

2023



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. Nivel Estándar.

Versión 1.

Ajustado a resolución 20223040040595/2022

TABLA DE CONTENIDO

PRESENTACIÓN	2
MARCO DE REFERENCIA	3
CONCEPTOS Y DEFINICIONES	3
ANTECEDENTES.....	6
MARCO JURÍDICO Y NORMATIVO.	19
MARCO JURIDICO SINTETIZADO	19
MARCO JURÍDICO Y NORMATIVO PESV AMPLIADO	20
FASE 1. PLANEACION PESV / DOCUMENTACION	34
1. PASO 1. LIDER DEL DISEÑO E IMPLEMENTACION	34
2. PASO 2. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL.....	34
3. PASO 3. POLITICA DE SEGURIDAD VIAL.	36
4. PASO 4. LIDERAZGO, COMPROMISO Y CORRESPONSABILIDAD DEL NIVEL DIRECTIVO.....	36
5. PASO 5. DIAGNOSTICO EMPRESARIAL / CARACTERIZACION.	37
5.1 Sedes y Servicios.....	37
5.2 Listado de contratistas. (Ocasionales y permanentes).....	38
5.3 Lista de colaboradores de la organización.	38
5.4 Lista de vehículos automotores y no automotores.	39
5.5 Listado de rutas frecuentes de los desplazamientos laborales.	40
5.6 Número de colaboradores capacitados en plan de emergencias.....	40
6. PASO 6. CARACTERIZACION, EVALUACION Y CONTROL DE RIESGOS	41
7. PASO 7. OBJETIVOS Y METAS DEL PESV	42
7.1 OBJETIVO GENERAL DEL PESV.	42
7.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PESV.....	42
8. PASO 8. PROGRAMAS DE GESTION DE RIESGOS CRITICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO	43
ANEXOS FASE 1. PLANEACION PESV / DOCUMENTACION; Error!	Marcador no definido.
ANEXOS FASE 2. IMPLEMENTACION Y EJECUCION PESV / Error!	Marcador no definido.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

PRESENTACIÓN

SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A., es una de red multiservicios moderna y competitiva que se dedica a las actividades de juegos de azar y apuestas en el departamento del Valle del Cauca en la localidad de Tuluá, la cual cuenta con diferentes puntos de venta, distribuidos en centros de acopio, Compumuebles, multiservicios, locales y colocadores independientes para atender las necesidades de los clientes.

Gracias a las diversas alianzas comerciales estratégicas, los clientes de SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. pueden acceder a un sinnúmero de productos y servicios, como Chance, recaudos y pagos, así como enviar y recibir Giros en todo Colombia. La red de SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. hace parte del grupo SuperGIROS, que opera en varios departamentos del país

En concordancia con nuestras políticas y cumpliendo con la normatividad vigente en nuestro país, SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A., ha promovido la planificación, documentación, e implementación del siguiente plan estratégico de seguridad vial, como herramienta que permita, a través de las acciones contenidas, prevenir, reducir o mitigar la ocurrencia de siniestros viales en el desarrollo de las actividades diarias y desplazamientos de nuestros colaboradores.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

MARCO DE REFERENCIA

CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Presentamos el significado de algunos de los términos que se van a mencionar dentro de la estructuración de nuestro plan estratégico de seguridad vial:

Accidente de tránsito / siniestro vial: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).

Colaboradores: grupo de personas que contribuyen al logro de los objetivos de la organización y de los propios, mediante el esfuerzo constante de la aplicación de sus conocimientos teórico-prácticos en sus funciones, coordinándose en un ambiente laboral óptimo con sus compañeros de trabajo.

Comité de seguridad vial: Es el equipo de trabajo definido por la alta dirección como mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes.

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

Conductor de flota: persona que tiene a cargo para el desarrollo de sus actividades diarias la conducción de un vehículo; o que en el desarrollo de sus actividades el vehículo sea parte fundamental y necesaria para desarrollar sus labores. // Cargo de conductor, operador, maquinista, piloto, chofer, mensajero, Montacarguistas, camionero, etc.

Conductor Misional: persona que en el desarrollo de sus actividades frecuentemente requiere el uso de un vehículo; este vehículo puede ser facilitado por la organización o puede ser un vehículo propio particular que se usa para el desplazamiento laboral.

Desplazamiento en misión/ misional: para el presente documento se refiere al desplazamiento realizado por un colaborador fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión, y que utiliza el vehículo de forma no continuada en cualquiera de las modalidades.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

Desplazamiento IN-ITINERE: para el presente documento se refiere al desplazamiento realizado por un colaborador de la organización desde su domicilio hasta su lugar de trabajo, y viceversa.

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

Factor de riesgo: Es cualquier rasgo, característica o exposición de un individuo que aumente su probabilidad de sufrir una enfermedad o lesión.

Mitigar: Moderar, aplacar, disminuir o suavizar algo riguroso o áspero.

Muestreo discrecional: es una técnica de muestreo no probabilístico donde el investigador selecciona las unidades que serán la muestra para su investigación, haciéndolo en base a su conocimiento y juicio profesional.

Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

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

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

Plan estratégico: es un documento que recoge las principales líneas de acción, es decir, la estrategia, que una organización se propone seguir en el corto y medio plazo. Se realiza en función de los principales objetivos que la organización pretende y en él se especifican las políticas y líneas de actuación concretas orientadas a la consecución de los objetivos y los intervalos de tiempo precisos que deben ser cumplidos para cada una de las acciones propuestas.

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

Peatón: Persona que transita a pie por una vía pública

PHVA: El ciclo PHVA es una herramienta de la mejora continua, se basa en un ciclo de 4 pasos: Planificar (Plan), Hacer (Do), Verificar (Check) y Actuar (Act). Es común usar esta metodología en la implementación de un sistema de gestión, de tal manera

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

que, al aplicarla en la política y objetivos, como en la red de procesos, la probabilidad de éxito en un programa, sistema o proceso es mayor.

PESV: Plan estratégico de seguridad vial. Es el documento que contiene los planes y acciones o intervenciones concretas que deben llevar a cabo las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas, para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito.

Riesgo: Posibilidad de que se produzca un contratiempo o una desgracia, de que alguien o algo sufra perjuicio o daño.

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.

SGSST: Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) abarca una disciplina que trata de prevenir las lesiones y las enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua, lo cual incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud en los espacios laborales.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

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

Usuario de la Vía: Cualquier persona que este sobre la vía.

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

Modalidad de uso vehículos: es el modo en el que los vehículos prestan un servicio a las organizaciones; (propios, renting, leasing, alquilados, contratados, particulares, personales.)

Vehículos Administrados: son vehículos personales particulares, utilizados en el desarrollo de actividades administrativas o misionales de la organización y por los cuales la empresa costea un pago, abono o auxilio para su utilización.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de Vehículos, personas y animales.

ANTECEDENTES

- **ANTECEDENTES GLOBALES**

Cada año fallecen cerca de 1,35 millones de personas en colisiones de tránsito (es decir, más de dos cada minuto), y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales, lo que ha posicionado a la seguridad vial como un tema prioritario en la política pública mundial. Casi la mitad (54%) de las personas que mueren en las vías de tránsito del mundo son peatones, ciclistas y motociclistas. Los accidentes de tránsito son la principal causa de defunción para las personas de edades comprendidas entre los 5 y los 29 años.

Además del costo humano, los siniestros viales también tienen un costo económico significativo para los países. Se estima que los costos relacionados con los accidentes de tránsito representan entre el 1% y el 3% del Producto Interno Bruto (PIB) de los países. Estos costos incluyen gastos en atención médica, costos de recuperación, pérdida de productividad y otros impactos indirectos. Por otro lado, se estima que más del 90% de las muertes que se cobran las carreteras en el mundo entero se concentran en los países de ingresos bajos y medianos, donde tan solo circulan el 54% de los vehículos matriculados a nivel mundial.

Figura 1: Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018.

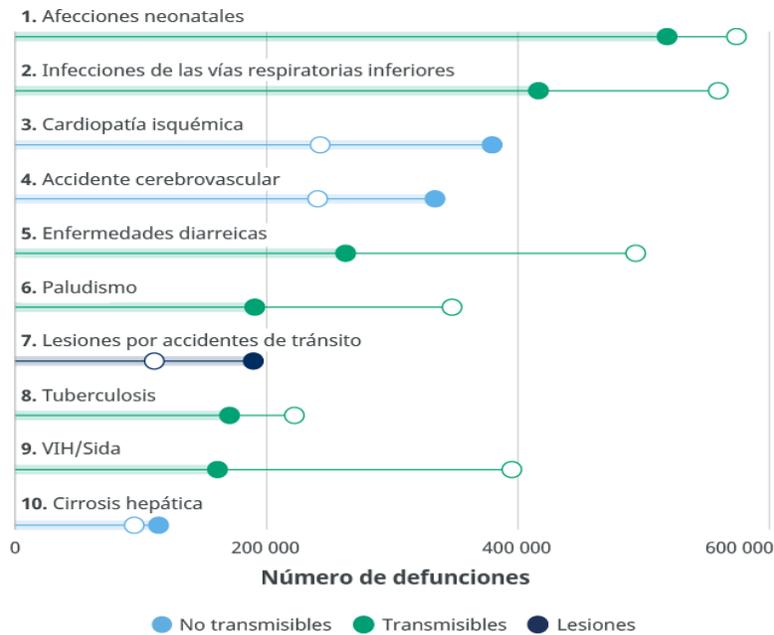


Fuente: Las cifras proceden del informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018, Organización Mundial de la Salud. Los niveles de ingresos se basan en las clasificaciones del Banco Mundial de 2017, como se indica en el informe.

