de 77	

5. CONCLUSIONES

Al llevar a cabo el diagnóstico del estado de la empresa Transucol Ltda, se pudo apreciar que era necesario realizar ajustes rigurosos en virtud de implementar en forma idónea el Plan Estratégico de Seguridad Vial “Pesv”. Esta es una empresa pequeña y familiar, lo que en parte pueda jugar en su contra, porque le falta experiencia para administrar con mayor eficiencia las diferentes contingencias que presentan este tipo de compañías relacionadas con el tema de transporte.

Se pudo definir el equipo de trabajo y política de seguridad vial de la empresa Transucol Ltda., pero la prueba de fuego, tendrán que sortearla cuando se empiecen a presentar las dificultades que todo cambio ofrece. Es claro que al haber tan poco personal, les tocará multiplicarse, porque los PESV exigen no solo un “musculo financiero fuerte” sino el saber tomar decisiones en poco tiempo.

Al establecer toda la estructura del Plan Estratégico de Seguridad Vial con base en la particularidad y pertinencia de la empresa Transportes Unidos de Colombia LTDA, se pudo apreciar que existe un buen sentido de apropiación de los colaboradores, lo que abre un compás de espera, respecto al impacto del PESV en la empresa y su incidencia en los objetivos corporativos de la Transportadora, y en lo que se espera desde el punto de vista social y económico, de la implementación cabal de este mecanismo de prevención.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 72 de 77	

6. RECOMENDACIONES

La principal recomendación es que una vez implementado el PESV, este tenga el cuidado que se necesite, porque estos mecanismos son complejos, y cualquier descuido repercutirá en la salud financiera de la Transportadora.

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 73 de 77	

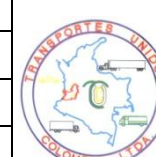
BIBLIOGRAFÍA

COLOMBIA. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1503. (29, diciembre, 2011). Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Bogotá D.C.: Ministerio de salud y protección social y de Transporte, 2011. 10 p. Disponible en Internet < https://www.arlsura.com/files/ley1503_2011.pdf >, Consulta: 05 de septiembre del 2016

COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 769. (6, agosto, 2002). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones Código Nacional de Tránsito y Transporte. Diario oficial. Bogotá D.C., 2002. No. 44893, P. 1-123.

COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 0348 (25, febrero, 2015). Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones. Bogotá D.C. Ministerio de transporte, 2015, 36 p. disponible en Internet < <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=12134> >, Consulta: 03 de octubre del 2016.

COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 2851 (6, diciembre, 2013). Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 Y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones. Bogotá D.C.: Ministerio de: salud y protección social, de educación nacional y de transporte, 2013. 11 p. Disponible en: <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Decretos/2013/Documents/DICIEMBRE/0>

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 74 de 77	

[6/DECRETO%202851%20DEL%2006%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202013.pdf](#)>, Consulta: 29 de septiembre del 2016.

COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 1565 (6, junio, 2014). Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Bogotá D.C.: ministerio de transporte, 2014. 40 p. disponible en < <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=11361> >, Consulta: 29 de septiembre del 2016.

COOTRANSINTEGRALES, Cooperativa de transporte especial, Plan estratégico de seguridad vial. Colombia, 2015; 22 p. Disponible en: < <http://www.cootransintegrales.com/wp-content/uploads/2015/07/COOTRANSINTEGRALES-PLAN-ESTRATEGICO-DE-SEGURIDAD-VIAL.pdf> >

CORREA ORTEGA, Jonathan y JORDAN ORTÍZ, Stephani, Desarrollo e implementación de un plan estratégico para reposicionar a la empresa Transucol Ltda. en el gremio de transportadores particulares y especiales del municipio de Palmira, Cali: Universidad autónoma de occidente. Facultad de ciencias económicas y administrativas. Departamento de ciencias administrativas, 2012. 90 p.

E.S.E. CARMEN EMILIA OSPINA, Plan estratégico de seguridad vial, (21, octubre, 2015). Neiva, 2015, 108 p., disponible en: < <http://www.esecarmenemiliaospina.gov.co/2015/images/calidad/mapa3/15%20Gestion%20de%20Salud%20Ocupacional%20y%20Medio%20Ambiente/2%20Subpro>

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 75 de 77	

[cesos/1%20Salud%20Ocupacional/2%20Manuales/SOA-S1M2-V1Plan_Seguridad_Vial.pdf](#) > consulta: 17 de noviembre del 2016.

ESPECIALES BRASILIA, Plan estratégico de seguridad vial, Colombia, 94 p., 2015.

GONZALEZ Laura, PELAEZ, Alicia, PEREZ, Laura, RAMIREZ, Samantha, RODRIGUEZ, Jorge, VÁZQUEZ, Ana; Entrevista, Universidad autónoma de Madrid, Disponible en internet: <
https://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso_10/Entrevista_trabajo.pdf >

LARA MUÑOZ, Érica María. Fundamentos de investigación - Un enfoque por competencias 2a edición, Editorial: Alfaomega, 06 agosto, 2013, página 106, 419 p.

MOLINA, María teresa, Informe Plan estratégico de seguridad vial, Seguridad vial en las empresas: Grupo C2 S.A.S., 2014 Disponible en: <
<http://www.grupoc2.com.co/assets/presentacion-gc2.pdf> >

PERIÓDICO EL TIEMPO, Reducir las muertes un 26 %, el desafío de la naciente Agencia. En: El Tiempo. Bogotá D.C. 9, diciembre, 2015, Disponible en: <
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16452948> >

PERSONERÍA DE BOGOTÁ, Plan estratégico de seguridad vial 2015 – 2016. Bogotá D.C., 2015, 63 P. disponible en <
<http://www.personeriabogota.gov.co/component/jdownloads/send/562-plan->

 Nit. 800.212.461-4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 76 de 77	

[estrategico-de-seguridad-vial/5905-plan-estrategico-de-seguridad-vial](#) > consulta:
17 de noviembre del 2016.

PORTAFOLIO, la economía del valle del cauca está en auge. 08, julio, 2014;
Disponible en: <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/economia-valle-cauca-auge-48760>, Consultado: 10 de enero del 2017

REINOSO RODRÍGUEZ, Guillermo, Cada día mueren 18 personas en accidentes
vehiculares en el país. En: El Tiempo. Bogotá D.C., 07, enero, 2017, Disponible en
<<http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/cifras-de-accidentes-de-transito-en-2016-39192> >

ROSES PERIAGO, Mirta, Día mundial de la salud 2004, Washington D.C.:
Organización Mundial de la Salud y Organización Panamericana de la Salud, 2004.
[Actualizado 7 abr de 2004; Citado 1 oct de 2013]. Disponible en:
http://www.paho.org/Spanish/DD/PIN/whd04_main.htm

SEGUROS DE RIESGOS LABORALES SURAMERICANA S.A, Cómo se debe
implementar el Plan estratégico de seguridad vial (En línea) Disponible en
<https://www.arlsura.com/index.php/noticias/173-noticias/2282> >

SENA, Tecnología en logística del transporte, Contexto del transporte, 2014, 19 p.
Disponible en: <
https://senaintro.blackboard.com/bbcswebdav/institution/semillas/822203_1_VIRTUAL/Objetos_de_Aprendizaje/Descargables/ADA%206/ADA_6.1.pdf >

	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA				
	INSTRUCTIVO				
	PLAN ESTRÁTEGICO DE SEGURIDAD VIAL				
	Código: 0001-17	Versión: 001-17	Emisión: 2 Junio de 2017	Página 77 de 77	

SUAREZ, Juan Carlos, Informe Anual Aseguradora V.M.L. Compañía Asesores de seguros empresa Transucol Ltda. año 2015, Cali. 3, febrero, 2016, 12 p.

SUAREZ, Juan Carlos, Informe Anual Aseguradora V.M.L. Compañía Asesores de seguros empresa Transucol Ltda. año 2016, Cali. 24, febrero, 2016, 10 p.

