



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Versión: 5
Fecha: 28/02/2024

TKARGA SAS

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL



2024

EVIDENCIA DE CUMPLIMIENTO LEGAL ANTE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

GOV.CO											
TKARGA S.A.S.											
SuperTransporte											
Inicio Formulario fase 1 Formulario fase 2 Soporte											
PESV											
Encuestas fase 2											
Buscar... Limpiar											
Acceso a formulario	No. Reporte	Nombre del formulario	Descripción	Nivel PESV	Fecha inicio	Fecha final	Fecha de envío a ST	Razón social - NIT	Email	Vigencia	Estado actual
	22357	Indicadores	Cumplimiento del paso #20 de la metodología definida en la Res. 40595 de 2022.	Sin Clasificar	31/07/2023	30/01/2026	17/02/2025	TKARGA S.A.S - 830128459	contador@tkarga.com	2025	En proceso
	14042	Indicadores	Cumplimiento del paso #20 de la metodología definida en la Res. 40595 de 2022.	Sin Clasificar	31/07/2023	30/01/2026	01/02/2025	TKARGA S.A.S - 830128459	contador@tkarga.com	2024	Finalizado
	10093	Indicadores	Cumplimiento del paso #20 de la metodología definida en la Res. 40595 de 2022.	Básico	31/07/2023	30/01/2026	29/01/2025	TKARGA S.A.S - 830128459	contador@tkarga.com	2023	Finalizado

Tabla de contenido

1. OBJETIVO	5
2. MARCO LEGAL	5
3. DEFINICIONES.....	7
4. DESARROLLO DEL PLAN	10
4.1. Determinación del nivel	10
4.2. Planificación plan estratégico de seguridad vial	10
4.2.1. Paso 1. Líder del diseño e implementación del plan estratégico de seguridad vial .	10
4.2.1.1. Idoneidad del líder PESV	10
4.2.1.2. Competencias del líder del diseño e implementación del PESV:	10
4.2.2. Paso 2. Comité de seguridad vial	11
4.2.3. Paso 3. Política de seguridad vial.....	12
4.2.3.1. Divulgación de la política.....	12
4.2.4. Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo.....	12
4.2.5. Paso 5. Diagnóstico	13
4.2.5.1. misión.....	13
4.2.5.2. Visión	13
4.2.5.3. Alcance	13
4.2.5.4. Tamaño y Segmento al que pertenece la entidad	14
4.2.5.5. Sedes principales de la empresa.....	14
4.2.5.6. Personal vinculado a Tkarga SAS.....	15
4.2.5.7. Servicios presentados	15
4.2.5.8. Lista y descripción de los vehículos propios	15
4.2.6. Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos	16
4.2.6.1. identificación del riesgo	16
4.2.6.2. Análisis del riesgo.....	17
4.2.6.3. Valoración del riesgo	17
4.2.6.4. Tratamiento del riesgo.....	17
4.2.7. Paso 7. Objetivos y metas del plan estratégico de seguridad vial	18
4.2.8. Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño.....	18
4.3. Implementación y ejecución del plan estratégico de seguridad vial.....	19

4.3.1. Paso 9. Plan anual de trabajo	19
4.3.2. Paso 10. Competencia y plan anual de formación.....	19
4.3.2.1. Selección	19
4.3.2.2. Formación en seguridad vial y plan de formación	20
4.3.3. Paso 11. Responsabilidad y compromiso seguro	20
4.3.3.1. Mecanismos de contratación vehículos	20
4.3.3.2. Mecanismos de contratación conductores.....	20
4.3.4. Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	20
4.3.5. Paso 13. Investigación interna de siniestros viales	21
4.3.6. Paso 14. vías seguras administradas por la organización.....	21
4.3.6.1. Rutas externas.....	21
4.3.6.2. Rutas internas	22
4.3.7. Paso 15. Planificación y desplazamientos laborales	23
4.3.8. Paso 16. Inspección de vehículos y equipos	24
4.3.9. Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos	24
4.3.10. Paso 18. Gestión del cambio y gestión del contratista	25
4.3.11. Paso 19. Archivo y retención documental	26
4.4. Seguimiento por la organización.....	26
4.4.1 Paso 20. Indicadores que aplican a todos los niveles	26
4.4.2 Paso 21. Registro y análisis de siniestros viales.....	26
4.4.3 Paso 22. Auditoria anual	27
4.5. Mejora continua del PESV.....	27
4.5.1. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas	27
4.5.2. Mecanismos de comunicación.....	27
5. SEGUIMIENTO	28

1. OBJETIVO

Diseñar, implementar y ejecutar el plan estratégico de seguridad vial siguiendo la guía establecida por la normatividad legal vigente, en función de la promoción, prevención, mitigación y control de los riesgos asociados a la seguridad vial.

2. MARCO LEGAL

Norma	Resuelve
Ley 769 del 6 de agosto de 2002:	“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.
Ley 1383 del 16 de marzo de 2010:	“Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”.
Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011:	“Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones”.
Ley 1548 del 05 de julio de 2012:	“Por la cual se modifica la Ley 769 del 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones”.
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”
Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015:	“Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”.
Decreto 2106 del 22 de noviembre de 2019:	“Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública”.
Ley 2050 del 12 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”
Decreto 1252 del 12 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 1079 de 2015, único reglamentario del Sector Transporte, en lo



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Versión: 5
Fecha: 28/02/2024

	relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”.
Resolución 20223040040595 del 12 de julio de 2022:	“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.”
NTC – ISO 39001 del 21 de mayo del 2014:	Norma Internacional para el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

3. DEFINICIONES

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

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.

