

Evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa Morelco S.A.S de las oficinas de operación del Departamento del Meta, bajo los lineamientos de la resolución 1231 del 2016.

Yeins Hamilton Marquez Arango
Agosto 2019

Universidad Nacional Abierta y a Distancia “UNAD”
Acacias Meta
Proyecto Aplicado

The strategic plan for road safety (PESV) is a planning instrument that contains the actions, mechanisms, strategies and measures to be adopted by the different entities, organizations or companies of the public or private sector in Colombia that operate more than 10 vehicles (own or third parties) to comply with the development of its activities and its general purpose is to implement effective measures to reduce road accidents. (Transportation M. d., 2014)

The project seeks to carry out an evaluation of the strategic road safety plan of the company Morelco S.A.S of the operation offices of the Department of Meta, supported by the methodological guide for the preparation of the PESV; Taking into account the five pillars: institutional management, human behavior, safe vehicles, safe infrastructure and victim assistance, which are quantified under the guide's qualification instrument adopted in resolution 1231 of 2016.

By implementing the strategic road safety plan, the performance of companies that have vehicles that are discarded on national or departmental roads is improved, creating mechanisms for the prevention of accidents and safety in the road environment.

Likewise, the PESV helps to facilitate the work of the competent territorial entities who will issue the observations that have taken place regarding technical review, emission of observations and / or endorsement of the plan through concepts of approval or disapproval as the case may be.

Capítulo 1 Introducción e información general	1
1.1. Introducción	1
1.2. Planteamiento del problema.....	2
1.3. Formulación del problema	2
1.4. Objetivos	3
1.4.1. Objetivo general.....	3
1.4.2. Objetivos específicos	3
1.5. Justificación de la investigación	3
1.5.1. Viabilidad de la investigación.....	4
1.6. Alcance y limitación del estudio.....	5
1.6.1. Alcance del estudio	5
Capítulo 2 Marco Teórico.....	6
2.1. Antecedentes de la investigación	6
2.2. Experiencias de proyectos similares	6
2.3. Bases teóricas.....	9
2.3.1. Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	9
2.3.2. ¿Para qué sirve el Plan Estratégico de Seguridad Vial ?	10
2.3.3. Objetivos Plan Estratégico de Seguridad Vial	10
2.3.4. ¿Quiénes están obligados?	10
2.3.5. Objetivo de la Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval del PESV	11
2.3.6. Procesos de recepción, revisión y aval	11
2.3.7. Estructura de calificación y ponderación	12
2.4. Entendimiento del contexto	12
2.4.1. Historia Compañía MORELCO S.A.S	13
2.4.2. Misión	13
2.4.3. Visión.....	13
2.4.4. Organigrama	14
2.4.5. Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa MORELCO S.A.S.....	14

2.4.6. Responsable del PESV	16
Capítulo 3 Metodología	17
3.1. Tipo de investigación	17
3.2. Diseño de la investigación	17
3.3. Identificación del problema y alternativas de solución.....	17
3.4. Matriz de planificación marco lógico	18
Capítulo 4 Resultados	21
4.1.1. Análisis de involucrados	21
4.1.2. Análisis del problema	22
4.1.3. Análisis de objetivos	23
4.1.4. Identificación de alternativas de solución al problema.....	23
4.1.5. Estructura analítica del proyecto.....	24
4.2. Matriz de planificación marco lógico	24
4.3. Aplicación de la evaluación al PESV	26
4.3.1. Elementos o descriptores	27
4.3.2. Análisis documental.....	27
4.3.3. Descriptor fortalecimiento de la gestión institucional	30
4.3.4. Descriptor comportamiento humano.....	35
4.3.5. Descriptor vehículos seguros	41
4.3.6. Descriptor infraestructura segura.....	43
4.3.7. Descriptor atención a víctimas.....	45
Conclusiones.....	47
Recomendaciones	48
Lista de referencias	49
Anexo.....	52

Lista de tablas

Tabla 1 Pilares y parámetros de cada pilar	20
Tabla 2 Análisis de Involucrados Empresa Morelco S.A.S.....	21
Tabla 3 Matriz marco lógico Morelco S.A.S	25
Tabla 4 Tabla de resultados evaluación PESV	26
Tabla 5 Fortalecimiento de la gestión institucional – MORELCO S.A.S	30
Tabla 6 Componente Humano – MORELCO S.A.S	35
Tabla 7 Vehículos seguros – MORELCO S.A.S	41
Tabla 8 Infraestructura MORELCO S.A.S	43
Tabla 9 Atención a víctimas – MORELCO S.A.S.....	45

Lista de figuras

vi

Figura 1 Esquema proceso de recepción, observación y AVAL.	12
Figura 2 Organigrama Compañía MORELCO S.A.S. Morelco S.A.S.....	14
Figura 3 Análisis del problema Empresa Morelco S.A.S.	22
Figura 4 Análisis de objetivos Empresa Morelco S.A.S.....	23
Figura 5 Estructura analítica del proyecto Morelco S.A.S.	24

Capítulo 1 Introducción e información general

1.1.Introducción

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) es un instrumento de planificación el cual contiene las acciones, estrategias, mecanismos y medidas que deben adoptar las diferentes organizaciones, entidades o empresas del sector público o privado en Colombia que utilicen más de 10 vehículos (propios o terceros) para cumplir con el desarrollo de sus actividades y su propósito general es implementar medidas efectivas para minimizar la accidentalidad vial. (Transporte M. d., 2014)

Mediante el proyecto se busca realizar la evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa Morelco S.A.S de las oficinas de operación del Departamento del Meta, apoyado de la Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval del PESV; Teniendo en cuenta los cinco pilares: gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas, los cuales se cuantifican bajo el instrumento de calificación de la guía adoptados en la resolución 1231 del 2016.

Al implementar el plan se mejora el desempeño de las empresas que cuentan con vehiculos que se desplazan en carreteras nacionales o departamentales, creando mecanismos para la prevención de accidentes y la seguridad en el entorno vial.

Así mismo, el PESV ayuda a facilitar la labor de los entes territoriales competentes quienes emitirán las observaciones que haya lugar en materia de revisión técnica, emisión de observaciones y/o aval del plan a través de conceptos de aprobación o reprobación dependiendo el caso.

1.2.Planteamiento del problema

MORELCO S.A.S, es una empresa de ingeniería, construcción y montajes industriales en Colombia, la cual ha desarrollado proyectos en diversos espacios de la industria regional tales como el sector petrolero, Gas, Energía, Infraestructura, Industria, Edificaciones, Minería, entre otros. Es una empresa comprometida con la seguridad vial, realiza actividades de prevención y control con el propósito de minimizar la probabilidad de accidentes de tránsito. Para ello, diseñó el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) teniendo como relación el marco determinado por la normatividad vigente por el Ministerio de Transporte.

Al realizar el PESV, este se enfoca en el cumplimiento de la normatividad nacional sin tener en cuenta, que para la movilidad de los vehículos de carga pesada o liviana se debe presentar un modelo específico para cada departamento o región. Por lo cual, se plantea hacer la evaluación de este instrumento en las oficinas que se encuentran en el Departamento del Meta, teniendo en cuenta los pilares, parámetros y variables del instrumento de calificación de la guía adoptados en la resolución 1231 del 2016.

1.3.Formulación del problema

¿Cómo puede la empresa Morelco S.A.S obtener el puntaje requerido del Plan Estratégico de Seguridad Vial en las oficinas de operación del Departamento del Meta, teniendo en cuenta la resolución 1231 del 2016 de la Superintendencia de Puertos y Transporte?

1.4.Objetivos

1.4.1. Objetivo general

Evaluar el Plan de Seguridad Vial de la empresa Morelco S.A.S en las oficinas de operación del municipio de Guamal Meta, partiendo de los parámetros y pilares del instrumento de calificación de la guía adoptados en la resolución 1231 del 2016.

1.4.2. Objetivos específicos

- Revisar el Plan Estratégico de Seguridad Vial diseñado por la empresa Morelco S.A.S a la luz de la resolución 1231 del 2016
- Determinar el nivel de cumplimiento de los parámetros y pilares del PESV
- Proponer observaciones de acuerdo con el puntaje obtenido en la evaluación del PESV

1.5.Justificación de la investigación

Según el Instituto Nacional de Salud en el año 2013, afirmo que:

Los accidentes de tránsito son la segunda de las principales causas de muerte a nivel mundial entre los jóvenes de 05 a 29 años; con lo que se evidencia una gran necesidad de conocer y aplicar en nuestro día a día las buenas prácticas en Seguridad Vial. (pp. 115)

El gobierno nacional mediante la resolución 1525 del 2014 redactó la guía metodológica en la se define los planes y acciones específicas que deben realizar las entidades públicas o privadas, empresas y organizaciones con el fin de prevenir los accidentes de tránsito, el cual denomino Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV. El

cual, debe ser diseñado y presentado ante el Ministerio de Transporte o las secretarías de Movilidad de los municipios, por todas aquellas empresas que administren una flota de vehículos automotores superiores a diez (10) unidades o contrate conductores. Seguido a ello, el gobierno redactó la resolución 1231 del 2016, en la cual se presenta una guía para todas aquellas instituciones que deben evaluar el PESV.

Basados en la guía metodológica de la resolución 1231 las empresas construyen su PESV con el fin de pasar la evaluación, enfocándose solo en la estructura del informe y cumplir con cada uno de los puntos solicitados en dicha guía.

Con lo anterior, la empresa Morelco S.A.S, realiza el PESV teniendo como alcance la aplicación del plan a empleados y contratistas que son actores en la vía como: peatones, ciclistas, motociclistas, conductores de vehículos y operadores de maquinaria en todas las actividades de transporte terrestre de responsabilidad en MORELCO S.A.S.

El PESV fue implementado en todas las sedes de MORELCO S.A.S. a nivel nacional con el fin de mitigar los riesgos de accidentalidad vial y disminuir los índices de accidentalidad. Al mismo tiempo, el alcance que se encuentra determinado para el proceso de emisión de observaciones por parte de las autoridades encargadas se encuentra reglamentado en el Artículo 1231 del 2016 mediante la Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval de los planes estratégicos de seguridad vial.

