



**PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL -CORPAUL 2020**

**LEY 1503 DE 2011  
DECRETO 2851 DE 2013  
RESOLUCIÓN 1565 DE 2014**

**DIRIGIDO A:  
ALCALDÍA DE MEDELLÍN  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE MEDELLÍN  
2020**

## Tabla de contenido

Introducción.....	4
Objetivos.....	5
Objetivo general.....	5
Objetivos específicos .....	5
Alcance .....	5
Conceptos y definiciones.....	5
Marco Teórico .....	8
Marco Normativo .....	9
Conformación del equipo de trabajo .....	10
Funciones del Comité.....	10
Política de Seguridad Vial .....	11
1. Objetivo.....	11
2. Descripción.....	12
3. Descripción de la Empresa.....	12
3.1. Misión .....	12
3.2. Visión.....	13
3.3. Unidades de negocio.....	13
3.4. Estructura Organizacional CORPAUL.....	15
4. Resultados .....	16
4.1. Caracterización de los colaboradores de la empresa.....	16
4.2. Caracterización de los vehículos.....	16
4.3. Aplicación de la Encuesta.....	17
4.4. Matriz de riesgos de la empresa Corpaul.....	25
5. Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial –PESV- CORPAUL .....	33
5.1. Comportamiento Humano.....	33
5.1.1. Procedimiento de selección de conductores.....	33
5.1.2. Capacitación en seguridad vial.....	34
5.1.3. Control de documentación y registro de conductores .....	34
5.1.4. Políticas de regulación de la empresa Corpaul.....	36
5.1.5. Control de cumplimiento de políticas.....	38

5.1.6.	Elementos de protección personal .....	40
5.1.7.	Normas de Seguridad .....	41
6.	Vehículos Seguros.....	43
6.1.	Plan de mantenimiento preventivo.....	44
6.1.1.	Mantenimiento Correctivo .....	44
6.1.2.	Idoneidad de los talleres .....	45
6.2.	Inspección de vehículos .....	45
6.2.1.	Inspección pre operacional.....	45
7.	Infraestructura Segura .....	45
8.	Atención a Víctimas .....	48
8.1.	Pólizas Para Cobertura De Atención A Víctimas .....	48
8.2.	Equipo De Emergencia .....	48
8.3.	Protocolo de atención en caso de accidente de tránsito .....	52
8.4.	Protocolo en caso de varada.....	52
8.5.	Protocolo en caso de incendio .....	53
8.6.	Reporte e investigación de accidentes de tránsito.....	53
8.6.1.	Conformación del equipo investigador.....	54
8.7.	Lecciones aprendidas .....	55
8.8.	Planes de Acción derivados de los accidentes .....	56
9.	Seguimiento y evaluación .....	56
9.1.	Indicadores de desempeño .....	56
9.2.	Indicadores de resultado .....	56
9.3.	Indicadores de actividad .....	57
	Referencias bibliográficas .....	58

## PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL -CORPAUL 2020

### Introducción

Según la OMS Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por este tipo de accidentes, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo (1).

Colombia como país en vía de desarrollo no está lejos de esa realidad, según el Instituto de Medicina Legal en lo que va recorrido el año 2020, se tiene una cifra preliminar de 5.468 hombres y 1.221 mujeres que fallecieron en las vías. De este consolidado, los primeros cinco departamentos con más muertes son: Valle del Cauca (910), Antioquia (854), Cundinamarca (520), Santander (313) y Cauca (247) (2).

Las altas tasas de accidentalidad tanto en el mundo como en Colombia se han convertido en un problema de salud pública,(1) donde se genera un gran impacto económico y social, el gobierno nacional para tratar de mitigar esta problemática ha creado la ley 1503 de 2011, donde en el artículo 12 resuelve que “se promueve la formación de hábitos comportamiento y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones”, es allí donde se decide incorporar a las instituciones educativas y a las empresas a fomentar dichos hábitos para el autocuidado de los ciudadanos en las vías.(3)

Una de las estrategias multisectoriales que propone la OMS para mejorar la seguridad vial esta consignada en la Resolución 1565 de 2014 define al Plan Estratégico de Seguridad Vial como un instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito”. (4)

Para dar cumplimiento de dichas normas la empresa CORPAUL crea el PESV en el año 2016, sin embargo se decide reestructurar en el 2020 ya que no alcanzo la calificación requerida durante la evaluación normativa.

## Objetivos

### Objetivo general

Reestructurar el PESV de la empresa CORPAUL, donde se definan lineamientos generales y estrategias para promover conductas de autocuidado y comportamientos seguros de los trabajadores, usuarios y proveedores en las vías tanto internas como aledañas, establecer acciones institucionales de educación y responsabilidad social.

### Objetivos específicos

- Diseñar una matriz de riesgos viales inicial, que permita determinar un diagnóstico de la empresa.
- Fortalecer el componente de gestión institucional, generando acciones que permitan alcanzar una puntuación adecuada a la reglamentación.
- Reforzar el componente de comportamiento humano.
- Fortalecer el componente de infraestructura segura.

### Alcance

El plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa CORPAUL contiene todos los lineamientos, acciones y protocolos necesarios para velar por el bienestar y cuidado de cada uno de los trabajadores de la institución, además integrara a los usuarios, proveedores y empresas contratistas para aplicar este plan.

### Conceptos y definiciones

A continuación se presenta una tabla con los principales conceptos que se utilizaran en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa CORPAUL.

**Tabla 1.** Conceptos y definiciones a considerar\*

<b>CONCEPTO</b>	<b>DEFINICIÓN</b>
<b>Administradora de riesgos laborales ARL</b>	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.
<b>Amenaza</b>	Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.
<b>Conductor</b>	Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.
<b>Empresa</b>	La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una

	producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.
<b>Estrategia</b>	Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.
<b>Furgón</b>	Vehículo automóbvil de mayor tamaño que una furgoneta, que se utiliza para el transporte de mercancías.
<b>Incidente de transito</b>	Es un evento generalmente involuntarios, generado al menos por un vehículo en movimiento, que no desencadena lesiones a las personas, bienes involucrados en él, al proceso o al ambiente; que ocurre por las mismas causas que se presentan los accidentes, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.
<b>Incidente intinere</b>	El incidente <i>in itinere</i> es aquel percance que sufre el trabajador al ir o al volver desde su domicilio al lugar de trabajo.
<b>Montacargas</b>	Aparato que sirve para subir y bajar de nivel objetos pesados.
<b>Pasajero</b>	Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).
<b>Peatón</b>	Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).
<b>Plan de acción</b>	Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.
<b>Plan estratégico de seguridad vial</b>	Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

<b>Riesgo</b>	Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.
<b>Seguridad activa</b>	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.
<b>Seguridad pasiva</b>	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.
<b>Seguridad vial</b>	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, daños a la propiedad e impactos socios ambientales.
<b>Vehículo</b>	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).
<b>Vehículo no automotor</b>	Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor
<b>Visión</b>	Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.

## Marco Teórico

Según la OPS “La seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito. A través de la coordinación y colaboración intersectorial, los países en la Región de las Américas pueden mejorar la legislación de seguridad vial, creando un ambiente más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte. Es esencial que los países implementen medidas para hacer las vías más seguras, no sólo para los ocupantes de vehículos, sino también para los usuarios más vulnerables de las vías: los peatones, los ciclistas y los motociclistas” (5).

En la Región de las Américas ocurre un 11% del total de las muertes causadas por el tránsito, lo que representa casi 155.000 defunciones. Esta cifra equivale a 13% del total de la población mundial y a 25% del número total de vehículos registrados (5).

Un 34% de las muertes causadas por el tránsito son de ocupantes de automóviles, mientras que 23% de ellas son de motociclistas. El porcentaje de muertes de peatones es de 22%, mientras que los ciclistas representan un 3% y 18% de las defunciones corresponden a “otras categorías o no especificadas” (5).

La afirmación que en los países de ingresos bajos y medios se produce el 90% de las muertes por incidentes de tránsito a pesar de que estos países solo poseen el 50% de los vehículos en el mundo (1), evidencia la relación directa entre la correcta implementación y actualización de planes estratégicos de seguridad vial que se socializan con la comunidad y que generan conciencia, responsabilidad y respeto hacia el cumplimiento de las normas de seguridad descritas, logrando de esta manera, mantener unos bajos niveles de incidentalidad y siniestralidad en las vías.

En lo que va corrido del año 2019 los siniestros viales en Colombia han dejado 4.213 personas fallecidas y 22.107 lesionadas. Esto representa una disminución del 0,45% en el total de muertos y una disminución del 7,18% en el total de lesionados, en comparación con el año anterior. Estas cifras, en relación con el total de la población de Colombia, sitúan la tasa nacional de fallecidos por cada 100 mil habitantes solo para el mes de agosto en 8,45 y la de lesionados en 44,36, siendo los usuario moto las víctimas más afectadas, representando un 51,6% del total de fallecidos y un 56% del total de lesionados (6).

En Antioquia perdieron la vida 233 personas en siniestros viales, lo que representa una disminución de 72 víctimas frente al mismo periodo de 2019, cuando se reportaron 305 decesos. Estas cifras equivalen a una reducción del 23,61%.

El actor vial que presentó mayor reducción en los índices de siniestralidad en el departamento fue el peatón, con 41 vidas salvadas. (6)

## **Marco Normativo**

**Constitución Política de Colombia Artículos 2 y 24.** Artículo 2 “Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución” Artículo 24, “Todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público” (7).

**Ley 769 de 2002:** Por el cual se dicta el código nacional de tránsito terrestre (8).

**Ley 105 de 1993:** Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones (9).

**Ley 336 de 1996:** Por el cual se adopta el estatuto nacional de transporte (10).

**Decreto 1609 de 2002:** Por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera (11).

**Decreto 3366 de 2003:** Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor y se determinan unos procedimientos (12).

**Ley 1503 de 2011:** Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. 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.

Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera (13).

**Decreto 2851 de 2013:** “Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones”. 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 (14).

**Resolución 1565 de 2014:** “Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial”. En esta se dan las pautas para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial, exigidos para dar cumplimiento a las normas anteriormente citadas (15).

**Resolución 2273 de 2014:** Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones (16).

**Decreto 1906 DE 2015** "Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial" (17).

### **Conformación del equipo de trabajo**

La alta Dirección ha definido un grupo de trabajo que se encargará de plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr los objetivos del Plan estratégico de seguridad vial de la empresa. Se conformó de la siguiente manera:

- Jefe de logística y distribución quien lidera el Plan Estratégico de Seguridad Vial (Farmacéutica)
- Asistente Logística y distribución. (Farmacéutica)
- Operario de Logística y distribución.(Farmacéutica)
- Auxiliar administrativo IV.(Parqueaderos)
- Analista Jurídico.(Apoyo administrativo)
- Analista de Bienestar Laboral. (Gestión humana)
- Coordinadora administrativa.(Servicios administrativos)
- Analista de Productividad. (Servicios para la salud)
- Analista. (Sostenibilidad)

### **Funciones del Comité**

- Realizar un diagnóstico inicial por medio de una matriz de riesgo para determinar el estado actual de seguridad vial de la empresa
- Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y formular la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.
- Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de los componentes del plan.

- Presentar, debatir y determinar los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.
- Establecer un estándar de seguridad que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un incidente de tránsito.
- Evaluar los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico (de ser requerido), mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de sus vehículos.
- Programar capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización.
- Proponer acciones de divulgación, sensibilización, capacitación y formación a desarrollar para trabajadores, usuarios y contratistas que apoyan la gestión.
- Realizar las auditorías viales que se consideren pertinentes.
- Diseñar y presentar las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.
- Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hacer seguimiento de las mismas.
- Definir la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.
- Liderar los comités para Investigar los incidentes de tránsito presentados y como se pueden prevenir.

El comité de seguridad vial de CORPAUL ha definido que las reuniones se realizarán mínimo cada 3 meses, las reuniones quedarán evidenciadas en la Plantilla OyM-2618. Acta de reunión. (Ver anexo 4).

### **Política de Seguridad Vial**

La alta dirección de la organización considerando que la seguridad vial es un asunto de suma importancia, ha establecido la Política de Seguridad vial la cual proporciona el marco de referencia para establecer los objetivos del PESV, incluye el compromiso de cumplir con los requisitos legales y la mejora continua. La Política de Seguridad Vial será divulgada en el proceso de inducción y re inducción y estará disponible en las diferentes unidades de negocio.

#### **1. Objetivo**

Realizar la Gestión de la Seguridad vial en CORPAUL, a partir de la identificación, evaluación, e implementación de planes de control de los riesgos e impactos inherentes a estos, así como su seguimiento y su medición de tal forma que permitan verificar el cumplimiento de las recomendaciones para la prevención y protección de las partes interesadas.

## **2. Descripción**

En cada entidad donde tengamos operación, se deberán implementar acciones tendientes a:

1. Fortalecer los conocimientos en materia de seguridad vial para los diferentes actores de la vía.
2. Establecer criterios claros para la selección y evaluación de conductores, incluso para el personal que realiza actividades con rol de conductor.
3. Desarrollar actividades para la toma de conciencia, dirigidas a los diferentes actores de la vía, con el fin de cambiar los comportamientos a riesgo por comportamientos seguros, extendiendo dicha actividad a las familias de nuestros colaboradores.
4. Establecer y aplicar criterios para la selección y evaluación de nuestros proveedores de mantenimiento, alquiler, venta, reparación de vehículos, incluso los de transporte de personal, equipos y mercancías peligrosas a través de auditorías periódicas.
5. Mejorar la infraestructura interna, en lo que respecta a señalización y demarcación de todas aquellas áreas donde haya influencia de peatones y vehículos, zonas de parqueo, cargue y descargue.
6. Establecer y comunicar las normas internas de comportamiento en la vía para todo el personal que desarrolle actividades de conducción o transite sobre la vía pública, mientras realice actividades a nuestro nombre o en nuestros vehículos.
7. Cumplir con la normatividad vigente en materia de seguridad vial y promover la mejora continua en todos los niveles de la organización

Todos debemos ser ejemplo y multiplicadores de la cultura de la seguridad vial, con el fin de lograr nuestras metas de ACCIDENTALIDAD.