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

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

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

Accidente de Trabajo: Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Estrategia: Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.

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

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

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

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

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

Vehículo de Tracción Animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNIT. 2002).

Vehículo No Automotor: Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

Términos y Definiciones tomados de la Resolución 1565 de 2014.

4. DESARROLLO DEL PLAN

4.1. Determinación del nivel

Bajo la tabla 1 de la resolución 20223040040535, se determinó el nivel y la misionalidad de la empresa ubicado a **TKARGA S.A.S** en la misionalidad 1. empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor, tamaño de la organización nivel avanzado, contando con una flota vehicular propia de (3) vehículos, (3) conductores y contratando o administrando vehículos terceros con un rango mayor a 50 conductores.

4.2. Planificación plan estratégico de seguridad vial

4.2.1. Paso 1. Líder del diseño e implementación del plan estratégico de seguridad vial

La organización **TKARGA S.A.S**, determina y posiciona como Líder del PESV al Director de Operaciones Jorge Baracaldo, quien es una persona con poder de decisión en los temas relacionados con gestión de seguridad vial, cumpliendo así con las responsabilidades de:

- ❖ Velar por que se cumplan las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.
- ❖ Diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del plan estratégico de seguridad vial, conforme se indica en el paso 20.

4.2.1.1. Idoneidad del líder PESV

El responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial debe cumplir con el siguiente perfil.

AÑOS DE EXPERIENCIA: Mínimo 2 empresas de transporte.

Tipo de formación: Formación en temas de seguridad vial y transporte.

(Anexo) Acta nombramiento líder del diseño e implementación del PESV.

4.2.1.2. Competencias del líder del diseño e implementación del PESV:

NOMBRE	JORGE EDUARDO BARACALDO – CC. 79.354.551
CARGO	DIRECTOR NACIONAL DE OPERACIONES
CORREO	dir.operaciones@tkarga.com
TELEFONO	5557500
EDUCACIÓN	Administrador de empresas (Universidad Jorge Tadeo Lozano). Especialización en Logística Comercial Nacional e Internacional. (Universidad Jorge Tadeo Lozano).

FORMACIÓN	Master Supply Chain Management (Universidad de Barcelona).
	Curso en Plan Estratégico de Seguridad Vial – Resolución 40595 de 2022. Seguridad vial.
EXPERIENCIA	Un año en el diseño e implementación de planes estratégicos de seguridad vial en empresas de transporte. / líder del PESV TKARGA S.A.S desde agosto de 2021. Gerente de distribución y transporte (Abril 2018 – Mayo 2019) / CCL Corporación Colombiana de Logística. Gerente de Transporte (Octubre 2016 – Julio 2017) / ALPOPULARCARGO. Gerente de operación y desarrollo (Octubre 2015 – Julio 2016) / TKARGA SAS. Director Nacional de Transporte y Proyectos Logísticos (Mayo 2014 – Julio 2015) / BLULOGISTICS Gerente Nacional de Transporte Terrestre y Carga Aérea (Junio 2006 – Mayo 2014).

4.2.2. Paso 2. Comité de seguridad vial

La empresa establece su compromiso de seguridad vial mediante la designación de un comité de seguridad vial, personas quienes apoyaran y realizaran seguimiento a las acciones tomadas para el diseño e implementación del PESV.

En **TKARGA S.A.S** el comité está conformado por un numero impar y sus integrantes tienen las competencias necesarias para asumir dicha responsabilidad, en sus compromisos se establecen las reuniones de seguimiento de manera trimestral para acordar estrategias de mejora continua en el plan y dar seguimiento a los hallazgos obtenidos en ese periodo, así como las reuniones extraordinarias en caso de existir novedades de emergencias o ser exigida por alguno de sus integrantes.

NOMBRE	CARGO	PROCESO y/o ÁREA
JORGE EDUARDO BARACALDO	DIRECTOR NACIONAL DE OPERACIONES	OPERACIONES
OSCAR DAVID MORENO	DIRECTOR GESTIÓN DE RIESGOS	GESTIÓN DE RIESGOS
HERNAN ANTONIO RODRIGUEZ	DIRECTOR NACIONAL DE TRANSPORTE	OPERACIONES

(Anexo) Acta responsabilidades comité seguridad vial.

4.2.3. Paso 3. Política de seguridad vial

TKARGA S.A.S a través en cabeza de sus directivas establece una política de seguridad vial, la cual cuenta con código (915) versión 4 actualizada y firmada al año vigente, dicha política será revisada anualmente.

(Anexo) Política de seguridad vial actualizada y firmada.

4.2.3.1. Divulgación de la política

Se destina para la divulgación de la Política de Seguridad los medios físicos, tecnológicos y actividades de sensibilización con frecuencia al inicio de actividades y una periodicidad de retroalimentación anual.