1.5.1. Viabilidad de la investigación

- **Viabilidad técnica:** El proyecto presenta las características, operativas y condiciones técnicas que certifican el cumplimiento de sus metas y objetivos. En primer lugar, la evaluación del PESV es una herramienta con la cual las empresas y las organizaciones se apoyan para la verificación de cumplimiento de los descriptores o pilares que se califican para el aval del PESV.

- **Viabilidad económica:** Los costos de análisis y aplicación de la evaluación del PESV son financiados únicamente por el autor del proyecto. Estos costos refieren los equipos utilizados para el análisis y aplicación de la evaluación y de la materia prima empleada para la documentación de los procesos a evaluar.
- **Viabilidad temporal:** Para realizar la evaluación del PEVS se obtuvo como alcance dar cumplimiento a cada uno de los descriptores o pilares que examina el Ministerio de Transporte para dar el aval y si es necesario en el momento de dar la ponderación se realizan observaciones éstas se darán a conocer a la empresa MORELCO S.A.S para que sean tenidas en cuenta.

1.6. Alcance y limitación del estudio

A continuación, se especifica el alcance del proyecto teniendo en cuenta el tiempo que se empleó para su desarrollo, el lugar que se va a evaluar y la formulación correcta del problema. A su vez se especifican cuáles son los límites de dicho alcance.

1.6.1. Alcance del estudio

El proyecto se enmarca sobre la evaluación del PESV, teniendo como base la Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval de los planes estratégicos de seguridad vial.

La selección de la zona (oficina Guamal Meta) se debe a la facilidad de recolección de información debido a que se tiene acceso a las instalaciones para la respectiva revisión y cumplimiento de los descriptores o pilares.

Para la recolección de la información y verificación del cumplimiento del PESV, se cuenta con la documentación y el instrumento dinámico de calificación del plan.

Capítulo 2 Marco Teórico

2.1. Antecedentes de la investigación

Partiendo de la necesidad de tener en cuenta la política pública de seguridad vial, se diseñaron cinco pilares los cuales se han establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial, para que todas las entidades, organizaciones y empresas, que estén obligadas a adoptar y operar el PESV unifiquen y estandaricen los parámetros y criterios.

Por lo cual, la empresa MORELCO S.A.S, diseño en estricto orden los lineamientos definidos en la Resolución No. 1231 de 2016 en estrecha relación con las directrices de la Resolución 1565 de 2014 el Plan Estratégico de Seguridad Vial , 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 PESV.

Teniendo en cuenta el área de interés de este proyecto, se evaluará el cumplimiento de la aplicabilidad del PESV de la empresa MORELCO S.A.S en el departamento del Meta, partiendo de los parámetros descritos en la Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval de los planes estratégicos de seguridad vial, el cual presenta los estándares técnicos que tendrán en cuenta las autoridades de tránsito de todo el país para la inspección y evaluación de este.

2.2. Experiencias de proyectos similares

Efectuando un estudio del contexto sobre caso de éxito del diseño e implementación del PESV, se encuentran las siguientes:

Propuesta de implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa avícola MILUC (Álvarez M. & Cárdenas Z., 2016) tomado como base investigativa sobre los resultados de la implementación del PESV.

El trabajo busca diagnosticar, diseñar y proponer el plan estratégico de seguridad para la compañía MILUC, mediana empresa del sector agroindustrial dedica a la producción, comercialización, transporte y distribución de pollo con sede principal en la ciudad de Bogotá y radio de acción en el departamento de Cundinamarca.

Terminada la auditoria inicial se concluye que la empresa no cuenta con los argumentos necesarios que demuestren cumplimiento con los requisitos descritos en la resolución 1565 de 2014, y analizadas las variables más importantes se observa que no ha existido ningún tipo de control estatal por cuenta de los organismos que regulan las actividades laborales en la ciudad, pues se encuentran faltas considerables a la normatividad legal como personal operativo con signos de consumo de alcohol y drogas, Deficiencia de proceso solidos de selección, carencia de programas de capacitación y entrenamiento, apatía del personal respecto a las sugerencias de implementación y cumplimiento de las resolución 1565 de 2014 y ausencia de personal idóneo para el cumplimiento de los mínimos estándares de Seguridad y Salud en el Trabajo,

Se puede observar que la implementación del PESV para la compañía MILUC representa grandes beneficios desde todo punto de vista, en primer lugar, libra sanciones por incumplimiento de normatividad legal vigente, mejora la gestión organizacional, mejora la productividad y rentabilidad del negocio, cuida potencia su imagen al carecer de reclamaciones y responsabilidades civiles, penales, entre otras.

Plan Estratégico de Seguridad Vial (Universidad Javeriana, 2018) tomado como base investigativa el diagnostico, propuestas de planes y acciones para la implementación del PESV.

El diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Pontificia Universidad Javeriana, busca el compromiso de toda la academia en la generación de acciones que minimicen los accidentes de tránsito o sus efectos en los diferentes actores viales.

De igual manera la Pontificia Universidad Javeriana, como institución de educación superior que busca servir a la comunidad humana y promover la formación integral de las personas, desarrollará el PESV como una oportunidad valiosa en el desarrollo de su misión. Para ello configuró El Comité de Seguridad Vial (Resolución rectoral 364 del 2016) el cual acompañará el desarrollo del PESV cuyo propósito es establecer e implementar las actividades de capacitación en seguridad vial, prevención de accidentes de tránsito y el cumplimiento de la normatividad legal vigente en la materia.

La Pontificia Universidad Javeriana ha venido realizando actividades de divulgación de las directrices, lineamientos y actividades que corresponden al desarrollo del PESV, el día 6 de octubre del presente año, se adelantó la última reunión del Plan Estratégico de Seguridad Vial (charla lineamientos conductores) con los conductores de la Pontificia Universidad Javeriana, donde nuevamente se amplió la información sobre los siguientes temas:

- Conocimiento de la resolución 1565.
- Objetivos y descripción del PESV.
- Compromiso institucional con el desarrollo del PESV.
- Lineamientos operativos.

Estudio para formular el Plan Estratégico de Seguridad Vial para el instituto de Tránsito y transporte de Sogamoso “INTRASOG” (Moreno R., 2017) tomado como base investigativa la formulación del PESV

Con la formulación del Plan Estratégico de Seguridad Vial para “INTRASOG”, busca diseñar y poner en práctica lo expuesto en el decreto 2851 del 2013 y demás normas reglamentarias; así también aplicar los conocimientos adquiridos en el transcurso de la Maestría de Organizaciones, con el fin de contribuir al mejoramiento de la seguridad vial en el Instituto de Tránsito y Transporte de Sogamoso “INTRASOG”.

Con el estudio y análisis para formular el PESV para el Instituto de Tránsito y Transporte de Sogamoso “INTRASOG” se da cumplimiento a la ley 1503 del 2011 y reglamentada por el decreto 2851 del 2013, resolución 1231 del 2016, Guía metodológica 1565 del 2014, y el decreto 1310 del 2016, donde se ve manifestado el compromiso frente a los funcionarios de la Institución, propiciando acciones para la prevención de los riesgos, e institucionalizar la cultura y la prevención en accidentes viales.

2.3. Bases teóricas

2.3.1. Plan Estratégico de Seguridad Vial

Como se indica en el Artículo 1565 del 2014:

El Plan Estratégico de Seguridad Vial, es el instrumento de planificación, que contiene las acciones, estrategias, mecanismos y medidas que deberán adoptar las diferentes organizaciones, entidades o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Estas acciones están orientadas a alcanzar la seguridad vial y así reducir la accidentalidad vial de los empleados de las organizaciones y de no ser posible evitar o disminuir las causas que pueden generar los accidentes de tránsito (Artículo 1565 Mintransporte, 2014)(pp. 7)

2.3.2. ¿Para qué sirve el Plan Estratégico de Seguridad Vial ?

La finalidad del PESV es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben desarrollar para alcanzar los propósitos en cuanto a la prevención de los accidentes de tránsito dentro de las instalaciones de las entidades o empresas, facilitando la gestión de la organización definiendo las áreas involucradas, los responsables y los elementos de evaluación y seguimiento para el cumplimiento de las acciones definidas. (Artículo 1565 Mintransporte, 2014) (pp.8)

2.3.3. Objetivos Plan Estratégico de Seguridad Vial

El objetivo del PESV es definir los planes y acciones concretas que debe desarrollar las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas, para lograr los propósitos en materia de prevención de accidentes de tránsito, facilitando la gestión definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos para la evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas. (Artículo 1565 Mintransporte, 2014)(pp.7)

2.3.4. ¿Quiénes están obligados?

Según el Artículo 12 de la Ley 1503 del 2011, se especifica quienes están obligados a diseñar e implementar el PESV:

1. Deberán diseñar, construir de manera participativa e implementar el PESV toda entidad, organización o empresa del sector público y privado que: Posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades. (Art. 12 ley 1503/11).
2. Contrate o administre personal de conductores, esto es 2 o más. (Art. 12 ley 1503/11).

3. Todos los establecimientos educativos incluyendo los que cuentan con servicio de transporte escolar privado. (Art. 62 Decreto 348/15).

2.3.5. Objetivo de la Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval del PESV

Según la Resolución 1231 de 2016:

La Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval del PESV, tiene como objetivo, ofrecer a las Autoridades de tránsito de herramientas, técnicas, que permitan unificar y estandarizar los parámetros y criterios para la revisión, emisión de observaciones y aval del PESV, presentados por las empresas u organizaciones, de acuerdo con lo definido en la Guía Metodológica. Resolución 1565 de 2014.