Los países de ingresos bajos y de ingresos medianos presentan tasas de mortalidad por accidentes de tránsito más elevados (21,5 y 19,5 por 100 000 habitantes, respectivamente) que los de ingresos altos (10,3 por 100 000 habitantes). Con todo, incluso en los países de ingresos altos – donde las correspondientes tasas de mortalidad han ido descendiendo en las últimas cuatro o cinco décadas –, los accidentes de tránsito siguen constituyendo una causa importante de defunción, traumatismos y discapacidad.

En 2019 las lesiones externas registradas con ocasión de los siniestros viales fueron la séptima causa de muerte en países de ingresos bajos, en los cuales su tasa de mortalidad fue tres veces mayor a la presentada en los países de altos ingresos (OMS, 2020).

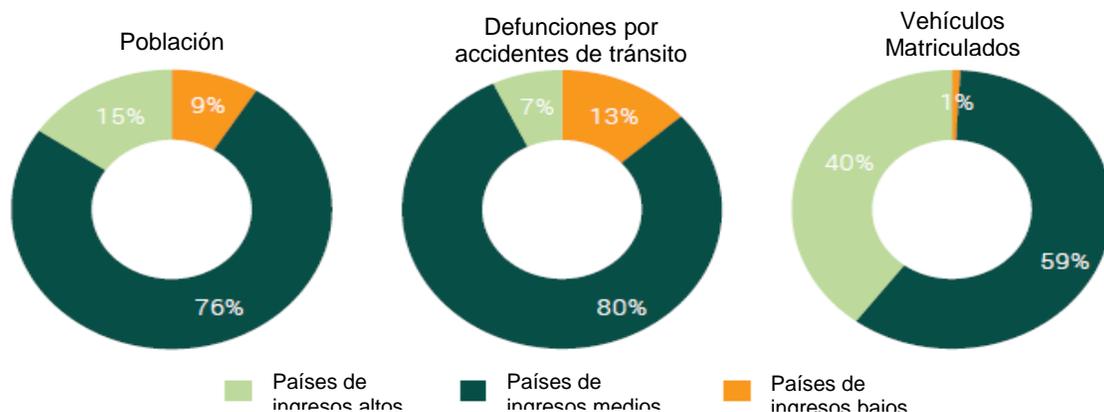
Figura 2: Principales Causas de Defunción en los Países de Ingresos Bajos



Fuente: WHO Global Health Estimates. Clasificación del Banco Mundial en Función de los Ingresos 2020.

El progreso en la reducción de las muertes por accidentes de tránsito en los últimos años varía significativamente entre las diferentes regiones y países del mundo. Sigue existiendo una fuerte asociación entre el riesgo de muerte por accidentes de tránsito y el nivel de ingresos de los países. Con una tasa promedio de 27,5 muertes por 100 000 habitantes, el riesgo es más de 3 veces mayor en los países de ingresos bajos que en los países de ingresos altos, donde la tasa promedio es de 8,3 muertes por 100 000 habitantes. Como se muestra en la Figura 3, la carga de muertes por accidentes de tránsito es desproporcionadamente alta entre los países de ingresos bajos y medianos en relación con el tamaño de sus poblaciones y la cantidad de vehículos motorizados en circulación. Aunque solo el 1% de los vehículos motorizados del mundo se encuentran en países de bajos ingresos, el 13% de las muertes ocurren en estos países.

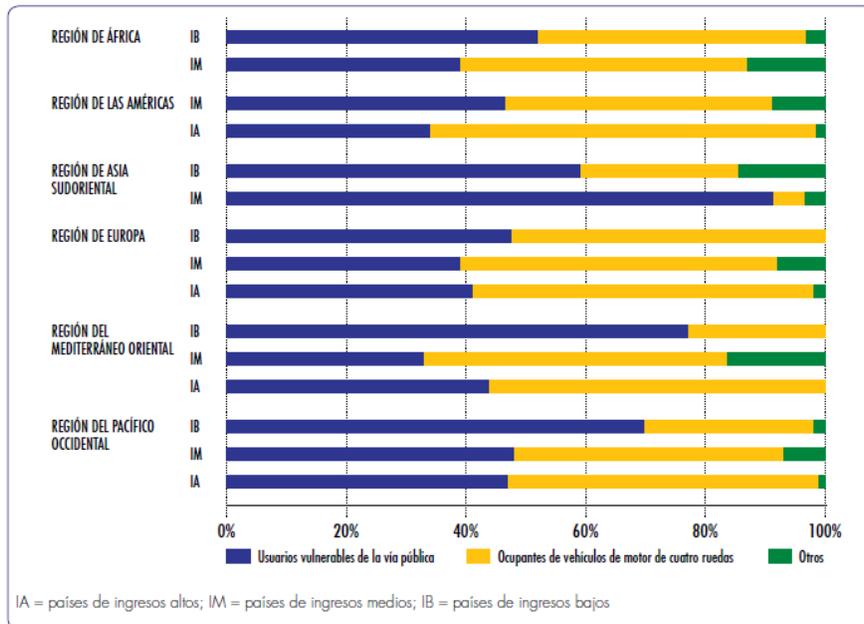
Figura 3: Proporción de Población, defunciones por accidentes de tránsito, y vehículos de motor matriculados, por grupos de ingresos



Fuente: Los niveles de ingreso se basan en las clasificaciones del Banco Mundial de 2017.

Cerca de la mitad de las víctimas mortales que se cobra la carretera en las distintas partes del mundo son usuarios vulnerables de la vía pública.

Figura 4: Defunciones notificadas por categoría de usuario de la vía pública (%), por regiones de la OMS y grupos de ingresos



Fuente: Informe Sobre La Situación Mundial de la Seguridad Vial: Es Hora de Pasar a la Acción

El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial sugiere que no se está haciendo lo suficiente para atender las necesidades de estos grupos vulnerables:

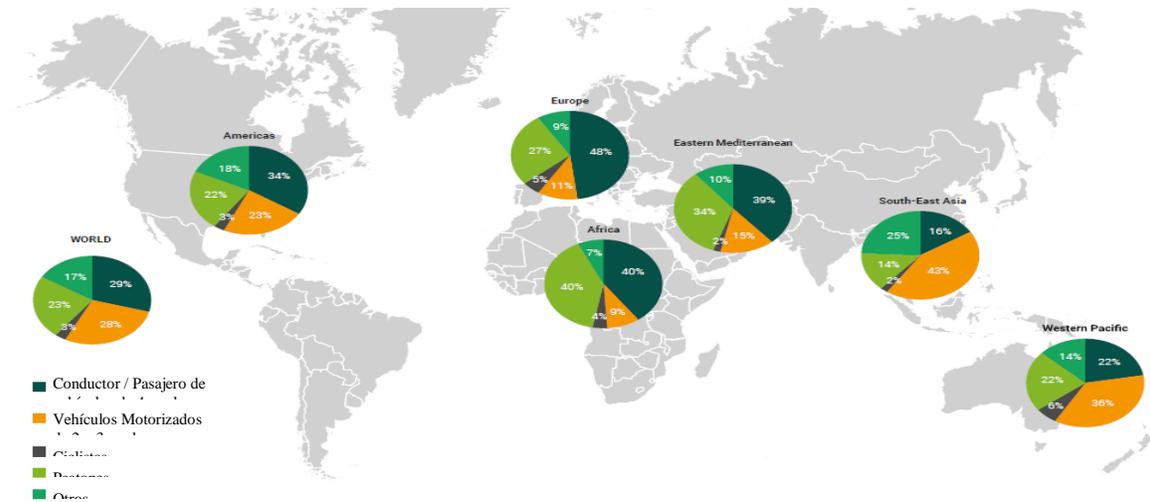
- Sólo un 29% de los países cumplen los criterios básicos referidos a la reducción de la velocidad en las zonas urbanas, aunque se trata de un factor de riesgo fundamental para el padecimiento de traumatismos entre los peatones y ciclistas.
- Menos del 10% de los países califican de eficaces las medidas adoptadas para hacer cumplir los límites de velocidad previstos en sus respectivas legislaciones.
- Solamente una tercera parte (32%) de la población mundial vive en países que aplican políticas nacionales que promueven los desplazamientos a pie y en bicicleta como medios alternativos al transporte motorizado, de lo que se deduce que no existen medidas de política que aseguren que los usuarios de la vía pública puedan caminar y montar en bicicleta de forma segura.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

- El 44% de los países carecen de políticas de promoción del transporte público como alternativa al transporte en automóvil.

La variación en las tasas de muertes observadas entre regiones y países también se corresponde con las diferencias en los tipos de usuarios de la vía pública más afectados. A nivel mundial, los peatones y ciclistas representan el 26 % de todas las muertes, y los que utilizan vehículos motorizados de dos y tres ruedas representan otro 28 %. Los ocupantes de automóviles representan el 29% de todas las muertes y el 17% restante son usuarios de la vía no identificados¹. África tiene la mayor proporción de muertes de peatones y ciclistas con el 44% de las muertes. En el sudeste asiático y el Pacífico occidental, la mayoría de las muertes se producen entre los conductores de vehículos motorizados de dos y tres ruedas, que representan el 43 % y el 36 % de todas las muertes respectivamente.