La política de seguridad vial se socializará al personal de la siguiente manera:

- ✓ Correo electrónico enviado por el área de comunicaciones corporativas.
- ✓ De manera presencial a personal operativo dejando como evidencia el formato lista de asistencia capacitación entrenamiento.
- ✓ Se ubica en las áreas operativas y zonas de descanso (carteleras).

4.2.4. Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo

Con el ánimo de facilitar la labor de las autoridades competentes en materia de revisión técnica, emisión de observaciones y/o aval del contenido del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, es voluntad de la Alta Dirección de la empresa **TKARGA S.A.S** desarrollar en estricto orden los lineamientos definidos en la Resolución No. 40595 de 2022 y seguimiento indicado por la resolución 5178 de 2023.

La alta dirección desde su compromiso y corresponsabilidad se compromete a:

1. Definir y llevar la política de seguridad vial con sus objetivos y metas, la cual, requiere ser compatible con la dirección estratégica de la organización, buscando promover en sus colaboradores y partes interesadas la seguridad vial, así como, minimizar los riesgos viales.
2. Destinar los recursos necesarios y actualizar el plan anual de trabajo, plan de formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, tanto en colaboradores como partes interesadas, de acuerdo con los requisitos de cumplimiento que establece el plan estratégico de seguridad vial.
3. Identificar la contratación y/o compra idónea para la adquisición de vehículos, equipos, repuestos, materiales y servicios que vayan de la mano con el cumplimiento de los estándares de seguridad vial y manejo seguro.
4. Realizar seguimientos al cumplimiento de la implementación y ejecución del PESV, presentando los resultados de este avance por lo menos una vez al año ante el Comité de

gestión del PESV.

5. Atender de manera oportuna cualquier requerimiento de las autoridades verificadoras, apuntando siempre a la actualización y avance del PESV.

(Anexo) Corresponsabilidad alta dirección.

4.2.5. Paso 5. Diagnóstico

TKARGA S.A.S es una empresa especializada en operación logística, que busca optimizar procesos y rentabilizar cadenas de abastecimiento. Durante más de 10 años, se ha especializado en el transporte masivo, semi-masivo, movilización de mercancías peligrosas, desarrollo de campos petroleros, transporte de carga extra dimensionada y operaciones de importación y exportación.

Nuestros desarrollos están basados en superar las necesidades y expectativas de nuestros clientes, soportados en recurso humano, infraestructura física y tecnológica.

Nuestro éxito es gracias a las actividades de construcción conjuntas, que permiten optimizar procesos y rentabilizar las unidades de negocio de nuestros clientes, sin descuidar nuestra responsabilidad social empresarial y nuestro sistema de gestión integral.

4.2.5.1. Misión

Ser la Organización que brinda el mejor servicio de transporte de carga en el país, generando en nuestros colaboradores (Propios, Contratistas y Subcontratistas) cultura y concientización en materia de responsabilidad en seguridad vial, generando confiabilidad y seguridad a nuestros clientes conforme a sus necesidades.

4.2.5.2. Visión

La alta dirección de **TKARGA S.A.S** proyecta que para el 2025 será uno de los 30 operadores logísticos con menor registro de incidentes y accidentalidad en las vías, lo cual se basa en el cumplimiento de la normatividad y legislación aplicable en Colombia, la mejora continua del comportamiento de nuestros actores viales, políticas y procedimientos establecidos por la organización.

4.2.5.3. Alcance

El Plan Estratégico de Seguridad Vial aplica a todos los servicios de transporte que realice la Organización **TKARGA S.A.S**, así como la intervención y cumplimiento de nuestros colaboradores “Propios, Contratistas y Subcontratistas”, por ser actores de la vía asumiendo los roles de peatón, pasajero, ciclista, motociclista y conductor en determinado espacio y tiempo.

4.2.5.4. Tamaño y Segmento al que pertenece la entidad

Con base en la Clasificación empresas NIIF-IFRS la Empresa **TKARGA S.A.S** está catalogada dentro del número 2. Pyme Mediana Empresa, con una Planta de Personal promedio de 82 trabajadores.

La población que labora para **TKARGA S.A.S** reside en su gran mayoría en las poblaciones alrededor de cada una de las sedes de la compañía (Tocancipá – Cundinamarca (Sede principal), Bogotá, Cali, Buenaventura, Cartagena y Barranquilla), solo el 1 % del personal directo de la empresa es contratado como conductor de carga, debido a que la mayoría de la flota es tercerizada teniendo un total de 29 personas vinculadas como independiente.

Mediante una encuesta general se realizó la segmentación para determinar datos puntuales de todos los colaboradores, donde principalmente se encontró lo siguiente:

El 57% del personal gasta entre 0 y 1 hora para desplazarse a la empresa, siendo este el porcentaje más alto seguido por 1 a 2 horas que es un 32.5%; De igual manera se encuentra que la mayoría de los trabajadores de la empresa se desplazan en transporte público, seguido de un porcentaje que se desplaza en bicicleta y posteriormente los desplazamientos están distribuidos en vehículos propios. Solo un 7% se desplaza caminando.

Un 41,2% de la población realiza desplazamientos laborales, con una frecuencia mayormente de algunas veces a la semana y otras al mes dichos desplazamientos son asumidos por los trabajadores siendo ellos los que buscan el medio para desplazarse. Movilizándose en transporte público y vehículo propio o contratado.