Así mismo, sirve para facilitar a las entidades, empresas y organizaciones públicas y privadas, que estando obligadas a adoptar y operar los PESV, deben saber anticipadamente que tipo de factores, parámetros y variables le serán avalados por las autoridades de tránsito. (p.5)

2.3.6. Procesos de recepción, revisión y aval

El proceso estándar para la expedición del aval del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), es un conjunto de elementos mediante los cuales las autoridades y organismos de tránsito, verifican las evidencias aportadas y consignadas en el documento de planificación que adelantan las empresas y organizaciones públicas y privadas, en cuanto a las acciones, mecanismos, estrategias y medidas en materia de seguridad vial, que contiene el Plan Estratégico de Seguridad Vial con fundamento en la Resolución 1565 de 2014. (Artículo 1231 Mintransporte, 2016)(p.10)

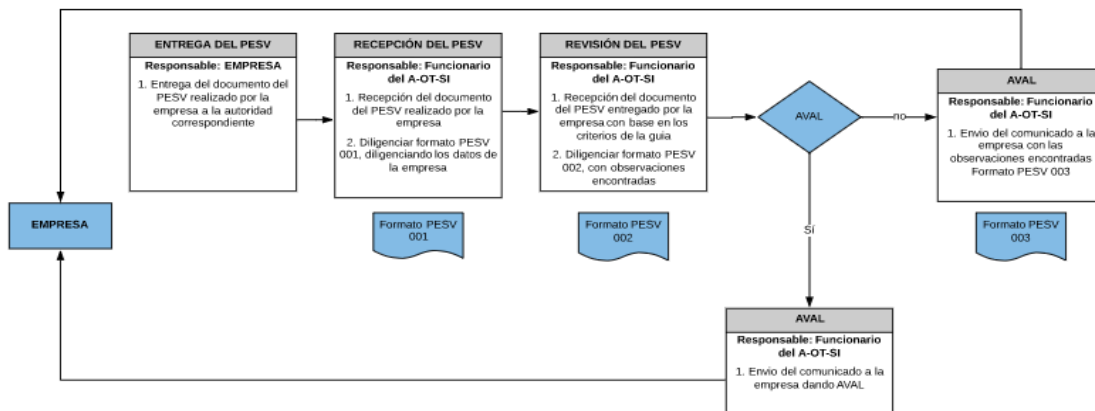


Figura 1 Esquema proceso de recepción, observación y AVAL.

Fuente: Autoría propia en base Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval de los PESV, Ministerio de Transporte

2.3.7. Estructura de calificación y ponderación

La guía permite realizar el diagnóstico de las variables que se encuentran estipuladas en los cinco (05) pilares definidos en la Res. 1565 de 2014 y que están basados en el Plan Nacional de Seguridad Vial, los pilares que se calificarán son:

1. Fortalecimiento de la gestión institucional – Cap. 7 Res. 1565
2. Comportamiento humano – Cap. 8, numeral 8.1 de la Res. 1565
3. Vehículos seguros – Cap.8, numeral 8.2 Res. 1565
4. Infraestructura segura – Cap.8, numeral 8.3 Res. 1565
5. Atención a víctimas – Cap. 8, numeral 8.4 Res. 1565

2.4. Entendimiento del contexto

2.4.1. Historia Compañía MORELCO S.A.S

Sirviendo a nuestros clientes desde 1978, somos una de las más antiguas y sólidas empresas de ingeniería, construcción y montajes industriales en Colombia. A lo largo de nuestra historia hemos desarrollado proyectos de gran envergadura en diversas áreas de la industria regional tales como el sector Oil & Gas, Infraestructura, Energía, Edificaciones, Minería, Industria, entre otros. Con el fin de brindar soluciones integrales a nuestros clientes, hemos desarrollado alianzas estratégicas con empresas especializadas de amplia y reconocida trayectoria dentro y fuera del territorio nacional. (Morelco S.A.S, n.d.)

2.4.2. Misión

Contribuimos al desarrollo de la industria y servicios públicos en Colombia y países de la región mediante el diseño, procura, construcción, mantenimiento y operación de soluciones integrales de infraestructura

Actuamos de forma sostenible con altos estándares de calidad, seguridad, salud ocupacional, responsabilidad social y respeto al medio ambiente. (Morelco S.A.S, n.d.)

2.4.3. Visión

Morelco S.A.S Sera reconocida por brindar oportunidades de crecimiento a sus colaboradores y por proveer servicios de calidad generando confianza en sus clientes. Se consolidará como líder de soluciones integrales en al menos dos industrias asociadas a la infraestructura y contará con presencia significativa en al menos tres países de la región.

La sostenibilidad y rentabilidad del negocio se fundamentará en el desarrollo del talento humano y la innovación de sus procesos, productos y servicios. (Morelco S.A.S, n.d.)

2.4.4. Organigrama

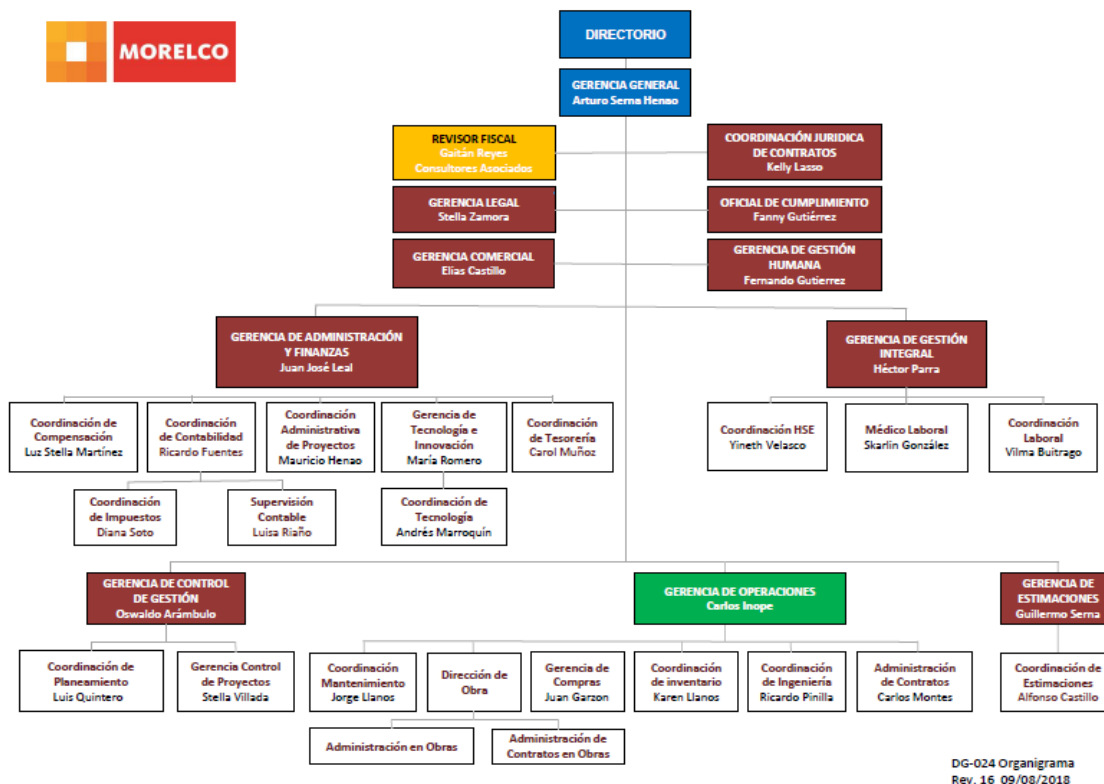


Figura 2 Organigrama Compañía MORELCO S.A.S. Morelco S.A.S.

Fuente: <http://www.morelco.com.co/inicio>

2.4.5. Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa MORELCO S.A.S

Como se indica en el PESV de MORELCO S.A.S. se ha elaborado teniendo en cuenta como referencia el marco establecido por la siguiente normatividad:

- Ley 769 de 2002, Código nacional de tránsito.
- Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
- Decreto 2851 de 2013, que reglamenta la Ley 1503 de 2011.

- Resolución 1565 de 2014, por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).
- Resolución 2273 de 2014 Ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Resolución 1231 de 2016 Crea la guía de evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)

Objetivo general: Prevenir la ocurrencia de incidentes viales a través del aseguramiento y verificación de la competencia de los empleados, el estado de vehículos y el entorno de la vía.

Alcance: El Plan Estratégico de Seguridad Vial aplica a empleados y contratistas que son actores en la vía como: peatones, ciclistas, motociclistas, conductores de vehículos y operadores de maquinaria en todas las actividades de transporte terrestre de responsabilidad en MORELCO S.A.S.

El PESV será implementado en todas las sedes de MORELCO S.A.S. a nivel nacional con el fin de mitigar los riesgos de accidentalidad vial y disminuir los índices de accidentalidad.

Visión: MORELCO S.A.S. será reconocida como una empresa líder en la implementación de mecanismos y estrategias de seguridad vial que preserven la vida de sus empleados y contratistas, minimizando con éxito los riesgos de accidentes en la vía.

Objetivos específicos

- Sensibilizar y generar conciencia en los empleados y contratistas de Morelco S.A.S sobre la importancia del desarrollo de prácticas seguras para disminuir la accidentalidad vial.
- Fortalecer la capacidad institucional para administrar y mantener en óptimas condiciones de mantenimiento el parque automotor de MORELCO S.A.S.

- Analizar los riesgos presentes en las vías y generar acciones de seguridad vial que permitan la circulación segura.
- Capacitar al personal para atender oportunamente los incidentes y accidentes viales que se puedan presentar.

2.4.6. Responsable del PESV

- ***Responsable del PESV:*** La responsabilidad de la elaboración y seguimiento del PESV corresponde al Coordinador Corporativo de HSE. La responsabilidad de la implementación del PESV recae en el Comité de Seguridad Vial y todos los empleados de la empresa.
- ***Idoneidad del responsable del PESV:*** Profesional en áreas de ingeniería, áreas de salud o profesional en seguridad y salud en el trabajo o áreas afines, con 8 años de experiencia general y 5 años de experiencia específica como Coordinador HSE. Licencia en seguridad y salud en el trabajo vigente.

Capítulo 3 Metodología

3.1. Tipo de investigación

Para el desarrollo del proyecto se implementó una investigación descriptiva con enfoque cuantitativo, ya que se soporta principalmente en la revisión documental y evaluación de los pilares de acuerdo con el PESV diseñado por la compañía MORELCO S.A.S. y presentado ante el Ministerio de Transporte.

Como algunos autores han indicado, la investigación descriptiva se define como: “Se reseñan las características o rasgos de la situación o fenómeno objeto de estudio” (Salkind 1998 p. 11). “Expresa que el diseño metodológico de una investigación cuantitativa tiene como propósito fundamental determinar o visualizar la forma en la que el problema será verificado” (Monje 2011. P 10).