UNIVERSIDAD DE LA SALLE, Vicerrectoría académica, Plan estratégico de seguridad Vial, Bogotá D.C., 29, mayo, 2015; 40 p. Disponible en < <http://www.lasalle.edu.co/wps/wcm/connect/ef660204-99a7-473c-bf49-af1214a6f5b7/PESV+LA+SALLE++5+JUNIO+DE+2015.pdf?MOD=AJPERES> >

UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA, El informe, Escuela de filosofía y humanidades, Departamento de gramática, Lectura y escritura académica, Colombia. 2014, 6 p. Disponible en Internet: < <http://www.usergioarboleda.edu.co/wp-content/uploads/2016/01/usa-guias-el-informe.pdf?c45bbb> >

VARGAS CASTILLO, Diego Alfonso, Comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte, Colombia, 2013: Instituto Nacional de Medicina Legal, 56 p. 2013, Disponible en < <http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/188820/FORENSIS+2013+4-+accidentes+de+transporte.pdf/51867e30-9ab5-4a15-8363-f2232d2c86ae> >

Anexo 2. CÁLCULO DE LA MUESTRA POBLACIONAL

Anexo 2. Cálculo de la muestra poblacional

Cálculo de Muestras para Poblaciones Finitas

INGRESO DE PARAMETROS		Tamaño de Muestra	
Tamaño de la Población (N)	287	Fórmula	57
Error MUESTRAL (EE)	0,07		
Proporcion de Éxito (P)	0,9	Muestra Optima	47
Proporcion de Fracaso (Q)	0,1		
Valor para confianza (Z) (1)	1,95		

	Z
Confianza del 99 %	2,32
Confianza del 97,5 %	1,96
Confianza del 95 %	1,65
Confianza del 90 %	1,28



Formulas para el cálculo de muestras

Muestra para Poblaciones Infinitas	
Variable $n = \frac{s^2 * z^2}{E^2}$	Atributo $n = \frac{z^2 * P * Q}{E^2}$
Muestra para Poblaciones Finitas	
$n = \frac{s^2 * z^2 * N}{N * E^2 + z^2 * s^2}$	$n = \frac{P * Q * z^2 * N}{N * E^2 + z^2 * P * Q}$

S^2 = Varianza

Z = Valor normal

E = Error

N = Población

P = Proporción

Q = 1-P

Anexo 3. INFORME DE MOVILIDAD

1155.6.1.2614

Palmira, 16 de agosto de 2016

ELABORADO POR: **YUSEF ANTONIO MENA ECHEVERRI**

CARGO: Técnico Operativo de Transito

OBJETIVOS

1. Dar a conocer cuál ha sido la variación de la accidentalidad vial desde el año 2002 hasta el año 2015 en el Municipio de Palmira.
2. Dar a conocer la accidentalidad vial año 2014 del Municipio de Palmira
3. Dar a conocer la accidentalidad vial en el periodo de Enero a Diciembre de 2015 del Municipio de Palmira

ACCIDENTALIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA 2002-2015

El presente análisis de accidentalidad tiene como fuente los informes policiales de accidentes de tránsito (IPAT) radicados en la Secretaria de Movilidad por parte de las autoridades de transito del Municipio de Palmira.

Desde el año 2002, en Palmira se han registrado 24493 casos de accidentes de tránsito que involucran lesiones personales, víctimas fatales y daños materiales. En el año 2014 presento un incremento del 10% respecto al año anterior, y en el año 2015, se incrementó considerablemente en un 34% respecto al año 2014.

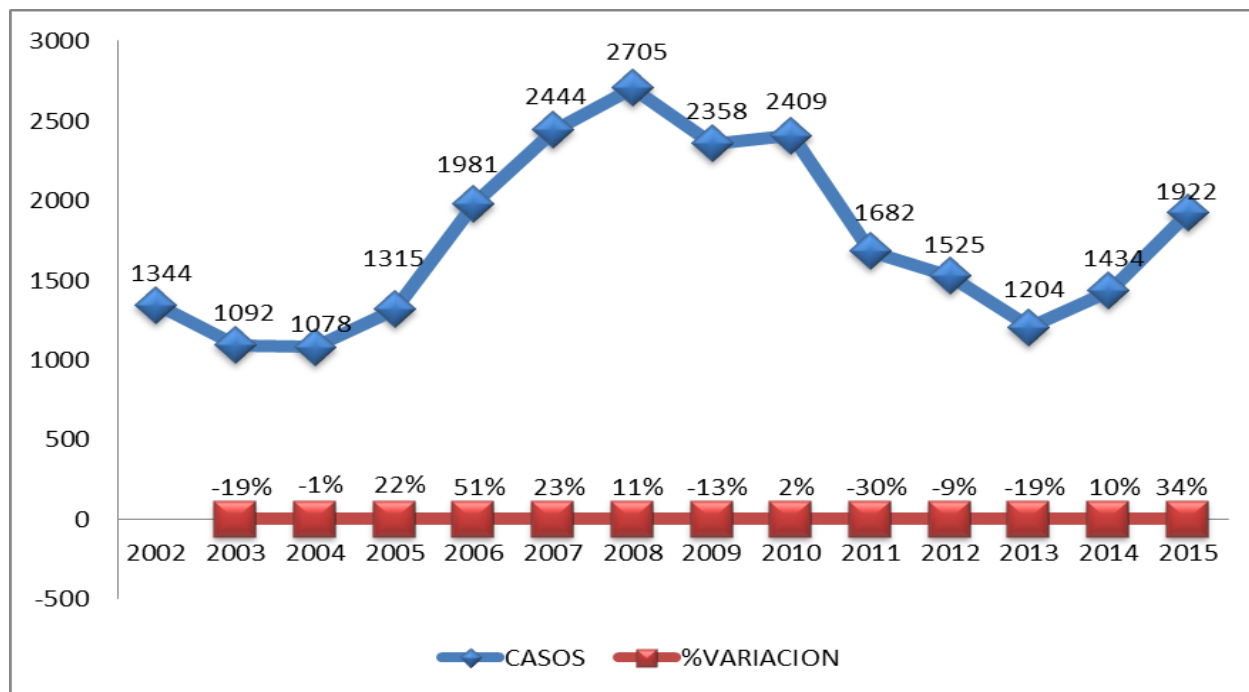
Durante el periodo 2004-2008 la accidentalidad vial indicó una tendencia al crecimiento. Sin embargo, desde el año 2009 hasta el año 2013, se registró un descenso significativo respecto a los años anteriores, pero para los años 2014 y 2015 no fue posible estabilizar y/o continuar con el descenso, ya que en estos dos últimos años se volvió a presentar una tendencia al crecimiento.



Alcaldía Municipal
de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
SECRETARIA DE MOVILIDAD

INFORME



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad

ACCIDENTALIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA 2014

En el año 2014, en Palmira se registraron 1434 accidentes de tránsito, que involucran lesiones personales, víctimas fatales y daños materiales, donde se observa que entre los meses de Enero a Marzo se presentó un incremento promedio del 10% y desde el mes de Abril hasta el mes Julio decreció la accidentalidad vial en promedio un 16% con respecto a los meses anteriores, pero ya desde el mes de Agosto hasta Diciembre se volvió a incrementar la accidentalidad vial en un promedio del 15%, igualmente se puede observar que los meses de mayor índice de accidentalidad son los meses de Marzo con 142 casos y octubre con 141 casos.

SECRETARIA DE MOVILIDAD
CARRERA 32 # 46-09: Código
Postal 763531
www.palmira.gov.co
TEL: 2864613

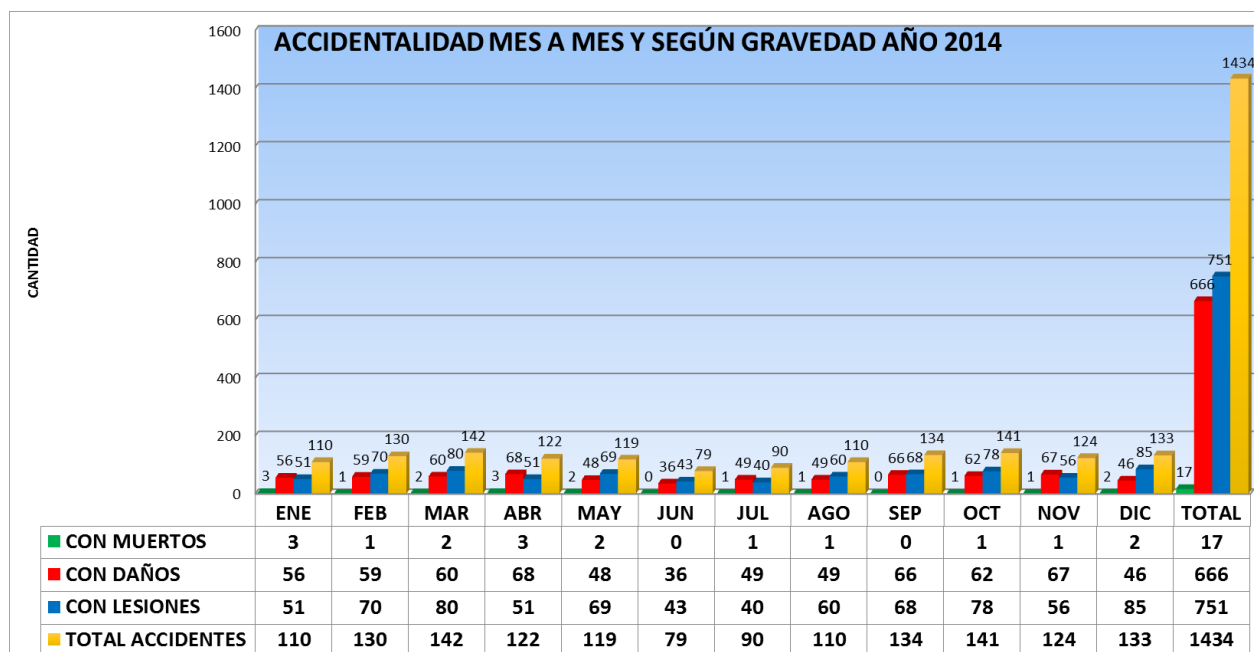




Alcaldía Municipal
de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
SECRETARIA DE MOVILIDAD

INFORME



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad.