## **3. Descripción de la Empresa**

CORPAUL, es una empresa sin ánimo de lucro, nace el 10 de mayo de 1973, fundada por el Hospital San Vicente Fundación, orientada al manejo de bienes inmuebles de propiedad del hospital, que le permitieran la concepción de recursos económicos para cumplir la misión social del Hospital, bajo políticas de calidad, respeto al ser humano y al medio ambiente.

### **3.1. Misión**

Generar satisfacción en los clientes, realizando actividades complementarias para la atención en salud, entre ellas: esterilización de materiales y adecuación de medicamentos, dando cubrimiento a nivel nacional desde las ciudades de Medellín y Bogotá.

Estamos orientados al crecimiento e incremento en la rentabilidad para el cumplimiento de nuestro propósito misional: aportar recursos para la atención de las personas con poco acceso al sistema de salud, a través de San Vicente Fundación.

### 3.2. Visión

En el año 2025 Corpaul Farmacéutica será una compañía internacional de medicamentos de alta confiabilidad. Desarrollará un portafolio amplio y complementario de medicamentos líquidos estériles, electrolitos, anestésicos, analgésicos y anti infecciosos para el mercado hospitalario en Colombia.

Logrará exportaciones sostenibles a 10 países en Latinoamérica, mediante el desarrollo de un portafolio de medicamentos de alto valor. Mantendrá altos estándares de calidad, certificados bajo la norma OMS 45, en la planta de producción de medicamentos líquidos estériles. Tendrá un alto nivel de satisfacción de sus clientes y de las compañías internacionales a las que distribuyen sus productos.

### 3.3. Unidades de negocio

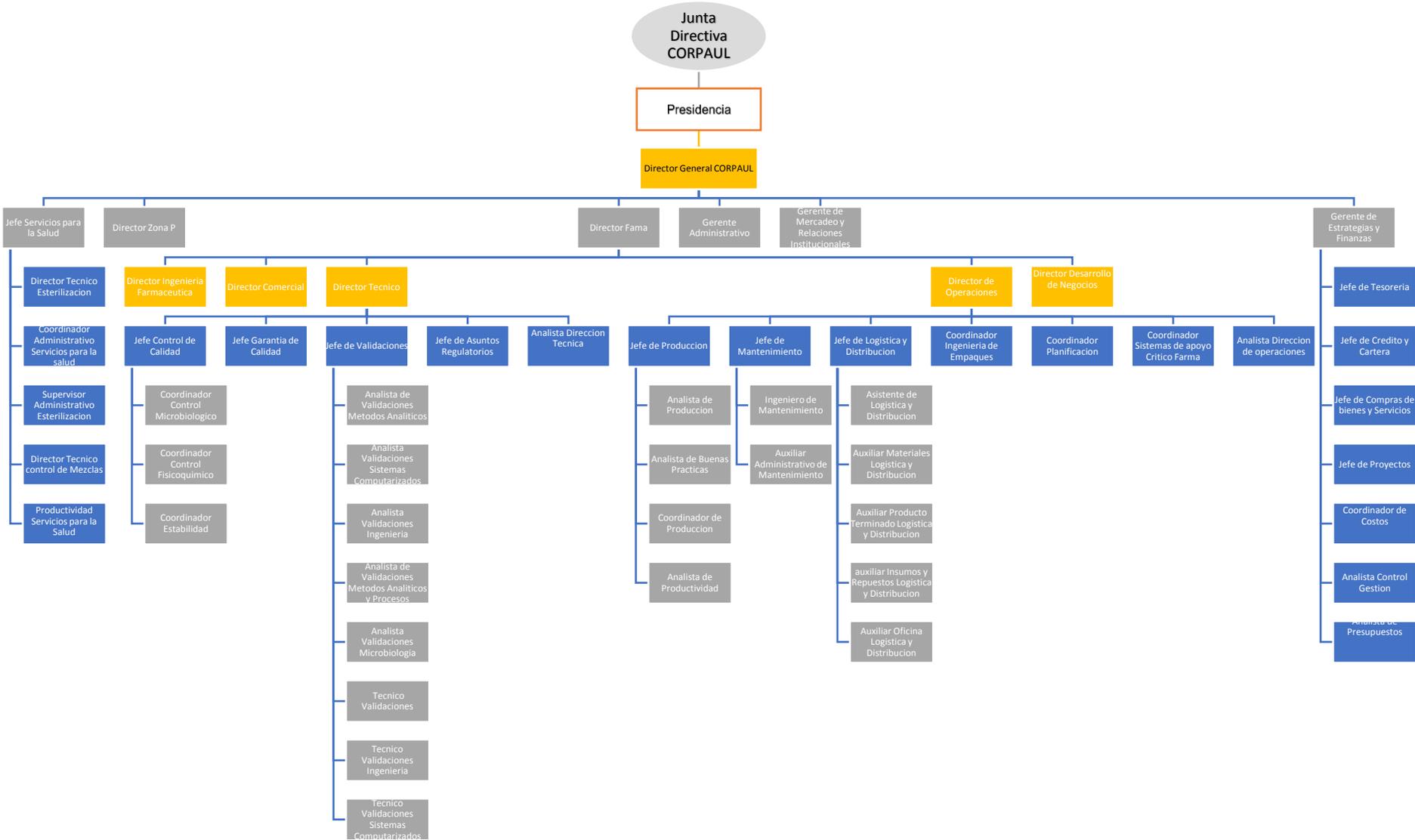
La empresa Corpaul se centra en cinco unidades de negocio que se describen en la Tabla 2.

**Tabla 2.** Unidades de negocio de la empresa Corpaul

1	UNIDAD DE NEGOCIO	Corpaul Farmacéutica
	NIT	890981683
	DIRECCION	Autopista Medellín Km. 33. Guarne-Antioquia
	ACTIVIDAD ECONOMICA	Producción y comercialización de soluciones estériles, desinfectantes y dispositivos médicos
2	UNIDAD DE NEGOCIO	Corpaul Esterilización
	NIT	890981683
	DIRECCION	Carrera 52 A # 39 – 80 Sector Bayadera Central-CORPAUL Hospital Universitario San Vicente Fundación Centros especializados Rionegro central de esterilización.
	ACTIVIDAD ECONOMICA	Servicio de esterilización en sistemas de alta y baja temperatura.
3	UNIDAD DE NEGOCIO	Corpaul Parqueaderos
	NIT	890981683
	DIRECCION	Oficina- Calle 9C Sur # 50FF-67
	ACTIVIDAD ECONOMICA	Servicio de parqueaderos de las siguientes instituciones: Clínica Medellín sede Poblado y Occidente, Plaza de la libertad, Nuevo Centro la

		Alpujarra, Hospital San Vicente Fundación cede Medellín, IPS SURA San Diego, Clínica CES, Parqueadero Bolívar, Clínica las Américas, Torre Medica Prado, SURA Industriales Norte, Clínica CES sótano, Metro Ayura, Plaza Mayor, Centro Comercial Oviedo motos, Fundación Cra 52ª número 39-80, Parqueadero cubierto Cl 34 numero 469
4	UNIDAD DE NEGOCIO	Corpaul Ambiental
	NIT	890981683
	DIRECCION	Carrera 55 # 25 – 40 Calle 13 #28-54 Arroyohondo
	ACTIVIDAD ECONOMICA	Recolección, comercialización y disposición final adecuada de residuos sólidos y aceite lubricante usado.
5	UNIDAD DE NEGOCIO	Corpaul Promocionales
	NIT	890981683
	DIRECCION	Oficina- Calle 9C Sur # 50FF-67
	ACTIVIDAD ECONOMICA	Comercialización de productos publicitarios, impresos y regalos corporativos.

### 3.4.Estructura Organizacional CORPAUL



## 4. Resultados

### 4.1. Caracterización de los colaboradores de la empresa

A continuación se presenta una relación de todos los colaboradores de la empresa, información actualizada en septiembre de 2019.

**Tabla 3.** Relación de los colaboradores de la empresa Corpaul al mes de septiembre de 2019\*

<b>Colaborador</b>	<b>Cantidad</b>
Apoyo Administrativo	52
Parqueaderos	409
Planta Estéril	58
Planta Farmacéutica	374
Total	893

\*Fuente: Oficina de talento humano Corpaul 2020

### 4.2. Caracterización de los vehículos

Se relacionan en detalle todos los vehículos que prestan servicio a la empresa Corpaul, especificando que algunos son propios y otros que pertenecen a las empresas con las que actualmente se tienen contratación. Algunas de estas empresas son: Carga Masiva, Inversiones S.H.H. y Alto Nivel.

**Tabla 4.** Relación de vehículos propios y en contratación que prestan servicios a la empresa Corpaul\*

<b>Descripción</b>	<b>Placa</b>	<b>Marca</b>	<b>Modelo</b>
Bus	SNQ412	Chevrolet	2012
Bus	SNVO84	Chevrolet	2014
Bus	SNZ677	Chevrolet	2017
Microbús	SNV 995	Maxus	2014
Bus	TRM211	Chevrolet	2015
Camión	WMO904	Chevrolet	2016
Camión	SMU333	Chevrolet	2011
Furgón tipo changue	SMN434	Changue	2008
MKR turbo	TRN396	Chevrolet	2016
Turbo NHR	SNU914	Chevrolet	2014
Furgón	STZ769	KIA	2011
Motocicleta	NKN08E	Bóxer ct 100	2018
Motocicleta	OXQ58C	Honda cbf 150	2011
Motocicleta	PLA63B	Bajaj discovery 135	2010
Motocicleta	ATM76D	Yamaha ybr125 esd	2013
Motocicleta	BOS62C	Bóxer ct 100	2011
Motocicleta	XHM29D	Yamaha ybr125 ed	2016
Motocicleta	GOX08E	Pulsar 200 ns pro	2016

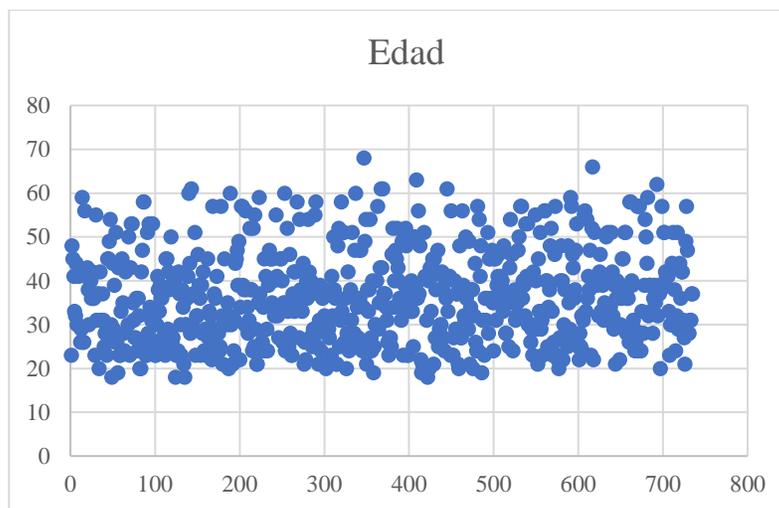
\*Fuente: Oficina de talento humano Corpaul 2020

### 4.3. Aplicación de la Encuesta

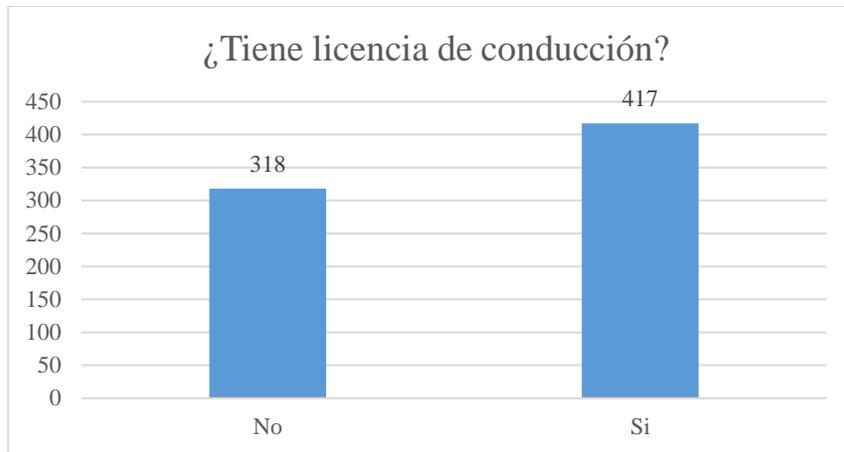
La empresa CORPAUL aplica una encuesta en el mes de septiembre de 2019, se realiza con el fin de determinar una matriz de riesgos viales dentro de la organización, dando así continuidad a la implementación del Plan de Seguridad vial según la resolución 1565 de 2014, para esto aplico un formulario virtual a todos los empleados de la organización por medio de los canales virtuales, de los cuales respondieron 736 personal, una muestra significativa para continuar con la gestión de diagnóstico de seguridad de la empresa. En lo que sigue, se presentan los resultados más relevantes.

#### *Análisis pregunta 4. Edad de las personas encuestadas.*

Para un total de 736 encuestados se puede observar que la persona más joven en responder fue de 19 años y la más adulta de 61 años, dándonos un rango de muestra de 64 años. La variabilidad de la muestra es poca. Además según los datos de la muestra se observa que el 50% de las edades de las personas se concentra entre los 25 y 49 años.