3.2. Diseño de la investigación

El diseño de la investigación se basó en la Metodología de Marco Lógico (MML), teniendo en cuenta que es una herramienta que facilita el proceso de diseño, conceptualización, ejecución y evaluación de proyectos.

La metodología se realiza en dos etapas, las fases de identificación y diseño del ciclo de vida del proyecto.

3.3. Identificación del problema y alternativas de solución

El proceso de planificación se realiza con el estudio de la situación problema y la motivación de corregirla. La Metodología Marco Lógico reúne cuatro elementos analíticos que ayudan a ordenar el proceso de análisis, estos son:

- a. Análisis de involucrados
- b. Análisis del problema
- c. Análisis de objetivos
- d. Identificación de alternativas de solución al problema
- e. Estructura analítica del proyecto (EAP)

3.4. Matriz de planificación marco lógico

La matriz del marco lógico muestra de manera concisa los aspectos más relevantes del proyecto. La cual se presenta en cuatro columnas donde se presenta la siguiente información:

- Un resumen narrativo de los objetivos y las actividades
- Indicadores (resultados específicos a alcanzar)
- Medios de verificación
- Supuestos factores (externos que implican riesgos)

Las cuatro filas que muestran los objetivos, medios de verificación, indicadores y supuestos son momentos diferentes en la vida del proyecto. Además, contribuyen de manera significativa cuando el proyecto está en funcionamiento.

- Propósito alcanzado cuando el proyecto ha sido realizado
- Componentes/resultados obtenidos en la realización del proyecto
- Actividades solicitadas para promover los componentes/resultados
- Infraestructura segura

- Atención a víctimas

En la tercera parte muestra el proceso de mecanismos de seguimiento y evaluación como son las auditorías al PESV.

3.5.Población y muestra

La población que alcanza el proyecto de investigación son todos los empleados y contratistas que son actores en la vía como: peatones, ciclistas, motociclistas, conductores de vehículos y operadores de maquinaria en todas las actividades de transporte terrestre de responsabilidad en la compañía Morelco S.A.S de las oficinas de operación del Departamento del Meta.

3.6.Recolección de datos

La recolección de datos se realizó a través del instrumento dinámico de calificación PESV, diseñado por el Ministerio de Transporte, para que las empresas y organizaciones puedan gestionar el PESV teniendo en cuenta los parámetros de evaluación en cada pilar.

Parámetros a evaluar por pilar

Tabla 1
Pilares y parámetros de cada pilar

PILAR	PARAMETRO
1. FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	1.1. Objetivos del PESV
	1.2. Comité de seguridad vial
	1.3. Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial
	1.4. Política de seguridad vial
	1.5. Divulgación de la política de seguridad vial
	1.6. Diagnostico – caracterización de la empresa
	1.7. Diagnostico – riesgos viales
	1.8. Planes de acción de riesgos viales
	1.9. Implementación de acciones del PESV
	1.10. Seguimiento y evaluación de planes de acción del PESV
2. COMPORTAMIENTO HUMANO	2.1. Procedimiento de selección de conductores
	2.2. Pruebas de ingreso de conductores
	2.3. Pruebas de control preventivo de conductores
	2.4. Capacitación en seguridad vial
	2.5. Control de documentación de conductores
	2.6. Políticas de regulación de la empresa
3. VEHICULOS SEGUROS	3.1. Mantenimiento preventivo
	3.2. Mantenimiento correctivo
	3.3. Chequeo preoperacional
4. INFRAESTRUCTURA SEGURA	4.1. Rutas internas
	4.2. Rutas externas
5. ATENCIÓN A VICTIMAS	5.1. Atención a victimas
	5.2. Investigación de accidentes de transito

Fuente; Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval de los PESV, Ministerio de Transporte www.mintrasmarte.gov.co

Capítulo 4 Resultados

En este capítulo se presenta los resultados de la aplicación de la Metodología de Marco Lógico, desarrollando las dos etapas las cuales son la identificación del problema y alternativas de solución y la matriz de planificación.

4.1. Identificación del problema y alternativas de solución

4.1.1. Análisis de involucrados

Los involucrados en el desarrollo del proyecto son todos aquellos actores que de manera directa o indirecta intervengan en el problema a resolver.

Tabla 2

Análisis de Involucrados Empresa Morelco S.A.S.

Grupos	Intereses	Problemas percibidos	Mandatos y recursos
Empresa Morelco S.A.S	Cumplimiento de la política de seguridad vial	Falta de control en la verificación de las auditorias por parte del comité de seguridad	Sanción comité de seguridad vial
Ministerio de Transporte	Cumplimiento del PESV	Ninguno	<ul style="list-style-type: none"> • Devolución con observaciones • AVAL
Comité de seguridad vial Morelco S.A.S	Implementación, seguimiento y control del PESV	No se realiza monitoreo y seguimiento de la aplicación del PESV en las oficinas de	<ul style="list-style-type: none"> • Acuerdo para la aplicación de cada uno de los pilares del PESV

		operación del Departamento del Meta	<ul style="list-style-type: none"> • Cancelación del contrato a personas que no cumplan con el PESV • Cancelación del contrato • Sanciones: amonestaciones y en suspensiones de hasta 2 días.
Personal compañía	Cumplimiento de las acciones del PESV	Falta de compromiso	

Fuente: Autoría propia

4.1.2. Análisis del problema

En el árbol de problemas se identifican los principales resultados en relación con el problema identificado y las causas que este genera al no conseguir el puntaje requerido para el aval del PESV.

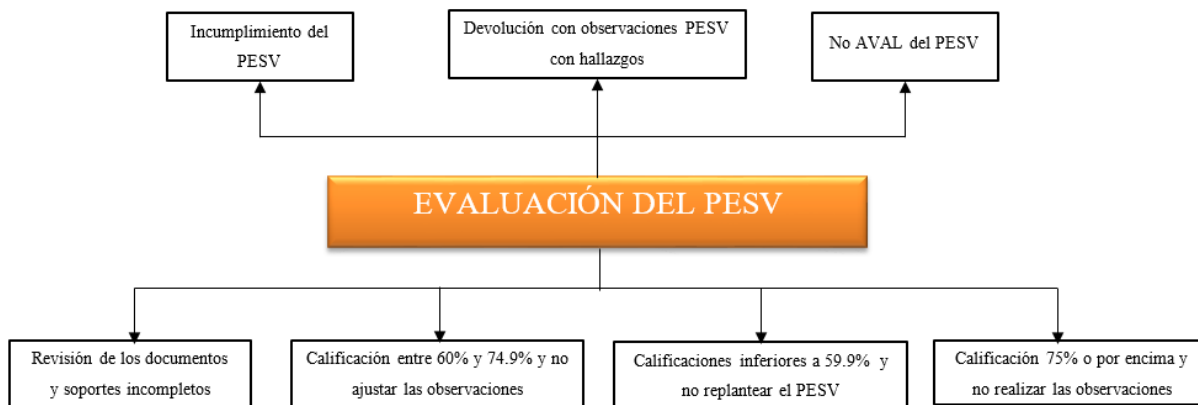


Figura 3 Análisis del problema Empresa Morelco S.A.S.

Fuente: Autoría propia

4.1.3. Análisis de objetivos

En el análisis de objetivos se representa la situación futura esperada al resolver el problema detectado en el análisis del problema, ubicando para cada uno de los frutos de dicho árbol la conversión a positivo o la manifestación contraria a las indicadas en cada caja del diagrama.

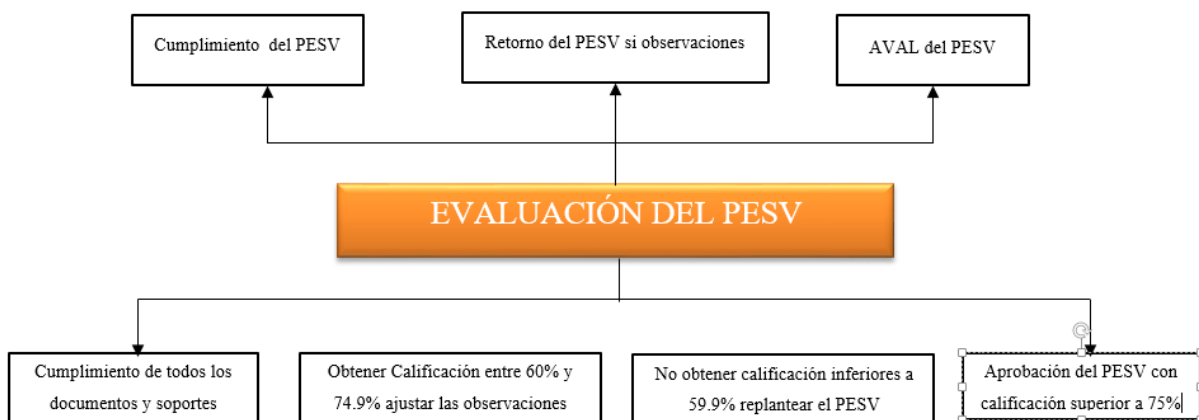


Figura 4 Análisis de objetivos Empresa Morelco S.A.S

Fuente: Autoría propia

4.1.4. Identificación de alternativas de solución al problema

De las cuatro alternativas expuestas en el árbol de objetivos, se ha concluido que son solo dos de ellas son posibles concretar. Estas son:

- a. Cumplimiento de todos los documentos y soportes
- b. Aprobación del PESV con calificación superior a 75%

4.1.5. Estructura analítica del proyecto

Teniendo en cuenta las alternativas seleccionadas, se realizó la estructura analítica del proyecto para la solución óptima.