MUERTES POR LESIONES DE TRANSITO SEGÚN ROL DE LA VICTIMA MUNICIPIO DE PALMIRA 2013-2014

De acuerdo a los datos procesados de la accidentalidad vial del Municipio de Palmira, el 43.5% de las víctimas eran motociclistas o acompañante de moto; los motociclistas tuvieron un incremento del 33% respecto al 2013.

El 21% de las víctimas fueron peatones, el cual no tuvo ningún incremento con respecto al 2013, el 14% de las víctimas fueron acompañantes de motociclistas, el cual tuvo un incremento del 50% con respecto al año anterior y el resto de víctimas sumaron 21.5%, el cual tuvo un incremento del 6%.





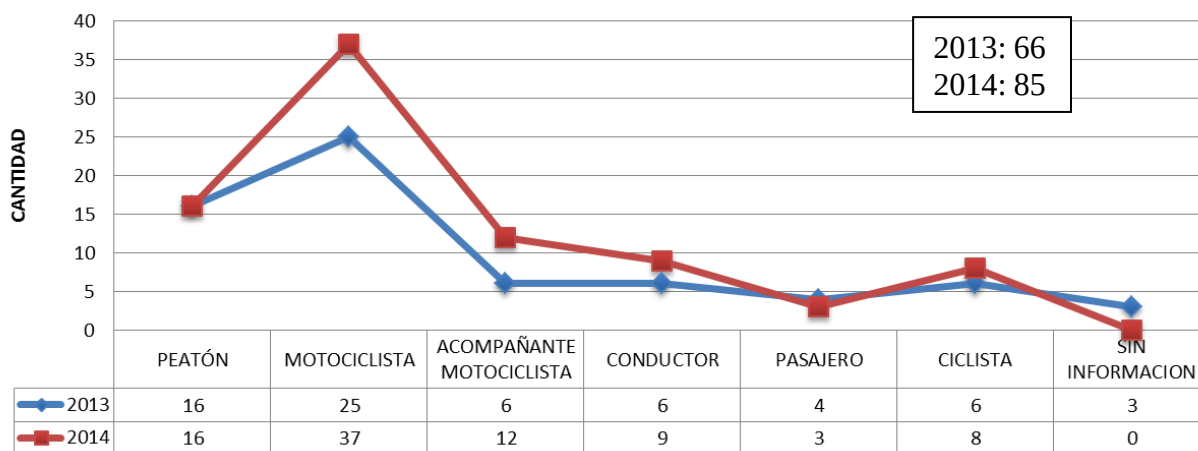
Alcaldía Municipal
de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
SECRETARIA DE MOVILIDAD

INFORME



MUERTES POR LESIONES DE TRANSITO SEGÚN ROL DE LA VICTIMA 2013-2014



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad, Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana.

ACCIDENTALIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA SEGÚN LOS DIAS DE LA SEMANA AÑO 2014

En el año 2014, la accidentalidad vial según los días de la semana, muestra que en el día donde más se presentan accidentes es el día Viernes, el cual corresponde a una concentración del 15.4% con 221 casos del total de accidentes registrados en dicho año.

SECRETARIA DE MOVILIDAD
CARRERA 32 # 46-09: Código
Postal 763531
www.palmira.gov.co
TEL: 2864613

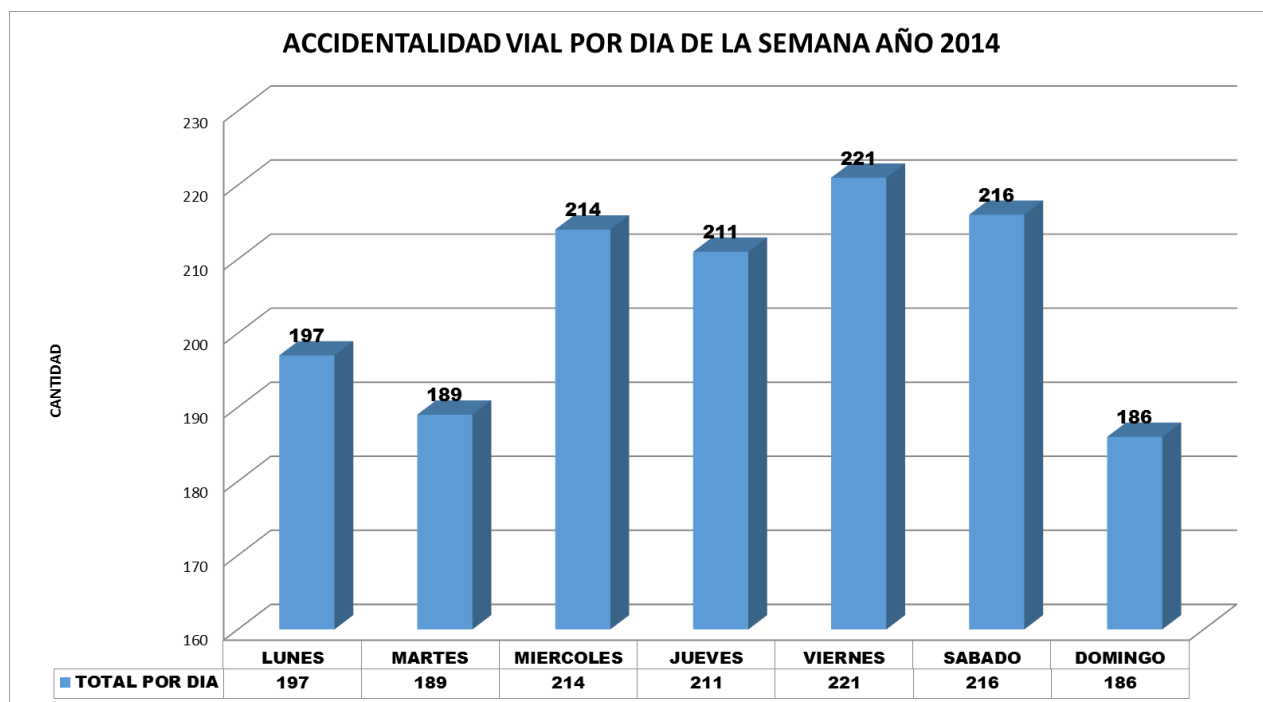




Alcaldía Municipal
de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
SECRETARIA DE MOVILIDAD

INFORME



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad.

ACCIDENTALIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA SEGÚN LA CLASE DE VEHICULO INVOLUCRADOS 2014

De los 1434 casos de accidentes de tránsito reportados en el año 2014, estuvieron involucrados 2262 vehículos, el cual las Motocicletas representan el 41.7% de todos los vehículos involucrados en accidentes de tránsito, seguido de los Automóviles con una participación del 33.4%.