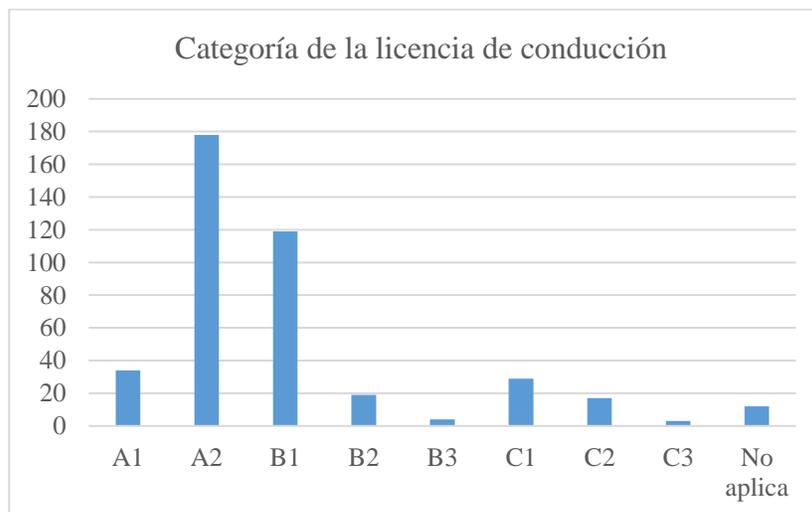


#### *Análisis pregunta 8. ¿Cuántas personas tienen licencia de conducción?*

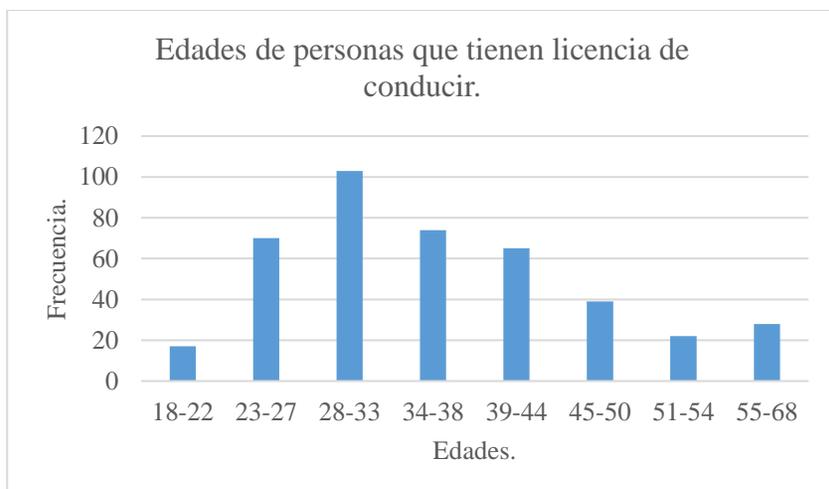


Como se puede observar más del 50% de personas encuestadas cuentan con licencia de conducción lo que lleva a pensar que utilizan medios de transporte automotores para los desplazamientos.

**Análisis pregunta 9. Categorías de las licencias de conducción.**

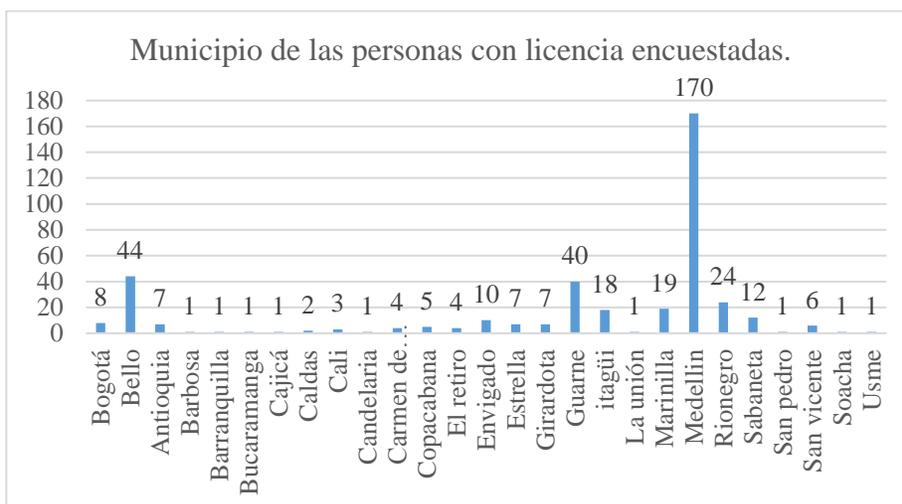


Se observa que la mayoría del personal tiene licencia de conducción, predominando las categorías A2 que corresponde a motocicletas de más de 125 centímetros cúbicos y B1 que corresponde a automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses particulares las mismas tipologías de vehículos, pero en servicio público y se analiza que gran parte de los encuestados no tienen licencia de conducción.



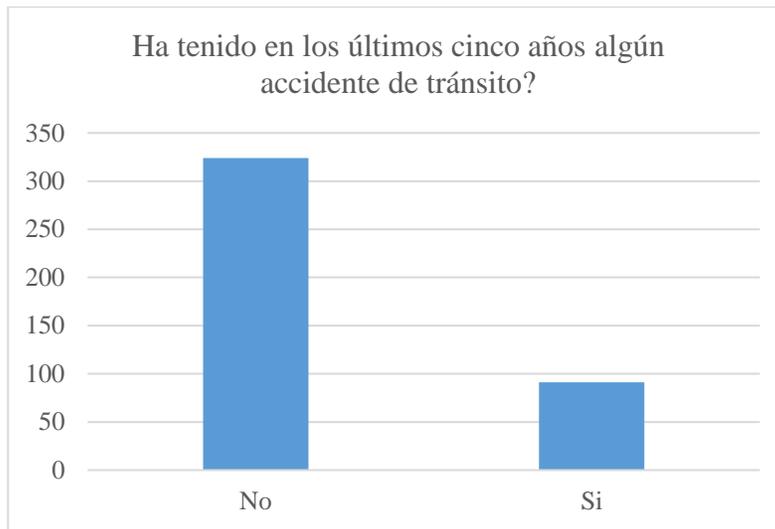
Recuento	415
Promedio	36,0240964
Media	34,7703349
Varianza	99,3102627
Desviación estándar	9,97748178
Mínimo	18
Máximo	68

Como se puede analizar en esta grafica de 415 personas que tienen licencia de conducción las edades que se concentran son los rangos entre los 23 y 44 años destacando edades jóvenes entre los propietarios.

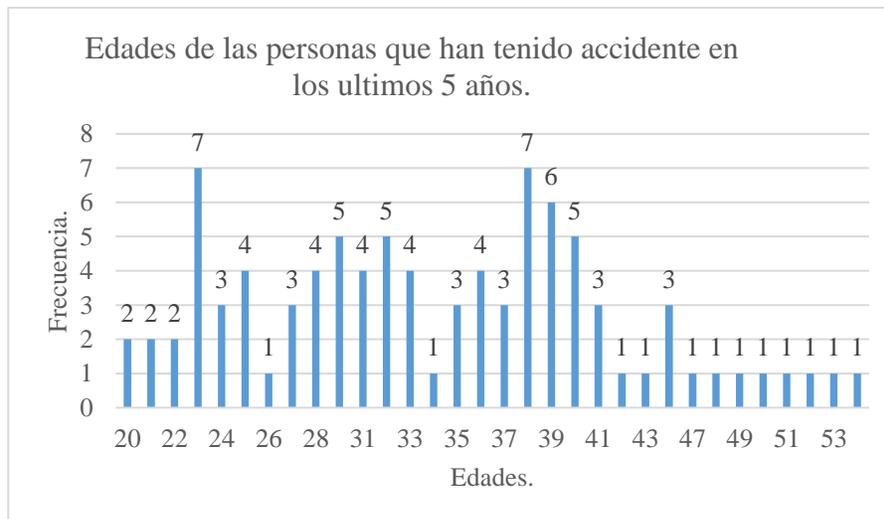


Como se observa los municipios que se destacan son: Medellín, Bello y Guarne.

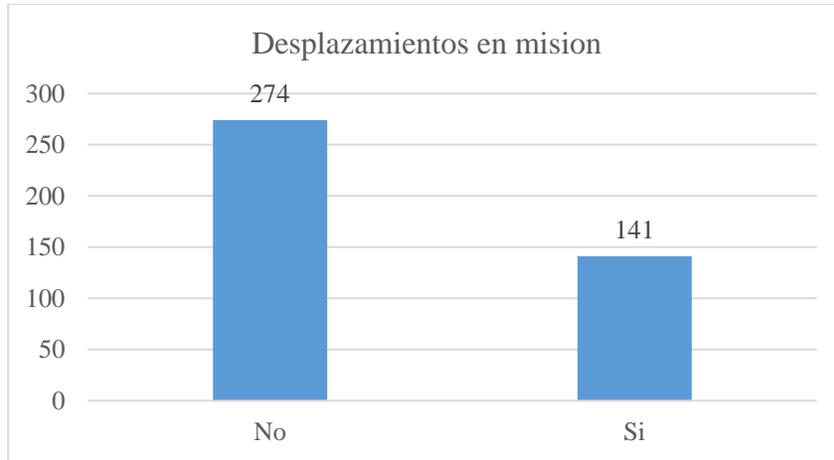
**Análisis pregunta 12 ¿Ha tenido en los últimos 5 años algún incidente de tránsito?**



Como se puede evidenciar en esta grafica las edades que se concentran en la incidentalidad están entre los 22 y 42 años. Destacando nuevamente la población más joven.



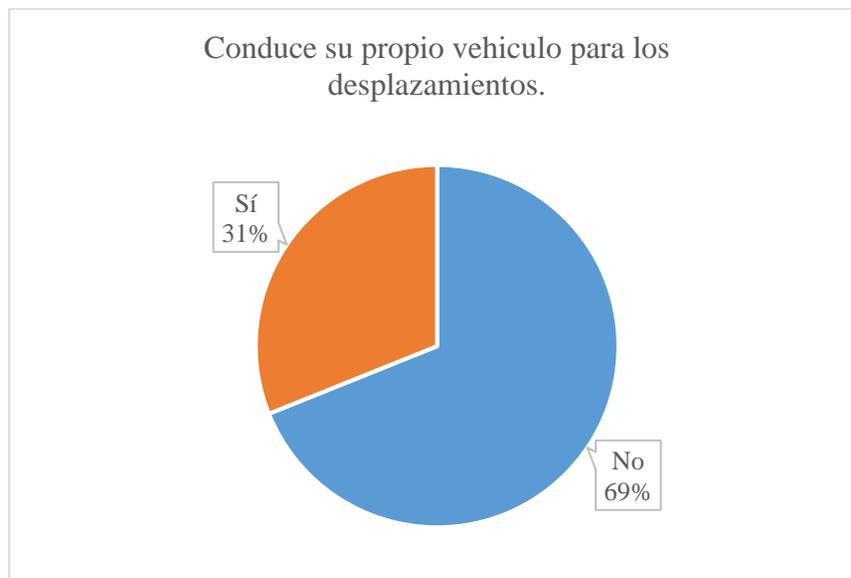
**Análisis pregunta 13. ¿Durante su jornada laboral debe realizar desplazamientos por fuera de las instalaciones de Corpaul, en cumplimiento de sus funciones o por orden directa del empleador (desplazamientos en misión)?**



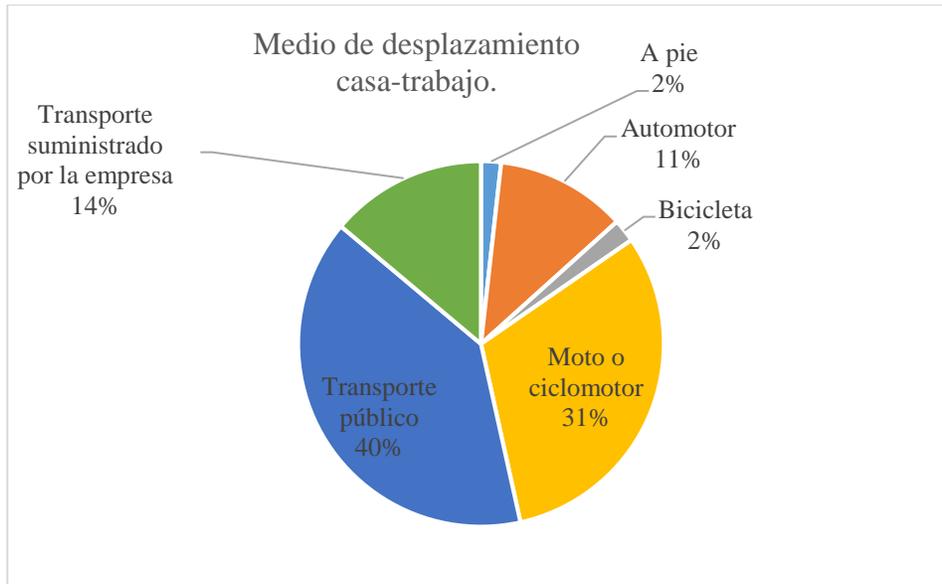
**Análisis pregunta 14. ¿Con que frecuencia realiza desplazamientos en misión?**



**Análisis pregunta 15. ¿Conduce su propio vehículo para los desplazamientos en misión?**

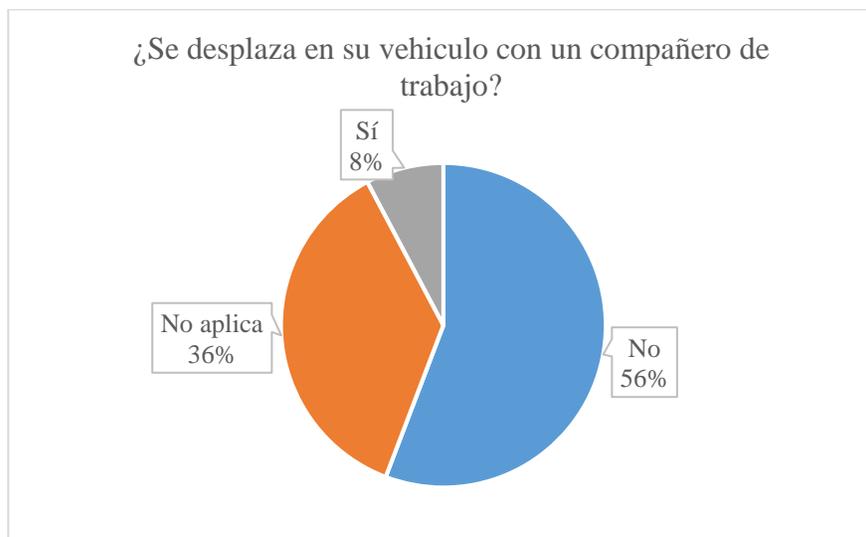


**Análisis pregunta 16. ¿Qué medio de desplazamiento utiliza para el trayecto casa-trabajo?**



Como se puede analizar la mayoría de las personas encuestadas utilizan transporte público y moto o ciclomotor y el menor porcentaje se centra en las personas que caminan y utilizan bicicleta.