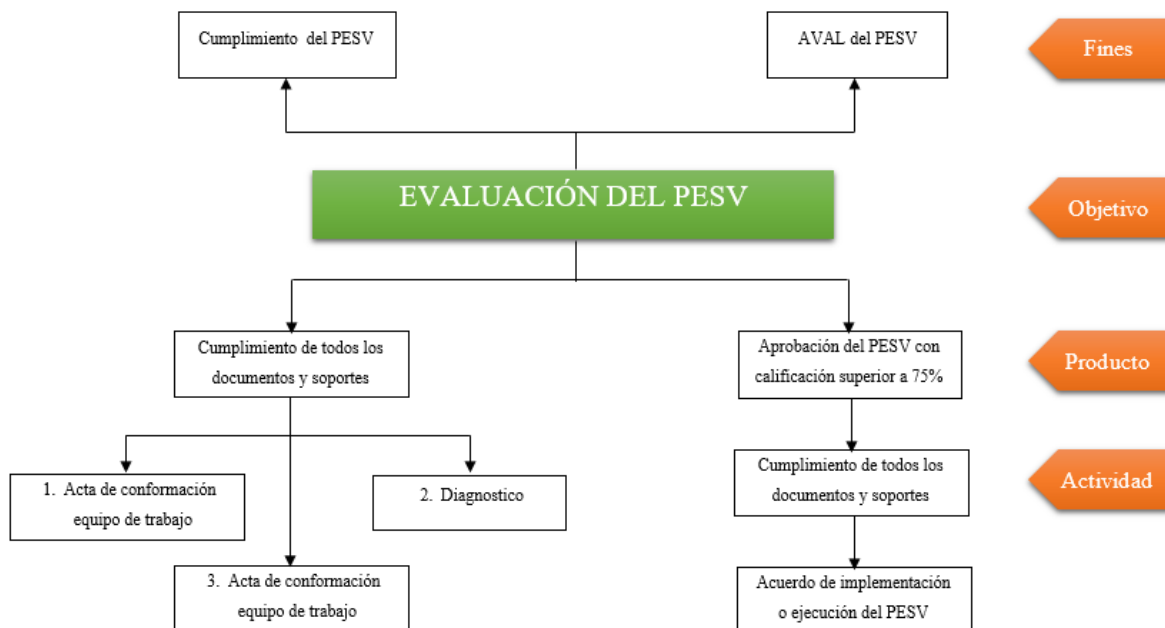


Figura 5 Estructura analítica del proyecto Morelco S.A.S.

Fuente: Autoría propia

4.2. Matriz de planificación marco lógico

A continuación se presenta en manera resumida los aspectos más significativos del proyecto, partiendo de las cuatro columnas donde se presenta el resumen de los objetivos, los indicadores, los medios de verificación y los supuestos.

Tabla 3
Matriz marco lógico Morelco S.A.S

RESUMEN DE NARRACIÓN DE OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS	
FIN	Cumplimiento del PESV en las oficinas de operaciones de la oficina de Guamal Meta de la empresa Morelco S.A.S.	Criterios de ponderación (%) 100 puntos máximos	Instrumento de calificación guía de metodológica resolución 1231 del 2016	Aval PESV por el ministerio
PROPÓSITO	Aval por parte del Ministerio de Puertos y Transporte	Documentación presentada cumpla con lo reglamentado por la resolución 1565 de 2014	Soportes presentados ante al Ministerio de Puertos y Transportes del PESV	Cumplimiento parámetros y pilares fundamentados en la resolución 1565 de 2014
COMPONENTES	- Identificación de posibles falencias en el cumplimiento del PESV - Evaluar la aplicabilidad del PESV	Criterios de ponderación (%) 100 puntos máximos	Instrumento de calificación guía de metodológica resolución 1231 del 2016	Mejora si se requiere del PESV
ACTIVIDAD	- Evaluación del PESV - Reporte cumplimiento PESV - Acciones para el cumplimiento del PESV	Indicadores de desempeño del PESV	Reporte de acciones o intervenciones para el cumplimiento de la resolución 1231 del 2016	Mejora si se requiere del PESV

Fuente: Autoría propia

4.3. Aplicación de la evaluación al PESV

Al aplicar la evaluación del PESV a la empresa Morelco S.A.S teniendo en cuenta las directrices brindadas en la Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval, Resolución 1231 del 5 de abril 2016, se obtuvieron los siguientes resultados.

Tabla 4
Tabla de resultados evaluación PESV

ESTRUCTURA DE PONDERACIÓN			
PILAR	V. OBTENIDO	V. PONDERADO	RESULTADO
1 Fortalecimiento en la gestión institucional	91	30%	27,41
2 Comportamiento humano	86,1	30%	25,83
3 Vehículos seguros	70,8	20%	14,17
4 Infraestructura segura	69,1	10%	6,91
5 Atención a víctimas	86,7	10%	8,67
6 Valores agregados o innovaciones	0	5%	0
RESULTADO FINAL DEL EJERCICIO		105%	82,98

Fuente: Autoría propia

Al revisar y considerar cada uno de los parámetros y las variables estipuladas dentro de cada pilar, la empresa Morelco S.A.S. ha obtenido una calificación de 82,98%, por lo cual se define lo siguiente:

Calificación igual o superior a 75%: Al finalizar el ejercicio, si el resultado cuantitativo, expresado en el porcentaje de cumplimiento fuese igual o superior al 75%, el PESV recibirá el aval de la autoridad de tránsito competente, expresando en un acta, las consideraciones respectivas, los aspectos a mejorar o a ajustar hasta completar el 100% y se remitirá a la empresa, organización o entidad. (Artículo 1231 Mintransporte, 2016)(p.17)

Teniendo en cuenta lo anterior, se realizan las observaciones que se aplicarían dentro del acta de evaluación del PESV para cada uno de los descriptores o pilares propuestos por el Ministerio de Transporte.

4.3.1. Elementos o descriptores

Se presentan algunos descriptores o pilares sobre los cuales sea necesario hacer ajuste en el documento PESV

Vehículos inseguros 70,8%

- No se presentan los protocolos de atención en caso de fallas de los vehículos
- No se adelantan las auditorias de verificación en la inspección preoperacional diligenciando la lista de chequeo

Infraestructura segura 69,1%

- No existe señalización en la vías
- No es posible demarcar las vías ya que no son pavimentadas
- No existen reductores de velocidad
- No existe demarcación en los parqueaderos
- No existe una separación de vehículos para la zona de parqueo
- Se han realizado estudios de vías pero no se ha identificado los puntos críticos
- Se cuenta con formato de viaje pero no se evidencia su implementación

4.3.2. Análisis documental

En el análisis documental se encontró que existían diferencias significativas entre los planteamientos del documento del PESV y las evidencias observadas, especialmente en:

Fortalecimiento en la gestión integral

- No se observa ningún documento anexo donde se evidencia que se ha notificado a los empleados sobre el PESV y la política de seguridad vial.
- No se observa ningún documento anexo donde se identifica los responsables del PESV dentro de la organización
- No se observa ningún documento anexo donde se presenten los indicadores de mantenimiento preventivo

Comportamiento Humano

- No se observa ningún documento anexo donde se dé a conocer a los conductores las políticas de velocidad fijadas por la empresa.
- No se observa ningún documento anexo donde se dé a conocer a los conductores las políticas de uso de EPP fijadas por la empresa.
- No se observa ningún documento anexo donde se dé a conocer a los conductores las sanciones que hacen uso de equipos bidireccionales durante la conducción.

|

Vehículos seguros

- No se observa ningún documento anexo donde se evidencie el protocolo de atención en caso de fallas de los vehículos
- No se evidencia ningún documento anexo donde se adelanten las auditorias de chequeo operacional
- Infraestructura segura
- No se observa ningún documento anexo donde se evidencie la revisión del entorno de circulación entre los vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueaderos.
- No se observa ningún documento anexo donde se evidencie la señalización en las vías internas de circulación de los vehículos
- No se observa ningún documento anexo donde se evidencie los puntos críticos y las estrategias de prevención de las rutas externas

- No se observa ningún documento anexo donde se evidencie la planificación de las políticas de desplazamiento del personal en rutas externas.
- Atención a víctimas
- No se observa ningún documento anexo donde se evidencie que los empleados conocen el procedimiento a seguir en los casos que ocurra un accidente de tránsito.
- No se observa ningún documento anexo donde se evidencie la divulgación de lecciones asimiladas de los accidentes de tránsito ocurridos

4.3.3. Descriptor fortalecimiento de la gestión institucional

Tabla 5

Fortalecimiento de la gestión institucional – MORELCO S.A.S

1. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL														
No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN		VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
1.1	OBJETIVOS DEL PESV	1.1.1.	OBJETIVO GENERAL DEL PESV	Se ha fijado un objetivo claro, concreto y realizable, así como su alcance y visión	X		X		X		3,0	1,0	1,0	
		1.1.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PESV	Los objetivos específicos se ajustan al objetivo general y de realizarse se cumpliría con los propósitos	X		X		X			1,0	1,0	
		1.1.3.	DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCIÓN	Existe un documento que indique el compromiso de las directivas, para el desarrollo del PESV	X		X		X			1,0	1,0	
1.2	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL - Mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será planificar, diseñar, implementar y medir las acciones, para lograr los objetivos a favor de la seguridad vial.	1.2.1.	ACTA DE COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Existe un acta de conformación del comité de S.V.	X			X		X	15,0	3,0		
		1.2.2.	OBJETIVOS DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Está definido el objetivo del comité de seguridad vial	X		X		X			3,0	3,0	
		1.2.3.	INTEGRANTES DEL COMITÉ DE S.V.	El comité ha sido definido por la alta dirección	X		X		X			3,0	3,0	
		1.2.4.	ROLES Y FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES	Los integrantes del comité tienen relación con las labores y planes de acción inherentes al PESV	X		X		X			3,0	3,0	
		1.2.5.	FRECUENCIA DE REUNIONES DEL COMITÉ DE SV	Está definida la frecuencia de las reuniones del comité de S.V.	X		X		X			3,0	3,0	

