

**Diseño de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (P.E.S.V) Para la IPS Óptica La Plazuela  
de la Ciudad De Medellín, Antioquia**

**María José Caballero Torres**

**Leidy Catalina Ríos Vásquez**

**Trabajo de grado**

**Universidad Escuela Colombiana De Carreras Industriales -Ecci**

**Posgrado En Gerencia En Seguridad Y Salud En El Trabajo**

**Bogotá D.C.**

**2022**

**Tabla de Contenido**

Resumen	7
Introducción	8
1. Planteamiento del problema	9
1.1 Descripción Del Problema	9
1.2 Formulación del problema	11
2. Objetivos	12
2.1 Objetivo General	12
2.2 Objetivos Específicos	12
3. Justificación y delimitación	13
3.1. Justificación	13
3.2. Delimitación	14
3.3 Limitaciones	15
4. Marco De Referencia	17
4.1 Estado Del Arte	17
4.2. Marco Teórico	28
4.2.1 Gestión de la seguridad vial:	29
4.2.2 Vías de tránsito y movilidad más seguras	30
4.2.3 Vehículos más seguros	30
4.3. Marco Legal	35
4.3.1 Normatividad en Seguridad Vial	35
5. Marco metodológico de la investigación	38
5.1. Paradigma	38
5.2. Método	38
5.3. Tipo de estudio	39
5.4. Fases del estudio	40
5.5. Recolección de la información	40
5.6. Población	41
5.7. Materiales	41
5.8. Técnicas de recolección de información	41
5.9. Procedimiento	42
5.10. Análisis de información	42
6. Discusión	44

	3
6.1. Diagnóstico de la situación actual de IPS Óptica la plazuela en relación con la seguridad vial	45
6.2. Normatividad relacionada con el riesgo vial aplicable a IPS Óptica la Plazuela	53
6.3. Estrategias requeridas en la situación de IPS Óptica la plazuela que aportan al fomento de comportamientos seguros en la vía a través de la formación y sensibilización de todo el personal en seguridad vial.	54
7. Propuesta de solución	57
8. Conclusiones	77
9. Recomendaciones	79
Referencias Bibliográficas	80
ANEXOS	85

### Listado de tablas

Tabla 1. Escala valorativa .....	45
Tabla 2. Resultados de diagnostico.....	46
Tabla 3. Relación de vehículos con los que cuenta la IPS.....	53
Tabla 4. Miembros del comité de seguridad vial.....	59
Tabla 5. Plan de capacitación.....	61
Tabla 6. Matriz de comunicaciones .....	62
Tabla 7. Ficha de cargo.....	65
Tabla 8. Programación de mantenimiento de vehículos .....	69
Tabla 9. Control de mantenimiento de vehículos .....	69
Tabla 10. Rutograma.....	71
Tabla 11. Presupuesto .....	73
Tabla 12. Indicadores.....	73

### Listado de gráficos

Gráfico 1 Edad trabajadores IPS La Plazuela .....	44
Grafica 2 Grupo de trabajo al que pertenecen los trabajadores .....	48
Grafica 3 Tipo de contratación de los trabajadores .....	48
Grafica 4 Índice de accidentalidad del personal .....	49
Grafica 5 Empleados con vehículo propio .....	49
Grafica 6 Medio de transporte usado por los trabajadores .....	50
Grafica 7 Periodicidad de desplazamiento de los trabajadores .....	51
Grafica 8 Planificación de desplazamientos .....	52
Gráfico 9 Riesgos presentes en los trayectos .....	52

**Listado de imágenes**

Imagen 1. Capacitación..... 60

## Resumen

El presente estudio se acerca a una realidad relevante dentro del panorama nacional y que se hace necesario abordar, debido a que incide en la integridad física de los trabajadores de la IPS Óptica la Plazuela de la Ciudad de Medellín, Antioquia, en tanto en el desarrollo de sus actividades laborales y recorrido hasta su sitio de trabajo se ven expuestos a riesgos relacionados con la seguridad vial.

La normatividad colombiana establece la obligatoriedad de parte de las empresas públicas y privadas acerca de la construcción de un plan de seguridad vial, en el cual se abarquen aspectos relacionados con el desplazamiento de los trabajadores hacia el sitio de trabajo, los desplazamientos realizados en el cumplimiento de sus labores y la garantía de estrategias de formación al trabajador donde se fortalezcan sus habilidades para la disminución de riesgos.

La metodología implementada en la investigación teniendo en cuenta el objetivo trazado fue el enfoque cualitativo, por medio de un estudio descriptivo dada la carencia de estudios en el área, de igual manera las técnicas implementadas fueron la encuesta y revisión documental, las cuales contribuyeron a un acercamiento desde el punto de vista de los trabajadores y desde la misma entidad.

Palabras clave: seguridad vial, Plan estratégico, trabajadores, normatividad.

## Introducción

La IPS Óptica la plazuela, ha establecido un compromiso con la seguridad y salud de todos sus colaboradores, a través de la documentación e implementación de un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG-SST), cuya finalidad es identificar los peligros asociados a su actividad económica y prevenir, controlar y eliminar los riesgos que se puedan presentar en la ejecución de las distintas ocupaciones del personal de la organización.

Está demostrado que la intervención temprana de los riesgos disminuye la ocurrencia de incidentes, accidentes y enfermedades laborales, es por esto que la IPS gestiona los peligros y riesgos presentes en los diferentes procesos, a fin de generar ambientes seguros y saludables.

La salud física y mental del trabajador, representa para la organización un importante aspecto, debido a que el talento humano es fundamental en la contribución a la rentabilidad de la organización, por tal razón es importante que este se sienta identificado con la misión de nuestra IPS, que sienta que trabaja en condiciones dignas, que se sienta cuidado y que experimente el compromiso de la organización con su bienestar físico, mental y social, buscando crear sentido de pertenencia y empoderamientos en sus trabajadores.

La presente investigación aborda desde un punto de vista descriptivo realizar un acercamiento a una realidad escasamente indagada, lo cual a su vez permite el aporte no solo del conocimiento en relación con la temática abordada, sino también para identificar aspectos que puedan mejorarse en la IPS.

## **1. Planteamiento del problema**

### **1.1 Descripción Del Problema**

La IPS Óptica La Plazuela es una empresa dedicada a la prestación de servicios de salud visual en la ciudad de Medellín y en los diferentes municipios de Antioquia con más de 20 años de experiencia.

La IPS se encuentra en proceso de cumplimiento de la normatividad asociada al sistema general de riesgos laborales en Colombia aplicable a su actividad económica, por tal razón ha establecido un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG-SST), con el propósito de estandarizar sus procesos para ofrecer un servicio que cumpla con las expectativas de las partes interesadas, contemplando los riesgos existentes en las actividades que desarrolla con fines misionales que puedan generar incidentes de trabajo (IT), accidentes de trabajo (AT), enfermedades laborales (EL), daños materiales, entre otros, que puedan afectar la calidad de vida de sus colaboradores.

El sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo de Óptica La Plazuela ha sido orientado a lograr una adecuada administración de los riesgos presentes en los diferentes procesos productivos, la organización ha establecido una matriz de identificación de peligros valoración y control de riesgos (I.P.V.C.R), cómo lo establece la legislación colombiana.

En la matriz se han identificados riesgos higiénicos y de condiciones de seguridad, entre estos últimos la organización ha identificado el riesgo vial, debido a que es necesario que, dentro de los procesos de atención a los afiliados, la IPS debe hacer presencia en diferentes lugares del territorio antioqueño como se relaciona a continuación:

### **Lugares De Antioquia Donde Hace Presencia La IPS**

1. Medellín.
2. Urabá. Bajo Cauca.
3. Nordeste, Y Norte Del Valle De Aburra.
4. Suroeste, Occidente, Y Sur Del Valle De Aburra
5. Magdalena Medio Y Oriente.

Para generar atención primaria y salud familiar y comunitaria, sus colaboradores deben desplazarse, según la programación estipulada con las EPS a las que Óptica La Plazuela presta sus servicios.

Los desplazamientos se realizan a zonas rurales, urbanas y otras zonas dispersas del departamento de Antioquia. para este fin la IPS cuenta con los siguientes recursos, 3 vehículos y 4 conductores encargados de trasladar al personal de optometría.

Aunque la IPS cuenta con un SG-SST y contempla el riesgo vial dentro de la matriz I.P.V.C.R, no se han implementados mecanismos de control para este riesgo, además de esto no se tiene registro del índice de accidentes de tránsito ocurridos en la ejecución de las actividades propias de la prestación del servicio en las diferentes zonas del departamento de Antioquia.

Según estipula el artículo 12 de la ley 1503 de 2011:

Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley. Y para tal efecto, deberá diseñar el Plan

Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años (República de Colombia, 2011, s.f.).

IPS Óptica La Plazuela debe cumplir con lo estipulado en esta legislación, debido a que, dentro del personal vinculado a la organización, tiene contratado a 4 conductores, por tal razón debe establecer su responsabilidad empresarial en la promoción de hábitos y conductas seguras en la vía, para lo cual debe generar formación en criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública. (Ministerio de transporte, 2014)

la IPS debe implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial que le permita prevenir o disminuir riesgos en accidentes de tránsito garantizando así la seguridad de conductores, pasajeros y peatones como una necesidad primordial, además de cumplir con la normatividad mínima exigida; de acuerdo con la resolución 0001565 de 2014 (Ministerio de Transporte de Colombia, 2014), toda empresa está obligada a tener estructurado, registrado e implementado un plan de seguridad vial a junio de 2015.