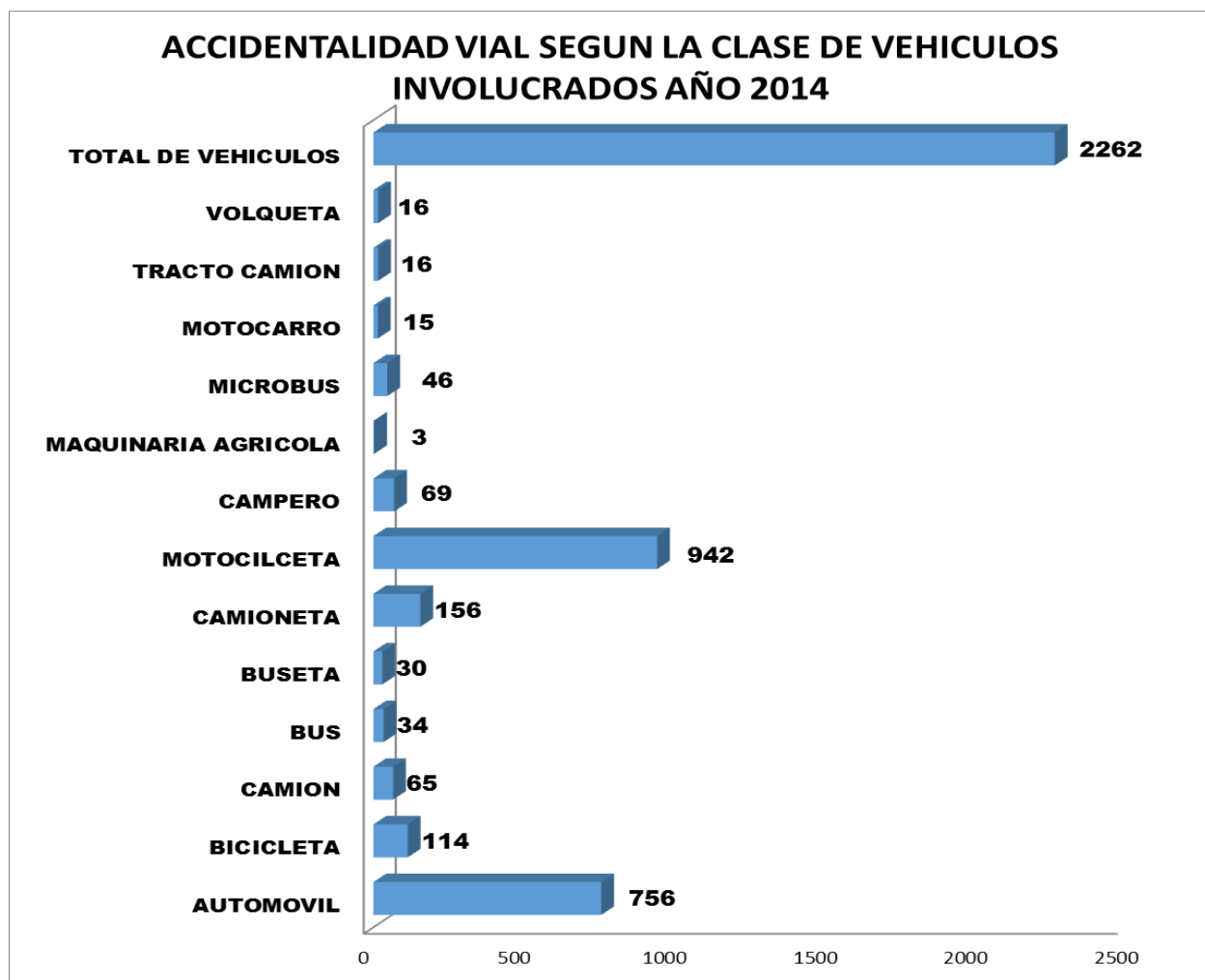




Alcaldía Municipal
de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
SECRETARIA DE MOVILIDAD

INFORME



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad.

ACCIDENTALIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA SEGÚN HORA DIA. 2014

De acuerdo a la hora de ocurrencia de accidentes reportados en los IPAT del año 2014, se observa que la mayor concentración de accidentes se da en el rango de horario comprendido entre las 16:00 horas y las 19:00 horas, seguido por el rango de horario comprendido entre las 12:00 y 13:00 horas donde también se evidencia el incremento

SECRETARIA DE MOVILIDAD
CARRERA 32 # 46-09: Código
Postal 763531
www.palmira.gov.co
TEL: 2864613





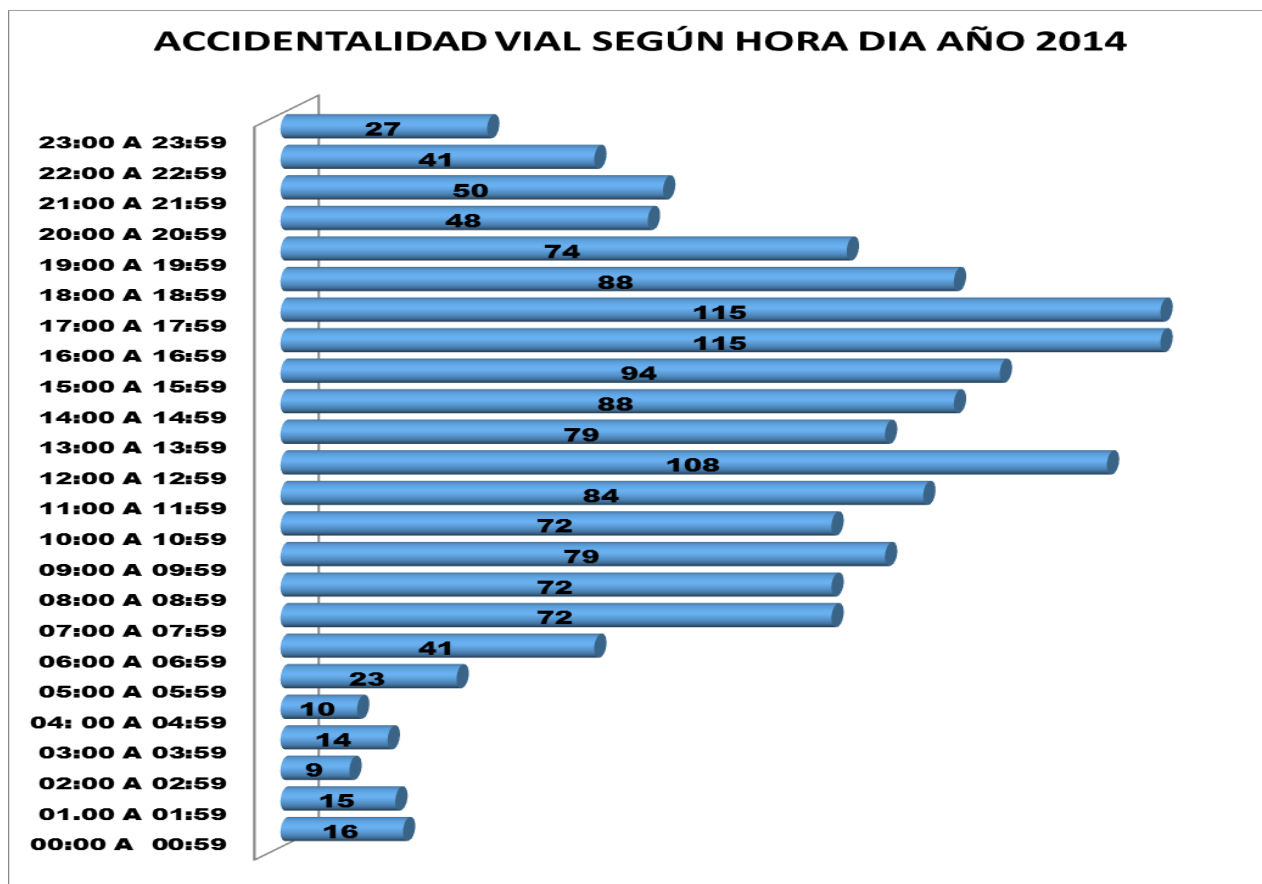
Alcaldía Municipal
de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
SECRETARIA DE MOVILIDAD

INFORME



de la accidentalidad.



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad.

CRUCES VIALES DEL MUNICIPIO DE PALMIRA CON MAYOR INDICE DE ACCIDENTALIDAD 2014

De acuerdo a la información procesada, se pudo evidenciar que el cruce de mayor accidentalidad en el año 2014 es la calle 42 con carrera 28 con 19 casos, seguido del cruce de la calle 42 con carrera 35 con 11 casos.

SECRETARIA DE MOVILIDAD
CARRERA 32 # 46-09: Código
Postal 763531
www.palmira.gov.co
TEL: 2864613





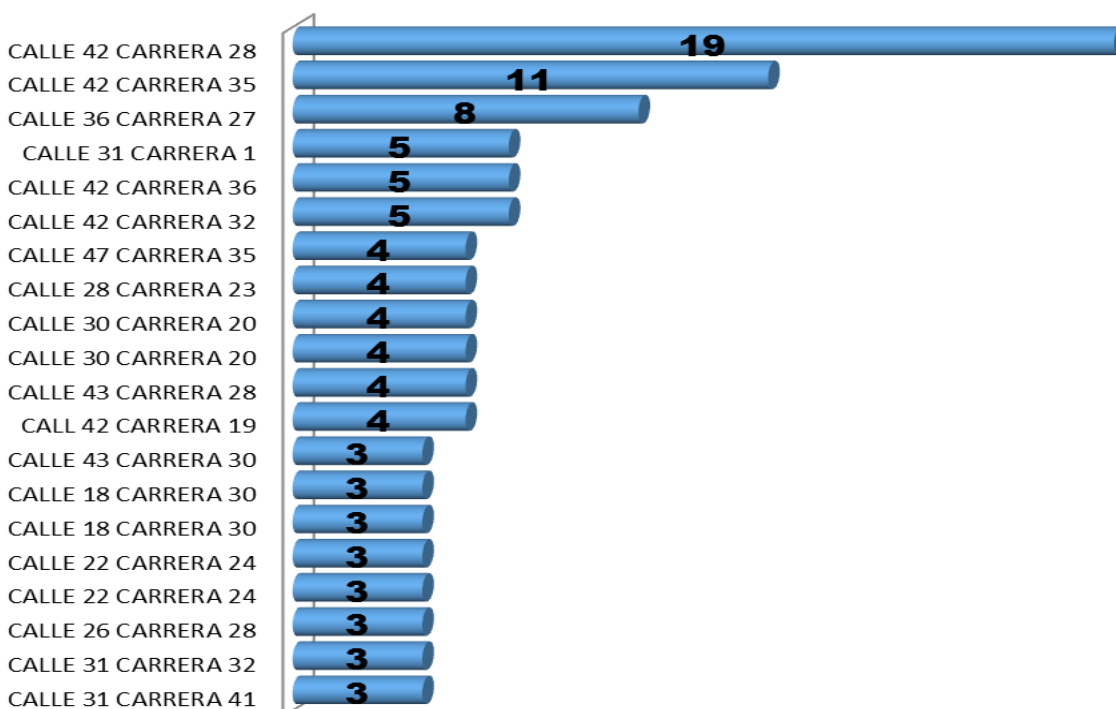
Alcaldía Municipal
de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
SECRETARIA DE MOVILIDAD

INFORME



CRUCES VIALES DE MAYOR ACCIDENTALIDAD AÑO 2014



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad.

ACCIDENTALIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA AÑO 2015

El presente análisis de accidentalidad tiene como fuente los informes policiales de accidentes de tránsito (IPAT) radicados en la Secretaría de Movilidad por parte de la Policía de Tránsito y Transporte de hechos ocurridos durante el año 2015

En el año 2015, en Palmira se registraron 1922 accidentes de tránsito, que involucran lesiones personales, víctimas fatales y daños materiales, donde se observa que el mes de Septiembre de 2015 fue el mayor accidentalidad, el cual presentó un incremento de

SECRETARIA DE MOVILIDAD
CARRERA 32 # 46-09: Código
Postal 763531
www.palmira.gov.co
TEL: 2864613





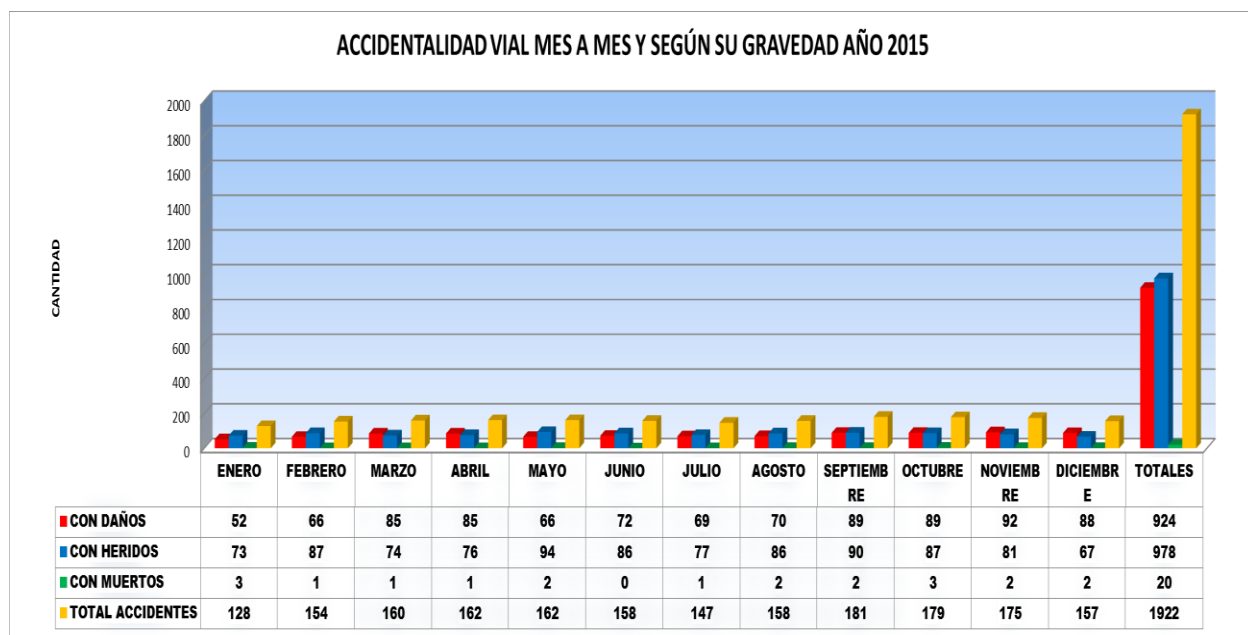
Alcaldía Municipal
de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
SECRETARIA DE MOVILIDAD

INFORME



la accidentalidad en un 20% con relación a los meses anteriores.



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad.

MUERTES POR LESIONES DE TRANSITO SEGÚN ROL DE LA VICTIMA MUNICIPIO DE PALMIRA 2014-2015

De acuerdo a los datos procesados de la accidentalidad vial del Municipio de Palmira, el 69% de las víctimas eran motociclistas o acompañante de moto; los motociclistas tuvieron un incremento del 8% respecto al 2014.

El 10.1% de las víctimas fueron peatones, tuvo una disminución del 53% respecto al 2014.

En general las muertes por lesiones en tránsito en el periodo de Enero a Diciembre de 2015, tuvo una disminución en Mortalidad del 13% con 11 casos menos con respecto al 2014.

SECRETARIA DE MOVILIDAD
CARRERA 32 # 46-09: Código
Postal 763531
www.palmira.gov.co
TEL: 2864613

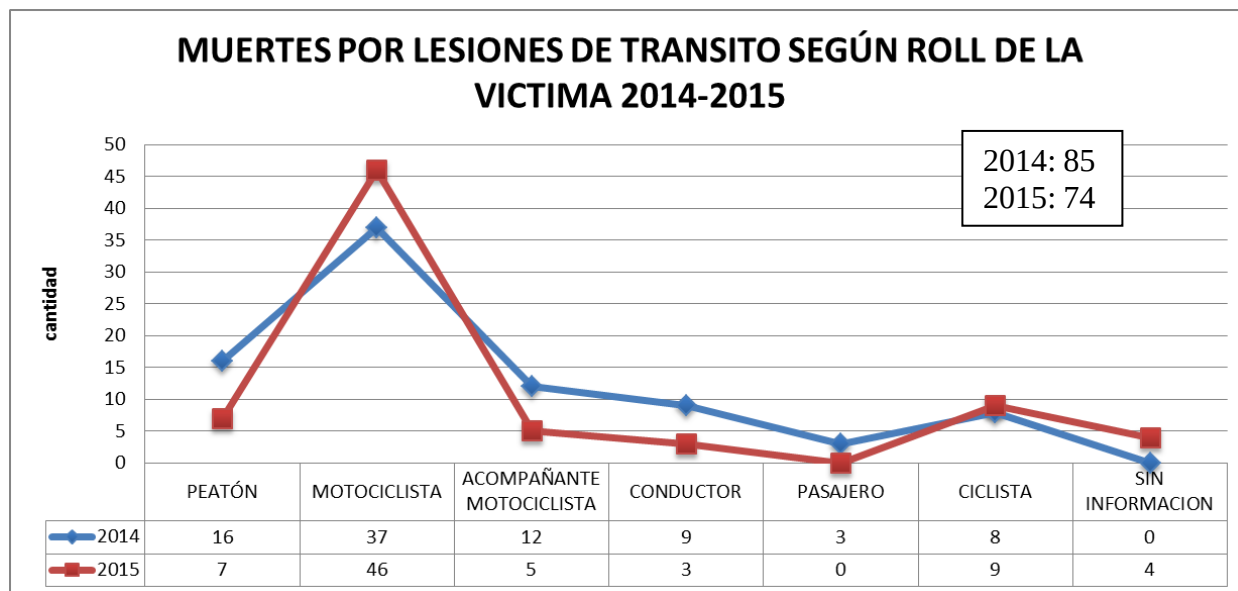




Alcaldía Municipal
de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
SECRETARIA DE MOVILIDAD

INFORME



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad, Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana.

ACCIDENTALIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA SEGÚN LA CLASE DE ACCIDENTE 2015

En el periodo de Enero a Diciembre de 2015, se pudo evidenciar que según la clase de accidente, el choque representa un 82% de todos los accidentes reportados en dicho periodo.

SECRETARIA DE MOVILIDAD
CARRERA 32 # 46-09: Código
Postal 763531
www.palmira.gov.co
TEL: 2864613