Aproximadamente 68 personas poseen licencia de conducción y de estos un 90,4% no ha tenido accidentes ni problemas viales en los últimos 2 años.

4.2.5.5. Sedes principales de la empresa

Tocancipá (sede principal)	Parque Industrial del Norte, Bodega 38, Vereda Canavita, 500 metros al norte de Colpapel.
Barranquilla	La Unión Calle 130 No. 10-310.
Cali	Carrera 1H No. 40-44, Barrio Manzanares.
Buenaventura	Calle 7 No. 4-12, Barrio Obrero Ed. Corportuaria.
Cartagena	Calle 1 Cra. 56 N-7C, Bodega 1, Barrio Mamonal
Bogotá D.C	Av. Boyacá No. 21-19, CC Montevideo Plaza (Local 5).

4.2.5.6. Personal vinculado a TKARGA S.A.S

TIPO	CANTIDAD DE EMPLEADOS
Directos	82
*Contratistas/independientes	29
Total	111

*Nota: Se entiende por contratista/independiente a la flota fidelizada la cual puede variar en función del servicio y su demanda

4.2.5.7. Servicios presentados

Somos una empresa afianzada en el mercado del transporte de carga y última milla, que surge al ver la necesidad de las compañías por solicitar un paquete de servicio que no solo abarque el transporte como fin, sino que ofrezca una solución integral a sus requerimientos, como la personalización de sus envíos, el manejo de inventarios, además de toda la información acerca de su carga.

PORTAFOLIO DE SERVICIOS

Tkarga S.A.S ofrece a sus clientes los siguientes servicios

- **TRANSPORTE MASIVO Y SEMI MASIVO**
 - Nacional
 - Última milla o urbano
 - Semi masivo
 - Masivo
 - Carga suelta
 - Administración de flota
 - Carga líquida
- **TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS**
 - Personal capacitado
 - Experiencia con grandes clientes
- **LOGÍSTICA DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN**
 - ITR (Inspección, traslado y retiro).
 - Devolución de contenedores
 - Importaciones y Exportaciones
 - Despachos desde puertos



4.2.5.8. Lista y descripción de los vehículos propios

PLACA	MARCA	MODELO	CAPACIDAD	OPERACIÓN	CLIENTE
SPN-345	Hino	2011	6600	Bogotá	Nutresa
WHO-336	Chevrolet	2015	6200	Tocancipá	SIKA
TJV-310	Chevrolet	2013	5000	Tunja	SIKA

los colaboradores que formen parte de la cadena de actores de la vía, tales como; Peatones, Conductores y Usuarios. Con el objetivo de fortalecer los conocimientos que se tengan sobre el cumplimiento de la normatividad en materia de seguridad vial.

Por otro lado, es importante analizar las zonas de desplazamiento de nuestros colaboradores, con el fin de identificar aquellas que poseen mayor riesgo de tránsito y de esta manera documentar y establecer controles que disminuyan el impacto que éstas puedan ocasionar.

4.2.6.2. Análisis del riesgo

TKARGA S.A.S aplica en su sistema de gestión integrado una Matriz de Riesgos según metodología GTC-45. En ella se describen los posibles riesgos a los cuales puede estar expuesta debido a la actividad económica desempeñada, a través de metodología expuesta en el documento anexo (Ver Anexo 09 - MATRIZ DE RIESGOS Y PELIGROS).

Por este motivo al contar con esta importante herramienta, ha definido incluir aquellos riesgos correspondientes a la Seguridad Vial para que sean tratados de la misma manera y establecer controles que mitiguen el impacto de una posible materialización.

TKARGA S.A.S, en atención a los Riesgos de Seguridad Vial expresados como resultado de la aplicación de la Encuesta, ha identificado los siguientes riesgos; los cuales serán incluidos en la Matriz de Riesgos, con el objetivo de que se Identificados, Análisis, Evaluación y Tratamiento del Riesgo. Teniendo en cuenta los siguientes factores: Humano, Vehículos, Vial y Entorno.

4.2.6.3. Valoración del riesgo

La valoración de los riesgos fue ejecutada bajo la MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE RIESGOS VIALES TKARGA SAS, la cual contempla las indicaciones establecidas por la resolución 40595 de 2022 y lo establecido en la ISO 31000.

4.2.6.4. Tratamiento del riesgo

Con base en los hallazgos encontrados correspondientes a cada pilar, se determinaron los planes de acción.

FACTOR HUMANO	❖ Exceso de Velocidad (Conductores) ❖ Accidentes de Tránsito ❖ Consumo de Alcohol, Tabaco y Drogas
---------------	--

	❖ Excesos de Jornada Laboral (Conductores) – (Sueño, Fatiga y Estrés) ❖ Personal sin competencia en temas de Seguridad Vial ❖ Agresividad en la vía
FACTOR VEHICULO	Falta Mantenimiento Preventivo <u>Seguridad Activa</u> ❖ Desgaste de los Neumáticos ❖ Falla en el Sistema de Iluminación del Vehículo ❖ Calentamiento en exceso de Frenos <u>Seguridad Pasiva</u> ❖ Malas condiciones de la Carrocería ❖ No usar el Cinturón de Seguridad
FACTOR VIA	❖ Elección de la Ruta por la cual transita el vehículo ❖ Condiciones Climáticas (Derrumbes, Avalanchas, Sismo, Inundaciones, Viento, Humedad)

4.2.7. Paso 7. Objetivos y metas del plan estratégico de seguridad vial

Se establecen objetivos y metas con el fin de cumplir la intención de la política en seguridad vial de la empresa, estos se encuentran firmados y aprobados por la alta dirección y van asociados a la intención de la política ambiental.