IPS Óptica la plazuela se ha comprometido a garantizar la calidad de vida del personal que allí labora, a través del cumplimiento de la legislación relacionada con los riesgos laborales, y para ser consecuente con los compromisos establecidos en su Política de Seguridad y de Salud en el Trabajo, es vital la implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (P.E.S.V)

## **1.2 Formulación del problema**

¿Cómo influye el diseño de un Plan Estratégico de Seguridad Vial en la disminución de incidentes y accidentes de tránsito del personal de la IPS Óptica La Plazuela?

## **2. Objetivos**

### **2.1 Objetivo General**

Diseñar un plan estratégico de seguridad vial en la IPS Óptica La Plazuela en la ciudad de Medellín, Antioquia, con el propósito de generar comportamientos de seguridad en la vía y dar cumplimiento a la normatividad vigente.

### **2.2 Objetivos Específicos**

Diagnosticar la situación actual de IPS Óptica la Plazuela en relación con la seguridad vial.

Identificar la normatividad legal relacionada con el riesgo vial aplicable a IPS Óptica la Plazuela.

Generar las estrategias que requiere la situación de IPS Óptica la plazuela para fomentar comportamientos seguros en la vía a través de la formación y sensibilización de todo el personal en seguridad vial.

### **3. Justificación y delimitación**

#### **3.1. Justificación**

En Colombia el riesgo vial, genera tasas de siniestralidad altas, según datos generados por el ministerio de salud, es la octava causa de muerte, cobrando anualmente la vida de 7.000 personas y dejando 20.000 lesionados. la realidad de los comportamientos de seguridad vial es nuestro país no es favorable, el observatorio nacional de seguridad vial ha generado las siguientes cifras en las que se relaciona que nueve de cada 10 siniestros viales son víctimas fatales, y se presentan por fallas originadas en el comportamiento humano, siendo la principal causa el exceso de velocidad. (Colombia toma medidas para reducir la siniestralidad vial, s. f.)

Para revertir esta tendencia el gobierno ha orientado el plan nacional de desarrollo a fortalecer la seguridad vial de las regiones y establecer una política pública transversal, fundamentada en cinco ejes estratégicos: usuarios idóneos para la conducción de vehículos, atención a las víctimas, fortalecimiento en la educación de conductores y autoridades de tránsito, vehículos seguros e infraestructura adecuada (Ministerio de Transporte, 2014).

La agencia nacional de seguridad vial ha orientado su accionar a fortalecer el trabajo mancomunado a nivel interinstitucional estableciendo en cada departamento del país los consejos territoriales de seguridad vial que ordena la ley 1702 de 2013, a la fecha, se han creado siete, en los departamentos de, Cesar, Huila, Sucre, Vichada, Antioquia, Tolima y Casanare (Revista Portafolio, 2019, s.f.).

La elaboración de un proyecto de plan estratégico de seguridad vial, va más allá de generar practicas internas dentro de la organización, pensando como colombianos, se busca ser líderes en la dinamización de un cambio que este direccionado hacia la implementación de

prácticas que garanticen la disminución de la accidentalidad vial, empezando por la organización; prácticas en las que se generen estrategias lúdicas que se vean reflejadas en la actuación comprometida y consiente de los trabajadores hacia la problemática vial local y nacional, buscando que se interesen por el cumplimiento de normas de seguridad vial, fomentando con esto el autocuidado, el cuidado de los vehículos de la organización, el cuidado de peatones y conductores en la vías.

Se encuentra que variables como el desconocimiento de normas de tránsito, legislación en materia vial, conductores sin licencia y la carencia de revisiones técnico mecánicas pertinentes contribuyen a la siniestralidad vial que padece el país en la actualidad, por tal razón es necesario un cambio de paradigma que permita despertar no sólo el interés en los empleados, sino en la comunidad en general de posturas de cambio y adopción de conductas de prevención de riesgo y el establecimiento de un vínculo con estos que identifique las necesidades en materia de cultura vial, además es importante generar acompañamiento en la formación y adopción de una cultura de seguridad vial.

El diseño de un plan estratégico de seguridad vial de IPS Óptica la plazuela va más allá de generar documentación para dar cumplimiento a los requisitos legales aplicables a la organización, se busca generar un impacto social, a través de prácticas que incidan de forma positiva en las vías. Es por esto que este tipo de estrategias aportará a la organización insumos para el cumplimiento de lo establecido en la normatividad y el aporte a la calidad de vida de los trabajadores.

### **3.2. Delimitación**

IPS Óptica la plazuela ha implementado un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG-SST) para dar cumplimiento a lo exigido por la legislación colombiana; al establecer

un SG-SST la organización está obligada a generar estrategias que contribuyan con la promoción y la protección de la salud, a través de la identificación de los peligros y control de los riesgos asociados a su actividad económica, con la finalidad de disminuir los incidentes y accidentes de trabajo.

Es relevante que Óptica la plazuela implemente un plan estratégico de seguridad vial, que genere actividades enfocadas a controlar el riesgo vial, teniendo en cuenta que, dentro de la ejecución de actividades misionales, es necesario que los trabajadores de la organización deban desplazarse por los diferentes municipios del departamento de Antioquia. En el transcurso de estos años se han presentados fallas mecánicas en los vehículos de propiedad de la IPS y accidentes de tránsito, que no han generado afectaciones a la salud de las personas que se movilizan en estos; pero si se han generado daños materiales.

La falta de apropiación de una cultura de seguridad vial es la causante de los comportamientos imprudentes en las vías por parte del personal que labora en la organización. El P.E.SV de la IPS pretende contribuir con la mitigación de los siniestros, a través de la adopción de una cultura de seguridad vial que impacte positivamente en las vías y contribuya con el cumplimiento de políticas de seguridad vial nacional y departamental.

### **3.3 Limitaciones**

La búsqueda de herramientas y estrategias que favorezcan el desempeño de las labores por parte de los trabajadores de la IPS se constituye en uno de los principales ejes de la seguridad y salud en el trabajo, procurando tanto el bienestar laboral, como la realización de actividades que vayan en pro de un adecuado cumplimiento de las labores planeadas.

Si bien la legislación colombiana aborda esta temática y ha establecido directrices al respecto, es evidente que existen factores que no favorecen su cumplimiento, en tanto en casos como el de la IPS La Plazuela, se cuenta con otros factores que se relación con otro tipo de normatividad, como lo es la seguridad vial.

Al respecto de la seguridad vial, en Colombia se han hecho evidentes cambios con el paso del tiempo se ha ido generando más tecnología en las vías, lo que muestra unos resultados positivos para la reducción en accidentalidad, toda esta modernización ha incidido notablemente en las vías de Colombia en lo referido a la disminución en siniestros, en ciudades como Medellín se implementa las cámaras de foto detección para controlar la velocidad máxima permitida, lo que nos da a entender que la tecnología se va volviendo fundamental en todos los ámbitos de la vida.

Sin embargo, es notable que, aunque se haya dado un incremento de la tecnología y se implementen herramientas para el incremento de la seguridad vial, las tasas de accidentalidad continúan siendo altas, lo cual afecta a la población en general.

## **4. Marco De Referencia**

El presente marco de referencia busca mostrar los referentes que han servido de directriz para el proceso de investigación. Inicialmente se realiza una revisión de las investigaciones realizadas en la temática, siguiendo con la conceptualización de aquellos elementos sobre los cuales se realiza el acercamiento a la realidad investigada y finalmente se hace un acercamiento a lo establecido por la normatividad.

### **4.1 Estado Del Arte**

La OMS proclamó el periodo 2011-2020 en decenio de acción para la seguridad vial, por medio del cual se buscó estabilizar y posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, por medio del aumento de las actividades en los planos nacional, regional y mundial, de acuerdo a las estadísticas cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito, lo equivalente a más de 3000 defunciones diaria y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. (ONU, s. f.).

Este decenio se realizó con el fin de lograr la disminución en accidentalidad en todo el mundo al presente año, realizando diferentes actividades y siguiendo los 5 diferentes pilares expuestos en el proyecto, que son gestión de la seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más seguras, vehículos más seguros, usuarios de vías de tránsito más seguros, respuesta tras los accidentes, sirviendo esto de apoyo para que todos los gobiernos implementen el decenio a nivel mundial, y como resultado sería lograr una reducción de las cifras y salvaguardar la población.

En estudio realizado en el año 2019 la universidad ciencia y tecnología realizó un estudio presentado por Ajitimbay, Silva Luis y Brito, el cual tuvo como el objeto de desarrollar un plan estratégico basado en los indicadores de gestión, para el sindicato de choferes profesionales

Stanford en la provincia de Chimborazo, Cantón Riobamba, Ecuador, que permitiera el orden y el direccionamiento de los empleados para lograr su misión. El acercamiento se hace mediante triangulación haciendo uso de los enfoques cuantitativo y cualitativo, mediante técnicas como encuestas, entrevistas y observación directa realizadas a los diferentes, colaboradores, conductores y demás empleados, los resultados obtenidos fueron, conocen el 100% del organigrama, 42% determinan que no existe indicadores y el 25% desconocen la misión y visión institucional, lo que indica que se deben realizar diferentes capacitaciones a los conductores y empleados sobre la función específica de cada uno.

La implementación de la matriz DOFA es fundamental para que una empresa diseñe estrategias para que sea competitiva o defensiva, para generar un sistema de gestión sostenible a través de planes de mejoramiento continuo.

En estudio de Jose Antonio Mingorance en el año 2017, realiza un acercamiento a lo referido a la seguridad vial en el ordenamiento penal, donde se analiza la intervención del derecho, por el tráfico de vehículos de motor. El abordaje se hace desde un enfoque explicativo, permitiendo la identificación de la seguridad vial como uno de los problemas sociales que han adquirido relevancia en los últimos años y evidenciando diferentes puntos de fricción en ordenamiento jurídico, como lo son conducción sin licencia, exceso de velocidad o no someterse a las pruebas legales establecidas, como las pruebas de alcohol, que puede generar accidentes fatales.