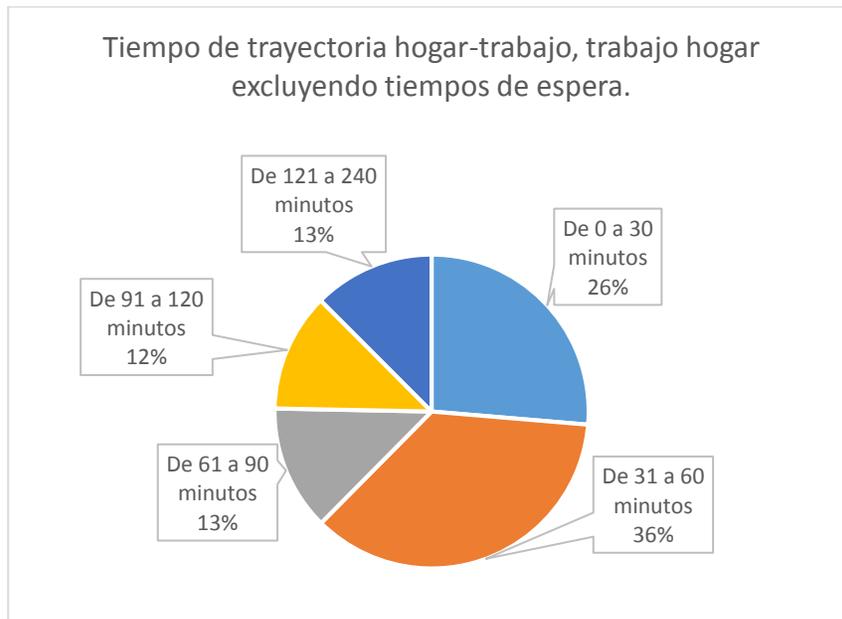
**Análisis pregunta 17. ¿Se desplaza en su vehículo con algún compañero de trabajo?**



**Análisis pregunta 18. ¿ Cuánto tiempo invierte en ir de su casa al trabajo y del trabajo a su casa por día? Excluyendo los tiempos de espera (00:00)?**

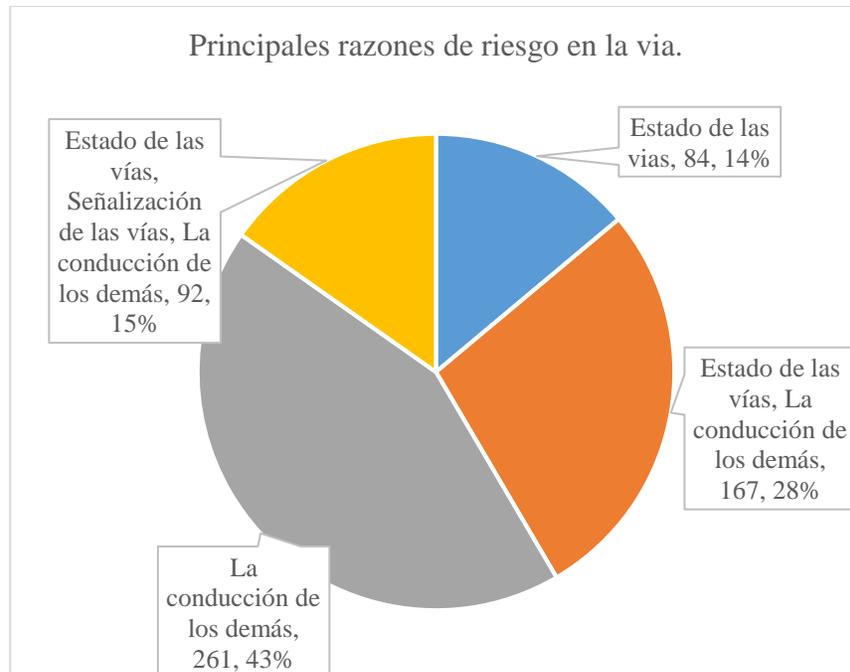
Recuento	734
Promedio	74,3637602

Mediana	60
Varianza	2996,6892
Desviación estándar	54,7420241
Mínimo	0
Máximo	300

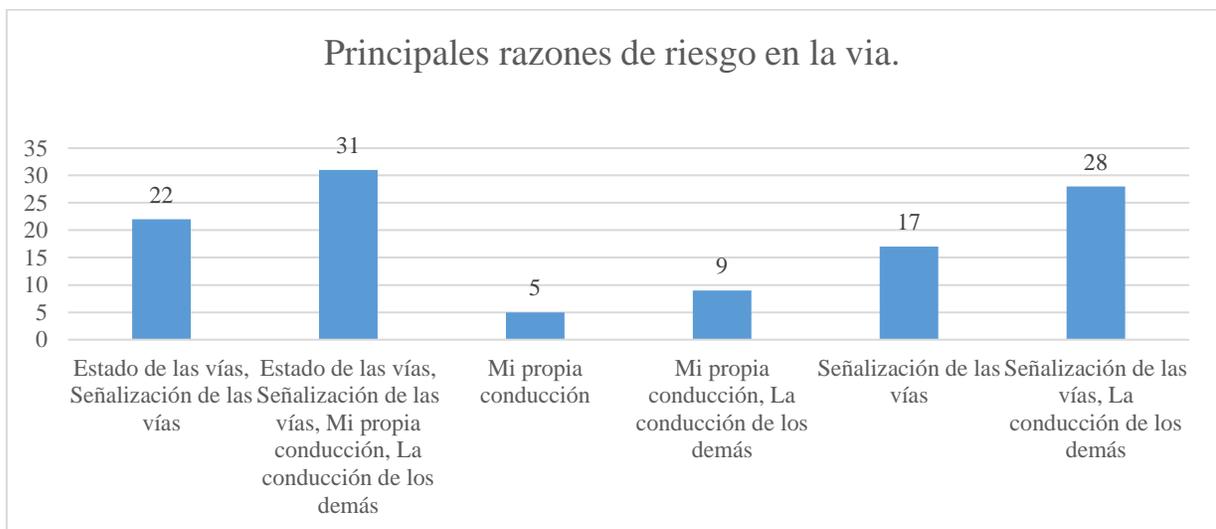


En promedio de las personas encuestadas el trayecto desde el hogar al trabajo y viceversa es de 74 minutos y 20 segundos.

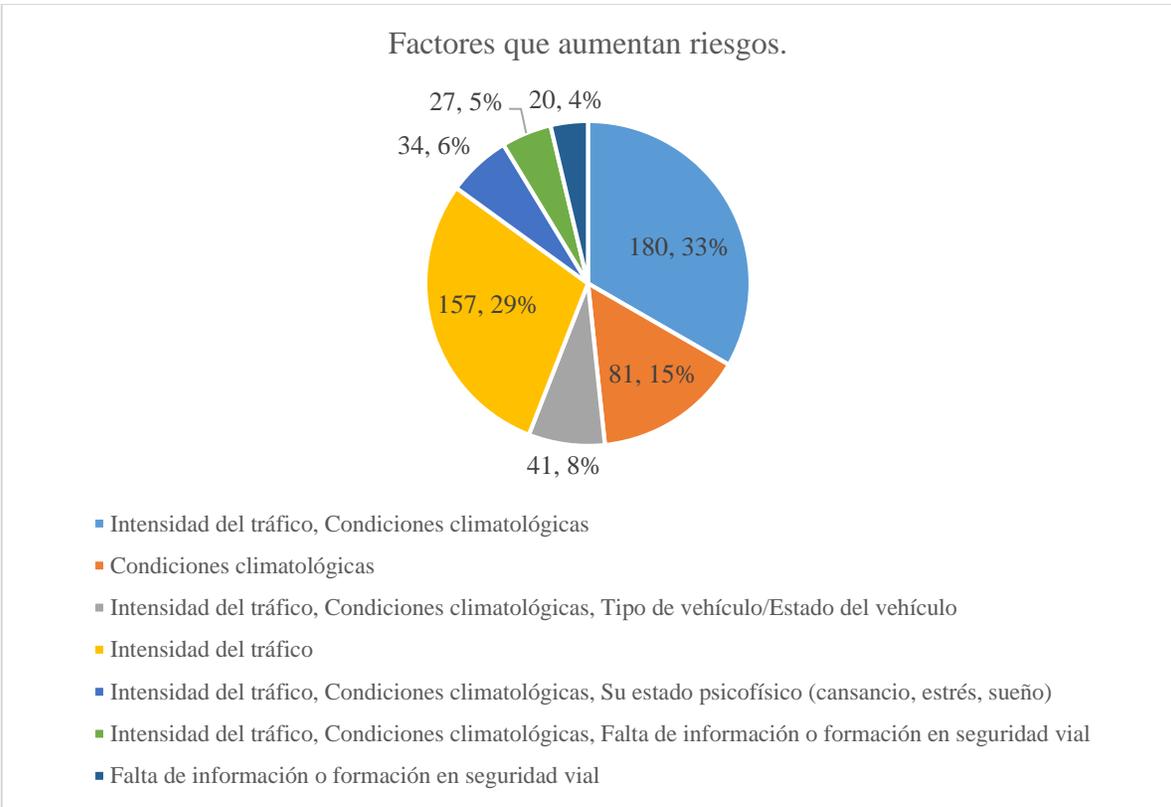
***Análisis pregunta 19. Principales factores de riesgo con los que se encuentra en la vía***



El 82% de las personas encuestadas responde esto: es un factor importante para recalcar que piense que la conducción de los demás es una principal razón de riesgo en la vía. El otro 18% toma esto como principales razones de riesgo en la vía.



**Análisis pregunta 20. Factores que aumentan el riesgo**



Las última dos preguntas fueran claves para construir la matriz de riesgo de la empresa.

**4.4. Matriz de riesgos de la empresa Corpaul**

A continuación se presenta la matriz de riesgo de la empresa la cual se elaboró siguiendo la guía técnica colombiana CTC 45 anexo No 5, se resume en la siguiente tabla.

**Tabla 5.** Matriz de riesgos construida, elaboración propia

Para realizar la siguiente matriz se tiene en cuenta la Norma Técnica Colombiana 45 como guía para la construcción de cada uno de los parámetros a evaluar. Asimismo, para su elaboración se tienen en cuenta los roles de: conductor, peatón y pasajero, para los cuales se atribuye descripción del evento que pueda ocurrir y de acuerdo a ello, se mide el nivel de deficiencia, exposición y consecuencia mediante una escala de bajo, frecuente a grave.

A continuación en la siguiente tabla, se establece el nivel de probabilidad que puede llegar a ser alto, medio o bajo, siguiente a esto se mide el nivel de riesgo e intervención que se mide de 1 a 5 siendo 1 más bajo y 5 alto, y finalmente, se da una interpretación del nivel de riesgo siendo aceptable o no aceptable con control específico, siendo esto es un punto crucial ya que se determina que acción debe tomar la empresa para mitigar el riesgo.

Posterior a la elaboración de la matriz, se encuentra que una gran cantidad de riesgos asociados a la operación están siendo controlados, pero que documentalmente se evidencian

falencias dentro de la articulación con el PESV, así como otros que pueden ser fortalecidos con algunas acciones que se sugieren tras el análisis de estos.