4.2.8. Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño

Se tienen establecidos programas de gestión de riesgos críticos con su respectivo cronograma de actividades a ejecutar de forma anual. De igual manera este es alimentado y actualizadas las actividades según el procedimiento de cada programa.

4.3. Implementación y ejecución del plan estratégico de seguridad vial

4.3.1. Paso 9. Plan anual de trabajo

Para el seguimiento de cada uno de los pilares del PESV se ha diseñado un plan en donde se relacionan las actividades a desarrollar con el fin de dar cobertura a la implementación del PESV en TKARGA S.A.S y así prevenir accidentes de tránsito (cronograma planes de acción del PESV). Adicionalmente se definen los controles para mitigar los riesgos de seguridad vial establecidos en la matriz de riesgos y peligros.

Se establece plan anual de trabajo con actividades programadas, ejecutadas y reprogramadas; sacando de estos el indicador de cumplimiento. (anexo plan anual de trabajo)

4.3.2. Paso 10. Competencia y plan anual de formación

4.3.2.1. Selección de personal

La Selección de Conductores Tercerizados se realiza de acuerdo con el Procedimiento de Selección de Vehículos y Conductores (revisión de la experiencia en viajes realizados). De igual manera para la Selección de Conductores Propios, la Organización ha definido el Procedimiento para la selección y contratación de personal el cual es llevado por el área de gestión humana.

TKARGA S.A.S tiene contempladas las siguientes pruebas de ingreso para conductores:

- ❖ Preentrevista de selección.
- ❖ Aplicación de pruebas teóricas como son: Prueba de Conducción, Prueba Teórica y Cuestionario de Señales de Tránsito.
- ❖ Test elemental de inteligencia.
- ❖ Pruebas psicotécnicas.
- ❖ Exámenes Médicos ocupacionales.

De acuerdo con la información mencionada anteriormente, cabe resaltar que la prueba práctica es realizada por el jefe de flota propia, así mismo las pruebas psicotécnicas son calificadas por un profesional del campo y la entrevista de preselección se hace bajo la supervisión de la Dirección de Talento Humano. En caso tal, de que esta última prueba sea realizada por una empresa de selección o agencia deberán presentar un informe que contenga todas las pruebas de ingreso.

4.3.2.2. Formación en seguridad vial y plan de formación

La capacitación y entrenamiento de conductores se realiza de acuerdo con el Programa de Capacitaciones PG. RRHH.02 - Programa de capacitación, en el cual se establece:

- ❖ Cronograma
- ❖ Responsables
- ❖ Temas de normatividad
- ❖ Temas de sensibilización en los diferentes roles del factor humano
- ❖ Temas de cómo actuar frente a accidentes de tránsito
- ❖ Temas basados en el diagnóstico realizado a la empresa.
- ❖ Intensidad horaria por temática dictada
- ❖ Temas acordes con los tipos de vehículos que opera la organización
- ❖ Temas para conductores nuevos (inducción) y conductores antiguos (reinducción)
- ❖ El programa tiene alcance para conductores propios y terceros

Se establece un cronograma de formación y capacitación en temas de seguridad vial y propios u obligatorios para el transporte de sustancias específicas.

4.3.3. Paso 11. Responsabilidad y compromiso seguro

Se tiene establecido un procedimiento para la contratación y seguimiento de conductores flota propia y fidelizada, así como para el control y verificación de toda la documentación de estos, de igual manera en los perfiles de cargo se establecen las funciones y responsabilidades de cada uno de los trabajadores asociados a la compañía.

4.3.3.1. Mecanismos de contratación vehículos

Se definió un procedimiento en el cual se establece la metodología para la contratación de vehículos y conductores tercerizados (Anexo - Selección de vehículos y conductores).

4.3.3.2. Mecanismos de contratación conductores

Para conductores propios se cuenta con el procedimiento de gestión humana (Anexo—SELECCIÓN Y CONTRATACIÓN DE PERSONAL; EVALUACIONES MÉDICAS OCUPACIONALES; PRUEBAS A CONDUCTORES).

4.3.4. Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales

Para la atención de emergencias de diferentes tipos se van a seguir las instrucciones y

requerimientos establecidos en los siguientes procedimientos:

- ❖ PD.SEG.06 Hurto o Saqueo
- ❖ PD.SEG.07 Presunto Siniestro
- ❖ PD.SEG.08 Varada
- ❖ PD.SEG.09 Volcamiento
- ❖ PD.SEG.13 Emergencia y Respuesta a Eventos Críticos

4.3.5. Paso 13. Investigación interna de siniestros viales

La empresa cuenta con el desarrollo del Plan de Acción de Atención a Víctimas. La Investigación de Accidentes de Tránsito se realiza de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Procedimiento “Investigación de Accidentes y/o Incidentes”, así mismo la divulgación de las Lecciones Aprendidas contempla Resumen del evento-informe, ¿Qué sucedió?, causas del accidente, registro fotográfico, plan de acción y lección aprendida.