Se evidencia en el estudio la carencia de datos u otros resultados que influyen en accidentalidad como el estado de la vía y del vehículo, condiciones climáticas etc. y conocer la cantidad de personas que evaden la ley y para poder lograr un resultado más propicio y generar unas estrategias de disminución de riesgos y accidentalidad.

En estudio realizado en el año 2017 los autores mexicanos Martha Híjar, Ricardo Pérez-Núñez y Aarón Salinas-Rodríguez, nos presentan su artículo enfocado en la presentación de los avances de México respecto a la meta esperada a mitad del decenio de acción para la seguridad vial 2011–2020, aplicable en México y sus entidades federativas.

De acuerdo con el estudio México va avanzando cercano a la meta propuesta, lo que se ha traducido en 10,856 defunciones potencialmente prevenidas en el quinquenio 2011 a 2015, esto ha sido a expensas de una disminución en el número de muertes de ocupantes de vehículos de motor; ya que las muertes en peatones y motociclistas han ido por arriba de lo que se esperaba (Hijar, Perez y Salinas, 2017).

Por otro lado, al menos una tercera parte de las entidades federativas tuvo el número de defunciones por debajo de su meta; aunque en cinco de ellas la tasa de mortalidad continúa inaceptablemente alta. Además, se identificaron cuatro entidades con más muertes que las proyectadas originalmente y otras con tendencia al incremento donde se requiere, para ambos casos, fortalecer las acciones de prevención.

El análisis realizado permite observar los avances del país a mitad del decenio de acción, así como identificar los retos en materia de prevención de lesiones causadas por el tránsito en usuarios vulnerables, aportando elementos para soportar la necesidad de replantear tanto la meta nacional como la de las distintas entidades federativas.

En el año 2013 Julián Bertranou, en su publicación creación de agencias especializadas, capacidad estatal y coordinación interinstitucional. Análisis del caso de la agencia nacional de seguridad vial de argentina, contextualiza la política de administración pública vial en Argentina y las medidas tomadas alrededor del mundo en los últimos 20 años en temas relacionadas a las políticas públicas.

El documento hace un análisis de la creación y el funcionamiento de la agencia nacional de seguridad vial (ANSV) desde el punto de vista de su contribución al desarrollo de capacidad estatal y de coordinación interinstitucional en la materia de su incumbencia; este se constituye en el punto de partida de una línea de investigación que vincula las innovaciones institucionales en el estado y la capacidad y la coherencia en el gobierno (Bertranou, 2013).

En su desarrollo, el artículo abordará la creación de agencias especializadas en la experiencia comparada, con sus características y limitaciones. En un apartado del documento se discutirá la cuestión de la capacidad estatal y de la coordinación interinstitucional, señalando sus componentes y requisitos, tomando en consideración la cuestión de la inseguridad vial y las acciones que el gobierno nacional llevó adelante desde mediados de los años 90 para enfrentar el problema, entre ellas, la creación de la ANSV.

Finalmente, se analiza la capacidad estatal generada a partir de la creación de la agencia, y el efecto que la misma ha tenido en términos de la coordinación institucional necesaria para abordar el problema de la inseguridad vial.

Una recapitulación final permitirá integrar las siguientes reflexiones; la creación de la ANSV no aportó en sí mismo más descoordinación institucional, como podría preverse si se esperaran en este país algunos de los mismos efectos que la creación de agencias especializadas ha producido en la gestión gubernamental en los países centrales, ya que la falta de coordinación la preexiste en todo caso, mejoró algunas relaciones institucionales entre algunos de los principales protagonistas de la política de seguridad vial, la búsqueda de una mayor coherencia gubernamental en el campo de la seguridad vial ha sido infructuosa por la sola vía de la creación de un organismo con importantes competencias, pero con la imposibilidad de hacer efectivo el proceso de coordinación entre todos los actores clave.

En síntesis, ejemplos como el de la ANSV muestra que la dinámica de creación y funcionamiento de las agencias especializadas en la Argentina difiere de lo relatado por investigadores que estudian las experiencias en los países centrales. Estas agencias no tienen márgenes de autonomía significativos, pero tampoco afectan negativamente el marco integrado de acción pública, posiblemente porque el mismo no esté dotado de niveles aceptables de coherencia global, en función de los recursos empleados, estas agencias pueden incrementar los niveles agregados de capacidad estatal, aunque las falencias en materia de coordinación institucional mantengan estos avances en un plano más modesto (Bertranou, 2013).

En estudio del año 2012, los autores Carlos Contreras y Juan Carlos Rivera, proponen el desarrollo e implantación de un plan sistemático de seguridad vial en Puerto Rico, como un factor para el descenso de la accidentalidad en la isla durante los años 2004 a 2011, este basado en la modernización de los sistemas y elementos de transportación con un enfoque sistemático (Contreras y Rivera, 2012).

Este plan se caracteriza por mejorar la condición de aquellas vías que han visto un incremento en el flujo vehicular y número de choques mediante la implantación de nuevas tecnologías o tratamientos de ingeniería que propicien un control efectivo del tránsito.

En el año 2012 Antonio Baamonde E Ignacio Pérez, universidad da Coruña., hicieron la publicación del artículo predicción de la seguridad vial en el highway safety manual norteamericano, cuyo objetivo es el de dar una visión general del método predictivo de la seguridad vial incluido en el “highway safety manual” de las administraciones de transporte de Estados Unidos De Norteamérica (Baamonde, Perez, 2012).

Se debe señalar que esta metodología se centra, consecuentemente, en las redes de carretera de ese país partiendo y utilizando estándares de diseño, datos y conocimientos propios

de la bibliografía y la técnica norteamericana, a pesar de ello, el interés de esta metodología predictiva no se agota en su aplicación concreta y en su formulación más o menos particularizada para las redes de carreteras norteamericanas, sino que su desarrollo conceptual como sistema de trabajo trasciende de la misma, por lo tanto, parece una potente herramienta a la que prestar atención ya que, una vez repasada y adaptada, podría ser utilizada para redes de carreteras de otros lugares.

Esta posibilidad de adaptación, si bien no trae consigo la necesidad de aceptar sin análisis crítico los modelos concretos que en ella se exponen, plantea el reto de desarrollar y adaptar formulaciones partiendo de una estructura conceptual consistente y experimentada. por otro lado, el repaso a la metodología planteada en el HSM es también interesante al presentar muchos de los estudios y desarrollos científicos sobre seguridad vial (Baamonde & Pérez, 2012.).

Para el año 2010 Freddy Sagastegui, en su artículo supervisando la seguridad vial en el Perú describe algunos problemas en seguridad vial. En su trabajo como ente supervisor de la administración pública ha detectado, con un enfoque cualitativo y cuantitativo analizando varios problemas con la escasa y mala elaboración de estadísticas de accidentes de tránsito y la falta de aplicación del plan nacional de seguridad vial, donde evidencia la insuficiente semaforización, aceras de espacio reducido, falta de señalización, etc.

El artículo se enfatiza en mostrar una falta de importancia y de implementación del estado, en cuanto a generar estrategias para la disminución en accidentalidad, y buscando un fortalecimiento que conlleve a cumplir metas en educación, programas en temas viales, revisiones técnicas de vehículos. y en el análisis de la accidentalidad se ve un incremento de año tras año en cuanto a heridos y víctimas fatales, a su vez se ve la importancia en que todos los

países y todos los gobernantes enfatizan en la implementación de un PESV, pero a su vez velar por que se cumple para que así garantice la disminución de la accidentalidad.

En publicación del año 2019, se publicó el artículo propuesta de seguridad basada en el comportamiento para una empresa de transporte público en Colombia, el cual plantea un caso de estudio/safety proposal based on behavior for a public transport company in Colombia.

continuation of a case study (Torres, 2019).

En este se realizó un estudio observacional de corte transversal, con enfoque descriptivo, en una muestra probabilística de 127 conductores con el objetivo de realizar una propuesta de seguridad basada en el comportamiento para una empresa de transporte público en Colombia. Los resultados muestran que las conductas inseguras más frecuentes en los conductores fueron exceso de velocidad y no utilizar direccionales, en promedio el 90% de los conductores son conscientes del riesgo que tienen de sufrir accidentes de tránsito con consecuencias mortales al realizar conductas inseguras.

Los principales motivos que tuvieron los conductores para realizar conductas inseguras fueron falta de tiempo y realizar los recorridos sin auxiliar. los incentivos que motivan a una mayor cantidad de conductores a realizar conductas seguras son tiempo de descanso, recibir una bonificación y recreación. los procedimientos de prevención que pueden generar una mayor reducción de conductas inseguras son: plan formativo, retroalimentación, reforzamiento positivo y castigo negativo.

La Alcaldía de Medellín, elaboró el actual plan de movilidad segura de Medellín 2014-2020 (2015), documento que se encuentra fundamentado en cinco áreas de intervención, a través de las cuales, se busca fortalecer las acciones y medidas para la intervención integral de los usuarios de las vías, los vehículos y la infraestructura vial.

1. Fortalecimiento de la gestión y coordinación interinstitucional.

es indispensable que la secretaría de movilidad mejore su rol gerencial, su liderazgo y su capacidad para hacer cumplir la ley y para ejecutar y hacer seguimiento al plan de movilidad segura.

2. Comportamientos, hábitos y conductas seguras de los usuarios de las vías.

en el que se espera discutir propuestas y alternativas tendientes a transformar el comportamiento ciudadano en las vías.

3. Control y supervisión sobre los vehículos y equipos de seguridad.

se plantea que la calidad de los vehículos y equipos de seguridad son fundamentales para la movilidad segura.