Figura 5: Distribución de muertes por tipo de usuario de la vía por región de la OMS



Fuente: GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018

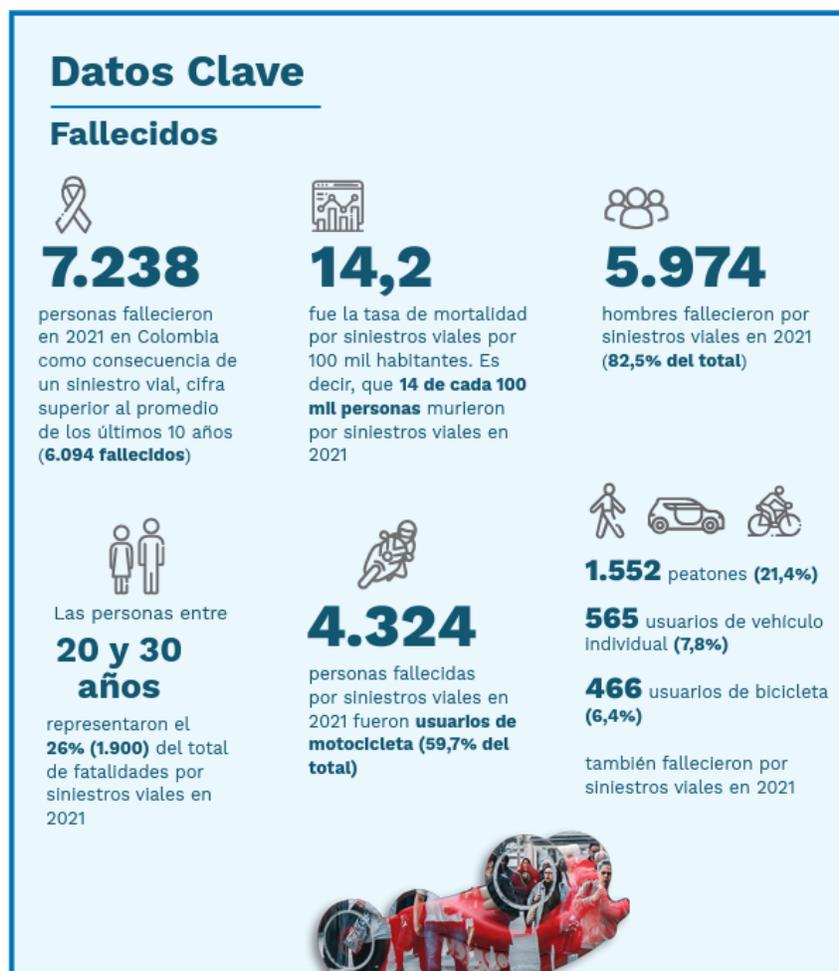
Es importante destacar que existen medidas preventivas efectivas que pueden reducir la accidentalidad de tránsito y mejorar la seguridad vial, como la implementación de leyes de tránsito, el uso de cinturones de seguridad y cascos, el mejoramiento de la infraestructura vial y la educación vial, ayudando a reducir la cantidad de muertes y lesiones relacionadas con los siniestros viales y de igual manera contribuir al cumplimiento del objetivo de Desarrollo Sostenible número 3.6, que busca reducir a la mitad las muertes y lesiones relacionadas con la accidentalidad de tránsito para el año 2030.

- **ANTECEDENTES NACIONALES**

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

Los siniestros viales son un problema de salud pública que cada año producen en el mundo 1,35 millones de víctimas mortales y millones de lesionados, según cifras de la Organización Mundial de la Salud (año 2018). En Colombia, previo a la emergencia de COVID-19, los siniestros de tránsito eran la segunda causa de muerte. Así, en 2019, los siniestros de tránsito alcanzaron 6.577 muertes, de las cuales un 82% de las víctimas mortales eran peatones, usuarios de la bicicleta y motociclistas, de acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2021. En 2020, período que coincide con el inicio de la pandemia, los siniestros de tránsito llegaron a los 5.447 muertos, y en el 2021 se presentó el récord histórico de muertes en las vías colombianas con 7.270 víctimas. A lo anterior se suma que los siniestros viales le cuestan al país el 1 % del PIB (Organización Panamericana de Salud, 2022), además de la carga moral y social que esto conlleva.

Figura 6: Siniestros Viales en Colombia para el año 2021 (indicador estadístico del total de personas fallecidas por siniestros viales a treinta (30) días)



	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
	SEGURIDAD VIAL	Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
		Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2022, septiembre 1). Anuario Nacional de Siniestralidad vial. <https://storymaps.arcgis.com/stories/b01512ec940c4a1c80f39b74da223034>

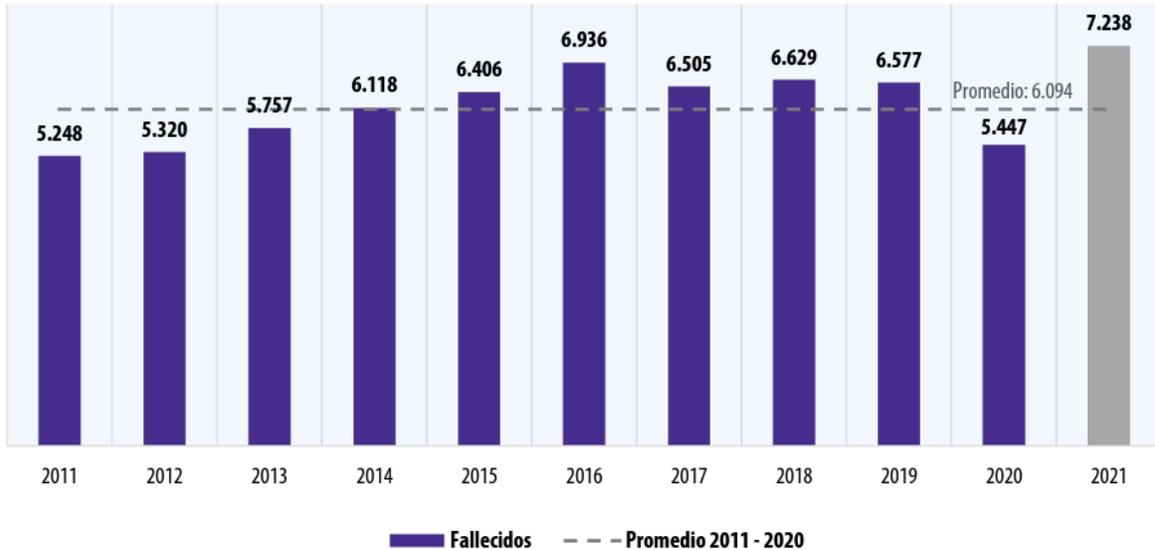
Figura 7: Siniestros Viales en Colombia para el año 2021 (indicador estadístico del total de personas fallecidas por siniestros viales a treinta (30) días)



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2022, septiembre 1). Anuario Nacional de Siniestralidad vial. <https://storymaps.arcgis.com/stories/b01512ec940c4a1c80f39b74da223034>

En Colombia durante el año 2021 se registraron en el país un total de 7.238 personas fallecidas por siniestros viales a treinta (30) días. Esto sitúa el 2021 como el año de mayor registro de fatalidades en la década presentada, siendo el 2011 el de menor cantidad de casos. En comparación con el promedio de la década (6.094 personas fallecidas) el 2021 presentó un 18,8% más de personas fallecidas, un 32,9% más frente a la cifra del año 2020 y un 10,1% más que en 2019.

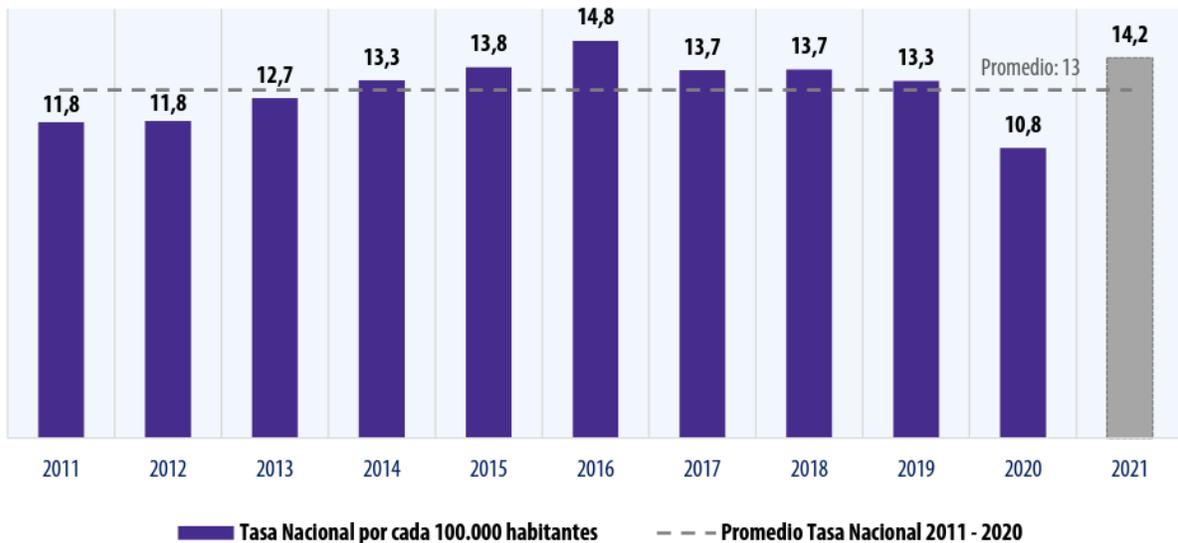
Figura 8: Serie histórica (2011-2021) del total de fallecidos por siniestros viales a treinta (30) días



Fuente: Cálculos propios de la ANSV - ONSV a partir de los datos del INMLCF (2022).

Nota: la presente serie histórica incluye los datos para los cuales la fecha de muerte no fue determinada, pero se tiene certeza de que su ocurrencia se dio en un intervalo de tiempo cercano a los 30 días.