4.3.6. Paso 14. Vías seguras administradas por la organización

4.3.6.1. Rutas externas

La organización ha realizado un estudio de rutas e inspección de estas, en el cual se identifican las condiciones, riesgos y puntos críticos, con el objeto de establecer las medidas de prevención necesarias para garantizar la seguridad vial.

El área de tráfico y seguridad diseña los planes de ruta para cada uno de los recorridos nacionales. Los planes de ruta se documentan en el sistema de información AVANSAT y se entregan a los conductores para cada uno de los viajes a realizar.

Para el análisis de riesgos en ruta se diseñarán rutogramas específicos para cada una de las rutas, estos se encuentran contemplados en el plan de contingencia para el transporte y son desarrollados por el director de gestión de riesgos junto con los analistas de tráfico y área SIG estableciendo así los recorridos óptimos en el formato de rutas e identificando los peligrosos y riesgos a nivel vial, así como ambiental (estrategias de respuesta).

Para el control de los rutogramas se tendrán las siguientes recomendaciones:

- ❖ Se diseñan describiendo un mapa de la ruta con el análisis de riesgos en función de: identificación de puestos de control, puntos críticos, puestos de policía, puestos de emergencia (Bomberos – Hospitales), puntos de riesgo (Obras en la vía).

- ❖ Se debe describir la ruta con cada uno de los puntos identificando si se trata de un punto crítico y asignando los números de emergencia y recomendaciones para cada punto según corresponda.
- ❖ **Control de cambios:** Cada vez que se presenten cambios en las rutas el Director de gestión de riesgos y/o analista de tráfico deben llevar el control de cambios del rutograma
- ❖ para describir nuevos puntos de control en la ruta, desvió por obras o cualquier cambio que afecte la ruta.
- ❖ **Entrega de rutogramas a conductores:** El rutograma será entregado junto con el Plan de Ruta y la documentación de carga para los conductores previo a la ejecución del servicio.

Control de seguimiento del plan de ruta y rutograma: Los auxiliares de tráfico realizarán el seguimiento del plan de ruta y del rutograma de la siguiente forma:

- **Verificación satelital:** Se debe realizar monitoreo de en el sistema de información según el satelital de cada vehículo, el resultado del seguimiento se registra en el sistema de información AVANSAT. Se dispone del procedimiento de **Control de Tráfico** para el seguimiento a los vehículos.
- **Registro en puestos de control:** Los conductores se deben reportar en los puestos de control definidos en el plan de ruta y/o rutograma. El proveedor de los puestos de control actualiza automáticamente en el sistema de información el reporte de los puestos de control de cada conductor.

El seguimiento de las rutas externas se realiza por medio del reporte en puestos de control (Destino Seguro), Sistema SAT y SATRACK, que permiten controlar y monitorear permanentemente los vehículos en ruta, además de obtener información en tiempo real. Dicho control se realiza cada tres horas vía celular, si la mercancía a transportar es considerada de alto riesgo, el monitoreo se realiza cada hora.

4.3.6.2. Rutas internas

Las vías internas de las instalaciones se encuentran señalizadas y demarcadas para la movilización de peatones (No aplica en PIN) y circulación de vehículos, al igual que la zona de parqueaderos, que permiten prevenir la ocurrencia de accidentes.

En caso de presentarse un accidente o incidente que se presenten dentro de las instalaciones se procederá a realizar el correspondiente reporte a la ARL, y las indicaciones establecidas por la misma para la atención del lesionado.

Además, la Organización ha documentado el Procedimiento “Seguridad Física”, en el cual se describen actividades destinadas a determinar, proporcionar y mantener la Seguridad de las Instalaciones.

TKARGA S.A.S, consciente de los peligros y riesgos que pueden presentarse en sus instalaciones, se compromete de instalar y a mantener las señales y demarcaciones en las vías internas y en los accesos a las instalaciones de la compañía, para mantener informados al personal administrativo, contratistas y conductores sobre los riesgos que se puedan presentar en el momento de desplazarse como actores de la vía, además de generar una cultura de seguridad vial.

TKARGA S.A.S, se compromete a socializar e informar a todo el personal propio y contratistas, además de conductores sobre las condiciones, peligros y riesgos que se puedan presentar en el momento de desplazarse por las vías internas y externas, haciendo énfasis en el comportamiento como usuarios de vías. De igual forma esta información se actualizará semestralmente teniendo como pilar la seguridad vial.