4. Planeación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial segura para los usuarios.

plantea un enfoque basado en proteger la vida e integridad personal, para ello la infraestructura vial no es solo se contempla como cemento y señales, sino adecuación de las vías para minimizar al máximo los hechos viales.

5. Atención oportuna y profesional de los lesionados durante y después de los hechos tránsito.

Se enfoca en brindar atención de emergencia oportuna y de calidad.

El ministerio de educación nacional publicó en el año 2014 la cartilla saber moverse orientaciones pedagógicas en la movilidad segura un enfoque de educación vial. El ministerio en el marco de la ley 1503 de 2011, asume la responsabilidad de contribuir con la política de seguridad vial trazada por el gobierno nacional, buscando disminuir significativamente la accidentalidad que se registra en las vías del país. para lograrlo, ha definido y desarrollado las

orientaciones pedagógicas para la movilidad segura, enfocadas en generar una adecuada educación vial que permita formar personas responsables y competentes, y de esta manera incidir de forma efectiva en la seguridad vial (República de Colombia, 2011).

este documento está dividido en tres secciones:

- La primera presenta una contextualización desde los antecedentes nacionales e internacionales sobre el tema, para derivar en la política pública de la movilidad segura y su relación con las competencias ciudadanas.
- La segunda sección se hallan las diferentes rutas metodológicas que describen cómo, desde la gestión académica, se pueden implementar acciones pedagógicas para la educación en movilidad segura.
- La tercera sección se presenta, a manera de ejemplo, una malla indicativa que ayudara al docente a orientar el proceso pedagógico y decidir sobre los procesos más relevantes para la enseñanza-aprendizaje en movilidad.

De acuerdo a la revisión llevada a cabo se encuentra estudio del año 2015, en cual se presentó como trabajo de grado por parte de los estudiantes Andrés Mauricio de la Rosa Navarro y Mónica Alejandra López Arévalo en la Universidad Francisco de Paula Santander Ocaña, facultad de ciencias administrativas y económicas, elaboración del plan estratégico de seguridad vial (PESV) de la cooperativa de transporte especial, viajes y turismo Cootransocaña Ltda, de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander, proponen la elaboración de P.E.S.V basado en cuatro ejes fundamentales como; comportamiento humano, vehículo seguro, infraestructura segura y atención a víctimas. a través de estos se establecieron políticas y objetivos, así como acciones que se enmarcaron en el concepto de buenas prácticas, que fueron determinadas de acuerdo con las medidas necesarias para prevenir, reducir o eliminar los riesgos identificados y evaluados en

la etapa de diagnóstico. de igual forma se efectuó la socialización del mismo, obteniendo resultados exitosos, debido a que se reafirmó el compromiso e interés de la empresa en mejorar su servicio y brindar mayor confiabilidad a sus usuarios a partir de su aporte a la seguridad vial, además del acatamiento de un requisito legal (Navarro y Lopez, 2015, p.26).

En el año 2018, en la Universidad Militar Nueva Granada, el estudiante del programa de ingeniería industrial Luis Carlos Castro Hernández en su trabajo de grado plan estratégico de seguridad vial para la operación de transporte automotor de mercancía en empresas de alimentos, identifica el estado del arte de la accidentalidad vial en Colombia y cuál ha sido su incremento a través de los años, este diagnóstico permite analizar las principales causas de accidentalidad y los posibles puntos críticos que se pueden presentar en los planes estratégicos de seguridad vial (PESV) los cuales sirven de guía para el respectivo desarrollo del PESV propuesto.

Por otro lado se logra demostrar según los indicadores de medicina legal que los índices de accidentalidad vial por parte de los vehículos de transporte de alimentos no es muy alto en cuanto a ser el actor principal de los hechos, sin embargo también se puede analizar que estos vehículos si se encuentran inmersos en los accidentes ya que en muchos de los casos son estos los receptores, es decir los demás vehículos o medios de transporte en carretera son quienes han generado los accidentes en los cuales los vehículos de transporte de mercancía se han visto inmiscuidos (Castro, 2018).

En el año 2020 en el trabajo de grado de las estudiantes Calderón y Beltrán, titulado propuesta de elaboración del plan estratégico de seguridad vial para la empresa INMOV SAS, en la universidad ECCI, donde se buscó gestionar el riesgo asociado a accidentes de tránsito y dar cumplimiento a la normatividad legal aplicable, aplicando 5 pilares los cuales los menciona la norma y son fundamentales para la implementación del PESV, que busca la prevención de

accidentalidad e integridad física de los actores viales de la empresa, y se busca la necesidad de implementar las acciones establecidas y aplicar la normatividad legal y evitar la recurrencia en multas y sanciones, adicionales a los sobrecostos y el ausentismo, son aspectos que se encuentran aplicables a nuestro proyecto. los esfuerzos a la puesta en marcha del PESV el marco del ciclo phva, asegurando la participación activa de todos los colaboradores y proporcionando un marco de seguridad en la efectividad de los resultados en la gestión de la SST (Calderón & Beltrán, s. f.).

El trabajo de grado realizado en el año 2020 por Cespedes, Madrid y Soriano, en la universidad ECCI en torno a la revisión y actualización del plan estratégico de seguridad vial del parqueadero el Rompoy para el año 2020, se logra identificar las causas inmediatas de los accidentes de tránsito por los actos inseguros de los conductores al distraerse, y no respetar las normas de tránsito; y las condiciones peligrosas dentro del parqueadero donde no se tenían adecuadas señalizaciones viales.

Como estrategia se desarrolló una capacitación en seguridad vial como propuesta de intervención, es así donde se logra llegar a la conclusión, de que el PESV del parqueadero presenta mejoras en su sistema que van a permitir disminuir los índices de siniestralidad vial laboral, además de llevar a cabo un proceso más eficiente como eficaz en la sensibilización y prevención de accidentes de tránsito, donde se puede implementar en nuestro proyecto todas las mejoras, para evitar accidentalidad y contribuir a las capacitaciones para sensibilización y enseñanza del personal propio de la IPS.

En el diseño de un plan estratégico de seguridad vial basado en la resolución 1565/2014 en una empresa de transporte de carga terrestre de barranquilla, Heidi Tous y Sheila Santana en la especialización en gerencia de la seguridad y salud en el trabajo universidad ECCI, brindan

recomendaciones para implementar o sugerir a los diferentes conductores, que ya que es importante formalizar un plan de incentivos y sanciones adicionales a las establecidas por ley para los conductores de vehículos, con el fin de promover la aplicación de comportamientos seguros y evitar las prácticas no permitidas a la hora de conducir, o más que todo en trayectos largos, implementarlo en nuestro trabajo de grado nos requiere, constante actualización del SGST, que garantiza un bienestar físico y mental de los empleados, así como jornadas de capacitación e inducción al personal (Tous y Santana, 2020).

En el año 2021, publicaron el trabajo de grado, diseño inicial del programa de seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito en UME por las estudiantes de la universidad ECCI, Sonia Carolina Malagón Bolívar y Yésica Paola Cárdenas Morales, describen que la compañía cuenta con 89% de cumplimiento bajo la los estándares mínimos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG-SST), y no se contempla el riesgo vial, por lo que se verificó bajo la lista de chequeo de la resolución 1231 del 2016 el estado actual de la compañía en temas de prevención y promoción de seguridad vial, concluyendo que la compañía cuenta con un nivel de cumplimiento del 23% bajo la resolución mencionada con antelación. se evidencia la importancia del diseño del programa de seguridad vial para dar inicio con actividades de prevención y promoción en riesgo vial y así en un futuro evaluar la implementación del plan estratégico de seguridad vial ante la autoridad competente, contribuyendo en temas de educación vial y previniendo sanciones y multas legales (Malagón & Cárdenas, 2021).

#### **4.2. Marco Teórico**

Con la llegada del siglo XX y el incremento de los vehículos, se hace más evidente el incremento de afectación sobre la vida humana generada por la accidentalidad vial, haciéndose

necesario el estudio de las causas y las acciones requeridas para la mitigación de daños. Ante esto nace como disciplina practica la seguridad vial, la cual se remite a la búsqueda del bienestar integral del ser humano, que se da como el resultado de la intervención de múltiples variables, entre las cuales las capacidades y disposiciones humanas tienen una significativa relevancia. Esta afirmación surge de las cifras formales e informales que determinan el comportamiento humano como una de las causas principales de accidentalidad.

Es común encontrar reportes de accidentes de tránsito atribuidos al exceso de velocidad, imprudencia (O'neal, y otros, 2014), consumo de alcohol, distracción, distancia inadecuada entre vehículos, baja atención y somnolencia (Maddahi & Cols. 2016), entre otras razones que corresponden al factor humano (Riaño, Raynaud, Diaz, 2016).

La declaratoria de Naciones Unidas de los años 90 del siglo XX sobre la existencia de una crisis global de SY, impulsó procesos sociales, políticos y técnicos para formular la iniciativa global llamada “década de acción en seguridad Vial–Dasv” de 2010 a 2020 (Organización Mundial de la salud, 2003), los principios rectores en que se basa el plan para el decenio de acción son los que se incluyen en el enfoque sobre un «sistema seguro», que pretende desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano, definiéndose en cinco pilares:

#### ***4.2.1 Gestión de la seguridad vial:***

Busca promover la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la

investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia. (ONU, s. f.)

#### ***4.2.2 Vías de tránsito y movilidad más seguras***

Aumentar la seguridad y la protección de las carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas). Lográndolo con la aplicación de evaluaciones de la infraestructura vial y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad (ONU, s. f.).

#### ***4.2.3 Vehículos más seguros***

Fomentar la utilización universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías (ONU, s. f.).

#### ***Usuarios de vías de tránsito más seguros:***

Consiste en el diseño de programas integrales para que mejoren el comportamiento de los usuarios en las vías de tránsito. Generando vedaría permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de

utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo (ONU, s. f.).