ROL	ITEM	DESCRIPCION	NIVEL DE DEFICIENCIA	NIVEL DE EXPOSICION	NIVEL DE CONSECUENCIA	INTERPRETACION DEL NIVEL DE PROBABILIDAD	NIVEL DE RIESGO (NR) E INTERVENCION	INTERPRETACION DEL (NR)
CONDUCTOR	1	Fatiga	BAJO (B)	FRECUENTE (EF)	GRAVE (G)	BAJO	IV	ACEPTABLE
	2	malas condiciones del vehículo	BAJO (B)	ESPORADICA (EE)	MUY GRAVE (MG)	BAJO	IV	ACEPTABLE

	3	mal estado de las vías	ALTO (A)	OCASIONAL(EO)	GRAVE (G)	ALTO	II	NO ACCEPTABLE O ACCEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO
	4	Impericia del conductor	BAJO (B)	ESPORADICA (EE)	MUY GRAVE (MG)	BAJO	IV	ACCEPTABLE
	5	Exceso de confianza del conductor	BAJO (B)	ESPORADICA (EE)	GRAVE (G)	BAJO	IV	ACCEPTABLE
	6	Distracciones en la via	BAJO (B)	OCASIONAL (EO)	GRAVE (G)	BAJO	IV	ACCEPTABLE

	7	Premura de la tarea	BAJO (B)	FRECUENTE (EF)	GRAVE (G)	BAJO	IV	ACEPTABLE
	8	Condiciones climáticas adversas	BAJO (B)	OCASIONAL (EO)	GRAVE (G)	BAJO	IV	ACEPTABLE
		Consumo de sustancias que afectan el estado de alerta	BAJO (B)	ESPORADICA (EE)	GRAVE (G)	BAJO	IV	ACEPTABLE
Peatón	9	Asumir riesgos innecesarios (imprudencia del peatón)	MEDIO(M)	OCASIONAL(EO)	MUY GRAVE (MG)	BAJO	II	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO

	10	descuidos al caminar	MEDIO(M)	OCASIONAL (EO)	GRAVE (G)	BAJO	III	MEJORABLE
	11	Consumo de sustancias que afectan el estado de alerta	BAJO (B)	ESPORADICA (EE)	GRAVE (G)	BAJO	IV	ACEPTABLE
	12	malas condiciones de las vías	MEDIO(M)	OCASIONAL (EO)	LEVE (L)	BAJO	III	MEJORABLE
	13	Imprudencia de los conductores	MEDIO(M)	ESPORADICA (EE)	GRAVE (G)	BAJO	III	MEJORABLE

	14	Premura de la actividad	MEDIO(M)	OCASIONAL (EO)	LEVE (L)	BAJO	III	MEJORABLE
Pasajero	15	No uso de los equipos de seguridad del vehículo	BAJO (B)	ESPORADICA (EE)	MUY GRAVE (MG)	BAJO	IV	ACEPTABLE
	16	uso de sustancias que inhiben el estado de alerta	BAJO (B)	ESPORADICA (EE)	GRAVE (G)	BAJO	IV	ACEPTABLE
	17	descuidos por parte del pasajero	MEDIO(M)	FRECUENTE (EF)	GRAVE (G)	MEDIO	II	NO ACEPTABLE O ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO

	18	Malas condiciones de las vías	MEDIO(M)	ESPORADICA (EE)	GRAVE (G)	BAJO	III	MEJORABLE
	19	malas condiciones del vehículo	BAJO (B)	ESPORADICA (EE)	GRAVE (G)	BAJO	IV	ACEPTABLE
	20	Condiciones de alerta y/o salud del conductor	BAJO (B)	ESPORADICA (EE)	MUY GRAVE (MG)	BAJO	IV	ACEPTABLE
	21	Asumir riesgos innecesarios (imprudencia del pasajero)	BAJO (B)	ESPORADICA (EE)	GRAVE (G)	BAJO	IV	ACEPTABLE

## **5. Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial –PESV- CORPAUL**

### **5.1. Comportamiento Humano**

Comprende los mecanismos de ingreso, capacitación y sensibilización en Seguridad Vial del recurso humano en la entidad y el seguimiento al estado general de salud de los conductores conforme a los requisitos establecidos por Ley. El propósito del control al ingreso, las capacitaciones y el seguimiento a conductores orienta a la entidad en la adopción de buenas prácticas, conductas seguras y corresponsabilidad en la seguridad vial de la empresa Corpaul.

#### **5.1.1. Procedimiento de selección de conductores**

El área de selección de personal será la encargada de realizar los procedimientos para la contratación de los conductores contratistas y propios de la institución. Dentro de los perfiles de cargo se definirán los requisitos necesarios que serán solicitados al personal antes del ingreso a la compañía. Igualmente se realizará seguimiento al personal contratista en el cumplimiento de los requisitos establecidos en el procedimiento. (Anexo 7. Selección de proveedores de bienes y servicios administrativos.) y (Anexo 18. Matriz de requisitos legales para contratación).

##### *5.1.1.1. Pruebas de ingreso*

- Exámenes médicos ocupacionales

Para el concepto de aptitud de exámenes de ingreso y periódicos, el médico especialista en Seguridad y Salud en el trabajo, requiere tener evidencia de que el trabajador se realizó la prueba psicossensométrica para conductor, dicha prueba tendrá validez máxima de 60 días calendario contados a partir de la fecha de elaboración para la emisión del concepto de aptitud, esta debe realizarse en centros de reconocimiento de conductores de acuerdo a lo establecido por la ley. Los prestadores de dicho servicio deben estar inscritos en el Registro Nacional Automotor RUNT y/o habilitados por el ministerio de transporte. No se requiere evaluación de éste tipo de proveedores a menos que la persona que contrate este servicio lo considere necesario.

Cuando se realice renovación de licencia se deberá entregar en Gestión Humana la prueba psicossensométrica realizada. En caso de que un conductor no sea apto, o sea apto con restricciones, deberán cumplirse con las restricciones establecidas.

- Prueba teórica

La prueba teórica, hará parte de las pruebas de selección e ingreso, y busca medir el nivel de conocimiento del conductor, sobre los factores propios de la conducción, normatividad, vía y del vehículo que va a conducir. La prueba teórica también se puede aplicar posterior al curso teórico de seguridad vial, con el fin de evaluar la eficacia del entrenamiento. El personal que maneja montacargas deberá resolver la evaluación teórica específica para este equipo. (Ver anexo 12. Evaluación de entendimiento montacarguistas).

La prueba teórica será aprobada a partir de 61 puntos, de no ser aprobada se deberá realizar retroalimentación sobre el tema. Se solicitará a los contratistas los resultados de las evaluaciones teóricas realizadas a su personal.

- Prueba práctica-observación de conducción

Con el fin de conocer los hábitos y habilidades en la conducción, los conductores deberán aprobar la prueba práctica de conducción. La observación de conducción, será realizada en el mismo tipo de vehículo que este opera. Las observaciones de conducción serán documentadas en el formato Observación a Conductores y quedará registro de su implementación en el programa de seguridad vial. (Anexo 8 Formato Observación a Conductores).

Esta prueba práctica también podrá ser aplicada periódicamente para valorar las habilidades de los conductores en el tiempo y reforzar los hábitos y comportamientos seguros. Se solicitará a los contratistas soporte de las pruebas prácticas realizadas a su personal, además se define que anualmente se realizará observación de la conducción aleatoriamente por parte de un representante de la empresa CORPAUL.

### **5.1.2. Capacitación en seguridad vial**

Una vez contratado el personal que realizará actividades de conducción, deberá pasar por el proceso de inducción en seguridad y salud en el trabajo, en caso de ser contratista deberá asistir a la inducción para contratistas en SST. Además se garantizarán los siguientes temas dentro del programa de capacitación en Seguridad vial:

- Sensibilización en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad.
- Normatividad actual en temas de tránsito y transporte
- Seguridad vial para todos
- Accidentes e incidentes de tránsito
- Manejo defensivo

Todo el personal conductor o con rol de conductor que reciba entrenamiento en seguridad vial, debe registrarse y llevar una base de datos en el programa de seguridad vial

La calificación de las evaluaciones de las capacitaciones será realizada de forma cuantitativa con un puntaje de 0 a 100.

### **5.1.3. Control de documentación y registro de conductores**

La empresa CORPAUL registrará la información de los conductores de planta y de empresas contratistas, con el fin de realizar seguimiento al cumplimiento de la reglamentación expedida por la ley. En la siguiente tabla se relaciona la información recolectada y donde se encuentra ubicada.

**Tabla 6.** Control y registro de conductores

<b>Documento</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Responsable</b>
Listado con toda la información de los conductores: Cedula de ciudadanía, empresa, tipo de contrato, experiencia en conducción, tipo de vehículo que conduce.	Base de datos de la empresa	Responsable del PESV (Jefe de logística y distribución)
Tipo de licencia de conducción y vigencia	Base de datos de la empresa. Hoja de vida de los conductores	Responsable del PESV (Jefe de logística y distribución)
Reporte de comparendos	Base de datos de la empresa.	Responsable del PESV (Jefe de logística y distribución)
Reporte de accidentes e incidentes de tránsito	Consolidado de AT e incidentes Base de datos conductores. Hoja de vida de los conductores	Profesional Salud Ocupacional  Responsable del PESV (Jefe de logística y distribución)
Capacitaciones recibidas y evaluaciones teóricas	Registro de asistencia Formato de evaluación Carpeta de formación y entrenamiento	Responsable del PESV (Jefe de logística y distribución) Desarrollo del talento humano
Exámenes médicos realizados a conductores	Hoja de vida de los conductores	Medico Salud Ocupacional.

La información de los conductores, se ajuste a lo definido en la Ley 1581 de 2012 de Habeas Data, la cual fue establecida por el Gobierno Nacional, con el objeto de desarrollar el derecho constitucional que tienen todas las personas a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en Bancos de Datos, y los demás derechos, garantías constitucionales y libertades, relacionadas con el tratamiento, recolección y circulación de datos personales a que se requiere el artículo 15 de la Constitución Política Colombiana, y que se refiere particularmente con la información, crediticia, comercial, financiera, de servicios y la proveniente de terceros países.

La empresa Corpaul hace la verificación en el SIMIT (Sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito) y consolida el historial de cada conductor, con el fin analizar la información para poder definir el control y la trazabilidad de

las acciones definidas en este Plan en coherencia con lo establecido en el literal N°5, Artículo 12, Capítulo III de la Ley 1503 del 2011 y el Decreto 2851 del 2013. Ley 769/2002.

#### **5.1.4. Políticas de regulación de la empresa Corpaul**

##### **5.1.4.1. Regulación de horas de conducción y descanso**

CORPAUL, es consciente que el sueño y la fatiga, pueden ser factores causantes directamente de incidentes de tránsito. Es por ello que promueve el descanso adecuado de conductores. En CORPAUL, la mayoría del personal no conduce trayectos largos, sin embargo, en tal caso, y con el fin de prevenir los efectos de la fatiga y el sueño, antes de realizar cualquier trayecto conduciendo un vehículo, se debe tener en cuenta la jornada laboral máxima autorizada por el Ministerio de la Protección Social.

Para los casos de conducción continua, a continuación se presentan 2 diferentes alternativas para organizar los tiempos de conducción y descanso.

**Tabla 7.** Alternativas de horarios para conductores

<b>Tiempo de conducción</b>	<b>Tiempo de descanso</b>
Conducción continua máximo 4,5 horas	30 minutos
Conducción 2 horas	20 minutos
Conducción 1 hora o 1,5 horas	10 minutos

Los conductores y personal administrativo de conductores o personal con rol de conductor son informados de que por ningún motivo está permitido superar el tiempo máximo establecido, así como tampoco operar u obligar a operar vehículos si el conductor no ha descansado lo suficiente, o considera que no se encuentra en condiciones para hacerlo, se encuentra fatigado o con sueño.

Cualquier novedad al respecto debe ser informada al jefe inmediato para poder proporcionar al conductor el apoyo necesario.

Es importante aclarar que la jornada laboral será considerada como tiempo de conducción, es decir, un trabajador que haya laborado 8 horas continuas solo podrá conducir las 4 horas restantes hasta completar las 12 horas reglamentarias, tiempo luego del cual deberá tomar un descanso-sueño prolongado (mínimo de 7 horas para poder volver a operar el vehículo).

##### **5.1.4.2. Regulación de velocidad**

La empresa Corpaul se acoge a lo establecido en la Resolución 1384 de 2010, por medio de la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales municipales de Colombia; LEY 769 DE 2002

(Agosto 6) "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

Dentro de las instalaciones, se deberá circular siempre a una velocidad de 10 km/h. Esto incluye parqueaderos y zonas vehiculares, las cuales deben contar con señalización reglamentaria (vertical y/o de piso) que indique claramente los límites.

En vías urbanas, carreteras municipales, departamentales y nacionales, la velocidad máxima permitida es la que indique la normatividad vigente para servicio público y particular y la señalización reglamentaria, de acuerdo al tipo de vía. Sin embargo cuando la velocidad indicada en la señalización reglamentaria autorice velocidades superiores a 80 km/h, se tomará como velocidad máxima 80 km/h. Sin embargo el Conductor es responsable de operar su vehículo a una velocidad inferior bajo las siguientes circunstancias:

1. Vías destapadas, en mal estado o en mantenimiento.
2. Presencia de lluvia, derrumbes o inundaciones
3. Carga de vehículo, volumen de la carga.
4. Tipo del vehículo y condición del mismo.
5. Visibilidad deficiente
6. Presencia de Flujo vehicular o peatonal.
7. Incidentes sobre la vía.
8. Otras que requieran que el conductor circule a menor velocidad de la reglamentada.

Esta disposición es aplicable incluso cuando personal de CORPAUL opere sus vehículos particulares para realizar desplazamientos en misión.

#### *5.1.4.3. Uso de cinturón de seguridad*

Corpaul, en cumplimiento de la normatividad legal vigente Ley 769 de 2002, Artículo 82 establece la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para todos los conductores, empleados en misión y/o contratistas que realicen labores de conducción y sus acompañantes, para el caso del transporte empresarial, los pasajeros que estén en los primeros asientos y en el último asiento del corredor central deben usarlo en todo momento.

#### *5.1.4.4. Mecanismo de control del uso del cinturón de seguridad*

El conductor es responsable de solicitar a los pasajeros, el uso del cinturón de seguridad y no debe poner en movimiento el vehículo hasta tanto todos sus ocupantes hagan uso del mismo. Esta disposición es aplicable incluso cuando personal de la compañía opere sus vehículos particulares, para realizar desplazamientos en misión.

#### *5.1.4.5. Política de no uso de equipos de comunicación*

La empresa se acoge a lo establecido en la Ley 769 de 2002, Artículo 131, literal C.38. Ningún trabajador, contratista o sub contratista puede utilizar equipos de comunicación, chatear, enviar mensajes de texto o realizar actividades que puedan generar distracción mientras conduce o se desplaza a pie dentro de nuestras instalaciones, en vía pública o en cualquier lugar donde la señalización lo prohíba. El uso de dispositivos manos libres no exime del cumplimiento de lo anterior.