4.3.7. Paso 15. Planificación y desplazamientos laborales

Se tiene establecido un procedimiento y estrategias para los desplazamientos laborales; establecido en Avansat en el módulo Planificación de Ruta, donde se indica que:

1. El vehículo debe transitar un máximo de 8 horas y el conductor realizara pausas activas cada 2 horas y cada que permita el flujo del transporte.
2. La hora máxima para estar en ruta es hasta las 10:00 pm, donde solo algunos clientes específicos tienen el permiso de transporte nocturno y dependiendo esto se valida la movilización, si el conductor no respeta el horario que se tiene establecido se deberá llamar a las autoridades competentes para que se inmovilice el vehículo por desacato y poner la mercancía en riesgo, en ese momento será inhabilitado el vehículo.
3. Para conocer el tiempo que durara el desplazamiento y los tramos de tránsito lento, vías cerradas o siniestros se lleva un control por GPS.
4. El vehículo no puede movilizarse si no cuenta con su respectivo preoperacional y test de fatiga; esto es validado desde el área de seguridad y se da con el fin de determinar que el conductor y el vehículo están en optimas condiciones para el desplazamiento laboral.
5. El vehículo solo puede andar con la planilla de ruta autorizada, si se desvía debe solicitar autorización al coordinador o director del área de gestión de riesgos.
6. El vehículo no puede exceder la velocidad permitida por normatividad dependiendo el tipo de vía, donde la plataforma Monitor arroja alertas de excesos de velocidad y esto hará que se tomen los controles necesarios para que el conductor cumpla.
7. No se asumen costos de viáticos, se ofrece un valor total por el transporte de la mercancía y se paga un anticipo del total acordado para que el conductor pueda sustentar sus gastos en ruta.

8. Al finalizar el viaje se valida por GPS y se llama al conductor para este reporte las novedades y de especificación del proceso en el que se encuentra (espera de descargue, descargue o proceso culminado).
9. El conductor debe llamar al analista de operaciones o al área de tráfico en dado caso de que no le permitan ingresar la carga en el cliente o que esta quede quieta.
10. Para mantenerse informado en tiempo real, el área de control de tráfico y seguridad se encuentra vinculado a grupos de apoyo como DISTRA y FEDETRANSCARGA y cuenta con actualización por canales de comunicación con invias para el reporte de novedades en carretera, cierres, estados de vías y siniestros.
11. Se identificará puntos críticos de siniestralidad bajo las inspecciones de vías, rutogramas frecuentes y validación de información por sistemas de información geográfica.

4.3.8. Paso 16. Inspección de vehículos y equipos

La Inspección de los Vehículos se realiza siguiendo las instrucciones determinadas en los Procedimientos “Despachos urbanos” y “Despachos nacionales”, numerales 8 y 5 respectivamente, en los cuales se establece el diligenciamiento de la lista de chequeo “Inspección física de vehículos” revisando cada uno de los parámetros señalados, en la cual se incluyen los Sistemas de Seguridad Pasiva y Activa. Así mismo se debe realizar el barrido de evaluación de los vehículos fijos y para todos los vehículos adicionales se debe realizar en cada cargue, con una periodicidad mensual para despachos nacionales y semanal para despachos urbanos, inspección realizada de manera presencial e información subida por formulario virtual.

Adicionalmente, se realiza la inspección preoperacional con seguimiento en el área de seguridad, esta tiene una periodicidad diaria y es dada antes de iniciar labor y cargue en el vehículo, inspección realizada por formulario virtual.

4.3.9. Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos

El Mantenimiento de los Vehículos Propios está regido por los lineamientos señalados en el Procedimiento “Mantenimiento de Vehículos Flota Propia” soportado por la Rutina de Mantenimiento Preventivo.

Para la programación de las Mantenimientos Preventivos de los Vehículos Propios de la Organización, se ha establecido una Matriz de Mantenimiento Preventivo, en la cual se tienen en cuenta los siguientes conceptos:

- a. Llantas
- b. Cambio de Aceite
- c. Sistema de Frenos
- d. Motor
- e. Sistema de Suspensión
- f. Plataforma

g. Seguros del Vehículo – Tecno mecánica

h. Sistema Eléctrico

i. Lavado de Vehículos

El Mantenimiento de los Vehículos de Flota Propia es realizado por talleres autorizados, los cuales cuentan con personal idóneo y capacitado en el mantenimiento y reparación de partes de vehículos.

Los vehículos propios y contratados cuentan con si respectiva identificación documental y hoja de vida actualizada.

4.3.10. Paso 18. Gestión del cambio y gestión del contratista

La organización cuenta con un procedimiento para la gestión del cambio en temas de seguridad vial; esto con el fin de evaluar previamente los impactos que se puedan generar por nuevas rutas, cambios de tecnología, cambios de legislación, solicitudes por partes interesadas, modificaciones en el servicio, entre otros.

La organización comprometida con la gestión de contratistas realizara auditorias a contratistas y solicitara la documentación según la normatividad legal vigente en temas de seguridad vial y plan estratégico de seguridad vial; esto con el fin de garantizar que se está trabajando con personal idóneo y que cumple.

Solicitando así que estos tengan como mínimo para trabajar con Tkarga S.A.S:

1. Su respectivo plan estratégico de seguridad vial actualizado a la normatividad legal vigente.
2. Contar con las respectivas capacitaciones y cursos para la ejecución de la labor de conductores en materia de seguridad vial.
3. Pasar el estudio de seguridad establecido por la empresa y contar con (tener un mínimo de 15 viajes para soportar antigüedad y contar con vehículos aptos o repotenciados para la circulación; verificando esta información en el RUNT por placa).
4. Poner a disposición de la organización toda la información de sus conductores en materia de tránsito.
5. Cumplir con las inspecciones preoperacionales previas al servicio.
6. Cumplir con los controles operativos y administrativos establecidos por TKARGA S.A.S en seguridad vial.
7. Reportar y documentar información verídica en siniestros viales cuando se esté en misión y se presenten estos.
8. Suministrar información de los mecanismos de control que se tienen en la organización para el manejo de sus conductores.