***Respuesta tras los accidentes:***

Se busca aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo. (ONU, s. f.)

Los accidentes de tráfico constituyen la segunda causa de muerte para personas entre los 5 y 29 años y la tercera para personas entre los 30 y 44 años. En los países en vías de desarrollo, dado que el número de vehículos está creciendo rápidamente, esta verdadera epidemia está empeorando de manera que, de no generar intervenciones oportunas en temas de prevención el índice de mortalidad e incapacidad irá aumentando año tras año. (Planzer, 2005)

La seguridad vial-SV es una dimensión fundamental en el estudio e intervención de la movilidad humana; se hace prioritaria en temas de salud pública internacional, y es un factor determinante en el desarrollo de naciones y comunidades. En el escenario político internacional existe falta de voluntades para mejorar la legislación referente a seguridad vial. Por tal razón el número de muertos por accidentes de tránsito a nivel mundial es de unos 1.3 millones de personas cada año (Riaño, Raynaud, Diaz, 2016).

Se hace fundamental que para orientar las políticas de seguridad vial se incluyan datos sobre el número, tipo de accidentes y sus consecuencias, así como el conocimiento detallado de las circunstancias en que se producen. En muchos países de ingresos bajos o medios no existen

métodos de recopilación ni procesamiento de datos sobre el tránsito, por lo que las estadísticas reportadas generalmente están subestimadas o incompletas, lo que las hace poco confiables en la toma de medidas destinadas a disminuir los accidentes o para elaborar políticas de seguridad vial de largo plazo. Esto podría, además, llevar a los gobiernos a disminuir los recursos destinados a reducir la incidencia de accidentes. La seguridad vial, se convierte en un problema de gravedad creciente pensando que existen estimaciones que indican que, en los países de América Latina y el Caribe, entre el año 2000 y el 2020, el número de víctimas mortales por el tránsito crecerá en un 48%, 149% en el Asia Meridional y aun cuando las predicciones son mejores para los países de Europa Oriental y Asia Central se estima un aumento del 19%. (Planzer, 2005).

En el escenario político internacional existe falta de voluntades para mejorar la legislación referente a seguridad vial. En el 2013 la OMS destaca a México, Perú, Colombia y Argentina como los países que han realizado los mayores progresos en seguridad vial. Asimismo, alabó el caso de Brasil y su llamada "Ley Seca" (la prohibición de conducir con cualquier grado de alcohol en la sangre), que permitió reducir significativamente el número de accidentes de tráfico y de víctimas de siniestros (OMS, 2013).

Los accidentes de tráfico son un problema de alto impacto social, de salud, económico y laboral Tanto es así, que la Organización Mundial de la Salud los calificó como un problema de salud pública, y estimó que las lesiones por accidentes de tráfico ocuparían en el año 2.020, el tercer lugar entre las diez principales causas de muerte en todo el mundo. Convirtiéndose en un factor determinante en el desarrollo de naciones y comunidades. (Llamazares et al., 2017)

En el año 2015 La Dirección General de Tráfico de España, reportó cerca de 34.000 accidentes, resultado similar al reportado en Colombia en el año 2014 con aproximadamente

32.500 accidentes (Consejo Colombiano de Seguridad, 2015) donde la accidentalidad en el tráfico terrestre se sitúa como a segunda causa de muerte violenta hacia el año 2010 (Guerra, 2011). Las cifras de accidentalidad reportadas acarrearán costos directos e indirectos que no solo cubren el estado y las aseguradoras, sino que recae sobre los familiares de las víctimas.

Adicional a lo anterior, vale la pena destacar que aproximadamente entre 20 a 50 millones sufren lesiones, y de éstos, otro porcentaje importante desarrollan condición de discapacidad (OMS, 2012). Adicionalmente, se le suman efectos indirectos de los accidentes que parecen tener más consecuencias mortales (Kim, & cols. 2017) además de suponer el incremento de otros costos como la pérdida de la funcionalidad de los implicados en el accidente que podrá derivar condiciones de desempleo, inestabilidad económica e inseguridad, entre otras.

En Colombia, diversos estudios han caracterizado la problemática vial, asociándola con el incremento de ventas de motocicletas y de vehículos, la fácil expedición de las licencias de conducción, la falta de control por parte de las autoridades a las escuelas que expiden estas licencias, la débil estructura de control, supervisión y sanción que existe en el país para la aplicación y el cumplimiento de la legislación ante los diversos comportamientos de los actores de la vía (la falta de regulación y control de formas específicas de transporte como moto taxis, motocarros, bici taxis, entre otros, los cuales en muchas partes del país están normalizados) (Martín, 2019).

En cuanto a la aplicación y el cumplimiento del Código Nacional de Tránsito (por ejemplo, en ciertas zonas del país, no se exige en uso del casco a los motociclistas, a lo sumo se exige al conductor, pero no al pasajero; no se exige el uso del cinturón de seguridad al pasajero ubicado en los asientos traseros, tampoco se exige el uso de retenedor o sillas especiales para

menores de edad, a pesar que está normativizado; existen debilidades para el control, supervisión y vigilancia de los límites de velocidad al interior de las ciudades; lo mismo ocurre a nivel intermunicipal, entre otras). A pesar de que existe un grupo de legislación encargado de organizar y orientar la seguridad vial, su falta de aplicación, al menos hasta 2016 y gran parte del 2017, generó que las lesiones producidas por el tránsito (según el informe de Forensis son cerca de 50.000, o según Fasecolda, cerca de 700.000) son un problema que genera grandes pérdidas en la productividad del país; se estima que constituyen entre el 2 y 3% del Producto Interno Bruto que se destina a su atención y a procesos de rehabilitación de las víctimas. (*La Década de Acción de la Seguridad Vial” y la incidentalidad vial en Colombia*, s. f.)

El panorama mundial hace necesaria una revisión acerca de los métodos de prevención primaria (Vignolo, Vacarezza, Álvarez, & Sosa, 2011), para así evitar accidentes de tránsito, priorizando el análisis de las capacidades psicológicas necesarias para el adecuado desempeño durante la conducción de un automotor, dado que es una realidad que los accidentes de tránsito en su mayoría ocurren por causas humanas, y se ha advertido que las posibles fallas mecánicas en Colombia cuentan con una reglamentación apropiada y funcional (Benet, Zafra, Quintero, 2015). Es importante que las prácticas asociadas al control y prevención vaya más allá de la implementación de campañas de comunicación y educación, tal como se había acostumbrado a hacer en el país en el pasado reciente.

Como lo reporta un experto mundial en Lancet, la medición del problema no es suficiente: en cada país se requiere un decidido apoyo político sumado a la asignación de recursos e *implementación de la legislación*. También es importante resaltar que dentro de las mejores prácticas para el control y prevención de este problema de salud pública se encuentran la

implementación de medidas de control y la fiscalización y supervisión de uso de medidas de protección y de monitoreo a comportamientos de riesgo (en inglés el término usado es *enforcement*, al cual, a propósito, en el curso de Promoción de la Seguridad Vial dictado en Nairobi en marzo de 2018, se le dedicó toda una tarde, por su importancia). Colegas Colombianos y norteamericanos recientemente realizaron una revisión sistemática donde resaltan, precisamente, que estas medidas son las más importantes para reducir la carga asociada a este problema de salud pública. Lo anterior significa que el “esfuerzo aislado” de la Agencia Nacional de Seguridad Vial sería insuficiente si no se cuenta con el respaldo de la Policía Nacional, o quien haga sus veces, para el cumplimiento y aplicación de la legislación en las carreteras y en las ciudades intermedias donde la violación y el no cumplimiento de la legislación es “pan de cada día”. (*“La Década de Acción de la Seguridad Vial” y la incidentalidad vial en Colombia*, s. f.).

### **4.3. Marco Legal**

Se dispone diferente Normatividad nacional para la seguridad vial en el país, donde incluye resoluciones, decretos, leyes y diferentes normas que tienen aplicabilidad en el momento de la implementación de un PESV.

#### ***4.3.1 Normatividad en Seguridad Vial***

La Ley 2050 De 2020 modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito y brinda las disposiciones generales para la consolidación y difusión de los planes estratégicos de seguridad vial y la verificación de este

cumplimiento corresponderá a la superintendencia de transporte, los organismos de tránsito o el ministerio de trabajo.

Mediante Resolución 7495 De 2020 por la cual se deroga la resolución 1231 de 2016 por la cual se adopta el documento guía para la evaluación de los planes estratégicos de seguridad vial del ministerio de transporte, se deberá revisar cada 2 años para realizar ajustes cuando se requiera.

La Resolución 1080 De 2019. enfatiza en que los ciclistas y motociclistas a utilizar cascos para proteger la integridad física en caso de ocurrir un accidente vial, elementos de certificación del producto, para fabricantes, importadores y comercializadores de cascos.

En la Ley 1811 De 2016 se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito, incentivando el uso de la bicicleta como medio de transporte principal en Colombia, donde nos habla de especificaciones en cuanto a normas de uso, zonas seguras, uso de ciclorrutas.

De igual manera establece una guía metodológica para la elaboración del PESV, documento guía, generada a partir de la alta accidentalidad en el país, donde se debe implementar en el sector público y privado que cuente con vehículos automotores o no, o contrate o administre personal de conductores. concientizar al diferente personal sobre la seguridad vial y sus responsabilidades.

La Resolución 1565 Del 2014 expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial.

El Decreto 1856 De 2014. adopta el plan de movilidad segura de Medellín 2014-2020 "movilidad para la vida", donde se ve la accidentalidad como una de las principales causas de

muerte en el país, lo que conlleva a la implantación de estrategias para la reducción de la accidentalidad, donde el plan cuenta con diferentes programas en 5 áreas.