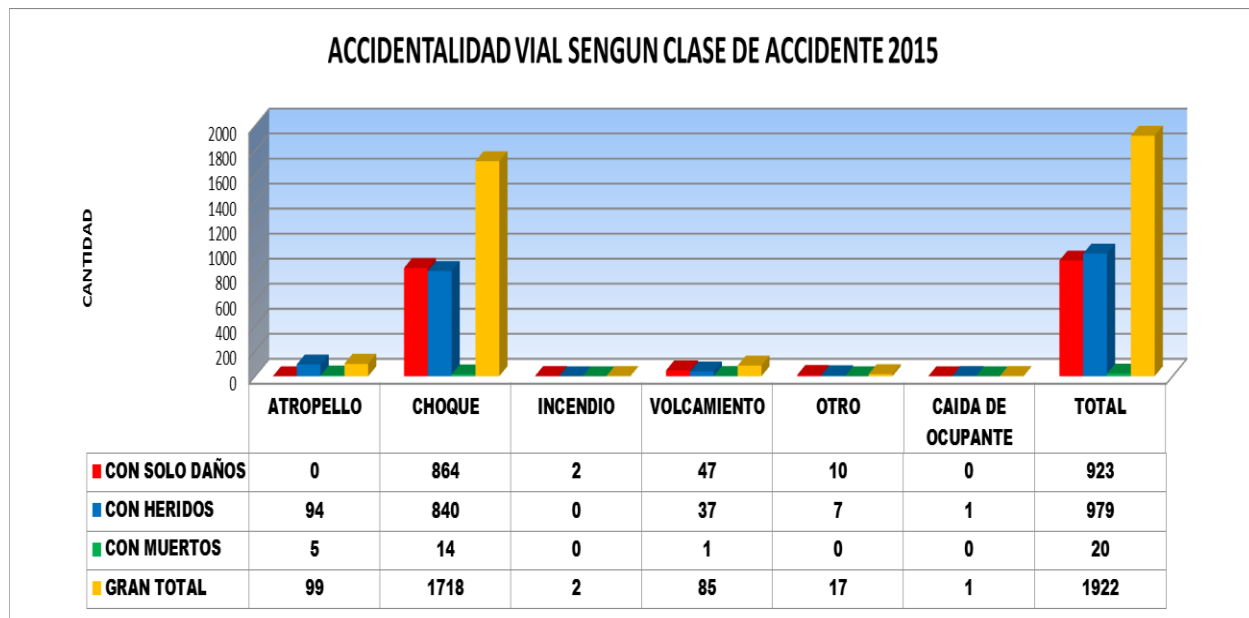




Alcaldía Municipal
de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
SECRETARIA DE MOVILIDAD

INFORME



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad

ACCIDENTALIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA SEGÚN HORA DIA. 2015

De acuerdo a las horas de ocurrencia de accidentes reportados en los IPAT del año 2015, muestra que la mayor concentración de accidentes se da en el rango de horario entre las 12:00 y 13:00 horas, igualmente muestra que en el horario comprendido entre las 17:00 y 18:00 horas también se incrementa la accidentalidad.





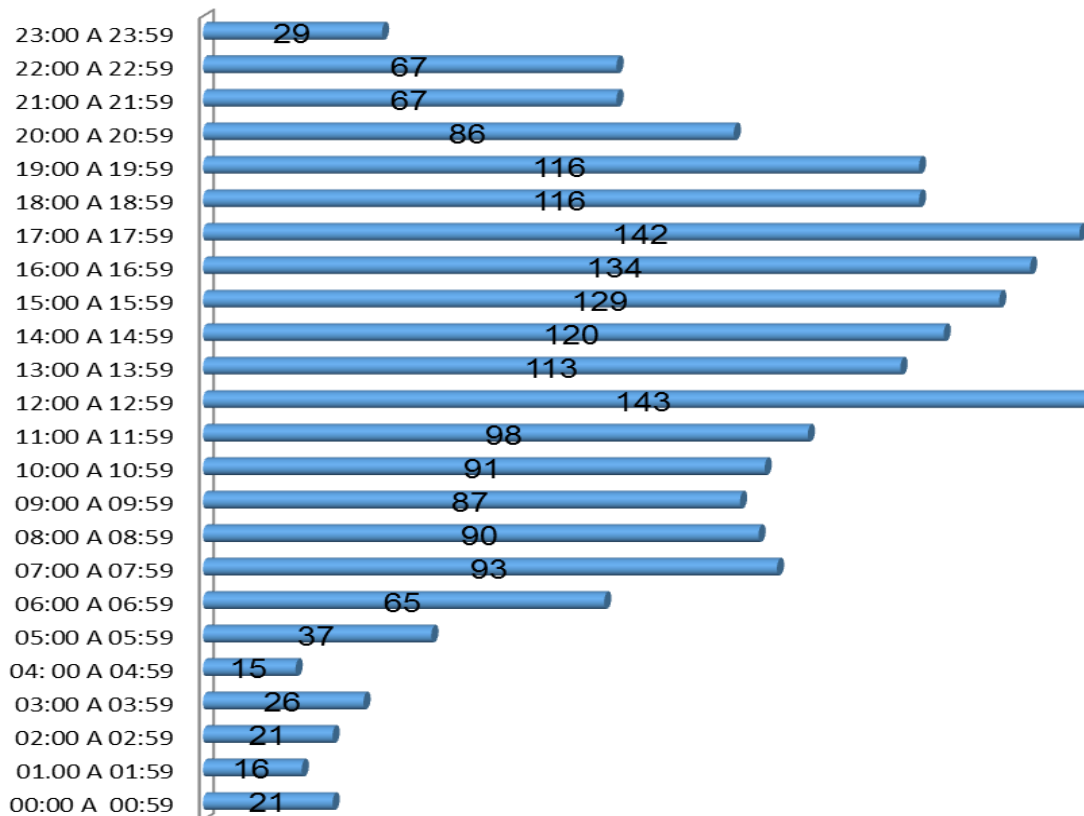
Alcaldía Municipal
de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
SECRETARIA DE MOVILIDAD

INFORME



ACCIDENTALIDAD SEGÚN HORA DIA AÑO 2015



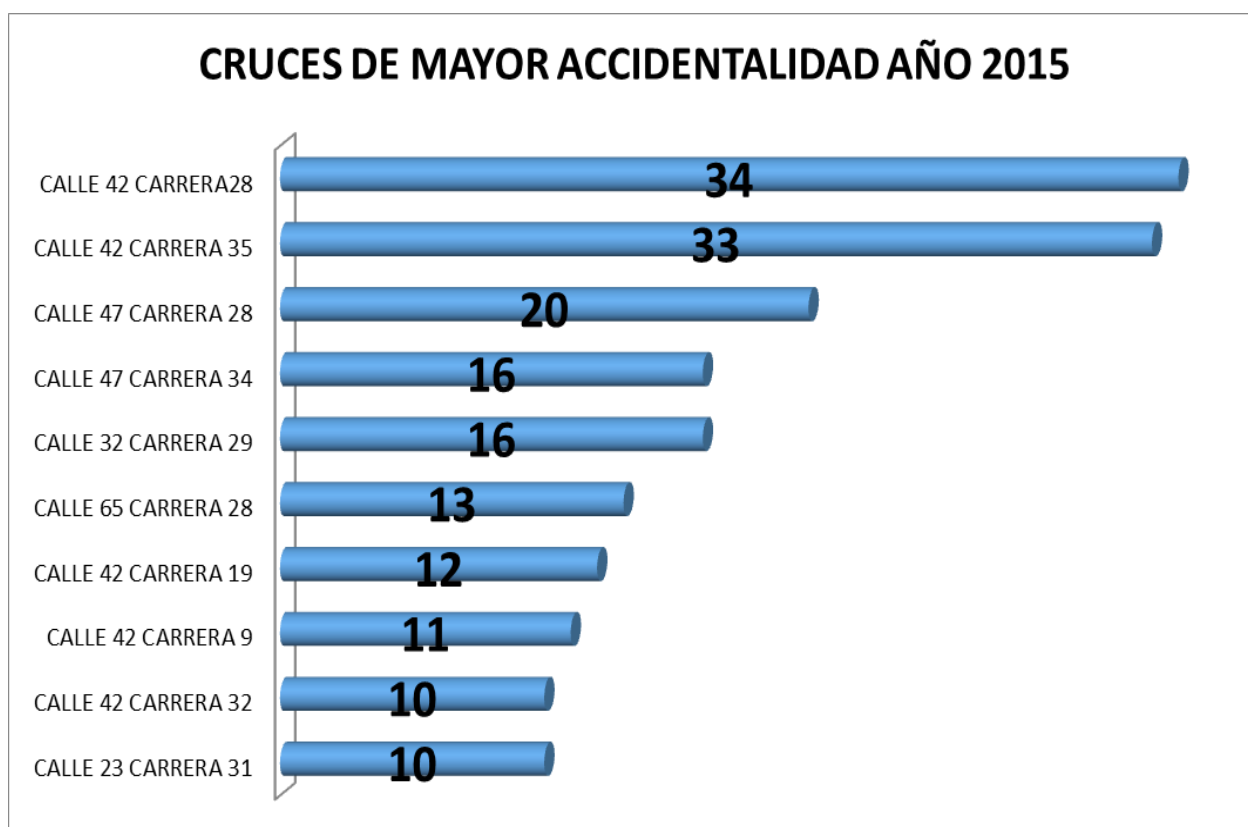
FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad

SECRETARIA DE MOVILIDAD
CARRERA 32 # 46-09: Código
Postal 763531
www.palmira.gov.co
TEL: 2864613



CRUCES VIALES DEL MUNICIPIO DE PALMIRA CON MAYOR INDICE DE ACCIDENTALIDAD 2015

De acuerdo a la información procesada, se pudo evidenciar que el cruce de mayor accidentalidad en el año 2015, es la calle 42 con carrera 28 con 34 casos, seguido del cruce vial de la calle 42 con carrera 35 con 33 casos y tercero la calle 47 con carrera 28 con 20 casos.