#### *5.1.4.6. Política de sustancias psicoactivas*

San Vicente Fundación declara su compromiso con la vida y la salud de sus colaboradores a través de estrategias de promoción de estilos de vida saludables y prevención de la enfermedad que permitan consolidar ambientes de trabajo sanos y libres de sustancias psicoactivas en cada una de las Entidades de San Vicente Fundación: Hospital Universitario de San Vicente Fundación, IATM, CORPAUL, Centros Especializados de San Vicente Fundación.

Este programa se enmarca en la política nacional de prevención del consumo de sustancias psicoactivas y la normatividad legal vigente en Colombia.

#### **5.1.5. Control de cumplimiento de políticas**

En los meses de marzo y abril de 2019 se realizó en Corpaul actividad de formación educativa en SEGURIDAD VIAL con el acompañamiento del Tránsito de Guarne, la ARL SURA, el Comité de seguridad vial de Corpaul y Seguridad y Salud en el Trabajo de Servicios Compartidos, el personal fue informado de las actividades a través de correo electrónico, carteleras y por medio de jefes inmediatos.



**Figura 1.** Plan estratégico de seguridad vial y divulgación de la política de seguridad vial.



**Figura 2.** Simulador de Embriaguez



**Figura 3.** Normas de tránsito y seguridad vial



**Figura 4.** Inspección de vehículos y prueba de ruta

#### **5.1.6. Elementos de protección personal**

Corpaul en cumplimiento de la normatividad legal vigente y comprometida con la seguridad de sus trabajadores, la conducción segura y la prevención contra incidentes de tránsito define la obligatoriedad del uso de los elementos de protección adecuados para los conductores, empleados en misión y/o contratistas según el tipo de vehículo que vaya a conducir.

##### *5.1.6.1. Motociclistas*

Las motocicletas que opera el personal de mensajería, son de su propiedad, y se paga un rodamiento por ellas, para algunas unidades de negocio, en otros casos se cuenta con contratistas que realizan el trabajo de mensajería. Dentro de los requisitos para operar estos vehículos CORPAUL exige:

- Casco Integral (de talla apropiada) con visor lente neutro según NTC 4533, con placa del vehículo según normatividad
- Chaqueta preferiblemente Impermeable, con franjas reflectivas.
- Pantalón impermeable preferiblemente, con bandas reflectivas
- Protecciones para las rodillas (preferible y opcional)
- Calzado cerrado.
- Guantes Impermeables.



**Figura 5.** Equipo de protección para motociclistas

#### 5.1.6.2. Vehículos en general

Equipo de carretera y demás elementos de protección personal establecidos por la normatividad legal vigente.

- **Vehículos que transporten mercancías peligrosas:**

Los que apliquen y estén incluidos en el Kit de Derrames de acuerdo a la MSDS y la mercancía transportada.

#### 5.1.6.3. Mecanismo de control Política Uso de elementos de protección personal

El conductor es el responsable de usar, inspeccionar, almacenar, cuidar y solicitar la reposición de los elementos de protección personal.

#### 5.1.7. Normas de Seguridad

Aplica para toda persona que realice desplazamientos a nombre de CORPAUL y/o en vehículos de la compañía. Antes de emprender un viaje verifique:

- ¿Me encuentro libre de los efectos del alcohol, drogas y/o sustancias psicoactivas?

- ¿Me encuentro libre de los efectos de medicamentos que puedan generar somnolencia?
- ¿Cuento con la capacidad, habilidad para realizar el desplazamiento?
- ¿Me encuentro en adecuado estado de vigilia o alerta, no he presentado periodos de insomnio o sueño insuficiente en calidad o cantidad durante la noche anterior a la operación?
- ¿Es necesario realizar este desplazamiento?
- ¿Estoy autorizado y cuento con permiso, en caso de operar vehículos?

**En caso de que alguna de las anteriores respuestas sean NEGATIVAS, ABSTÈNGASE DE REALIZAR EL DESPLAZAMIENTO.**

#### *5.1.7.1. Normas de seguridad para la operación de vehículos*

- Haga un plan de viaje, analice los riesgos e implemente todas las medidas de control. Infórmese antes de salir,
- Realice la inspección pre operacional.
- Ajuste la posición de la silla, apoyacabezas y espejos antes de iniciar la marcha.
- Ajuste cinturón de seguridad y verifique que todos los ocupantes del vehículo lo lleven puesto.
- Encienda el vehículo y verifique la ausencia de ruidos o vibraciones anormales. Encienda luces y manténgalas encendidas en todo el trayecto.
- A su salida e ingreso, entregue los documentos solicitados y responda las preguntas de los guardas de seguridad.
- Dentro de los primeros metros de recorrido, circule a velocidad lenta y verifique el funcionamiento del vehículo.
- Informe cualquier cambio de ruta a la central de seguridad.
- Recuerde que solo personal autorizado puede operar vehículos de la compañía o al servicio de la compañía.
- No transporte, personal ajeno a la compañía o no autorizado.
- Evite distracciones, esté atento a las condiciones del entorno y a la señalización y demarcación vial durante el recorrido.
- Mantenga una velocidad acorde a las condiciones de la vía y el entorno, sin exceder los límites establecidos por la señalización reglamentaria.
- Mantenga una distancia de seguridad suficiente con los demás vehículos de acuerdo a la velocidad de circulación, su capacidad de reacción y a las condiciones ambientales y del entorno.
- Todo conductor deberá disponer de un equipo de comunicación, con el cual permita contactarse con los números de emergencia de la compañía y de los cuerpos de socorro externos en caso de emergencia.
- No utilice equipos de comunicación, absténgase de comer, beber, fumar o realizar cualquier actividad diferente a la conducción, que pueda distraer su atención mientras

conduce. Si usted desea realizar /recibir una llamada, detenga el vehículo en un sitio seguro. Esto aplica incluso si usted está usando equipos manos libres.

- Cumpla con los tiempos de conducción y descanso establecidos. La fatiga puede causar graves accidentes.
- Mantenga sus dos manos sobre el volante.
- Por ningún motivo, exceda el cupo ni la capacidad de carga del vehículo (descrita en la licencia de tránsito).
- Asegure siempre la carga utilizando eslingas o medios adecuados. Verifique que las cajas de herramientas estén bien aseguradas. Un elemento suelto en el habitáculo o en la zona de carga puede golpear a usted o a otras personas, causándole serias lesiones.
- Conozca y cumpla los procedimientos de seguridad para transporte de aceites usados y mercancías peligrosas.
- No está permitido la instalación ni la utilización por parte y cuenta del conductor, de ningún tipo de dispositivo adicional a los vehículos como radios con pantalla de video, televisores, exploradoras, películas de seguridad o polarizados, luces estroboscópicas, detectores de radares de velocidad, elementos que impidan o reduzcan el campo visual, o cualquier otro accesorio.
- No arroje objetos por las ventanillas.
- No está permitido sacar partes del cuerpo fuera del vehículo durante el recorrido.
- Estacione siempre el vehículo fuera del área de circulación de equipos o maquinaria pesada, lejos de la línea de fuego.

#### *5.1.7.2. Normas de Seguridad para peatones*

- Desplácese siempre sobre las aceras o andenes.
- Cruce siempre las calles por los pasos, puentes peatonales, bocacalles o zonas demarcadas o autorizadas.
- No utilice equipos de comunicación absténgase de comer, beber, fumar o realizar cualquier actividad diferente, que pueda distraer su atención mientras realiza su desplazamiento. Si usted desea realizar /recibir una llamada, deténgase en un sitio seguro. Esto aplica incluso si usted está usando equipos manos libres.
- Si usted debe desplazarse en horas o zonas de baja visibilidad, deberá solicitar y usar chaleco reflectivo.
- Evite ubicarse delante o detrás de vehículos con motor encendido o en movimiento.
- Anticipe sus movimientos con la mirada. Este atento a las condiciones del entorno.

## **6. Vehículos Seguros**

Los vehículos pueden llegar a incrementar o reducir el riesgo de incidentalidad de tránsito. Todo vehículo propio, en alquiler o que opere para CORPAUL debe responder con eficacia y precisión a todas las maniobras ejecutadas por el conductor y muy especialmente, sus sistemas de seguridad.

En CORPAUL, se implementan los siguientes controles operacionales para garantizar la seguridad de los vehículos.

### **6.1. Plan de mantenimiento preventivo**

CORPAUL, no realiza por sus propios medio el mantenimiento de sus vehículos, sin embargo, contrata con proveedores externos (terceros), el mantenimiento preventivo y correctivo de los mismos.

Para el caso de vehículos que no sean propiedad de CORPAUL y/o cuando la responsabilidad del mantenimiento de los mismos tampoco lo sea, CORPAUL deberá verificar que el proveedor, cuente y ejecute su plan de mantenimiento preventivo. Para ello realiza auditorías a los proveedores de servicios de alquiler o transporte.

Los resultados de la evaluación de los proveedores serán entregados a compras para la selección del mismo.

Una vez el vehículo ingresa a la compañía para prestar el servicio, se debe ingresar dentro del programa, estableciendo los intervalos de mantenimiento por tiempo y kilometraje. Esta información se documenta en el Anexo 6. Implementación del PESV, con el fin de tener la trazabilidad de los mantenimientos realizados.

Todos los vehículos deberán tener adherida, una tarjeta donde se indique el último mantenimiento por kilometraje realizado y el próximo mantenimiento, con el fin de que el conductor pueda verificar si el vehículo, tiene el mantenimiento preventivo al día.

Cuando el vehículo se acerca al tiempo/kilometraje, el conductor deberá indicar al encargado de mantenimiento para proceder al traslado del mismo.

En tal caso el responsable debe:

- Identificar las actividades de mantenimiento preventivo o correctivo pendientes por ejecutar en el vehículo. Para ello debe consultar los resultados de inspecciones pre-operacionales, inspecciones periódicas, reportes de fallas, programa de mantenimiento, manual de mantenimiento etc.
- Solicitar el visto bueno al responsable de autorizar los gastos de mantenimiento y reparación, de acuerdo a lo establecido.
- Programar cita para mantenimiento en cualquiera de los talleres autorizados para el mantenimiento.

#### **6.1.1. Mantenimiento Correctivo**

La empresa Corpaul, dispone de los servicios de centros autorizados y certificados para el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos. El mantenimiento correctivo se da con base en la necesidad identificada en el mantenimiento preventivo y en los eventos puntuales que se requiera. Tanto los mantenimientos preventivos como correctivos quedan registrados en el archivo en Excel denominado “HOJA DE VIDA-AUTOMOTORES”

(Anexo N° 9). Adicionalmente cuenta con la ficha técnica del Automotor, en la que se registra también las especificaciones técnicas del vehículos, dadas por el fabricante. . (Anexo No. 10)

### **6.1.2. Idoneidad de los talleres**

A continuación se relaciona los centros contratados para la prestación del servicio en mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.

## **6.2. Inspección de vehículos**

### **6.2.1. Inspección pre operacional**

Todos los vehículos propios o contratados con la entidad deben ser inspeccionados antes de ser operados por el conductor del mismo. El resultado de dicha inspección debe quedar documentado en el formato pre-establecido.

Los formatos establecidos son:

- ANEXO 14 Inspección vehículos en general.
- ANEXO 15 Inspección vehículos sustancias químicas.
- ANEXO 16 Inspección de motocicletas.
- Inspección Pre operacional de vehículos servicios especiales.

Si como resultado de la inspección periódica del vehículo, se detectan no conformidades, el vehículo deberá ser etiquetado con tarjeta NO OPERE y enviado al taller de mantenimiento autorizado para su reparación. Estas no conformidades deberán ser registradas por el responsable del mantenimiento del vehículo, dentro del Anexo 6. Implementación del PESV, con el fin de tener trazabilidad del cumplimiento de las acciones abiertas.

## **7. Infraestructura Segura**

**RUTAS INTERNAS.** Dentro de las rutas internas se contemplan: Planta farmacéutica ubicada en el municipio de Guarne, parqueaderos administrados por Corpaul, se ha reforzado la señalización, demarcación de vehículos e iluminación de zonas comunes, a continuación se presenta un listado donde se definen los parqueaderos administrados por la empresa:

Servicio de parqueaderos de las siguientes instituciones:

- Clínica Medellín cede Poblado y Occidente,
- Plaza de la libertad
- Nuevo Centro la Alpujarra
- Hospital San Vicente Fundación cede Medellín
- IPS SURA San Diego
- Clínica CES
- Parqueadero Bolívar
- Clínica las Américas
- Torre Medica Prado

- SURA Industriales Norte
- Clínica CES sótano
- Metro Ayura, Plaza Mayor
- Centro Comercial Oviedo motos
- Fundación Cra 52ª número 39-80
- Parqueadero cubierto Cl 34 numero 469