La Resolución 2273 De 2014. ajusta el plan nacional de seguridad vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones.

El plan nacional de seguridad vial 2011-2021, crear acciones efectivas para la reducción de la inseguridad vial, mediante 5 pilares estratégicos, programas y acciones de mejora. por lo cual modifica la resolución 1282 de 2012 que hablaba del plan nacional de seguridad vial 2011-2016.

La Ley 1702 De 27 de diciembre De 2013. por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones. Esta ley fue modificada por la ley 1753 de 2015, por la cual se expide el plan nacional de desarrollo 2014-2018, en la creación del ansv nos indica las diferentes funciones de planificación, regulación, información, de control, campañas de concientización y educación, infraestructura, coordinación y consulta etc. con el fin de crear más conciencia a los conductores sobre la seguridad vial en el país.

Decreto 2851 De 2013. tiene por objeto reglamentar artículos de la ley 1503 del 2011, nos brinda definiciones muy importantes en la seguridad vial, para evitar o reducir accidentalidad, este decreto se compila varios artículos en el decreto único reglamentario 1079 de 2015.

## **5. Marco metodológico de la investigación**

### **5.1. Paradigma**

En la actualidad el paradigma que sirve de guía en lo referido al sistema de transporte se encuentra regido por la normatividad y todo lo referido a percepción de seguridad en esta área. Es así como se han establecido directrices desde la legislación que buscan además de promover el cumplimiento de reglas que garantizan la vida y la seguridad de las personas, una serie de parámetros claros frente al proceder en las diferentes situaciones de riesgo y en casos de accidente (Dextre, 2014).

Para el acercamiento a la realidad interés del estudio y dada la naturaleza de esta, se estableció una postura desde el positivismo, esto en tanto el diagnóstico se realiza desde la parametrización de la situación encontrada y la posterior propuesta se orienta desde la normatividad vigente.

El paradigma positivista de igual manera propone una relación entre el investigador y la realidad estudiada, desde lo objetivo y además favorece la comprensión de los factores que se encuentran alrededor del objeto de estudio, de tal manera que se logre conocer las causas y los elementos mediadores, logrando así datos que pueden ser generalizables (Ramos, 2015).

### **5.2. Método**

La definición de la metodología de investigación en el estudio se constituye en el punto de partida para la recolección de los datos y análisis de los resultados. En el caso de las ciencias sociales se han establecido dos corrientes para la diferenciación del enfoque, como lo son el cuantitativo y el cualitativo, los cuales se diferencian en la manera de abordar la realidad, los

diseños de investigación implementos, las técnicas de recolección de la información y el tratamiento de los datos (Cauas, 2015).

Aunque cada enfoque se acerque a la realidad de maneras diferentes, ambos implementan procesos organizados y sistemáticos que den cuenta de la manera en que se construye el conocimiento. Es así como el enfoque cuantitativo, aborda los fenómenos de centrándose principalmente en “los aspectos observables y susceptibles de cuantificación de los fenómenos, utiliza la metodología empírico-analítica y se sirve de pruebas estadísticas para el análisis de datos” (Polania, y otros, 2020).

En cuanto al enfoque cualitativo se puede afirmar que este busca explicar una realidad por medio de la búsqueda de datos no numéricos, proporcionados por la población participante del proceso de investigación, los cuales proporcionan elementos para una interpretación de la realidad (Polania, y otros, 2020).

El presente estudio realizó el acercamiento a la realidad de una forma cuantitativa inicialmente, lo cual favoreció la realización de un diagnóstico de lo referente a seguridad vial en la IPS, datos que permiten desde el punto de vista numérico conocer los pormenores de la temáticas interés de estudio. Sin embargo, el diseño del plan de seguridad social se permeó por datos no numéricos como lo es la normatividad al respecto y otros insumos bibliográficos.

### **5.3. Tipo de estudio**

En tanto la temática ha sido escasamente abordada y no se evidencia antecedente de un abordaje con la población propuesta. De igual manera la implementación de un estudio de corte descriptivo contribuye a ahondar en el conocimiento de las características del fenómeno que se busca conocer (Veiga, de la Fuente, & Zimmermann, 2008).

De igual manera la implementación de un estudio de tipo exploratorio favorece un acercamiento en el cual se puedan resolver dudas e inquietudes y a su vez establecer prioridades para futuras investigaciones, por otro se facilitará el conocimiento de diferentes propiedades y características, así como de una información detallada y precisa del fenómeno de interés. De igual manera los estudios exploratorios permiten un acercamiento inicial a la temática de interés de la investigación, promoviendo conocimientos que aporten insumos para futuras investigaciones (Hernández-Sampieri, 2018).

#### **5.4. Fases del estudio**

El estudio contempló las siguientes fases:

Primera: Realización de revisión documental, en la cual se realizó un sondeo de los antecedentes que sirvieron de base para la fundamentación del estudio, así como de la normatividad que se ha establecido en torno a la seguridad vial, finalmente se establece un acercamiento teórico que facilitó la construcción del marco teórico.

Segunda: Realización de diagnóstico, en esta fase se llevaron a cabo las acciones de recolección de información, por medio de la implementación de las encuestas y la revisión documental, que hicieron parte de la elaboración del diagnóstico.

Tercera fase: De acuerdo con la información proporcionada por el diagnóstico se realiza el establecimiento del plan estratégico vial, de la IPS, el cual se socializará a las directivas de la organización con el fin de proponer su ejecución.

#### **5.5. Recolección de la información**

La recolección de la información se lleva a cabo mediante estrategia de acercamiento a los trabajadores de la IPS según su disponibilidad de tiempo, conforme a sus actividades

laborales, lo cual permitió la realización de las encuestas los cuales aportaron datos de primera mano que se constituyeron en fuentes primarias.

Por otro lado, se contó con el apoyo de la empresa para la revisión documental, mediante el suministro de los documentos requeridos para la construcción del diagnóstico, siendo esa información la fuente de información secundaria.

### **5.6. Población**

La población participante en el estudio se constituyó por 28 trabajadores vinculados laboralmente a la IPS La Plazuela. 23 por contrato a término indefinido, el total de los participantes se encuentran en un rango de edad de entre 17 y 51 años.

### **5.7. Materiales**

Los materiales utilizados en el proceso de recolección de la información y análisis de esta se conforman por base de datos, en la cual se ingresó la información proporcionada por los trabajadores de la IPS en el momento de aplicación de la encuesta, así mismo como instrumento que permitió la organización de la información obtenida en la realización del diagnóstico situacional de la entidad, ambos materiales se implementaron mediante el uso de Excel, lo cual además favoreció la posterior sistematización y organización de los datos recolectados.

Por otro lado, para la construcción del plan estratégico se usaron tablas que permitieron la construcción de una propuesta organizada, dichos insumos fueron adaptados de tal manera que su aporte fuera significativo para el proceso planteado.

### **5.8. Técnicas de recolección de información**

Para la recolección de información se implementaron encuestas con los trabajadores y revisión documental, las encuestas se realizaron 23 trabajadores por contrato a término indefinido y 4 a personal por prestación de servicios, para un total de 27 empleados de la IPS.

Otra de las técnicas implementadas fue la revisión documental, como una forma sistemática de acceder a datos generados como parte la problemática de interés para el estudio, los cuales han sido acumulados a lo largo de su historia (Tamayo, 1999). Este abordaje facilitó el conocimiento de datos secundarios provenientes de la bibliográfica que permita dar respuesta a la pregunta de investigación. Así mismo se asumirá el uso de un diseño de campo el cual permite el conocimiento de la información por medio del cercamiento directo a la población participante.

Se implementaron como instrumentos para la revisión documental herramientas derivadas del decreto 1072 de 2015, lo cual favoreció obtener documentación relacionada con el SGSST, de igual manera se implemento instrumento que se origino a partir del decreto 1565 de 2014 (ver Anexo).

### **5.9. Procedimiento**

Para la recolección de la información se acordó con las directivas de la IPS la realización de las técnicas planteadas, de igual manera se estableció la organización de la consulta del material requerido para la revisión documental que aportó al diagnóstico.

Por otro lado, se realizan las tareas referidas con la socialización de la propuesta de plan estratégico, logrando definir así los tiempos y espacios para su ejecución y posterior seguimiento.

### **5.10. Análisis de información**

El análisis de la información se realizó mediante la tabulación y sistematización de la información obtenida de la revisión documental, lo cual favoreció el reconocimiento de la situación de la IPS en relación con la temática que aborda el estudio. De igual manera se organizaron los datos proporcionados en las encuestas, de acuerdo con la guía de preguntas realizadas. Estos datos se constituyeron en insumo para la elaboración del diagnóstico que

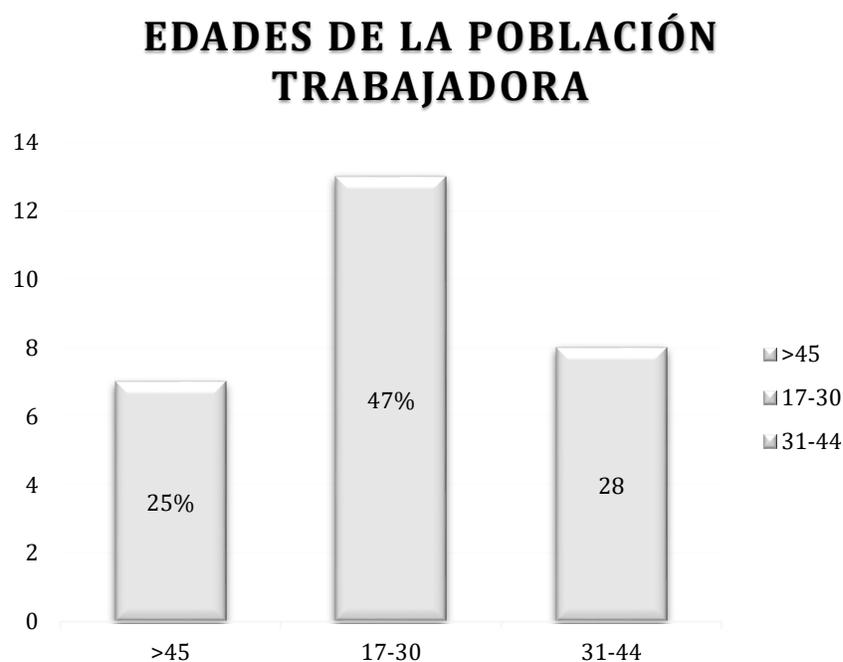
facilitó la construcción del plan estratégico conforme a los hallazgos y necesidades identificados en la organización.