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad



Alcaldía Municipal
de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

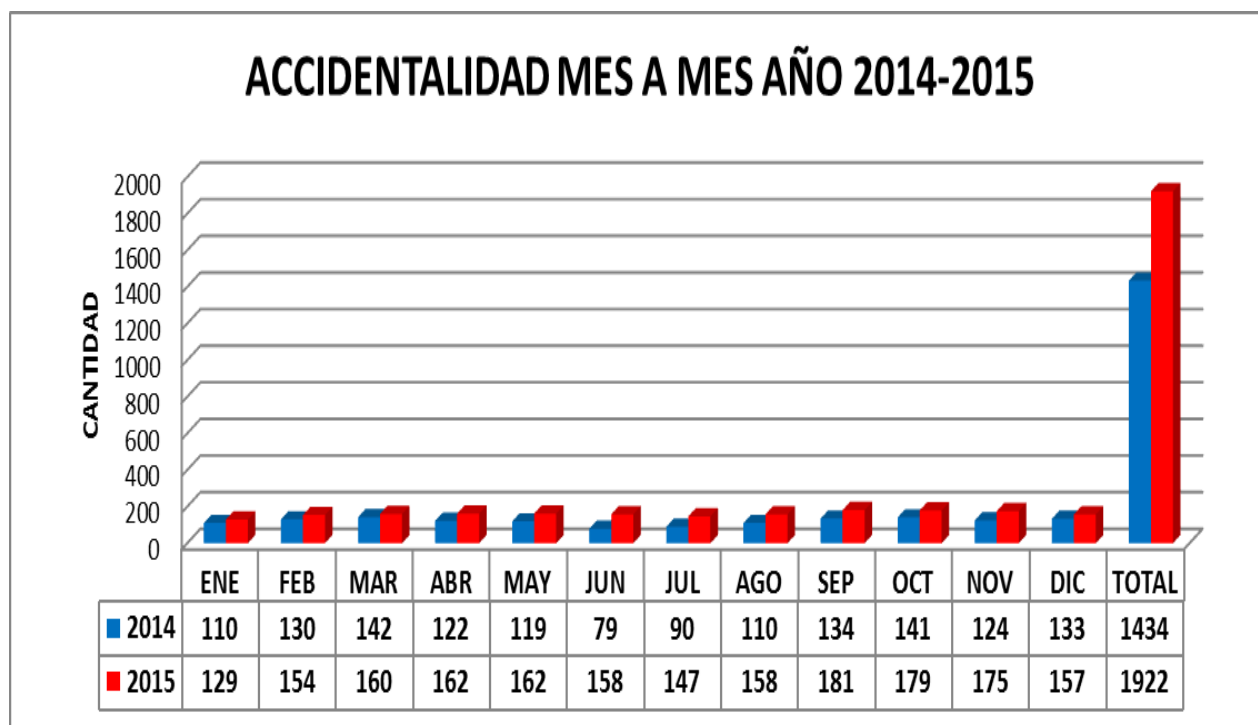
República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
SECRETARIA DE MOVILIDAD

INFORME



ACCIDENTALIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA MES A MES 2014-2015

De acuerdo a la cantidad IPAT reportados mes a mes en el año 2015, se refleja que la accidentalidad vial en el Municipio de Palmira se ha incrementado en un promedio del 34% con respecto al mismo periodo del año 2014.



FUENTE: Datos procesados con datos de los informes policiales de accidentes de tránsito radicados en la Secretaría de Movilidad

SECRETARIA DE MOVILIDAD
CARRERA 32 # 46-09: Código
Postal 763531
www.palmira.gov.co
TEL: 2864613





Alcaldía Municipal
de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
SECRETARIA DE MOVILIDAD

INFORME



RECOMENDACIONES

Siendo uno de los propósitos de la Secretaria de Movilidad de Palmira, que es la de planear y ejecutar acciones con fines de que se disminuya la accidentalidad del Municipio de Palmira, se recomienda lo siguiente:

- Fortalecer la capacidad operativa de tránsito para poder generar un mayor control sobre las vías públicas y privadas abiertas al público, en especial donde esta restringido el estacionamiento de vehículos.
- Semaforizar cruces viales donde se ha incrementado el flujo vehicular debido a la peatonalización de la calle 30, como por ejemplo los cruces viales de la calle 32 entre carreras 31 y 29
- Tener disponibilidad permanente de suministro, herramientas y/o mano de obra de señalización vial, con el fin de estar señalizando los cruces viales de mayor accidentalidad y los que estén generando algún riesgo por falta de las mismas.
- Implementar programas de seguridad vial en las instituciones educativas, vías públicas, sector empresarial y comercial, esto con el fin de generar cultura ciudadana, más aun cuando se están desarrollando proyectos de infraestructura tan importantes en la Ciudad que de alguna u otra manera influyen en la Movilidad.

En forma atenta;

YUSEF ANTONIO MENA ECHEVERRI

Técnico Operativo de Tránsito.
Secretaria de Movilidad

Redactor: Yusef Antonio Mena E.- Técnico Administrativo
Transcriptor: Yusef Antonio Mena E.- Técnico Administrativo
Revisó: Yusef Antonio Mena E.- Técnico Administrativo

SECRETARIA DE MOVILIDAD
CARRERA 32 # 46-09: Código
Postal 763531
www.palmira.gov.co
TEL: 2864613



Anexo 4. ENCUESTAS

ENCUESTA EN SEGURIDAD VIAL EMPRESA:



TRANSUCOL LTDA.

Cuestionario para diagnostico de situación en la empresa: Transucol Ltda

FECHA 16 de Mayo del 2017 CIUDAD: Palmira
 NOMBRES Y APELLIDOS Martin Alberto Rosero Ramirez
 Número de Identificación: 16.986.951 Ciudad: Palmira
 Categoría Lic de conduccion: C1 Fecha de Vigencia: 14/08/2018

0 Grupo de trabajo al que pertenece:

Administrativo Comercial Técnico Operativo
 Afiliado X Otro:

1 Experiencia en la conducción:

6 Años

2 Accidentes:

Ha tenido en los ultimos cinco años algún accidente de transito?

Sí No X

3 Incidentes:

Ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciendose daños materiales, pero no personales?

Sí No X

4 Número de km mensuales recorridos en su labor operativa como afiliado

1000 KM

5 Principales Factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida-vuelta de domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

Estado de la infraestructura/Vía mi vehiculo XLa organización del trabajo Mi propia conduccion XOtros

6 Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados):

 Intensidad del tráfico Condiciones climatológicas Tipo de Vehículo o sus características estado del vehiculo Organización del trabajo (Agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)X Su propia conduccion Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc) Otros conductoresX Estado de la infraestructura/vía Falta de informacion o formacion en seguridad vial Otras

7 Con que frecuencia realiza desplazamientos en misión?

X A diario Alguna vez a la semana Una vez al mes Varias veces al año

8 Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?

Sí X No

9 Mis desplazamientos en mision son, en general, planificados por:

Mi mismo: La empresa: X

10 Concrete el riesgo que percibe

El desplazamiento de mi ruta es en la vía: El placer - santa helena, y esa vía está en
muy regular estado

ENCUESTA EN SEGURIDAD VÍAL EMPRESA:



Cuestionario para diagnostico de situación en la empresa: Transucol Ltda

FECHA 16 de Mayo del 2017 CIUDAD: Palmira
 NOMBRES Y APELLIDOS Andres Julian Rodriguez Posada
 Número de Identificación: 94.326.509 Ciudad: Palmira
 Categoría Lic de conduccion: C1 Fecha de Vigencia: 23/11/2019

0 Grupo de trabajo al que pertenece:

Administrativo Comercial Técnico Operativo
 Afiliado X Otro:

1 Experiencia en la conducción: 15 Años

2 Accidentes:

Ha tenido en los ultimos cinco años algún accidente de transito?

Sí No X

3 Incidentes:

Ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciendose daños materiales, pero no personales?

Sí No X4 Número de km mensuales recorridos en su labor operativa como afiliado 700 KM

5 Principales Factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida-vuelta de domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

Estado de la infraestructura/Vía XLa organización del trabajo Mi propia conduccion Otros

6 Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados):

X Intensidad del tráfico Condiciones climatológicas Tipo de Vehículo o sus características estado del vehiculo Organización del trabajo (Agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.) Su propia conduccion Su estado psicofisico (cansancio, estrés, sueño, etc) Otros conductores Estado de la infraestructura/vía Falta de informacion o formacion en seguridad vial Otras

7 Con que frecuencia realiza desplazamientos en misión?

X A diario Alguna vez a la semana Una vez al mes Varias veces al año

8 Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?

Sí X No

9 Mis desplazamientos en mision son, en general, planificados por:

Mi mismo: X La empresa:

10 Concrete el riesgo que percibe

hoy en día hay muchos motociclistas, por lo tanto el trafico se pone muy pesado. Deberia
haber mas control sobre estas personas.

ENCUESTA EN SEGURIDAD VÍAL EMPRESA:



TRANSUCOL LTDA.