1.3	RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	1.3.1.	RESPONSABLE DEL PESV	Se designó un responsable del proceso de elaboración y seguimiento del PESV, indicando el cargo dentro de la organización.	X		X		X		4,0	1,8	1,8	
		1.3.2.	IDONEIDAD DEL RESPONSABLE DEL PESV	El responsable es idóneo para el desarrollo, implementación y seguimiento del PESV y todas las acciones contempladas en este.	X		X		X			1,8	1,8	
1.4	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	1.4.1.	ESTÁ DOCUMENTADA LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe un documento que permita identificar la política de Seguridad vial de la empresa	X		X		X		10,0	2,0	2,0	
		1.4.2.	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe política de seguridad vial documentada	X		X		X			2,0	2,0	
		1.4.3.		Se adecuada al propósito de la organización.	X		X		X			2,0	2,0	
		1.4.4.		Proporciona un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y de las metas del PESV	X		X		X			2,0	2,0	
		1.4.5.		Incluye el compromiso de cumplir los requisitos aplicables y la mejora continua.	X		X		X			2,0	2,0	
1.5	DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	1.5.1.	DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe evidencia de su divulgación, como página web de la compañía, retablos en las instalaciones de la compañía u otros?	X		X		X		5,0	2,4	2,4	
		1.5.2.		Existe evidencia de que se ha informado al personal sobre el PESV y la política de seguridad vial?	X			X		X			2,4	
1.6	DIAGNÓSTICO - CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA	1.6.1.	CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA	Está descrita la actividad económica que realiza la empresa	X		X		X		10,0	1,4	1,4	
		1.6.2.		Está documentado el análisis de la empresa, su contexto, actividades, su personal, desplazamientos, etc.	X		X		X			1,4	1,4	

		1.6.3.		Están definidos los servicios que presta la compañía	X		X		X			1,4	1,4		
		1.6.4.		Está definida la población de personal que hace parte de la compañía	X		X		X			1,4	1,4		
		1.6.5.		Están definidos los vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la compañía.	X		X		X			1,4	1,4		
		1.6.6.		Están definidas las ciudades de operación de la organización	X		X		X			1,4	1,4		
		1.6.7.		Están documentados los mecanismos de contratación de los vehículos.	X		X		X			1,4	1,4		
		1.6.8.		Están documentados los mecanismos de contratación de conductores.	X		X		X			1,4	1,4		
1.7	DIAGNÓSTICO - RIESGOS VIALES	1.7.1.	ENCUESTA / INSTRUMENTO PARA DETERMINAR EL RIESGO VIAL	Se diseñó una encuesta u otro instrumento o mecanismo objetivo, para el levantamiento de información del riesgo vial.	X		X		X			2,9	2,9		
		1.7.2.	APLICACIÓN DE LA ENCUESTA	Se ha aplicado la encuesta	X		X		X				2,9	2,9	
		1.7.3.		Se han tenido en cuenta los riesgos de la operación in itinere y en misión	X		X		X				2,9	2,9	
		1.7.4.	CONSOLIDACIÓN Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA	Se han consolidado los resultados de la encuesta y hecho un análisis de los resultados	X		X		X				2,9	2,9	
		1.7.5.	DEFINICIÓN DE RIESGOS VIALES DE LA EMPRESA	Se han definido riesgos viales para el personal de la empresa, dependiendo de su rol en la vía (Peatón, pasajero, ciclista, conductor)	X		X		X				2,9	2,9	
		1.7.6.	CALIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES	Se han calificado los riesgos viales identificados a través de la encuesta	X		X		X				2,9	2,9	
												20,0			

		1.7.7.		La calificación de los riesgos se ha hecho basado en alguna norma o estándar	X		X		X			2,9	2,9	
1.8	PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES	1.8.1.	DEFINICIÓN DE PLANES DE ACCIÓN	De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales, se han definido planes de acción para el FACTOR HUMANO	X		X		X		15,0	3,0	3,0	
		1.8.2.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el FACTOR VEHICULOS	X		X		X			3,0	3,0	
		1.8.3.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el INFRAESTRUCTURA SEGURA	X		X		X			3,0	3,0	
		1.8.4.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para ATENCIÓN A VÍCTIMAS	X		X		X			3,0	3,0	
		1.8.5.		VIABILIDAD DE PLANES DE ACCIÓN	Los planes de acción propuestos, describen la viabilidad para su implementación	X		X		X			3,0	3,0
		1.9	IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PESV	1.9.1.	CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACION DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	Existe un cronograma de implementación de planes de acción	X		X			X		10,0
1.9.2.	El cronograma tiene fechas definidas para la implementación de los planes de acción			X			X		X		2,5	2,5		
1.9.3.	Los planes de acción tienen responsables definidos dentro de la organización.					X		X		X		2,5		
1.9.4.	PRESUPUESTO PARA IMPLEMENTAR EL PESV			Se tiene definido un presupuesto para la implementación de los planes de acción, en donde se describa el costo por cada plan de acción	X		X		X		2,3	2,3		
1.10	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	1.10.1.	INDICADORES DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Se tiene definido indicadores para la implementación de las acciones del PESV (Tabla de indicadores del PESV)	X		X		X		8,0	0,7	0,7	

		1.10.2.		Están definidos los responsables en la organización para la medición de los indicadores planteados dentro del PESV	X		X		X			0,7	0,7	
		1.10.3.		Están definidas las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores	X		X		X			0,7	0,7	
		1.10.4		Están definidas las metas de los indicadores	X		X		X			0,7	0,7	
		1.10.5		Está definida la periodicidad para la medición de los indicadores	X		X		X			0,7	0,7	
		1.10.6		Existe indicadores de número de personas capacitadas en seguridad vial	X		X		X			0,7	0,7	
		1.10.7.		Existen indicadores de Número de accidentes de tránsito	X			X		X		0,7		
		1.10.8.		Existen indicadores de mantenimiento preventivo	X		X		X			0,7	0,7	
		1.10.9.	AUDITORÍAS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Están definidos los planes de acción que se van auditar del PESV en la organización	X		X		X			0,7	0,7	
		1.10.10		Está descrita la metodología para el desarrollo de las auditorías	X		X		X			0,7	0,7	
		1.10.11		Están definidos los periodos sobre los cuales se va a desarrollar las auditorías	X		X		X			0,7	0,7	
TOTAL											100,0	100,0	91,4	

Fuente; Autoría propia en base Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval de los PESV, Ministerio de Transporte

		2.2.7.	IDONEIDAD EN EXAMENES TEORICOS	La entidad o persona natural que realiza y califica los exámenes teóricos cuenta con idoneidad	X		X		X			1,9	1,9	
		2.2.8.	PRUEBA PRÁCTICA	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas práctica a los conductores	X		X		X			1,9	1,9	
		2.2.9.	IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PRÁCTICAS	La entidad o persona natural que realiza las pruebas prácticas a los conductores, cuenta con idoneidad	X		X		X			1,8	1,8	
		2.2.10.	PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas psicotécnicas a los conductores	X			X		X		1,8		
		2.2.11.	IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	La entidad o persona natural que realiza las pruebas psicotécnicas a los conductores, cuenta con idoneidad	X		X		X			1,8	1,8	
2.3.	PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES	2.3.1.	PRUEBAS PREVENTIVAS A CONDUCTORES	Está definida la frecuencia para la realización de las pruebas de control a los conductores	X		X		X		20,0	3,3	3,3	
		2.3.2.		Pruebas médicas de control	X		X		X			3,3	3,3	
		2.3.3.		Pruebas psicosenométricas	X		X		X			3,3	3,3	
		2.3.4.		Pruebas teóricas	X		X		X			3,3	3,3	
		2.3.5.		Pruebas prácticas	X		X		X			3,3	3,3	
		2.3.6.	IDONEIDAD DE LAS PRUEBAS	Está definida la idoneidad de las personas o entidades que realizarían las pruebas de control preventivo a los conductores	X		X		X			3,3	3,3	
2.4.	CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL	2.4.1.	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL - (Conductores propios)	Existe un programa documentado de capacitación en seguridad vial	X		X		X		20,0	1,4	1,4	

		2.4.2.		Existe un cronograma de formación para conductores y personal de la organización	X		X		X			1,4	1,4	
		2.4.3.		Está definido el responsable del programa de capacitación.	X			X			X		1,4	
		2.4.4.		Incluye temas de normatividad	X		X		X				1,4	1,4
		2.4.5.		Incluye temas de sensibilización en los diferentes roles del factor humano	X		X		X				1,4	1,4
		2.4.6.		Incluye temas de cómo actuar frente a accidentes de tránsito.	X		X		X				1,4	1,4
		2.4.7.		Incluye temas basados en el diagnóstico realizado a la empresa	X		X		X				1,4	1,4
		2.4.8.		El programa tiene definida la intensidad horaria.	X		X		X				1,4	1,4
		2.4.9.		El programa tiene temas acordes con los tipos de vehículos que opera la organización	X		X		X				1,4	1,4
		2.4.10		El programa tiene incluidos temas para conductores nuevos y conductores antiguos	X			X			X		1,4	
		2.4.11.		El programa es exigido tanto a conductores propios como terceros	X		X		X				1,4	1,4
		2.4.12.		Se tiene establecido un modelo de evaluación de la capacitación	X		X		X				1,4	1,4
		2.4.13.		Está definido un mínimo de aciertos sobre las evaluaciones	X		X		X				1,4	1,4
		2.4.14.	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL - (Conductores No propios)	Están documentados los requisitos mínimos exigidos a los conductores no propios sobre el cumplimiento de capacitación.	X		X		X				1,4	1,4
		2.4.15.		Esta definida la frecuencia con que se deben presentar evidencias de las capacitaciones de los	X			X			X			1,4

				conductores no propios.										
2.5.	CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES	2.5.1	INFORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES	La empresa documenta y registra un mínimo de información de cada uno de los conductores, de acuerdo con lo definido en la Resolución 1565.	X		X		X		10,0	1,5	1,5	
		2.5.2		Existe un protocolo de control de documentación de los conductores, propios y tercerizados.	X		X		X			1,5	1,5	
		2.5.3		La información consignada evidencia el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del PESV de la empresa.	X		X		X			1,5	1,5	
		2.5.4	REPORTE DE COMPARENDOS	Se tiene definida la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores	X		X		X			1,5	1,5	
		2.5.5		Se cuenta con el registro de infracciones a las normas de tránsito por parte de los conductores propios y tercerizados.	X		X		X			1,5	1,5	
		2.5.6		Se tiene establecido un procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores propios.	X		X		X			1,5	1,5	
		2.5.7		Existe un responsable para la verificación y aplicación de los procedimientos en caso de presentar comparendos los conductores.	X		X		X			1,5	1,5	
2.6	POLITICAS DE REGULACION DE LA EMPRESA	2.6.1	POLÍTICAS DE CONTROL DE ALCOHOL Y DROGAS	Se han definido los protocolos para los controles de alcohol y drogas.	X		X		X		20,0	1,0	1,0	
		2.6.2		Se definieron responsables, para la realización de las pruebas.	X		X		X			1,0	1,0	
		2.6.3		Se han definido los mecanismos para la realización de las	X		X		X			1,0	1,0	