## 6. Discusión

El presente aparte busca dar a conocer lo encontrado de acuerdo con el análisis de los datos recolectados por medio de la realización de encuestas y diagnóstico a la IPS. En cuanto a las encuestas esas se realizaron a 28 trabajadores de la IPS La Plazuela, quienes se encuentra en un grupo de edad de entre 17 a 51 años (ver grafica 1), perteneciendo la mayoría a la etapa de adultos jóvenes. Se encuentra también que 64% de la población se identifica con el género femenino.

### Gráfico 1

*Edad trabajadores IPS La Plazuela*



*Nota.* Elaboración propia

## 6.1. Diagnóstico de la situación actual de IPS Óptica la plazuela en relación con la seguridad vial

La realización del diagnóstico referido a la seguridad vial se lleva a cabo mediante la elaboración de una herramienta basada en la Resolución 1565 de 2014, que permitió recaudar información referente al estado de la organización en temas de seguridad vial. Se determinó una valoración de ítems según lo estipulado en la Guía metodológica para elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial que evidencien la situación actual de la IPS, para esto se estableció una escala valorativa de 0 a 2, que permitió valorar cada uno de los aspectos analizados.

**Tabla 1**  
*Escala valorativa*

<b>Criterio de calificación</b>	
El aspecto analizado no está implementado	0
El aspecto analizado está implementado parcialmente	1
El aspecto analizado está implementado totalmente	2
El aspecto analizado No Aplica a la empresa	N/A

*Nota.* Elaboración propia

En la actualidad IPS Óptica la plazuela solo ha implementado el 16,15% del PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial), dentro de este diagnóstico se evidencia el compromiso de la gerencia hacia la identificación de los peligros y valoración de los riesgos, incluido el riesgo vial, presentes en la ejecución de sus actividades laborales.

En el eje de comportamiento humano la organización debe fortalecer la formación y sensibilización del personal acerca de los riesgos en las vías, también es deber de la organización

documentar e implementar procedimientos que determinen los lineamientos que deben cumplir los conductores actuales y los que sean contratados en la IPS.

Dentro de las acciones de Infraestructura segura, la organización califica con el 20% equivalente únicamente a la documentación de accidentes e incidentes, presentes dentro y fuera de las instalaciones de la empresa. Se encuentra que no se han realizado estudios de rutas, ni se han identificados puntos críticos.

Las Acciones para atención de víctimas están incluidas dentro de las actividades del SG-SST (Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo), de la IPS Óptica la plazuela, se han definido mecanismos para reporte, atención e investigación de accidentes e incidentes de trabajo.

**Tabla 2**  
*Resultados de diagnostico*

<i>Elemento</i>	<i>Puntaje Posible</i>	<i>Puntaje obtenido</i>	<i>% Implementación</i>
<i>COMITE DE SEGURIDAD VIAL</i>	30	0	0,00%
<i>POLITICA DE SEGURIDAD VIAL</i>	10	2	20,00%
<i>PESV</i>	2	0	0,00%
<i>DIAGNÓSTICO</i>	8	3	37,50%
<i>FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL- ELABORACION DEL PESV</i>	4	4	100,00%
<i>IMPLEMENTACION DEL PESV</i>	8	0	0,00%
<i>SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PESV</i>	14	0	0,00%
<i>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN COMPORTAMIENTO HUMANO</i>	28	5	17,86%
<i>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN VEHICULOS SEGUROS</i>	10	0	0,00%
<i>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN INFRAESTRUCTURA SEGURA</i>	10	2	20,00%
<i>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN ATENCION A VICTIMAS</i>	6	5	83,33%
<b><i>Total</i></b>	<b>130</b>	<b>21</b>	<b>16,15%</b>

*Nota.* Elaboración propia

El diagnóstico permite identificar que no se cuenta con un PESV, lo cual, no ha favorecido la conformación del Comité de Seguridad Vial, sin embargo, se cuenta con un

diagnóstico parcial, el cual ha permitido el inicio de un análisis donde busca la identificación de aspectos relacionados con el desplazamiento de los trabajadores y los riesgos que se pueden encontrar en estos.

Los datos obtenidos por medio del diagnóstico han facilitado la elaboración de la matriz de riesgo, análisis de estos, priorización y el planteamiento de las acciones requeridas para la intervención en cada riesgo, que se constituyen en un aporte a lo que sería el PESV.

En cuanto a los conductores encargados del desplazamiento de los trabajadores se encuentra que se programan con regularidad la realización de pruebas médicas de carácter médico, seguimientos de la divulgación de la política de control de alcohol y drogas y el seguimiento y control de lo requerido en cuanto a las revisiones técnico-mecánicas.

Debe tenerse en cuenta que la IPS ha realizado avances en lo referido a planes de seguridad y salud en el trabajo, que han contribuido al control de riesgos ocupacionales y han garantizado la calidad de vida laboral de los trabajadores, es por esto que la construcción del PESV contribuiría a un más al bienestar de los colaboradores no solo en el desarrollo de sus actividades, si no de su vida diaria.

Con relación a los empleados vinculados a la IPS se encontró que un numero representativo de estos realizan sus labores en torno a la salud visual y en el área comercial (ver gráfica 2), de igual manera en lo referido a modalidad de contratación 68% de los trabajadores cuentan con contrato a término definido, 11% a término indefinido y el valor restante son contratados por otras modalidades (ver gráfica 3).

## Grafica 2

*Grupo de trabajo al que pertenecen los trabajadores*



*Nota. Elaboración propia*

## Grafica 3

*Tipo de contratación de los trabajadores*



*Nota. Elaboración propia*

De igual manera se determinó que el índice de accidentalidad en los trabajadores es muy bajo, teniendo en cuenta que más del 96% de los encuestados reportan no haber tenido un accidente de tránsito (ver grafica 4).

#### Grafica 4

*Índice de accidentalidad del personal*



*Nota.* Elaboración propia

Otro dato importante se refiere a la tenencia de vehículo por parte de los trabajadores, quienes mencionan que el 93% no cuenta con vehículo propio (ver Grafica 5), además 78% no tiene licencia de conducción y del porcentaje que cuenta con ella el 66.6% la tiene vigente.

#### Grafica 5

*Empleados con vehículo propio*



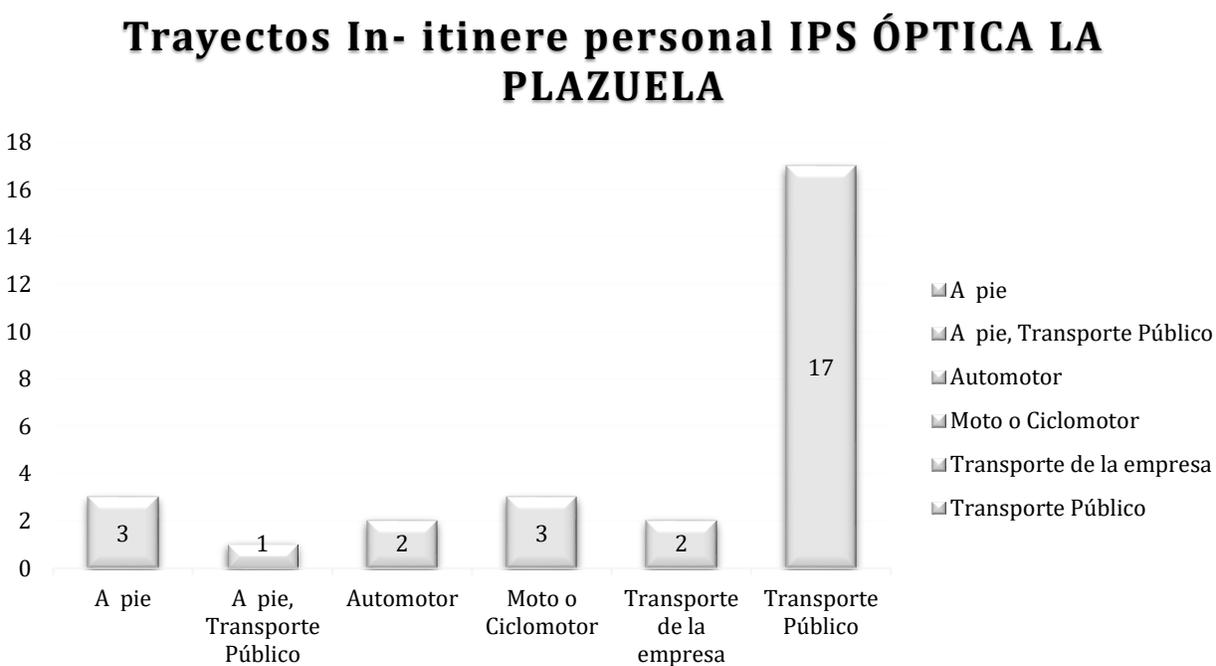
*Nota.* Elaboración propia

Las preguntas relacionadas con la exposición a riesgos aportan que el 32% de la población debe desplazarse a diario de acuerdo con lo requerido para el desempeño de sus actividades laborales, las movilizaciones las hacen en su mayoría (93%), en vehículo proporcionado por la organización y/o transporte público, siendo planificadas por parte de la IPS, en su mayoría, por otro lado, se encuentra que el 50% de los trabajadores deben desplazarse de manera diaria para el cumplimiento de sus actividades laborales.