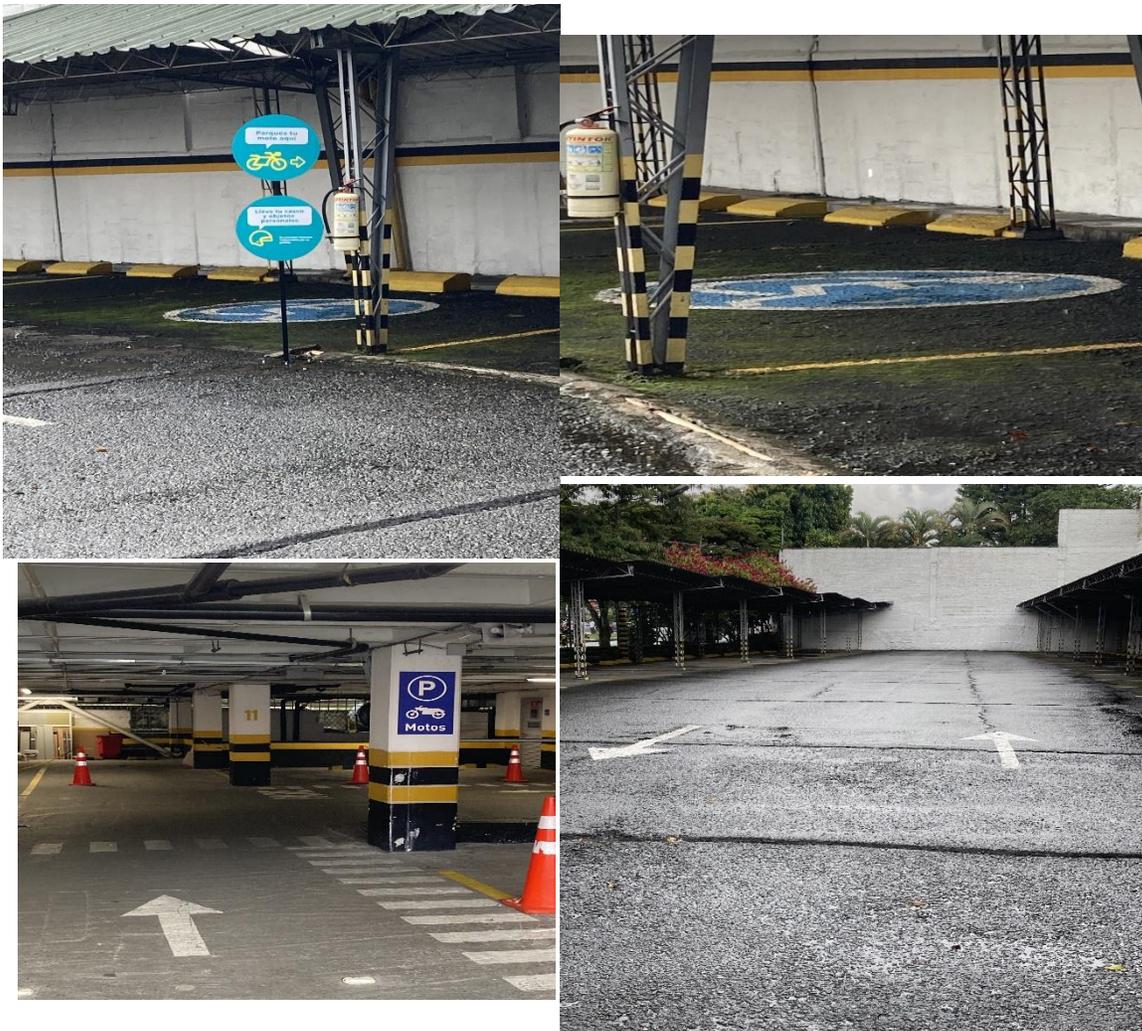
La señalización más frecuente utilizada en las rutas internas es la siguiente:

**Tabla 8.** Tipos de señales de tránsito

TIPO DE SEÑAL	IMAGEN
Informativa	<p data-bbox="992 653 1032 667">SI-07</p>  <p data-bbox="1016 789 1133 804">SITIO DE PARQUEO</p>
Reglamentaria	
Informativa	
Informativa	
Informativa	
Reglamentaria	

Reglamentaria	
---------------	--

Se realizó un sondeo en los diferentes parqueaderos administrados por la empresa y en la planta de Guarne para verificar la señalización que se implementó y la que se ha restaurado, para así continuar con la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, a continuación se presentan imágenes de las demarcaciones realizadas recientemente.



**Figura 6.** Mantenimiento a parqueaderos

La empresa Corpaul se ha preocupado por dar espacio en la infraestructura al medio de transporte que se ha revolucionado en los últimos días, habilitando en los parqueaderos áreas para las bicicletas, una muestra de ello es este ubicado en el parqueadero Ayura.



**Figura 7.** Nuevo parqueadero habilitado para bicicletas

Se han realizado propuestas para demarcar zonas extensas en la planta Corpaul de Guarne tales como demarcar zonas de ambulancias, cebras de circulación peatonal, asignar zonas para personas con movilidad reducida, definir celdas de parqueo de visitantes, todo ello enfocado en el bienestar de los trabajadores de la planta para disminuir el riesgo de incidentalidad.

## **8. Atención a Víctimas**

### **8.1. Pólizas Para Cobertura De Atención A Víctimas**

- **SOAT**

Todos los vehículos de CORPAUL y contratados, así como los de proveedores de mano de obra o servicios que operen vehículos automotores dentro de la empresa, deben contar con una póliza SOAT, a través de la cual se cubren o amparan los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito.

- **Sistema de seguridad social**

Todos los trabajadores de la compañía, incluso los conductores y personal con rol de conductor, están cubiertos por el régimen de seguridad social ARL, EPS y Pensiones, en caso de accidentes de tránsito durante el desarrollo de sus actividades laborales. De igual manera, todo el personal de aquellas empresas que presenten servicios con personal que opere vehículos, conductores de empresas de transporte de personal, maquinaria o equipos, deben cumplir con la cobertura de ARL, EPS y Pensión, para prestar servicios al CORPAUL. El cumplimiento de este requisito debe quedar por escrito en todos los contratos celebrados por CORPAUL y se debe verificar previo al ingreso del personal a nuestras instalaciones o a la prestación del servicio a través de auditorías de selección y evaluación de proveedores.

### **8.2. Equipo De Emergencia**

Los siguientes son los equipos mínimos para atención de emergencias que deben estar disponibles en todos los vehículos.

- **Botiquín primeros auxilios**

<b>ELEMENTO</b>	<b>CANTIDAD</b>
Alcohol Antiséptico	1
Tijeras quirúrgicas	1
Gasas estéril	10
apósitos	2
Esparadrapo o micropore	1
Venda elástica	1
Curitas	10
Yodopovidona espuma o solución	1
Solución salina 0,9% en bolsa x 250cc.	1
Par de guantes de cirugía desechables	2
Mascarilla desechable	1
Pito	1

La ubicación del botiquín deberá estar marcada por señal de 10x10 cm visible. Todos los conductores deberán ser entrenados en primeros auxilios y uso del botiquín.

- **Extintores Portátiles**

En la siguiente tabla, se presenta el extintor recomendado por tipo de vehículo, basado en la legislación aplicable.

<b>TIPO DE VEHICULO</b>	<b>CANTIDAD</b>	<b>CAPACIDAD</b>
Automóviles. camperos y camionetas:	1	ABC PQS 5 Ó 10 LBS
Busetas, microbuses. Buses. Volquetas, ambulancias y camiones hasta de cinco (5) toneladas:	1	ABC PQS 10 LBS
Buses de servicio intermunicipal de pasaderos, camiones de más de cinco (5) toneladas y vehículos articulados.	1	ABC PQS 20 LBS
Vehículo destinado al transporte de gases licuados del petróleo o de otros líquidos inflamables: aceites nuevos o usados, combustibles, etc	1	ABC PQS 20 LBS – En la cabina adecuado a la sustancia a transportar ubicado en la zona de carga

La ubicación del extintor, deberá estar marcada por señal de 10X10 cm en caso de que el extintor no sea visible. El extintor deberá estar siempre sujeto a la carrocería mediante soporte, que permita su fácil acceso. Todo el personal de conductores es entrenado para la inspección y uso de los extintores portátiles.

- **Kit de derrames**

Todos los vehículos que transporten mercancías peligrosas, deberán disponer de un kit anti derrames, el cual debe estar señalizado para su fácil ubicación, y deberá contener mínimamente los siguientes elementos:

<b>ELEMENTO</b>	<b>CANTIDAD</b>
Martillo de goma	1
Manila	5
Guantes de Nitrilo	1 par
Barras absorbentes	2 Ud.
Cal apagada	10 Kg
Material absorbente	500 g
Chaleco reflectivo	1
Masilla epóxica	1
Monogafa	1
Respirador para vapores orgánicos doble cartucho	1
Cinta de seguridad	30 m
Bolsas rojas (Industriales)	2
Lonas de polipropileno	2
Paños oleofílicos	10
Pala plástica	1
Calajanes de madera	4
Instructivo para derrames	1
Maleta	1

- **Equipo de carretera**

Los vehículos que presten servicio bajo cualquier modalidad para la operación de CORPAUL, deberán contar como mínimo con los siguientes elementos:

- 1 Gato con capacidad para elevar el vehículo.
- 1 Cruceta o llave para aflojar los pernos o tuercas de las ruedas.
- 2 Señales de carretera Preferiblemente conos en material reflectivo y/ o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.
- 2 Tacos en forma de cuña para bloquear las ruedas del vehículo.

Herramienta básica que como mínimo deberá contener: 1 Alicata, 1 destornillador de pala y estrella, llave de expansión y llaves fijas. 1 Bombillo para luz principal de repuesto 1 Juego de fusibles según capacidad.

1 Llanta de repuesto utilizable

1. Linterna con pilas (preferiblemente recargable)

1 chaleco reflectivo.

2 Elingas para amarre con trinquete de resistencia suficiente para la carga a transportar

1 Manila.

Nota: Los elementos anteriormente mencionados deberán estar sujetos a la carrocería o habitáculo, y debidamente ubicados de forma que:

- Permitan su acceso relativamente fácil.
- No salgan despedidos o disparados, o se desacomoden durante la movilización del vehículo o en caso de choque.
- No perturben la operación del vehículo.

Nota: la custodia y cuidado de estos elementos está a cargo del conductor del mismo y podrá ser descontada, en caso de presentarse su pérdida o daño injustificado.

### 8.3. Protocolo de atención en caso de accidente de tránsito

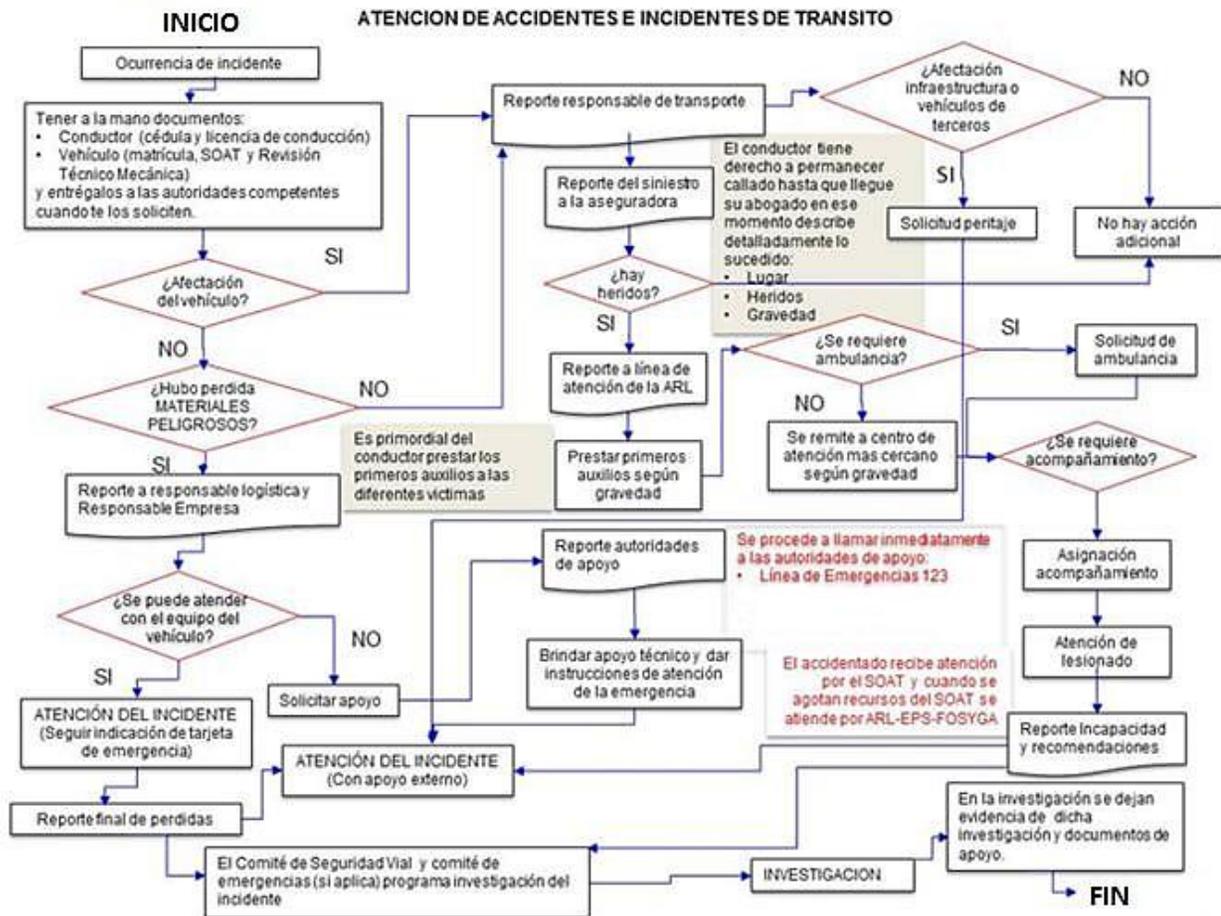


Figura 8. Esquema del protocolo de atención a víctimas en caso de accidente de tránsito.