Figura 9: Serie histórica (2011-2021) de la tasa específica de mortalidad por cada cien mil Habitantes



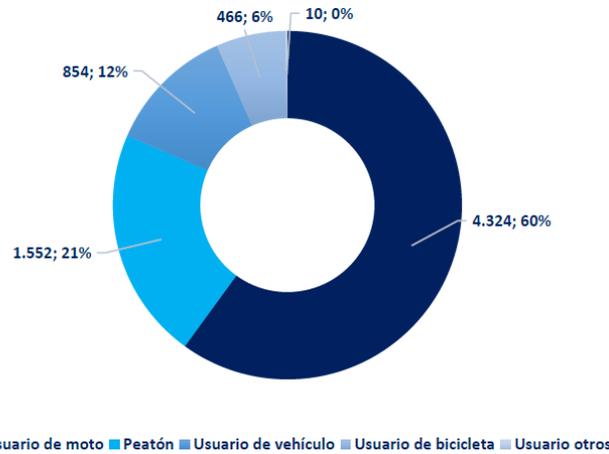
Fuente: Cálculos propios de la ANSV - ONSV a partir de los datos del INMLCF (2022).

Los fallecidos por siniestros viales en Colombia en su mayoría son motociclistas. En efecto, dos de cada tres muertes corresponden a este tipo de actor y en 2021 más de 4 mil de estos usuarios perdieron la vida.

	PROGRAMA		Código: MN-SP-016	
	SEGURIDAD VIAL		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
			Proceso: SyP	Clasificación: Privado
	Página 1 de 36			

Los peatones son el segundo actor vial más vulnerable dado que representan el 21% de todas las víctimas fatales en 2021. Le siguen los usuarios de vehículo con el 12% y los usuarios de bicicleta con el 6% del total de decesos.

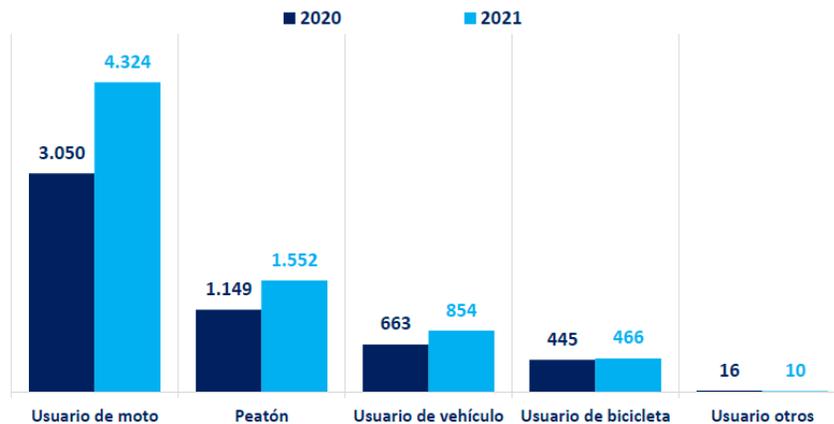
Figura 10: Participación de la cantidad de fallecidos en siniestros viales en Colombia 2021



Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

Así mismo, en 2021 los motociclistas presentan un aumento notable de fallecidos (41,8%) en comparación con 2020 y para los peatones y usuarios de vehículo este aumento fue del 35,1% y 28,8% respectivamente.

Figura 11: Evolución de la fatalidad vial por tipo de actor (2020 - 2021)



Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2021.

En 2021 el 23% de las muertes de los motociclistas está relacionada a choques con muros, paredes, árboles, los llamados bolardos, entre otras estructuras fijas; siendo estos, los objetos de colisión más recurrentes en los decesos registrados; lo que permite concluir que la impericia al conducir por parte de este actor vial es un factor de riesgo sobre el cual deben ejercerse acciones para mitigar su efecto.

	PROGRAMA		Código: MN-SP-016	
	SEGURIDAD VIAL		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
			Proceso: SyP	Clasificación: Privado
	Página 1 de 36			

Pero el motociclista no solamente es el usuario con mayor registro de víctimas, pues como objeto de choque tiene una representatividad alta en los siniestros fatales de otros tipos de actor vial. Como tal es el caso de los peatones en donde el motociclista como objeto de choque (quien atropella al peatón) participa en el 40% de los casos de fallecimiento. A estos le siguen los vehículos de transporte individual, que han atropellaron el 32% peatones fallecidos en 2021.

Los usuarios de vehículo fallecidos durante el periodo de referencia corresponden en un 45% a siniestros en los que no aplica un objeto de colisión, seguido por colisiones contra objetos fijos en un 19%.

Finalmente 3 de cada 10 ciclistas fallecidos en 2021 colisionaron en mayor medida contra vehículos de transporte individual, seguidos por el transporte de carga

Figura 12: Matriz de colisión entre usuarios viales – 2021

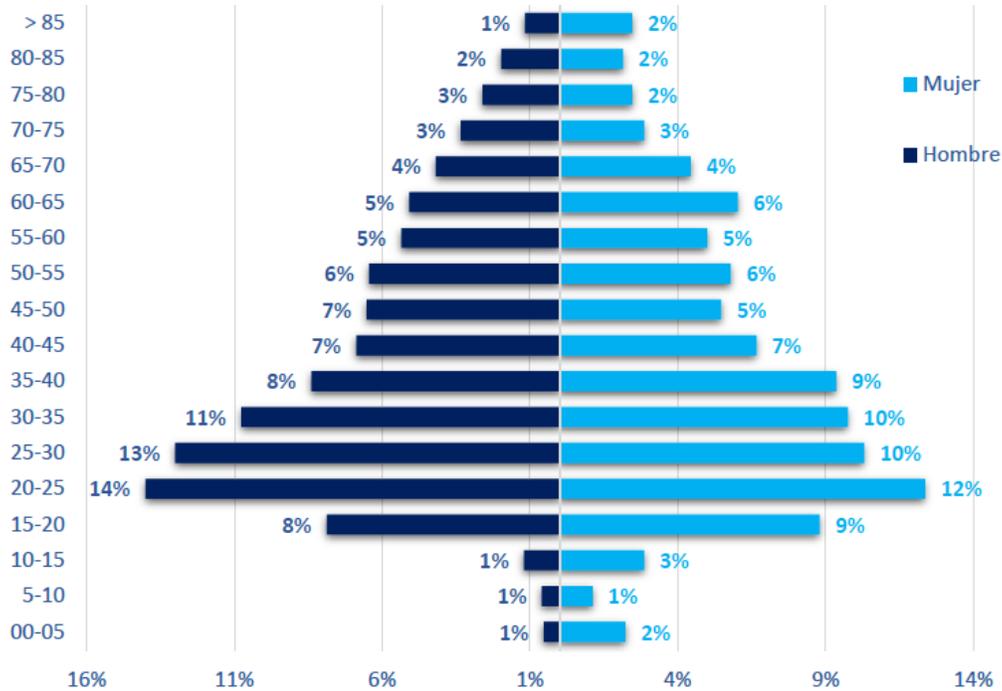
Objeto de choque	Usuario de moto	Peatón	Usuario de vehículo	Usuario de bicicleta	Usuario otros
Transporte individual	808	493	104	129	2
Motocicleta	673	604	21	89	1
Objeto fijo	994	-	160	34	2
Transporte de carga	751	200	129	97	-
Otros	275	112	43	43	0
No aplica	613	-	388	52	3
Sin información	210	143	9	22	2
Total	4.324	1.552	854	466	10

Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

Una segunda mirada en la caracterización de las víctimas fatales hace referencia al sexo y la edad de los fallecidos en 2021; en donde una primera conclusión es que la representatividad de los hombres sobre las mujeres es alta, ya que por cada mujer fallecida hay 4 hombres que pierden la vida en siniestros viales.

Así mismo las personas entre 20 y 25 años tanto en hombres como mujeres son el grupo etario que concentra la mayor cantidad de casos de muerte; la 10 representatividad de aquellos fallecidos entre 15 y 30 años el 34% y el 53% en personas hasta los 40 años

Figura 13: Participación porcentual de personas fallecidas en 2021



Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

Tomando en cuenta los momentos en donde más ocurren estos decesos, se puede decir que la distribución de horas del día en las que más siniestros dejan víctimas fatales corresponde a las horas pico de la movilidad (sobre todo entre 6 y 9 de la noche), dado que una mayor cantidad de usuarios en la vía creará un escenario con mayor probabilidad de riesgo.

Figura 14: Cantidad de persona fallecidas en 2021 según el usuario vial y las horas del día en que ocurre el siniestro

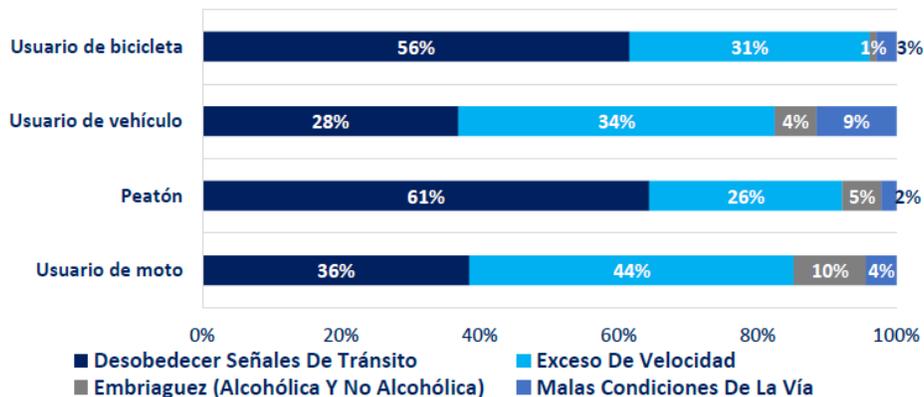
Rango hora	Usuario de moto	Peatón	Usuario de vehículo	Usuario de bicicleta	Usuario otros
00:00 a 02:59	227	49	54	7	
03:00 a 05:59	247	61	43	25	2
06:00 a 08:59	183	78	64	32	
09:00 a 11:59	151	91	51	30	
12:00 a 14:59	196	93	55	20	
15:00 a 17:59	274	111	71	34	
18:00 a 20:59	377	170	56	51	2
21:00 a 23:59	310	88	52	19	
Sin información	2.359	811	408	248	6
Total	4.324	1.552	854	466	10

Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

De acuerdo con el análisis realizado por el Instituto Nacional de Medicina Legal las causas que probablemente inciden en mayor medida en la ocurrencia de siniestros

viales que dejan víctimas fatales se encuentra en su mayor representatividad por el exceso de velocidad, sobre todo en los motociclistas. Les sigue el desobedecimiento a las normas del tránsito y la embriaguez, siendo importante las malas condiciones en la vía para los usuarios de vehículo. La Ilustración 5 muestra en términos agregados la participación de las distintas causas probables por tipo de actor en el 2021.