			pruebas - Procedimiento									
		2.6.4	Se ha definido la idoneidad de quien realiza las pruebas	X		X		X			1,0	1,0
		2.6.5	Se ha definido la periodicidad para la realización de las pruebas	X		X		X			1,0	1,0
		2.6.6	Están definidas las acciones a tomar, para aquellos conductores cuyo resultado del examen sea positivo.	X		X		X			1,0	1,0
		2.6.7	REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO Existe una política documentada para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso	X		X		X			1,0	1,0
		2.6.8	Se puede evidenciar el reporte de las jornadas laborales o la planificación de su jornada.	X		X		X			1,0	1,0
		2.6.9	REGULACION DE LA VELOCIDAD La empresa promueve y establece las políticas de aplicación de los límites de velocidad de los vehículos que prestan el servicio a la empresa, propios o tercerizados, para las zonas rurales, urbanas y la definición de la velocidad en las rutas internas.	X		X		X			1,0	1,0
		2.6.10	Se ha fijado unos límites de velocidad para las zonas urbanas y rurales.	X		X		X			1,0	1,0
		2.6.11	Los conductores conocen las políticas de velocidad fijadas en la empresa.	X				X	X		1,0	1,0
		2.6.12	La empresa cuenta con mecanismos de control de velocidad y los monitorea.	X		X		X			1,0	1,0
		2.6.13	POLITICA DE USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD Es manifiesta la obligatoriedad del uso de los cinturones de seguridad y se controla.	X		X		X			1,0	1,0

		2.6.14		Los conductores conocen las políticas de cinturón fijadas en la empresa	X		X		X			1,0	1,0		
		2.6.15		La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de cinturón de seguridad.	X		X		X			1,0	1,0		
		2.6.16	POLÍTICA DE USO DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL	Se ha establecido una política de uso de elementos de protección personal de acuerdo con el tipo de vehículo a conducir.	X		X		X			1,0	1,0		
		2.6.17		Los conductores conocen las políticas de uso de EPP fijadas en la empresa	X			X		X			1,0	1,0	
		2.6.18	POLÍTICA DE USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES	Está expresa la prohibición del uso de equipos bidireccionales durante la conducción	X		X		X			1,0	1,0		
		2.6.19		La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de equipos bidireccionales durante la conducción.	X		X			X			1,0	1,0	
		2.6.20		Se han fijado sanciones a los conductores que hacen uso de equipos bidireccionales durante la conducción.	X			X			X		1,0		
TOTAL											100,0	100,0	86,1		

Fuente; Autoría propia en base Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval de los PESV, Ministerio de Transporte

4.3.5. Descriptor vehículos seguros

Tabla 7

Vehículos seguros – MORELCO S.A.S

3. VEHICULOS SEGUROS															
No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN		VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencia s de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES	
					SI	NO	SI	NO	SI	NO					
3.1	MANTENIMIENTO PREVENTIVO	3.1.1	HOJAS DE VIDA DE LOS VEHÍCULOS	Se tiene, en físico o digital, en la empresa y disponible, la carpeta de cada uno de los vehículos propios y no propios	X		X		X		50,0	6,3	6,3		
		3.1.2		Se cuenta con información como - Placas del vehículo, número de motor, kilometraje – fecha, especificaciones técnicas del vehículo, datos del propietario, datos de la empresa afiliada, etc.	X		X		X			6,3	6,3		
		3.1.3		SOAT – fecha de vigencia, seguros - fechas de vigencia, revisión técnico mecánica, reporte de comparendos.	X		X		X			6,3	6,3		
		3.1.4		Reporte de incidentes, reporte de accidentes.	X		X		X			6,2	6,2		
		3.1.5	RECOMENDACIONES TÉCNICAS DE OPERACIONES DE MANTENIMIENTO	Debe conocerse toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva, registradas por escrito en carpeta independiente para cada vehículo.	X			X		X			6,3		
		3.1.6	CRONOGRAMA DE INTERVENCIONES DE VEHÍCULOS PROPIOS	Se cuenta con una programación para las intervenciones programadas de mantenimiento preventivo a los vehículos	X		X		X			6,3	6,3		

		3.1.7	VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO PARA VEHÍCULOS AFILIADOS (TERCEROS)	En el evento de que los vehículos sean contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan.	X			X				6,3			
		3.1.8	IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.	X		X		X			6,3	6,3		
3.2	MANTENIMIENTO CORRECTIVO	3.2.1	REGISTRO	Se llevan registros de los mantenimientos correctivos realizados a los vehículos	X		X		X			30,0	10,0	10,0	
		3.2.2	PROTOCOLO	En caso de fallas de los vehículos, se tienen establecidos protocolos de atención.	X			X		X			10,0		
		3.2.3	IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.	X		X		X				10,0	10,0	
3.3	CHEQUEO PREOPERACIONAL	3.3.1	INSPECCIÓN PREOPERACIONAL	Se han establecido protocolos y formatos de inspección diaria a los vehículos.	X		X		X			20,0	6,7	6,7	
		3.3.2		Los operadores o conductores diligencian diariamente el formato de chequeo preoperativo.	X			X	X				6,7	6,7	
		3.3.3		Se adelantan auditorías verificando el debido diligenciamiento del listado de chequeo.	X			X		X				6,7	
TOTAL											100,0	100,0	70,8		

Fuente; Autoría propia en base Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval de los PESV, Ministerio de Transporte

4.3.6. Descriptor infraestructura segura

Tabla 8
Infraestructura MORELCO S.A.S.

4. INFRAESTRUCTURA SEGURA															
No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN		VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencia de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES	
					SI	NO	SI	NO	SI	NO					
4.1.	RUTAS INTERNAS - Vías internas de la empresa, en donde circulan los vehículos	4.1.1	REVISIÓN ENTORNO FÍSICO DONDE SE OPERA	Existe un plano de las vías internas con la descripción de la revisión.	X		X		X		35,0	2,1	2,1		
		4.1.2		Existe conflicto en la circulación entre los vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueaderos		X		X					2,1	2,1	
		4.1.3	DESPLAZAMIENTO EN LAS ZONAS PEATONALES DE LAS INSTALACIONES	Señalizadas	X		X		X				2,1	2,1	
		4.1.4		Demarcadas	X		X		X				2,1	2,1	
		4.1.5		Iluminadas	X		X		X				2,1	2,1	
		4.1.6		Separadas de las zonas de circulación de los vehículos	X		X		X				2,1	2,1	
		4.1.7		Se privilegia el paso de peatones sobre el paso vehicular	X		X		X				2,1	2,1	
		4.1.8		Señalizadas	X			X				X		2,1	
		4.1.9	Demarcadas		X		X			X			2,1		No es posible demarcar ya que no son pavimentadas
		4.1.10	VÍAS INTERNAS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS	Iluminadas	X		X		X				2,1	2,1	
		4.1.11		Está definida la velocidad máxima de circulación de los vehículos	X		X		X				2,1	2,1	
		4.1.12		Existen elementos en la vía que favorezcan el control de la velocidad	X			X				X		2,1	

		4.1.13	PARQUEADEROS INTERNOS	Señalizados	X		X		X		2,1	2,1		
		4.1.14		Demarcados	X		X			X		2,1		No existe demarcación en los parqueaderos
		4.1.15		Iluminados		X						2,1		La empresa no maneja turnos de trabajo nocturnos
		4.1.16		Están definidas zonas de parqueo según el tipo de vehículo		X						2,1		No existe una separación de vehículos para su parqueado
		4.1.17	MANTENIMIENTO DE SEÑALES	La empresa tiene definida una política y/o procedimiento para el mantenimiento de las vías internas y señalización.	X		X		X		2,1	2,1		
4.2.	RUTAS EXTERNAS: Desplazamiento fuera del entorno físico de la empresa	4.2.1	ESTUDIO DE RUTAS	Se ha realizado un estudio de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial y generado "rutogramas", cuando corresponda.	X		X		X		9,3	9,3		
		4.2.2		Se han identificado los puntos críticos y establecido las estrategias de prevención frente a los mismos.	X			X		X		9,3		Aunque se han desarrollado algunos estudios de vías no se generaron puntos críticos en los recorridos
		4.2.3	POLÍTICAS DE ADMINISTRACIÓN DE RUTAS	Se planifica el desplazamiento del personal	X			X		X		9,3		Se cuenta con un formato de viaje pero no se evidencia su implementación
		4.2.4		Se tienen definidos los horarios de llegada y salida en la empresa y las jornadas de trabajo.	X		X		X		9,3	9,3		
		4.2.5	APOYO TECNOLÓGICO	Se hace monitoreo y retroalimentación en los comportamientos viales.	X		X		X		9,3	9,3		
		4.2.6		El monitoreo de las tecnologías usadas permite generar acciones preventivas.	X		X		X		9,3	9,3		
		65,0												

		4.2.7	POLÍTICAS DE SOCIALIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE INFORMACIÓN: para todo el personal que haga parte de su operación, informando sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas:	La empresa ha establecido mecanismos de socialización e información preventiva y ha desplegado la misma en toda la organización.	X		X		X			9,3	9,3	
--	--	-------	--	--	---	--	---	--	---	--	--	-----	-----	--

TOTAL											100,0	100,0	69,1
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--------------	--------------	-------------

Fuente; Autoría propia en base Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval de los PESV, Ministerio de Transporte

4.3.7. Descriptor atención a víctimas

Tabla 9

Atención a víctimas – MORELCO S.A.S

5. ATENCION A VICTIMAS															
No.	PARÁMETRO – DEFINICIÓN		VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES	
					SI	NO	SI	NO	SI	NO					
5.1.	ATENCIÓN A VICTIMAS		5.1.1.	PROTOCOLOS	Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito.	X		X		X		20,0	10,0	10,0	
			5.1.2.	DIVULGACIÓN DE PROTOCOLOS	Los empleados conocen el procedimiento a seguir en los casos en que	X			X	X				10,0	10,0

				ocurra un accidente de tránsito.											
5.2.	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	5.2.1.	INFORMACIÓN DOCUMENTADA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existe registros sobre los accidentes de tránsito que ha tenido la empresa	X		X		X			80,0	13,3	13,3	
		5.2.2.	ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen variables de análisis en los casos de accidentes de tránsito (gravedad, histórico de datos, etc.)	X		X		X				13,3	13,3	
		5.2.3.	LECCIONES APRENDIDAS	Se ha hecho divulgación de lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurridos	X			X			X			13,3	
		5.2.4.	FUENTE DE INFORMACIÓN	Esta definida la fuente de los registros para obtener información sobre los accidentes de tránsito en la organización	X		X		X					13,3	13,3
		5.2.5.	PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE A.T.	Está definido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito.	X		X		X					13,3	13,3
		5.2.6.	INDICADORES	Se elaboran indicadores de accidentes de tránsito.	X		X		X					13,3	13,3
		TOTAL											100,0	100,0	86,7

Fuente; Autoría propia en base Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval de los PESV, Ministerio de Transporte

Conclusiones

Al hacer la revisión del PESV de la empresa MORELCO S.A.S. se observa que realizaron toda la documentación requerida en la Resolución 1231 del 2016, en estrecha relación con las directrices de la resolución 1565 de 2014, donde se ve reflejado el compromiso de la empresa frente a las acciones para la prevención de riesgos y de accidentes viales en cada una de las oficinas a nivel nacional.