4.3.11. Paso 19. Archivo y retención documental

La empresa cuenta con un Procedimiento para el seguimiento documental de la información del plan estratégico de seguridad vial y se lleva control de los soportes de implementación PESV, almacenado estos según lo establecido en la normatividad legal vigente que indica tenerlos por 5 años excepto preoperacional que es por un máximo de (1) año.

4.4. Seguimiento por la organización

4.4.1 Paso 20. Indicadores que aplican a todos los niveles

La empresa cuenta con un CUADRO DE MANDO DE INDICADORES SGI, donde en este se tienen reportados mensualmente todos los indicadores asociados a cada una de las áreas de la compañía; en dicho cuadro están identificados los principales indicadores de cumplimiento del PESV.

De igual manera se lleva el control de los indicadores y datos exigidos por la resolución 40595 de 2022 y se tiene estipulado el reporte de estos datos en la plataforma Formulario fase 2. <https://pesv.supertransporte.gov.co:8443/sisi-pesv/administrar/encuestas/2>

4.4.2 Paso 21. Registro y análisis de siniestros viales

Se establece el control de siniestralidad vial a través de una matriz de novedades, donde en esta se suministra la información de:

Datos principales:

Fecha- motivo- lugar-Datos del vehículo y conductor asociado-Cliente-Manifiesto y material que transporta (tipo de mercancía)- Experiencia laboral conductor (número de viajes)- Gravedad- Estado de seguridad social.

Datos para determinar costos asociados:

Valor total en el que se encuentra evaluada la mercancía (por si esta es retenida, sufre daños o saqueos)-costos asociados a daños ambientales e informe ambiental-pagos de grúas- pagos de escoltas- pagos de proveedores ambientales que atienden emergencia.

Datos de acciones tomadas y cierres de siniestros:

Acciones tomadas para el cierre, informe final y lección aprendida con capacitaciones a partes interesadas.

Si es accidente de tránsito se solicitará el croquis para determinar el suceso y se realizará informe de siniestralidad con costos asociados.

Finalmente se realizará un informe mensual y se sacaran indicadores de siniestralidad y costos de estos sucesos.

4.4.3 Paso 22. Auditoria anual

Para llevar control y seguimiento del plan estratégico de seguridad vial se tiene programado en el plan de trabajo realizar una auditoria anual interna, donde se establece que esta debe ser realizada por un auditor interno calificado y que cuente con las competencias para su ejecución según normatividad legal vigente; de igual manera esta podría ser solicitada como parte del plan de trabajo anual con ARL Colmena, adicional **TKARGA S.A.S** siempre está abierta a las auditorias solicitadas por clientes o cualquier otro ente regulador que pueda llegar a exigir las.

De igual manera, se cuenta con un procedimiento estándar para la realización de las auditorías internas PESV; el cual cuenta con la planificación y pautas para su ejecución, tipo y modo de calificación, contenido, informe final de auditoria y forma de seguimiento a las no conformidades que se presente producto de esta.

4.5. Mejora continua del PESV

4.5.1. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas

Se llevará control de los hallazgos obtenidos en auditorias, inspecciones, actas de seguimiento comité trimestral y rendición de cuentas anual; realizando en estos un análisis completo de causa y generando planes de acción y mapas de riesgos que permita cerrar el hallazgo y obtener la oportunidad de mejora.

4.5.2. Mecanismos de comunicación

La comunicación interna se realizará según lo establecido en el procedimiento de comunicaciones internas, donde estas son enviadas vía correo o son suministradas desde la plataforma Tendencyapps.

Adicionalmente se lleva control de asistencia a capacitaciones y suministro de la información en temas de seguridad vial y se establecen evaluaciones para validar el grado de entendimiento de la información suministrada.

Estas son algunas de las actividades que se ejecutan y se suministran como herramientas de comunicación a nuestros colaboradores:

1. Folleto lección aprendida siniestros viales y campañas visuales
2. Memorias de capacitaciones y formularios de evaluación y asistencia
3. Reporte de actos y condiciones inseguras en la vía (reporte de estado de vías)

En el caso de las comunicaciones externas o solicitudes de partes interesadas o entidades gubernamentales, se establece seguimiento a partir del área SIG y Jurídica.

5. SEGUIMIENTO

Se establece una periodicidad de seguimiento y verificación al plan estratégico de seguridad vial de forma anual o en caso de existir cambios en la normativa legal vigente y cambios en los procesos ya planteados.

6. CONTROL DE CAMBIOS

VERSIÓN	FECHA	ELABORADO	REVISADO	APROBADO
4	12/02/2024	Coordinadora Ambiental	Director SIG	Director SIG
5	04/06/2024	Coordinador SST	Director SIG	Director SIG
DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO: - Se actualiza de acuerdo con la resolución 40595 del 2022 - Se actualiza información del comité de seguridad vial.				