Ilustración 1: Hipótesis de causa probable por tipo de actor vial 2021

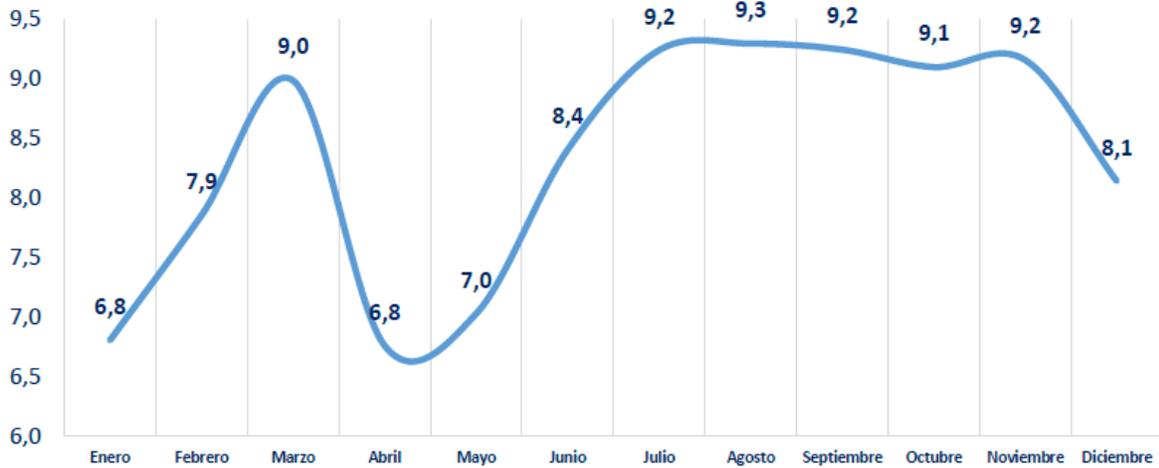


Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

La cantidad total de siniestros viales (con víctimas y solo daños) en Colombia, ocurridos en lo corrido del año 2021 en comparación con el 2020, denota un aumento del 11,0%. La cantidad de estos hechos en 2020 fue de 131 mil, mientras que durante el año 2021 se registraron 145 mil.

Cabe resaltar que el análisis realizado por el ONSV con base en los datos del RUNT, los meses de abril, enero, mayo y diciembre, en su orden, registran la menor participación en el total de siniestros viales ocurridos en el país. Octubre, noviembre y septiembre los meses con mayor participación.

Ilustración 2: Participación de cada mes en la siniestralidad vial en Colombia - 2021



Fuente: Cálculos del ONSV con base en los datos del RUNT. 2022

Por su parte la frecuencia promedio de siniestros por día de la semana en 2021 muestra que el domingo es el de menor participación y el viernes el día con mayor frecuencia.

Ilustración 3: Participación de la siniestralidad vial por día de la semana 2021



Fuente: Cálculos del ONSV con base en los datos del RUNT. 2022

En conclusión, la siniestralidad vial en Colombia es un problema grave que requiere una atención continua y medidas efectivas para abordarlo. Aunque se han implementado diversas iniciativas para mejorar la seguridad vial en el país, aún persisten desafíos significativos.

Entre los principales factores que contribuyen a la siniestralidad vial en Colombia se encuentran el exceso de velocidad, el consumo de alcohol, el no uso de cinturones de seguridad, el mal estado de las vías, el incumplimiento de las normas de tránsito y la falta de educación vial. Además, la falta de cultura vial y de conciencia sobre la

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

importancia de la seguridad vial también juegan un papel significativo en el aumento de los accidentes.

Por tanto, para poder abordar este problema, es fundamental adoptar un enfoque integral que involucre a todos los actores relevantes, incluyendo al gobierno, las autoridades de tránsito, las instituciones educativas, los conductores y la sociedad en general.

MARCO JURÍDICO Y NORMATIVO.

MARCO JURIDICO SINTETIZADO

NORMATIVA	TEMA
Ley 1503 de 2011	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones.
Ley 2050 de 2020	Por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 del 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito. para establecer la competencia de la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito y el Ministerio del Trabajo para la verificación de la implementación de los planes estratégicos de seguridad vial (PESV).
Ley 2251 de 2022	La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten a la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.
Decreto 1072 de 2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo
Decreto 1079 de 2015	Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. compilatorio de normas reglamentarias preexistentes.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

Resolución 0312 de 2019	Por la cual se definen los estándares mínimos del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo. ART 32 PESV.
Decreto 2106 de 2019	Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos procedimientos innecesarios existentes en la administración pública. ART 110 PESV.
Decreto 1252 de 2021	Decreto único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"
Decreto 1430 de 2022	Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231
Decreto 1072 de 2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo
Resolución 20223040040595 de 2022	Por lo cual se expide la Guía Metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

MARCO JURÍDICO Y NORMATIVO PESV AMPLIADO

Ley 769 de junio 6 de 2002. “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” TITULO1. Disposiciones Generales. CAPITULO 1. Principios. ARTICULO 1°. Ámbito de aplicación y principios. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

protección del uso común del espacio público. Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código. Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Decreto 1079 de mayo 26 de 2015. “Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector transporte “

Artículo 2.1.1.1 Objeto. El objeto del este decreto es compilar la normatividad expedida por el gobierno nacional en ejercicio de las facultades reglamentarias conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la constitución política, para la cumplida ejecución de las leyes del sector transporte. Incluidas las siguientes NORMAS que fueron compiladas en el **Titulo 2 De La Parte 3 Del Libro 2** (pág. 339) del presente decreto denominado: Seguridad Vial.:

La Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011 "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones" CAPÍTULO III. Lineamientos Para El Sector Privado En Seguridad Vial. ARTÍCULO 12°. 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. Este Plan contendrá como mínimo, las siguientes acciones:

- Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
- Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
- Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
- Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.

...

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

Decreto 2851 del 6 de diciembre 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" Capítulo IV. Planes Estratégicos De Las Entidades, Organizaciones O Empresas En Materia De Seguridad Vial.

ARTICULO 10°. Planes Estratégicos De Las Entidades, Organizaciones O Empresas En Materia De Seguridad Vial. Además de las acciones contenidas en el Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, los Planes estratégicos de Seguridad Vial adoptados por las entidades, organizaciones o empresas que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posean, fabriquen, ensamblen, comercialicen, contraten, o administren flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contraten o administren personal de conductores, tanto del sector público como privado deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 -2016 o al documento que lo modifique o sustituya y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa.

Dichas líneas de acción son:

- Fortalecimiento de la gestión institucional.
- Comportamiento humano.
- Vehículos seguros.
- Infraestructura segura.
- Atención a las víctimas.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte expedirá la guía metodológica "Para la elaboración de los planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial", máximo dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del presente Decreto, la cual será publicada en la página web del Ministerio de Transporte, para efectos de su divulgación.

ARTICULO 11°. Registro, Adopción y Cumplimiento. Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas de las que trata el artículo 10 del presente Decreto deberán registrar los Planes Estratégicos en materia de Seguridad Vial, ante él. Organismo de tránsito que corresponde a la jurisdicción en la cual se encuentra su domicilio, o quien haga sus veces. Los organismos de tránsito donde se efectúe el registro revisarán técnicamente los contenidos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, emitirán las observaciones de ajuste a que haya lugar y avalarán dichos planes a través de un concepto de aprobación, verificando la ejecución de los mencionados planes a través de visitas de control, las cuales serán consignadas en un acta de

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

constancia. Dichas visitas deberán ser efectuadas a cada entidad por lo menos una vez al año.

En caso de no contar con organismo de tránsito en el municipio deberá hacerse ante la Alcaldía Municipal.

Cuando se trate de empresas, organizaciones o entidades del orden nacional el registro deberá hacerse ante la Superintendencia de Puertos y Transporte. Los Planes estratégicos serán objeto de vigilancia y control por parte de los Organismos de tránsito Distritales, Departamentales y Municipales, para ser ajustados en lo que se requiera de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011. El ente certificador de la organización, empresa o entidad debe asegurarse que se cumpla con lo dispuesto en esta normativa.

...

Resolución 1565 De junio 6 De 2014; (~~DEROGADA POR RESOLUCION ...040595 DE 2022~~) por la cual se expide la “Guía Metodológica Para La Elaboración Del Plan Estratégico De Seguridad Vial” que será utilizada como base para las empresas públicas y privadas del país que según el artículo 13 de la ley 1503/2011 deben realizar sus PESV y sus acciones mínimas.

Artículo 1. Expedición. Expedir lo guía metodológica para la elaboración del plan estratégica de seguridad vial que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, la cual obra en documento anexo e integrante de la presente resolución.

Artículo 2. Vigencia. La presente resolución rige a partir de su publicación.