Se determinó el nivel del cumplimiento del PEVS por medio del instrumento dinámico de calificación en el cual se obtuvo el 82,98%, se revisó y considero cada uno de los parámetros y las variables de cada pilar, dando el puntaje y su peso ponderado. Y de esta manera se verifico la obtención del aval con observaciones por parte del Ministerio. .

En la evaluación realizada al PEVS de la empresa MORELCO S.A.S, se obtuvieron algunas observaciones que requieren sean tenidas en cuenta para el momento de la visita del funcionario de la entidad o autoridad de transito que designen. Al mismo tiempo, se consideró que los documentos que se hacen entrega como anexos al Plan Estratégico de Seguridad Vial cumplen con los componentes básicos definidos para cada uno de los descriptores.

Las observaciones más relevantes encontradas después de realizar la evaluación del PESV, se encontró en el descriptor de infraestructura segura, ya que la oficina de Guamal Meta, no cuenta con la señalización, demarcación y reductores de velocidad en la zonas de parqueo, como también en cuanto al descriptor de vehículos inseguros no se tienen los protocolos de atención cuando se presente alguna falla de lo vehículos y la lista de chequeo de inspección de los mismos.

Recomendaciones

La empresa MORELCO S.A.S, debe garantizar que la ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial , sea auditada por personal idóneo, utilizando la tecnología adecuada y utilizando por los protocolos para la prevención de accidentalidad dentro de las instalaciones.

Es importante que el comité de seguridad vial creado por la empresa realice auditorías internas en cada una de sus oficinas de manera más regular, para la verificación de cumplimiento del PEVS

La empresa MORELCO S.A.S debe contar revisar las verificar las observaciones encontradas al realizar el proyecto, con el fin, de que en el momento cumpla con todos los procedimientos que se requieren para cumplir con el 100% de los descriptores que se encuentran dispuestos en la Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval de los planes estratégicos de seguridad vial.

Lista de referencias

Alarcón, J. D., Saladich, I. G., Cuellar, L. V., Gallardo, A. M. R., Arce, C. M., & Cosp, X. B. (2018). MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁFICO EN COLOMBIA. ESTUDIO COMPARATIVO CON OTROS PAÍSES. 92.

Álvarez M., L. Y., & Cárdenas Z., A. (2016). Propuesta de implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa avícola MILUC.

Artículo 1231 Mintransporte. (2016). Guia metodologica para la emision de observaciones y aval de los planes estrategicos de seguridad vial documento borrador.

Artículo 1565 Mintransporte. (2014). Guia Metodologica para la elaboración del Plan Estrategico de Seguridad Vial Artículo 1565 del 2014. 7.

Congreso de la Republica Código nacional de tránsito. Recuperado el 15 de diciembre de 2017.de <http://www.colombia.com/actualidad/codigos-leyes/codigo-de-transito/>

Instituto Nacional de Salud. (2013). Aspectos relacionados con la frecuencia de uso de los servicios de salud, mortalidad y discapacidad en Colombia (p. 191). p. 191.

Ministerio de salud y protección social.Resolucion 1383 .Recuperado el 10 de enero de 2018 de <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/resolucion-1383-de-2013.pdf>

Ministerio de Transporte, C. (2016). Decreto 1310 del 10 de agosto de 2016 Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015 en relación al Plan Estratégico de Seguridad Vial.

4116, 4–5.

Morelco S.A.S, E. (n.d.). Morelco S.A.S. Retrieved from <https://www.morelco.com.co/quienes-somos/nuestra-empresa>

Morelco S.A.S, E. (2019). Plan Estrategico de Seguridad Vial. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

Moreno R., M. I. (2017). Estudio para Formular el Plan Estratégico ee Seguridad Vial para el Instituto de Transito y Transporte de Sogamoso “INTRASOG.” In *Journal of Chemical Information and Modeling* (Vol. 53). <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

Normas ISO 9001, C. (n.d.). ISO 9001 calidad. Sistemas de Gestión de Calidad según ISO 9000. Retrieved from <http://iso9001calidad.com/gestion-basada-en-procesos-25.html>

Pacheco, J. F., & Prieto, A. (2015). Metodología del Marco Lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas.

Plan estratégico de seguridad vial. Recuperado 28 de julio 2017. De <http://www.intercolombia.com/Documents/PESV%20-%20COLMENA%20-%20INTERCOLOMBIA.pdf>

Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016, recuperado 28 de julio 2017 https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/plan_nacional_de_seguridad_vial

PESV, 2. (2015-2016). Plan estratégico de seguridad vial. Bogotá D.C.: Personería de Bogotá D.C.

Republica, C. d. (29 de Diciembre de 2011). *Ley 1503 de 2011*. Obtenido de <http://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>

Social, M. d. (6 de Agosto de 2002). *Ley 769 de 2002*. Obtenido de <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/INEC/IGUB/ley-769-de-2002.pdf>

Transporte, M. de. (n.d.). Guia Metodologica para la emisi3n de Observaciones, Planes y Aval de los Planes Estrategicos de Seguridad Estrategicos Vial. 1–50.



Transporte, M. d. (06 de Junio de 2014). Ministerio de Transporte Colombia. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=11361>

Transporte, M. d. (11 de Febrero de 2011). Decreto 2851 de 2013, que reglamenta la Ley 1503 de 2011. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=10876Vial>.

Universidad Javeriana. (2018). PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL ACCIONES Pontificia Universidad Javeriana.

Anexo

Anexo 1 Información de la empresa

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	
INFORMACIÓN DE LA EMPRESA	
Consecutivo # _____	 

FECHA DE RECEPCIÓN	10 de Agosto 2019
FECHA DE REVISIÓN	15 de Agosto 2019
FECHA DE DEVOLUCIÓN	
FECHA DE OTORGAMIENTO DE AVAL	23 de Agosto 2019
FUNCIONARIO QUE REVISA	Yeins Hamilton Marquez



1. DATOS DE LA EMPRESA

NOMBRE DE LA EMPRESA	MORELCO
NIT.	890312765
CIUDAD SEDE PRINCIPAL	GUAMAL
DIRECCIÓN	KM 5 VIA ACACIAS
TELÉFONO	350 563 76 57
PERSONA DE CONTACTO	YEINS MARQUEZ
CARGO	ANALISTA HSE
EMAIL	yeins.marquez@morelco.com.co

Anexo 2. Devolución del documento PESV

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL			
DEVOLUCIÓN CON OBSERVACIONES			
		Formato PESV 004	
		Consecutivo No. _____	
Número de radicado: _____ de fecha: Día: ____ Mes: ____ Año: ____			
Fecha de revisión: Día: ____ Mes: ____ Año: ____		Puntaje obtenido: ____ %	
OBSERVACIONES POR PILAR			
a) Gestión Institucional:			
b) Comportamiento Humano:			
c) Vehículos Seguros:			
d) Infraestructura Segura:			
e) Atención a Víctimas:			
Sugerencias:			
Recomendaciones:			
Fecha límite en que debe retomar documento de PESV :Día: ____ Mes: ____			
NOTIFICACIÓN A LA EMPRESA			
AUTORIDAD DE TRÁNSITO: _____ (Alcaldía -Secretaría-Dirección-Inspección de Tránsito- Movilidad - SIPT)			
Nombre del funcionario que adelantó el proceso: _____			
Cargo: _____		Tel.: _____	
Email de contacto: _____			
Entidad, Organización o Empresa notificada: _____			
NIT: _____			
Dirección de correspondencia: _____			
Tel.: _____		Email: _____	
Persona de contacto en la empresa: _____			
En constancia firma: _____			
_____ Autoridad de Tránsito			
Dado en la ciudad de _____ el Día: ____ Mes: ____ Año: ____			

Anexo 3. Aval del documento PESV

OTORGAMIENTO DE AVAL AL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL			
		Formato PESV 005	
		Consecutivo No. _____	
Fecha en que se había radicado el PESV: Día: ____ Mes: ____ Año: ____			
Con número de radicado: _____		Puntaje obtenido: ____ %	
OBSERVACIONES POR PILAR			
a) Gestión Institucional			
b) Comportamiento Humano:			
c) Vehículos Seguros:			
d) Infraestructura Segura:			
e) Atención a Víctimas:			
NOTIFICACIÓN DEL AVAL			
AUTORIDAD DE TRÁNSITO: _____ (Aldía -Secretaría-Dirección-Inspección de Tránsito- Movilidad - SIPT)			
Nombre del funcionario que adelantó el proceso: _____			
Cargo: _____		Tel.: _____	
Email de contacto: _____			
Entidad, Organización o Empresa que recibe el AVAL: _____			
NIT: _____			
Dirección de correspondencia: _____			
Tel.: _____		Email: _____	
Persona de contacto en la empresa: _____			
En constancia firman:			
_____		_____	
Autoridad de Tránsito		Por la empresa	
Dado en la ciudad de _____ el Día: ____ Mes: ____ Año: ____			