### 8.4. Protocolo en caso de varada

1. Advierta a los demás conductores usando las luces de emergencia o parqueo.
2. Ubique su vehículo en un sitio seguro, fuera del flujo vehicular preferiblemente, orillado a la acera, separador o andén.
3. Accione el botón de pánico. Al hacerlo, la central de seguridad se comunicará con usted en los próximos 5 minutos y coordinará todo el apoyo necesario.
4. En caso de no recibir contestación, marque directamente el 3165275543 Central de Seguridad Nacional o 01800518888 LINEA NACIONAL ARL SURA desde su celular e informe lo ocurrido.
5. Si usted considera que hay riesgo de atraco o robo, solicite el apoyo a la central de seguridad y/o a la línea #322 o marque directamente al número único de

- emergencias de la policía nacional 123 o #767 (policía de carreteras).
6. Si el vehículo está en una vía rápida, y usted considera que está en riesgo de ser chocado por otros vehículos, colóquese el chaleco reflectivo, tome la linterna y los conos o banderines (de ser posible) y salga del vehículo por la puerta más cercana a la berma o al andén. Permita que todos los ocupantes evacúen. Por ninguna razón se debe devolver al vehículo.
  7. Desplazándose por la berma o el andén, coloque los conos o banderines a una distancia suficiente, de forma que los demás conductores identifiquen los conos y tengan tiempo y espacio suficiente para reaccionar. Si la vía es de doble sentido de circulación, deberán ubicarse conos adelante y atrás del vehículo.
  8. No trate de hacer reparaciones al vehículo en vías de alto flujo vehicular, espere el servicio de grúa o el apoyo de la policía de carreteras. Estos deberán instalar toda la señalización necesaria para poder acceder al vehículo con seguridad.

#### **8.5. Protocolo en caso de incendio**

Adicional a lo anterior usted debe:

1. Evacuar a todos los ocupantes es lo más importante.
2. Aléjelos del área de riesgo.
3. Si es posible, en la ruta de salida tome uno de los extintores del vehículo.
4. Si es posible acercarse al fuego, descargue el contenido el extintor directamente a la base del fuego.
5. Marque directamente el 3165275543 Central de Seguridad Nacional o 01800518888 LINEA NACIONAL ARL SURA desde su celular e informe lo ocurrido.
6. Por ningún motivo vuelva a ingresar al vehículo hasta tanto no haya asistido la autoridad y/o se verifiquen las condiciones de seguridad.

#### **8.6. Reporte e investigación de accidentes de tránsito**

El conductor o personal con rol de conductor, es responsable de reportar al jefe inmediato todo accidente o incidente de tránsito donde estén involucrados vehículos o personas del CORPAUL o al servicio del mismo.

El jefe inmediato debe reportar a su vez el evento al personal de seguridad y salud en el trabajo, quién informará al comité de seguridad vial con el fin de iniciar la investigación del accidente/incidente de tránsito, de acuerdo a los protocolos de investigación establecidos, que deben seguir la siguiente secuencia.

### 8.6.1. Conformación del equipo investigador

Equipo investigador de eventos laborales integrado por:

- El jefe inmediato del colaborador
- Un representante del Comité Paritario de Seguridad y Salud en el trabajo COPASST.
- Un representante del área seguridad y salud en el trabajo

Nota: Todas las investigaciones de accidentes de trabajo deben estar firmadas por el representante legal de la compañía. Cuando el accidente se considere grave o produzca la muerte, en la investigación deberá participar un profesional con licencia en Salud Ocupacional, propio o contratado. Para el caso de enfermedad de origen laboral el equipo contará los cargos relacionados anteriormente y con apoyo de un médico asesor especialista en Salud Ocupacional.

Adicionalmente, deberá registrarse el evento dentro del programa de seguridad vial para trazabilidad de los indicadores.

Es importante que la recolección de evidencia se haga lo más pronto posible, a fin de identificar de primera manos los elementos que pudieron intervenir en el suceso, para esto se aplicará la metodología de las 4P (Posición, Personas, Partes y Papeles (documentos)).

- **POSICIÓN:** Identificar lugar de ocurrencia del evento, ubicación del lesionado u otras partes interesadas, equipos, materiales, recursos naturales afectados. Se recomienda el uso de diagramas, fotografías, videos y grabaciones cámaras de seguridad. Si son accidentes de tránsito se debe levantar el croquis del lugar, sentido de las vías, señalización vial (horizontal y vertical).
- **PERSONAS:** Corresponde a las evidencias recolectadas del trabajador lesionado, testigos, jefe inmediato, compañeros de trabajo, entre otros. Se recomienda realizar procesos de entrevista o recolección escrita de las declaraciones. Tenga en cuenta la siguiente información del trabajador accidentado: Edad, experiencia y tiempo en el cargo, competencias vs el perfil del cargo, entrenamientos, condiciones físicas, exámenes médicos ocupacionales, últimas 72 horas del trabajador accidentado (pudo afectar el desempeño del trabajador)

Para el levantamiento de la información, las personas vinculadas al suceso (Afectados, testigos) deben aportar su versión documental del hecho, debidamente firmada y respondiendo las siguientes preguntas

¿Qué, como, cuando y donde sucedió?

¿Por qué sucedió?

¿Cómo se hubiera podido evitar o prevenir?

Consideraciones importantes para aclarar o adicionar

- **PARTES:** Identificar vehículos, herramientas, equipos o máquinas, recursos naturales, diseño del puesto de trabajo, y demás aspectos relacionados con el evento.

- **PAPEL - DOCUMENTOS:** Recopilar información que puede aportar al proceso de investigación consignada en registros, documentos relacionados con la labor ejecutada, actas de entrega de elementos de protección, procedimientos, normas de seguridad, registros de mantenimiento, registros de entrenamientos, inspección y otros relacionados con el evento.

Tras la recolección de la mayor cantidad de evidencia posible relacionada con el evento, se debe aplicar un modelo de causalidad que permita identificar partiendo del punto de afectación, en retrospectiva, cuales elementos incidieron en la ocurrencia del mismo, desde los más inmediatos, hasta aquellos que no son visibles, y que se encuentran en los niveles más profundos de la investigación, Para esto puede usarse la técnica de los 5 porque, la espina de pescado o el árbol de causas.

Para el desarrollo de la investigación se recomienda definir la línea de tiempo del área o lugar donde ocurre el evento y la línea de tiempo del evento - reconstruir las últimas 24 horas identificando: planeación de la labor, retraso en los trabajos, falta de personal para cumplir con las labores asignadas, órdenes recibidas, tareas ejecutadas, si es posible descripción detallada de las acciones que se dieron justo antes del AT/IT.

Con base en lo anterior, describir el evento laboral o ambiental indicando la secuencia de eventos y teniendo en cuenta las evidencias recolectadas (Posición, Personas, Partes y Papeles (documentos)). Cuando no se tiene testigos del Evento (muerte del trabajador o accidente sin que existan testigos) y no se puede determinar claramente el agente y el mecanismo del mismo, se debe plantear una o varias HIPÓTESIS de cómo ocurrió el evento, colocando el inicio de la descripción el siguiente texto: “La siguiente descripción corresponde a una HIPÓTESIS planteada por el equipo investigador, la cual no describe cómo ocurrieron los hechos ya que no hubo testigos. Esta HIPÓTESIS se plantea para poder definir un plan de acción que prevenga la posible ocurrencia de accidentes similares”. Cuando se plantee más de una hipótesis el equipo decide con base en el análisis de la información recolectada cual hipótesis es la más probable para sobre ella hacer el análisis de causas.

Una vez definida la descripción o hipótesis iniciar el proceso de análisis de causas utilizando las metodologías de investigación que persigue evidenciar las relaciones entre los hechos que han contribuido en la consecución del evento, además; de estimar los costos asociados a los daños que generó el evento y los planes de acción de este.

## **8.7. Lecciones aprendidas**

Las lecciones aprendidas son elementos claves para la prevención de accidentes, partiendo de uno sucedido e investigado, al cerrarse la investigación, uno de los planes de acción (no el único) será la divulgación del evento por los medios que la compañía determine, teniendo en cuenta la mayor cobertura posible a su personal, Luego de ocurrido un accidente, el personal de seguridad y salud en el trabajo realizara la lección aprendida en y divulgará en

rondas de seguridad para socializar resultado de la investigación con el personal.

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

Derivado del análisis de causas de los accidentes de tránsito, se deben establecer e implementar los planes de acción acordados dentro del informe de investigación. Estas acciones pueden derivar en modificaciones de procedimientos, re entrenamientos, cambios en rutinas de mantenimiento o inspección, incluso, para aquellos conductores poli accidentados, se debe requerir el soporte del profesional encargado del PVE psicosocial.

## 9. Seguimiento y evaluación

Se utilizara un sistema de indicadores de desempeño, resultado y actividad, para el seguimiento y evaluación del Plan Estratégico de seguridad vial, los cuales permitirán obtener información acerca de la materialización real de las acciones incluidas en el plan o sobre los resultados que se pueden generar mediante las actividades que se puedan ejecutar.

### 9.1. Indicadores de desempeño

**Tabla 9.** Indicadores de desempeño en el PESV

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>FORMULA</b>	<b>META</b>	<b>FRECUENCIA DE MEDICION</b>	<b>FUENTE DE INFORMACION</b>
Acciones de intervención en infraestructura para la movilidad y seguridad vial interna	(# de acciones implementadas en la infraestructura de movilidad interna) / (# de acciones planteadas para intervenir la infraestructura interna en materia de movilidad)	80%	Anual	Área de Seguridad y salud en el trabajo.

### 9.2. Indicadores de resultado

Permitirán a la empresa Corpaul conocer el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos.

**Tabla 10.** Indicadores de resultado en el PESV

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>FORMULA</b>	<b>META</b>	<b>FRECUENCIA DE MEDICION</b>	<b>FUENTE DE INFORMACION</b>
Número de accidentes de tránsito	# de accidentes de tránsito en el año / # de accidentes de trabajo totales x 100	Menor del 5%	Anual	Área de Seguridad y salud en el trabajo. Consolidado de accidentalidad en el periodo
Tasa de accidentalidad Vehicular	# de accidentes de tránsito en el año / # total de conductores x 100	Menor del 5%	Anual	Reporte de accidentalidad en el periodo
Impacto económico de los accidentes de tránsito	Costos indirectos + costos indirectos en el período / # de accidentes de tránsito en el período	Por definir, cuando se tenga una línea base	Anual	Área de seguridad y salud en el trabajo, área de logística.
Porcentaje de vehículos inspeccionados	# de vehículos inspeccionados para mantenimiento preventivo / # total de vehículos	98%	Anual	Cronograma de mantenimiento, área de seguridad y salud en el trabajo

### 9.3. Indicadores de actividad

**Tabla 11.** Indicadores de actividad en el PESV

<b>NOMBRE DEL INDICADOR</b>	<b>FORMULA</b>	<b>META</b>	<b>FRECUENCIA DE MEDICION</b>	<b>FUENTE DE INFORMACION</b>
Número de personal formado en Seguridad Vial	# De conductores formados / # Total de conductores x 100	96%	Anual	Área de talento humano
Cumplimiento cronograma de mantenimiento	# de mantenimientos realizados / # Total mantenimientos programados x 100	96%	Anual	Seguridad y salud en el trabajo

Número de evaluaciones practicas realizadas a los conductores	# conductores con evaluación práctica / # Total de conductores x 100	96%	Anual	Área de talento humano
---	--	-----	-------	------------------------

## Referencias bibliográficas

1. Organización Mundial de la Salud. Accidentes de tráfico. Centro de Prensa OMS [Internet]. 2018 [Consultado 2020 Abr 15]. Disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
2. Colprensa. Antioquia Es Segundo En Escalafón De Accidentes De Tránsito. El Colombiano [Internet]. 2020 [Consultado 2020 Feb 9]. Disponible en: <https://www.elcolombiano.com/colombia/accidentes-de-transito-en-colombia-en-2019-FE12432263>
3. Colombia. Congreso de la República. Ley 1503 de 2011 por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial, 48.298 (Diciembre 30 de 2011).
4. Colombia. Ministerio de Transporte. Resolución 1565 de 2014 por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Diario oficial, 49.177 (Junio 9 de 2014).
5. Organización Mundial de la Salud. Acerca de seguridad vial. Centro de Prensa OMS [Internet]. 2019 [Consultado 2020 Oct 15]. Disponible en: [https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5163:ab-out-road-safety&Itemid=39898&lang=es](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=5163:ab-out-road-safety&Itemid=39898&lang=es)
6. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Boletín estadístico Colombia. Fallecidos y lesionados. Serie Nacional. Observatorio Nacional de Seguridad Vial [Internet]. 2020 [Consultado 2020 Oct 22]. Disponible en: [https://ansv.gov.co/observatorio/public/documentos/boletin\\_mensual\\_nacional\\_agosto\\_2020.pdf](https://ansv.gov.co/observatorio/public/documentos/boletin_mensual_nacional_agosto_2020.pdf)
7. Colombia. Constitución Política de la República de Colombia, Artículos 2 y 24. Actualizada con los Actos Legislativos a 2016
8. Colombia. Ministerio de Transporte. Resolución 1565 de 2014 por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Diario oficial, 49.177 (Junio 9 de 2014).
9. Colombia. Rama Legislativa. Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario oficial, 44.932 (Septiembre 13 de 2002).

10. Colombia. Congreso de la República. Ley 336 de 1996 por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Diario Oficial, 42.948 (Diciembre 28 de 1996)
11. Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 1609 de 2002 por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera. Diario oficial, 44.892 (Agosto del 2002)
12. Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 3366 de 2003 por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos. Diario Oficial, 45.381 (Noviembre 24 de 2003)
13. Colombia. Congreso de la República. Ley 1503 de 2011 por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial, 48.298 (Diciembre 30 de 2011).
14. Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 2851 de 2013 por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial, 48.996 (Diciembre 6 de 2013)
15. Colombia. Ministerio de Transporte. Resolución 1565 de 2014 por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Diario oficial, 49.177 (Junio 9 de 2014).
16. Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011 -2021. MinTransporte [Internet]. 2015 [Consultado 2021 Ene 10]. Disponible en: Organización Mundial de la Salud. Acerca de seguridad vial. Centro de Prensa OMS [Internet]. 2019 [Consultado 2020 Oct 15]. Disponible en: [https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5163:ab-out-road-safety&Itemid=39898&lang=es](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=5163:ab-out-road-safety&Itemid=39898&lang=es)
17. Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 1906 de 2015 por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Diario Oficial, 49.643 (Septiembre 22 de 2015)