La guía metodológica expedida tiene como objetivos:

- Orientar la elaboración de los planes estratégicos empresariales e institucionales de seguridad vial, ordenados por la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, mediante los cuales se vincula activamente a los sectores público y privado en la prevención de la ocurrencia de accidentes de tránsito y en la mejora del desempeño de la seguridad vial en el país.
- Identificar y caracterizar los sujetos con la obligación de elaborar el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Socializar los conceptos y definiciones que se deben tener en cuenta para estructurar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, presentando un modelo para definir el alcance y objetivos del mismo.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

- Introducir al grupo objetivo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en el conocimiento de las manifestaciones del problema de la seguridad vial nacional y las posibilidades de los PESV. Desarrollar las pautas para la realización del diagnóstico de la seguridad vial empresarial. Concretar un modelo conceptual del Plan Estratégico de Seguridad Vial empresarial e institucional.
- Establecer la relación entre los Planes Estratégico de Seguridad Vial con otros sistemas como la ARL y el HSEQ.
- Asumir de manera propositiva, que la responsabilidad de la seguridad es compartida entre todos los usuarios de la vía.
- Definir una estructura conceptual para la evaluación de la relación costo-beneficio del plan estratégico empresarial e institucional de seguridad vial.

...

Decreto 1906 De septiembre 22 De 2015; Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial".

Artículo 1. Modifíquese el párrafo 2 e inclúyase un párrafo nuevo en el artículo 2.3.2.3.2. Del Capítulo 3, Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 los cuales quedarán así:

Parágrafo 2°, Las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas, tendrán plazo hasta el último día hábil del mes de junio de 2016, para efectuar la entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Parágrafo 4°, Las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas, que a la fecha de entrada en vigencia del presente párrafo ya hayan efectuado la entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial en cumplimiento de los plazos inicialmente indicados en el Decreto 2851 de 2013 o entre el 26 de mayo de 2015 y la fecha de entrada en vigencia del presente párrafo, podrán ajustarlo y modificarlo teniendo como plazo de entrega el indicado en párrafo 2° de este artículo.

Artículo 2. Adiciónese un artículo nuevo al Capítulo 3, Título 2 de la Parte 3 del libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará:

Artículo 2.3.2.3.3. Omisión. En cumplimiento de las disposiciones legales, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no formulen o no apliquen debidamente de Plan Estratégico Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996. En los eventos en que se ponga en riesgo o se produzca daño a los consumidores de bienes y servicios, será de aplicación el Estatuto del Consumidor, por parte de la autoridad competente.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

...

Resolución 1231 de abril 5 de 2016; (DEROGADA POR RESOLUCION 7495 DE 2020) “Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”

Artículo 1. Expedición. Adoptar como mecanismo estándar la Guía metodológica para la emisión de observaciones y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, la cual hace parte integral del presente acto administrativo y se publicará en la página web del Ministerio de Transporte.

Artículo 2. Del alcance en la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. En el desarrollo del proceso de emisión de observaciones y aval, las autoridades observarán para los diferentes tipos de obligados las condiciones particulares contenidas en el punto dos (2) “Alcance” del documento anexo.

Artículo 3. Mecanismo de calificación. La Guía metodológica para la emisión de observaciones y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, dispondrá de un mecanismo de calificación por los responsables en la emisión de las observaciones y aval, ponderado de acuerdo con los niveles de responsabilidad estimados por el Grupo de Seguridad Vial del Viceministerio de Transporte.

Artículo 4. Ajuste. Anualmente, a partir de las observaciones técnicamente razonadas que presenten la Superintendencia de Puertos y Transporte y las autoridades territoriales encargadas del proceso de emisión de observaciones y aval, así como de las exigencias específicas que resulten del análisis de los hechos y accidentes de tránsito en que hubiesen participado vehículos y personas al servicio de obligados a formular los Planes Estratégicos, la Agencia Nacional de Seguridad Vial presentará las propuestas de ajuste a la Guía metodológica para la emisión de observaciones y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial adoptada.

Artículo 5. Vigencia. La presente resolución rige a partir de su publicación.

Decreto 1310 de agosto 10 de 2016; “Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial”

Artículo 1. Modifíquense los párrafos 2 y 4, e inclúyase un párrafo nuevo en el artículo 2.3.2.3.2 del Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, los cuales quedarán así:

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

Parágrafo 2°. Las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas, tendrán plazo hasta el último día hábil del mes de diciembre de 2016, para efectuar la entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Parágrafo 4°. Las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas que a la fecha de entrada en vigencia del presente parágrafo hayan efectuado la entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial en cumplimiento de los plazos indicados en los decretos 2851 de 2013 y 1906 de 2015, podrán ajustarlo y modificarlo teniendo como plazo de entrega el indicado en el parágrafo 2° de este artículo, sin perjuicio de implementarlo preventivamente hasta que sea evaluado y aprobado por la entidad correspondiente.

Parágrafo 5°. En el caso de los vehículos entregados en leasing, renting o arrendamiento financiero, la obligación de adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, contenida en el artículo 2.3.2.3.1., será del arrendatario o locatario de los vehículos y no de las entidades financieras que hayan entregado la tenencia, guarda y custodia del vehículo, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el presente Decreto.

Lo anterior, sin perjuicio de la obligación que tienen las entidades financieras de adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, cuando para cumplir sus fines misionales posean, contraten o administren flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contraten o administren personal de conductores".

Artículo 2. Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación

Resolución 0312 de febrero de 2019 Artículo 32: por la cual se definen los estándares mínimos del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo y define:

Artículo 32. todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el sistema de gestión de SST.

Decreto Ley 2106 de 2019 Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos procedimientos innecesarios existentes en la administración pública"; en el artículo 110 define:

Artículo 110. Diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial. El artículo 12 de la Ley 1503 de 2022 quedará así:

"artículo 12. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado,

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST.

En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:

1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.
2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.
3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.
4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función."

Resolución 7495 de julio de 2020: "Que el referido artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 fue modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, "Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos procedimientos innecesarios existentes en la administración pública"; así:

Artículo 12. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación. (...)” y demás RESUELVE: Artículo 1. Derogar la Resolución 1231 de 2016 “Por la cual se adopta el Documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial” del Ministerio de Transporte.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

Ley No. 2050 de agosto de 2020: POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA Y ADICIONA LA LEY 1503 DE 2011 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EN SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO.

Artículo 1. Verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV. Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto -Ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue.

Artículo 2. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:
Artículo 12A. Programa Pedagógico en Planes Estratégicos de Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y el IV ministerio de Trabajo, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, diseñarán e implementarán un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño, implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST.
Parágrafo. El programa definirá los contenidos de acuerdo con la metodología de diseño e implementación de PESV, destinatarios, frecuencia, herramientas metodológicas y demás condiciones necesarias para su implementación.

Artículo 3. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones tendientes a diseñar e implementar una herramienta informática mediante la cual la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital y el Ministerio de Trabajo, le reporten a la ANSV, información producto de la verificación que cada una efectúe en el marco de sus competencias, de acuerdo con las condiciones establecidas en la metodología de diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Parágrafo 1. El reporte de la información por parte de las autoridades mencionadas, tendrá como propósito servir de insumo en el diseño de la política pública de seguridad vial.

Parágrafo 2. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, diseñará e implementará la herramienta informática en un plazo de doce (12) meses, contados a partir de la expedición de la metodología de diseño, verificación e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte del Ministerio de Transporte. En todo caso, deberá mantenerse la articulación con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

Artículo 4. Campañas educativas e informativas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos percibidos deberá desarrollar anualmente campañas publicitarias de carácter educativo o informativo para los usuarios de la vía. Estas acciones se desplegarán en los medios de comunicación tradicionales, redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación, enfocándose a subsanar las falencias formativas más representativas de cada año. Parágrafo transitorio. La primera campaña que adelantará la ANSV será una informativa, donde explicará a los usuarios cómo se deben adelantar adecuadamente los procesos de formación de conductores, evaluación de la aptitud médica, las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos y la rehabilitación de conductores infractores. Igualmente, informarán al usuario de sus derechos y deberes ante los organismos de apoyo, las obligaciones de estos y el procedimiento técnico o educativo que se va a adelantar.

Parágrafo 10. El Ministerio de Transporte establecerá el cronograma para la aplicación del examen de conocimientos teórico-práctico, que deberán presentar los conductores de motocicletas, por lo menos cada tres años.

Artículo 5. Reconocimiento en Seguridad Vial. Con el propósito de incentivar y estimular a las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado señaladas en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 como obligadas a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá en un plazo de doce (12) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el estímulo o distinción en Seguridad Vial por la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como la forma y condiciones de otorgamiento. Los participantes podrán publicar en sus avisos, imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Las entidades públicas del nivel nacional y territorial deberán incorporar en sus programas, estímulos y reconocimientos para los funcionarios públicos que, en sus respectivas entidades, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando éstos alcancen las metas o indicadores propuestos.

Artículo 6 Omisión. En cumplimiento de las disposiciones legales, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996.

Las entidades, organizaciones o empresas cuya misionalidad no se encuentra relacionada con el transporte y que omitan el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, incurran en las sanciones dispuestas en el artículo 13 de la Ley 1562 de 2012, las normas que a su vez la adicionen, modifiquen o sustituyan.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

Artículo 7 • Disposiciones especiales en materia de contratación pública a los sujetos obligados. Las entidades estatales que suscriban contratos con los obligados a tener Planes Estratégicos de Seguridad Vial según la normatividad vigente, deberán incluir como obligación del contratista acreditar que cuenta con un Plan Estratégico de Seguridad Vial en los términos allí seleccionados.

El cumplimiento del presente mandato legal y demás normas que propendan por la Seguridad Vial será verificado por parte del supervisor o interventor durante la ejecución del contrato.

Decreto 1252 de octubre de 2021: "Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 107 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"

Artículo 1. Modifíquese el literal a) del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así: a) Plan Estratégico de Seguridad Vial: Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.