Cuestionario para diagnostico de situación en la empresa: Transucol Ltda

FECHA 16 de Mayo del 2017 CIUDAD: Palmira
 NOMBRES Y APELLIDOS Nelson Canacuan
 Número de Identificación: 14.873.926 Ciudad: Buga
 Categoría Lic de conduccion: C2 Fecha de Vigencia: 25/04/2018

0 Grupo de trabajo al que pertenece:

Administrativo Comercial Técnico Operativo
 Afiliado X Otro:

1 Experiencia en la conducción: 30 Años

2 Accidentes:

Ha tenido en los ultimos cinco años algún accidente de transito?

Sí No X

3 Incidentes:

Ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciendose daños materiales, pero no personales?

Sí No X

4 Número de km mensuales recorridos en su labor operativa como afiliado

600 KM

5 Principales Factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida-vuelta de domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

Estado de la infraestructura/Vía XLa organización del trabajo XMi propia conduccion Otros X

6 Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados):

X Intensidad del tráficoX Condiciones climatológicasX Tipo de Vehículo o sus características estado del vehiculo Organización del trabajo (Agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.) Su propia conduccion Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc)X Otros conductoresX Estado de la infraestructura/vía Falta de informacion o formacion en seguridad vial Otras

7 Con que frecuencia realiza desplazamientos en misión?

 A diario X Alguna vez a la semana Una vez al mes Varias veces al año

8 Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?

Sí X No

9 Mis desplazamientos en mision son, en general, planificados por:

Mi mismo: X La empresa:

10 Concrete el riesgo que percibe

A veces uno se encuentra con personas muy imprudentes en la vía. Por mas lento que uno
vaya pueden ocasionar accidentes

ENCUESTA EN SEGURIDAD VÍAL EMPRESA:



TRANSUCOL LTDA.

Cuestionario para diagnostico de situación en la empresa: Transucol Ltda

FECHA 16 de Mayo del 2017 CIUDAD: Palmira
 NOMBRES Y APELLIDOS Jhon Jairo Torres Sanchez
 Número de Identificación: 16.884.828 Ciudad: Florida
 Categoría Lic de conduccion: C2 Fecha de Vigencia: 25/04/2018

0 Grupo de trabajo al que pertenece:

Administrativo Comercial Técnico Operativo
 Afiliado X Otro:

1 Experiencia en la conducción: 20 Años

2 Accidentes:

Ha tenido en los ultimos cinco años algún accidente de transito?

Sí No X

3 Incidentes:

Ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciendose daños materiales, pero no personales?

Sí No X

4 Número de km mensuales recorridos en su labor operativa como afiliado

400 KM

5 Principales Factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida-vuelta de domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

Estado de la infraestructura/Vía XLa organización del trabajo Mi propia conduccion Otros

6 Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados):

X Intensidad del tráfico Condiciones climatológicas Tipo de Vehículo o sus características estado del vehiculo Organización del trabajo (Agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.) Su propia conduccion Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc) Otros conductores Estado de la infraestructura/víaX Falta de informacion o formacion en seguridad vial Otras

7 Con que frecuencia realiza desplazamientos en misión?

X A diario Alguna vez a la semana Una vez al mes Varias veces al año

8 Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?

Sí X No

9 Mis desplazamientos en mision son, en general, planificados por:

Mi mismo: X La empresa:

10 Concrete el riesgo que percibe

Motociclistas que no acatan las normas, andan con mucha velocidad y en contravía

ENCUESTA EN SEGURIDAD VÍAL EMPRESA:



TRANSUCOL LTDA.

Cuestionario para diagnostico de situación en la empresa: Transucol Ltda

FECHA 17 de Mayo del 2017 CIUDAD: Palmira
 NOMBRES Y APELLIDOS Jose Raul Pantoja
 Número de Identificación: 16.273.792 Ciudad: Palmira
 Categoría Lic de conduccion: C2 Fecha de Vigencia: 14/10/2018

0 Grupo de trabajo al que pertenece:

Administrativo Comercial Técnico Operativo
 Afiliado X Otro:

1 Experiencia en la conducción:

25 Años

2 Accidentes:

Ha tenido en los ultimos cinco años algún accidente de transito?

Sí No X

3 Incidentes:

Ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciendose daños materiales, pero no personales?

Sí No X

4 Número de km mensuales recorridos en su labor operativa como afiliado

950 KM

5 Principales Factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida-vuelta de domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

Estado de la infraestructura/Vía XLa organización del trabajo Mi propia conduccion Otros

6 Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados):

X Intensidad del tráfico Condiciones climatológicas Tipo de Vehículo o sus características estado del vehiculo Organización del trabajo (Agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.) Su propia conduccion Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc) Otros conductoresX Estado de la infraestructura/vía Falta de informacion o formacion en seguridad vial Otras

7 Con que frecuencia realiza desplazamientos en misión?

X A diario Alguna vez a la semana Una vez al mes Varias veces al año

8 Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?

Sí X No

9 Mis desplazamientos en mision son, en general, planificados por:

Mi mismo: X La empresa:

10 Concrete el riesgo que percibe

Las vías, hay huecos muy peligrosos que pueden ocasionar accidentes muy graves

Anexo 5. ALISTAMIENTO DE VEHICULOS TRANSUCOL LTDA.



CHEQUEO ANTES DE MARCHA DEL VEHICULO

PLACA DEL VEHICULO: _____ FECHA: _____ CIUDAD: _____

EMPRESA: EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS COLOMBIA LTDA KILOMETRAJE: _____

NOMBRE DEL CONDUCTOR: _____

RESPONSABLE(Quien realiza la inspección): _____

ELEMENTOS QUE SE INSPECCIONAN		CRITERIO	Estado (Conforme/No conforme)		OBSERVACIONES
			Conforme	No Conforme	
DOCUMENTOS	LICENCIA DE CONDUCCIÓN	Verificar que se encuentren y su fecha de vigencia sea la adecuada			
	SOAT				
	RTM				
	SEGURO DE DAÑOS Y RC				
DIRECCIONALES	DELANTERAS	Funcionamiento adecuado, respuesta inmediata.			
	TRASERAS				
LUCES	ALTAS	Funcionamiento de bombillas, cubiertas sin rotura, leds no fundidos			
	BAJAS				
	STOPS				
	REVERSA				
	PARQUEO				
LIMPIABRISAS	DER/IZQ/ATRÁS	Plumilla en buen estado, (limpieza y estructura)			
FRENOS	PRINCIPAL	Verificar cada día al momento de comenzar la marcha			
	EMERGENCIA				
LLANTAS	DELANTERAS	Cada día antes de comenzar la marcha, verificar su estado, profundidad del labrado y presión.			
	TRASERAS				
	REPUESTO				
ESPEJOS	LATERALES DER/IZQ	Verificar estado, (limpieza, sin rotura, ni opacidad), ubicación acorde a necesidad.			
	RETROVISOR				
PITO		Accionar antes de iniciar la marcha, debe responder de forma adecuada			



NIVELES DE FLUIDOS	FRENOS	Verificar que los niveles de los fluidos, sean los adecuados (reportar si se ven fugas)			
	ACEITE				
	REFIGERANTE				
APOYA CABEZAS	DELANTEROS	Graduar ajuste al iniciar la marcha y según indicaciones.			
	TRASEROS				
CINTURONES DE SEGURIDAD DEL./TRAS.		Verificar estados de las partes (hebillas, parte textil, entre otras) y ajuste.			
ULTIMA FECHA DE MANTENIMIENTO	CAMBIO DE ACEITE	Día/Mes/Año			
	SINCRONIZACION	Día/Mes/Año			
	ALINEACION-BALANCEO	Día/Mes/Año			
FECHAS DE VENCIMIENTO	CAMBIO DE LLANTAS	Día/Mes/Año			
	REVISION TECNICO MECANICA	Día/Mes/Año			
	SOAT	Día/Mes/Año			
EQUIPO DE SEGURIDAD					
EQUIPOS DE CARRETERA		CRITERIO			
EXTINTOR	Día/Mes/Año de Vencimiento				
	Capacidad				
EQUIPOS DE CARRETERA	CRITERIO		Estado (Conforme/No conforme)	OBSERVACIONES	
HERRAMIENTAS	Alicate, destornilladores, llaves de expansion y llaves fijas				
CRUCETA	Apta para el vehiculo				
GATO	Con capacidad para elevar el vehiculo				
TACOS	Dos tacos aptos para bloquear el vehiculo				
SEÑALES	Dos señales de carretera en forma de triangulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lamparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destellos.				
CHALECO	Debe ser reflectivo				
BOTIQUIN	Yodopividona solución antiséptico bolsa (120 ml), jabón, gasas, curas, venda elastica, micropore rollo, algodón paquete (25 gr), acetaminofen tabletas, mareol tabletas, sales de rehidratación oral, baja lenguas, suero fisiológico bolsa (250 ml), guantes latex desechables, toallas higienicas, tijeras y termómetro oral				

Firma y Nombre de quien realiza la inspección

Firma del conductor