Artículo 2. Sustitúyase el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

Capítulo 3

Planes Estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial

Artículo 2.3.2.3.1. Planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial. Además de las disposiciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, los Planes estratégicos de Seguridad Vial implementados por las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado, que cuenten con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contraten o administren personal de conductores, deben alinearse con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente o el documento que lo modifique o sustituya; y considerar las características propias de cada entidad, organización o empresa.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

Artículo 2.3.2.3.2. Diseño, implementación y verificación. Las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de las que trata el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST, según lo establecido en la metodología de Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que adopte el Ministerio de Transporte.

La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se realizará por parte de las autoridades previstas en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, de acuerdo con las condiciones y criterios que se establezcan en la Metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial adoptada por el Ministerio de Transporte.

Artículo 2.3.2.3.3. Entidades, Organizaciones o Empresas Nuevas. Los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, que se creen con posterioridad a la adopción de la Metodología de diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial por parte del Ministerio de Transporte, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial en un plazo máximo de un (1) año contado a partir de su creación.

Artículo 2.3.2.3.4. Transitorio. Hasta tanto el Ministerio de Transporte adopte la metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de que trata el parágrafo 1 del artículo 2.3.2.3.2, el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial se realizará de conformidad con lo establecido en la Resolución 1565 de 2014 "Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial" del Ministerio de Transporte.

Los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial que, al momento de entrada en vigencia del presente Decreto, hayan registrado y/o cuenten con aval emitido por la autoridad competente, deberán proceder a su implementación.

Una vez, el Ministerio de Transporte adopte la metodología para el Diseño, implementación y verificación, los sujetos obligados a diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberán actualizarlo en un plazo de un (1) año contado a partir de la adopción de la misma".

Artículo 3. Vigencia y derogatoria. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el diario oficial, modifica el literal a) del artículo 2.3.2.1 del título 2 de la Parte 3 del Libro 2 y sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

...

En virtud de los cambios normativos producidos por el Decreto ley 2106 de 2019 y la Ley 2050 de 2020, que han modificado aspectos importantes a tener en cuenta en la metodología para la elaboración de Planes Estratégicos de Seguridad Vial expedida a través de la Resolución número 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, se hace necesario derogar dicho acto administrativo, con el fin de armonizar y ajustar la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial, en consideración de la misionalidad y tamaño de las obligadas a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST), los contenidos mínimos del Plan y las funciones de verificación atribuidas a las autoridades competentes.

la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en su Dirección de Comportamiento, elaboró el documento: “Metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”: documento orientador que desarrolla las fases, pasos y requisitos de obligatorio cumplimiento, mediante los cuales se diseña, implementa y verifica el Plan Estratégico de Seguridad Vial; y que se presenta como la siguiente resolución:

Resolución 040595 De Julio 12 De 2022; (VIGENTE) por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto adoptar la “Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”, contenida en el anexo de la presente resolución, la cual hace parte integral de la misma.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. La “Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”, contenida en la presente resolución, aplica a todas las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado obligadas a diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, según lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, así como al Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte y Organismos de Tránsito como autoridades de verificación a la implementación en el marco de sus competencias y de conformidad con el artículo 1o de la Ley 2050 de 2020.

Artículo 3. Entidades, organizaciones o empresas nuevas. Los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, que se creen con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, deberán diseñarlo e implementarlo en un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de su constitución.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

Artículo 4. Transitorio. Las entidades, organizaciones o empresas obligadas a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial que hayan registrado y/o cuenten con aval emitido por la autoridad competente con anterioridad a la entrada en vigencia de este acto administrativo deberán actualizarlo en un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución.

Artículo 5. Vigencia y derogatorias. La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga la Resolución número 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte.

Decreto 1430 de 2022. Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

Decreto 1369 de 2022. "Por medio del cual se deroga parcialmente el Capítulo 8 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte".

Ley 2251 de 2022. Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones – Ley Julián Esteban.

6. CONTROL DE CAMBIOS

Versión	Fecha	Descripción
01	18/03/2021	Emisión del documento
02	08/02/2024	Actualización general del documento

7. CUADRO DE APROBACIÓN

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
Nombre: Leonardo Vasquez. Cargo: Analista SIG	Nombre: Katherinn Hernández Cargo: Jefe GH	Nombre: Luis Carlos Martínez Cargo: Director Admón.
Vo.Bo. Nombre: John Alexander Ramirez Cargo: Coordinador SST		

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

8. Anexos

FASE 1. PLANEACION PESV / DOCUMENTACION

1. PASO 1. LIDER DEL DISEÑO E IMPLEMENTACION

En la elaboración, documentación e implementación del plan estratégico de seguridad vial de SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A.; se definió que el líder y responsable del PESV es **LUIS CARLOS MARTINEZ ACOSTA**, como persona idónea para dirigir la planificación, implementación, seguimiento y mejora de las actividades del Plan; por su experiencia, reconocimiento de la compañía, poder de decisión, liderazgo, competencias y sus funciones actuales como **DIRECTOR ADMINISTRATIVO**.

Como líder y responsable, será la persona encargada de: Encaminar la planificación, diseño implementación, seguimiento y mejora continua del PESV, el cumplimiento de los requisitos normativos aplicables, **la preparación y definición del equipo de trabajo**, asignación de responsabilidades y actividades, y la designación de los recursos financieros, técnicos y humanos; también es responsable por el reporte y generación de informes y del seguimiento de los resultados de la medición de los indicadores.

(Anexo 1)

2. PASO 2. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL.

En cumplimiento del marco normativo según la resolución 20223040040595 de 2022, SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. se establece a través de acta de reunión su comité de seguridad vial; el cual está conformado por los siguientes cargos:

Las funciones del comité de seguridad vial se encuentran establecidas en el acta de conformación y corresponden a las siguientes:

1. Definir los objetivos, la visión y alcance del PESV, en cumplimiento de las fases, pasos y requisitos establecidos en el presente documento, manteniendo la alineación con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente y la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.
2. Diseñar e implementar políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionadas con la movilidad, seguridad vial, educación y cultura vial. en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial e incluyendo

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros).

3. Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de siniestros viales y realizar seguimiento a los planes de acción que surgen de los resultados o conclusiones de las investigaciones, teniendo en cuenta que se deben investigar todos los siniestros viales donde se ven involucrados colaboradores de la organización que realiza desplazamientos laborales, donde se presentan muertos, lesionados o daños de la organización o de terceros.
4. Proponer medidas de mejoramiento de las condiciones de seguridad vial a otras instancias o entidades de acuerdo con los resultados obtenidos en las diferentes intervenciones.
5. Revisar el PESV al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la siniestralidad vial e indicadores y reporte de autogestión del PESV, del plan anual de trabajo, de las auditorías y de la implementación del PESV, con el objetivo de tomar decisiones enfocadas en la mejora de la seguridad vial.
6. Establecer cronogramas para las capacitaciones con los conductores, equipos de trabajo y otros actores de la entidad.
7. Apoyar los procesos de seguimiento, evaluación y mejora continua del plan estratégico de seguridad vial acompañando las auditorías de seguridad vial y recopilando la información que permita la medición de los indicadores estructurados en el desarrollo del PESV.
8. Elaborar informes periódicos para la organización, ministerio de transporte, organismos de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones programadas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial.
9. Otras funciones requeridas en la planificación, implementación y sostenimiento del plan estratégico de seguridad vial.

(Anexo 1)

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

3. PASO 3. POLITICA DE SEGURIDAD VIAL.

La alta dirección de SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A., en cumplimiento del marco normativo y en línea con lo establecido por la resolución 20223040040595 de 2022; determina actualizar su política de seguridad vial, comprometiéndose y garantizando los recursos financieros, humanos y tecnológicos para el diseño, implementación, seguimiento y mejora del presente PESV; la presente política tiene alcance a todos los desplazamientos laborales e itinere de nuestros colaboradores.

(Anexo 2)

4. PASO 4. LIDERAZGO, COMPROMISO Y CORRESPONSABILIDAD DEL NIVEL DIRECTIVO.

- a) Garantizar El suministro de recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación, verificación y mejora del PESV.
- b) Revisar, avalar y firmar la política de seguridad vial actualizada; revisar y validar los objetivos en seguridad vial de la entidad, armonizándolos con los lineamientos y políticas empresariales, buscando prevenir siniestros viales y disminuir el riesgo de lesiones, muertes o daños derivados de los siniestros viales.
- c) A través del diseño e implementación del PESV de la empresa, Promover entre los colaboradores, contratistas, terceros y la comunidad en general, la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías.
- d) Validar con las áreas responsables la adquisición, contratación, mantenimiento y asignación de vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad y calidad que mitiguen y

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

disminuyan el riesgo de ocurrencia de siniestros viales en el desarrollo de las actividades empresariales.

- e) Exigir al comité de seguridad vial el seguimiento para que los contratistas, afiliados, asociados, terceros y la comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial que establecidos por la empresa.
- f) La atención oportuna de la solicitud de información por parte de las entidades verificadoras, la participación en la reunión de apertura y reunión de cierre y la gestión de los hallazgos resultantes de las visitas de verificación que realicen el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismos de Tránsito según corresponda de acuerdo con la función de verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020 y las disposiciones que lo reglamenten.
- g) Garantizar la participación en una (1) reunión del comité de seguridad vial por lo menos una (1) vez al año para revisar los resultados de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.

(Anexo 1.).

5. PASO 5. DIAGNOSTICO EMPRESARIAL / CARACTERIZACION.

SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A., para el desarrollo de su objeto y actividad económica cuenta con una planta de personal, colaboradores y vehículos propios, por tanto, el diagnóstico empresarial de su plan estratégico de seguridad vial presenta como escenario de partida o primera medición del estado actual en seguridad vial, la matriz de accidentalidad que controla el área de SST de la compañía, donde se filtran y analizan de manera detallada los accidentes de tránsito determinando información estadística relevante que muestre el estado actual de siniestralidad de la compañía y se complementa como línea basal con la caracterización de los siguientes ítems caracterizados a la fecha:

(Anexo 3.)

5.1 Sedes y Servicios.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

5.1.1 SERVICIOS

La actividad económica principal de la compañía se encuentra enmarcada bajo el código CIIU: **9200**– Actividades De Juegos De Azar Y Apuestas Principal, 4532001 - Actividades Postales Nacionales, **2951101**- Mantenimiento, **5421002** – Acondicionamiento, **1749001** – Trabajo en Casa.

SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. es una empresa dedicada a la comercialización y **prestación de servicios**, que brinda un portafolio diversificado a sus clientes por medio de una amplia red comercial, soportada en una plataforma tecnológica. Nuestra alianza con SuperGiros, la red de Giros líder a nivel nacional, pone a disposición de los usuarios toda la red de oficinas de servicios de la ciudad de Tuluá para los siguientes servicios:

- Apuestas (Chance, BetPlay, Loterías, y entre otros)
- Giros Nacionales e Internacionales
- Recaudos y pagos a diferentes empresas y entidades
- Recargas de telefonía móvil.
- Canal Digital

5.1.2 SEDES (PUNTOS DE VENTA)

Para el cumplimiento de su actividad económica; SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. cuenta con sede administrativa y financiera ubicada en la Carrera 25 # 28-30 de la ciudad de Tuluá y para dar cobertura en la comercialización y prestación de servicios en toda la localidad de Tuluá.

(Anexo 4.)

5.2 Listado de contratistas. (Ocasionales y permanentes).

SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. para el desarrollo de su actividad económica, no cuenta con contratación de terceros para determinadas actividades de la organización.

5.3 Lista de colaboradores de la organización.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. a la fecha de estructuración del presente documento está conformada los colaboradores descritos en el anexo

(Anexo 5)

CLASIFICACIÓN DE COLABORADORES POR TIPO DE CONTRATO

SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. vincula a sus colaboradores a través de dos modalidades de contrato, (directos y aprendices SENA).

CLASIFICACIÓN DE EMPLEADOS POR SU ROL DENTRO DE LA EMPRESA.

Para el desarrollo de las actividades en SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. S.A.S se identifican los siguientes grupos de trabajo:

(Anexo 5)

CLASIFICACIÓN DE COLABORADORES POR SU ROL DENTRO DE LA VÍA.

Para el presente plan teniendo en cuenta lo definido en la guía metodológica se establece el rol de nuestro personal dentro de las vías; por lo cual retomando el numeral 2.1 *conceptos y definiciones dentro del marco de referencia de este documento se determina que:*

Peatones son todos los empleados de la organización por su condición natural.

Pasajeros son todas aquellas personas que utilizan las rutas suministradas por la empresa; que hacen uso del servicio público o privado de transporte como pasajeros o quienes son acompañante en un vehículo particular para dirigirse a su centro de trabajo.

Conductores: todas aquellas personas que hacen uso de un vehículo particular para dirigirse a su centro de trabajo (vehículos, motocicletas y bicicletas).

(Anexo 5.)

5.4 Lista de vehículos automotores y no automotores.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

De la misma manera en el desarrollo de su objeto social y actividad económica; SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A.; requiere la movilidad constante y permanente para algunas operaciones, ya sea a nivel directivo, y comercial, para lo cual a la fecha de documentación del presente PESV (04/2023) de la compañía tiene a su disposición un parque automotor.

(Anexo 6)

5.5 Listado de rutas frecuentes de los desplazamientos laborales.

En cumplimiento de lo descrito en el objeto, ámbito de aplicación y generalidades dispuestos en la guía metodológica de la resolución 20223040040595 de julio 12 de 2022; que determina:

... “Cuando uno de los pasos establecidos en esta metodología no se pueda aplicar debido a la naturaleza y particularidades de la organización, esta debe documentar la justificación de la no aplicabilidad para efectos de que la verificación no se sea exigible”

...

Se establece que SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A., en el desarrollo de su actividad económica, comercial y técnica no cuenta con unas rutas prestablecidas, **nuestro personal comercial y técnico** puede movilizarse por todo el departamento., por tanto, **NO** es posible generar rutas, desplazamientos laborales definidos, número de kilómetros, frecuencia del uso de la ruta (número de veces utilizada por semana, al mes, o al año) para el equipo comercial y la distribución hasta el cliente final.

(Anexo 7)

5.6 Número de colaboradores capacitados en plan de emergencias.

SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. a través de su sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo ha establecido, entrenado y conformado una brigada de emergencias; se determina para el cumplimiento del paso 5 del presente documento, seleccionar a los siguientes colaboradores como brigadistas viales, generando procesos de capacitación, formación y entrenamiento específico en siniestros viales y protocolos de atención para que sean ellos quienes apoyen, dirijan, informen, comuniquen y establezcan las directrices de atención en caso de emergencias viales de nuestros empleados en el desarrollo de sus desplazamientos laborales, actuando como primeros respondientes.

En cumplimiento también del marco normativo y en línea con lo establecido por la resolución 20223040040595 de 2022 en su fase 1 paso 5; SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. determina la compra, adquisición, autorización,

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

designación y uso de elementos y equipamiento para apoyar la atención de siniestros viales.

(Anexo 8)

6. PASO 6. CARACTERIZACION, EVALUACION Y CONTROL DE RIESGOS

En cumplimiento del marco normativo y en línea con lo establecido por la resolución 20223040040595 de 2022; donde se determina que: La organización debe definir y aplicar uno (1) o varios procedimientos de evaluación y control de riesgos de seguridad vial, que tenga alcance sobre todos los procesos, funciones y actividades relacionadas con el tránsito para el cumplimiento de su misión; dicho procedimiento debe permitir identificar, analizar y valorar los riesgos en seguridad vial de la organización, donde se incluyan desplazamientos laborales, las vías que administra la organización, el entorno próximo de la organización (vecinos y vías aledañas) y los trayectos itinere, con alcance a la comunidad de la organización, con el fin de priorizar e implementar los controles necesarios para prevenir los riesgos de seguridad vial.

SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. determina realizar su caracterización y evaluación de los riesgos a través de una adaptación del concepto de accidentalidad de la matriz de William Haddon en la cual se determina que los accidentes ocurren por tres factores (comportamiento humano, vehículo e infraestructura) y son estos tenidos en cuenta para valorar los riesgos de accidentalidad los cuales son analizados, valorados y plasmados en la matriz de riesgos propia de SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A., en esta matriz se consigna el triángulo de la accidentalidad, y además se tienen en cuenta los actores viales/roles en la vía que son: peatón, conductor, pasajero, ciclista y motociclista.

Estos riesgos identificados, analizados y consignados generan una valoración basada en la GTC-45, donde se da una valoración a cada riesgo que contempla:

- Nivel de deficiencia
- Nivel de exposición
- Nivel de probabilidad
- Interpretación del nivel de probabilidad
- Nivel de consecuencia

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016		
		Version: 02	Vigencia: 2024/02/08	
	SEGURIDAD VIAL	Proceso: SyP	Clasificación: Privado	
		Página 1 de 36		

- Nivel de riesgo
- Interpretación del nivel de riesgo
- Aceptabilidad del riesgo

Con este análisis se pretende comprender la naturaleza del riesgo y sus características y de este modo tomar decisiones a través de planes de acción focalizados a la eliminación, sustitución o mitigación de los riesgos más potenciales identificados en la jerarquización de los mismos.

(Anexo 9. matriz de riesgos propia de SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. archivo Excel.)

7. PASO OBJETIVOS Y METAS DEL PESV

7.1 OBJETIVO GENERAL DEL PESV.

Mitigar y reducir la ocurrencia de siniestros viales de los colaboradores en el cumplimiento de sus funciones para SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A.; cumpliendo con el marco normativo vigente que exige el diseño e implementación del plan estratégico de seguridad vial. (resolución 20223040040595/2022)

7.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PESV.

1. Estructurar un programa de capacitación que permita mejorar las competencias en movilidad de los colaboradores; con énfasis a aquellos que en el desarrollo de sus actividades laborales operan vehículos de manera frecuente.
2. Validar la información de la documentación vigente y en regla de los vehículos propios de la organización y de los colaboradores que cuenten con el cargo de conductor o dentro de sus funciones realicen labores de conducción de manera frecuente.
3. Realizar seguimiento del plan de mantenimiento preventivo de la flota vehicular de la organización, garantizando el estado óptimo de los vehículos usados en el desarrollo de las actividades de SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A.

	PROGRAMA	Código: MN-SP-016	
	SEGURIDAD VIAL	Version: 02	Vigencia: 2024/02/08
		Proceso: SyP	Clasificación: Privado
		Página 1 de 36	

4. Establecer un proceso de inspección pre operacional diario a través de listas de inspección o chequeo, garantizando el estado óptimo de los vehículos usados en el desarrollo de las actividades de SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A.

8. PASO 8. PROGRAMAS DE GESTION DE RIESGOS CRITICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO

SUPER SERVICIOS DEL CENTRO DEL VALLE S.A. define y determina recopilar y documentar los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño dentro del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo vinculándolos como un programa único que cuente con los diferentes procedimientos aplicables.

La documentación, implementación e intervención presenta los siguientes procedimientos:

- Procedimiento gestión de la velocidad a conductores
- Procedimiento prevención de la fatiga a conductores
- Procedimiento prevención de distractores en conductores
- Procedimiento protección de actores viales vulnerables
- Programa de prevención de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas-procedimiento SGSST