La encuesta aporta también información relevante a como se desplazan los trabajadores de su sitio de residencia al trabajo y viceversa, encontrando que el 61% se movilizan en transporte público, dato acorde con un bajo número de trabajadores que cuentan con vehículo propio.

### Grafica 6

*Medio de transporte usado por los trabajadores*



*Nota.* Elaboración propia

En el caso de los trabajadores de la IPS, se encuentra una alta exposición a riesgos en cuanto el trabajo realizado exige el desplazamiento constante de los trabajadores, en tanto se determinó que el 50% de los trabajadores se desplazan para cumplir sus actividades laborales de manera diaria, de acuerdo con lo que se muestra en la Grafica 7.

### Grafica 7

*Periodicidad de desplazamiento de los trabajadores*



*Nota.* Gráfico de elaboración propia

Por otro lado, se logró encontrar que existe una óptima planificación de lo referido a los desplazamientos de los trabajadores, lo cual denota en la organización tareas de prevención de riesgos según lo establece la norma.

## Grafica 8

*Planificación de desplazamientos*

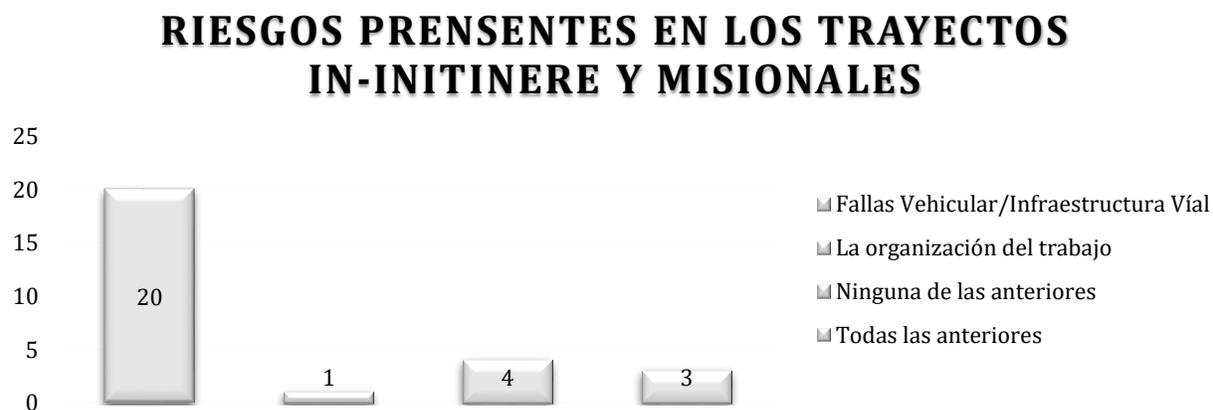


*Nota.* Gráfico de elaboración propia

En cuanto a exposición de riesgos en lo referido a seguridad vial se encuentra que los trabajadores reconocen riesgos principalmente en aspectos vehiculares y de infraestructura, tanto en desplazamientos por fuera del espacio laboral como en este.

## Gráfico 9

*Riesgos presentes en los trayectos*



*Nota.* Gráfico de elaboración propia

De acuerdo con lo expresado en el gráfico 9, se evidencia que la percepción del riesgo de los trabajadores se relaciona en el 71% (20) de estos con factores externos, como fallas vehiculares e infraestructura vial, lo cual denota la asignación del riesgo a otros más no a falla humana, dejando entrever la falta de responsabilidad en este de los conductores que operan los vehículos.

Se encuentra también que la IPS cuenta con vehículos que son puestos a disposición para el traslado de los trabajadores;

**Tabla 3**

*Relación de vehículos con los que cuenta la IPS*

<b>Tipo de vehículo</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Uso</b>	<b>Origen</b>
<b>MICROBUS</b>	<b>2</b>	<b>PASAJEROS</b>	<b>COLOMBIA</b>
<b>CAMIONETA</b>	<b>3</b>	<b>Particular</b>	<b>COLOMBIA</b>
<b>AUTOMOVIL</b>	<b>1</b>	<b>Particular</b>	<b>COLOMBIA</b>

Fuente: Elaboración propia

Estos vehículos cuentan con programación de revisión técnico mecánica periódica según lo establece la normatividad y sus conductores cuentan con valoración ocupacional con el fin de garantizar un seguimiento en lo referido a su estado físico para realizar su trabajo.

## **6.2. Normatividad relacionada con el riesgo vial aplicable a IPS Óptica la Plazuela**

De acuerdo con lo afirmado en el marco de referencia se cuenta con una serie de disposiciones normativas que buscan establecer los ejes orientadores de todo lo referido a la seguridad vial.

Dichas disposiciones promueven la consolidación y difusión de los planes estratégicos de seguridad vial, cuya verificación se le asigna a los organismos de tránsito o el ministerio de trabajo (Republica de Colombia , s.f.), por otro lado la normatividad establece que las entidades públicas y privadas, se encuentran obligadas a diseñar e implementar debidamente el PESV,

estableciendo sanciones para el incumplimiento, esto denota una falencia en la IPS, en tanto se evidencia en el diagnóstico la carencia de un PESV.

Se considera que la normatividad en Colombia es clara al respecto de los planes de seguridad vial que deben ser implementados en los diferentes espacios, situación que indica que si bien en la IPS se ha logrado evidenciar los riesgos a los que se ven expuestos sus trabajadores no se ha avanzado en la construcción de un PESV y por ende de una política y comité.

Por otro lado, la Resolución 7495 De 2020, por la cual se deroga la resolución 1231 de 2016, contempla una guía para la evaluación de los planes cada dos años, de por la cual se adopta el documento guía para la evaluación de los planes estratégicos de seguridad vial del ministerio de transporte se deberá revisar cada 2 años para realizar ajustes cuando se requiera, la Resolución 1565 Del 2014 aporta insumos para la construcción del plan.

La normatividad también adopta estrategia de motivación a los trabajadores para el uso de la bicicleta bajo requisitos de seguridad vial, ante lo cual la Resolución 1080 De 2019 promueve el uso de elementos de seguridad para la protección de la integridad física. Por su parte la Ley 1811 De 2016 busca ampliar el uso de la bicicleta promoviendo su uso masivo.

Por otro lado, se encuentra que según establece el Decreto 1072 (Republica de Colombia. Ministerio de Trabajo , 2015) se establecen unas tareas de parte del trabajador y la organización en lo relacionado a exposición a riesgos ocupacionales y prevención de estos, estas actividades deben plantearse de acuerdo con las labores llevadas a cabo por el trabajador y el sector donde se encuentra ubicada la organización.

**6.3. Estrategias requeridas en la situación de IPS Óptica la plazuela que aportan al fomento de comportamientos seguros en la vía a través de la formación y sensibilización de todo el personal en seguridad vial.**

Con relación a las estrategias se requiere que estas giren en torno a tres ejes, compromiso de parte de la organización, sensibilización de los trabajadores en lo referido a seguridad vial y cumplimiento de lo establecido en la normatividad.

Según lo arrojado por la información recolectada en el diagnóstico, dando cumplimiento a lo establecido por la norma, se encontró que se ha avanzado en el reconocimiento de las situaciones potencialmente riesgosas para los trabajadores, sin embargo, es necesaria que se dé una participación de parte de las directivas, con el fin de dar cumplimiento del PESV y a la vez contribuyan a concientización de los trabajadores en lo referido a prevención. Al respecto es necesario el compromiso activo de la empresa desde el aporte de un presupuesto, así como en el desarrollo y seguimiento del plan estratégico, dentro de las actividades propias del desarrollo se deberá de manera primordial contribuir a la sensibilización de los trabajadores y cumplir con lo establecido en la normatividad.

Se identifica de parte de la IPS la implementación de algunas estrategias en torno a la seguridad vial, entre ellas la promoción y consolidación de la política y el comité de seguridad vial lo cual podrá ser el primer paso para la promoción de programas acordes a las necesidades de los trabajadores en lo referente a seguridad vial, en los cuales se puedan establecer la formación al respecto y así disminuir la exposición a riesgos.

Es relevante destacar que se encuentra una serie de normas que aportan a que desde la IPS se puedan tomar acciones en lo relacionado a la seguridad vial, teniendo en cuenta la alta exposición de los trabajadores a riesgos que puedan afectar su integridad física, ante lo cual es pertinente que se realice la movilización requerida para el cumplimiento de la normatividad y el aporte para la puesta en marcha de un PESV, que aporte a la integridad de los trabajadores, esto desde la promoción de espacios de formación y capacitación que propongan el conocimiento de

la normatividad, su aplicación y la generación de acciones en la vida personal y laboral de los trabajadores que propendan por la disminución y mitigación de riesgos viales.

Se evidencia interés en la IPS en establecer acciones desde lo referido a Seguridad y salud en el Trabajo que han contribuido a la disminución de riesgos en lo relacionado con seguridad vial. Como se mencionó anteriormente se desarrollan periódicamente actividades de mantenimiento y revisión de vehículos que garantizan la movilización de los trabajadores, así como de valoración de los conductores, por otro lado, se evidencia una organización de los desplazamientos que se establece mediante su planificación, facilitando el conocimiento de los desplazamientos y así los posibles riesgos presentados en cada uno de ellos.

El desarrollo de las acciones mencionadas favorecerá la construcción y puesta en marcha de un PESV, que pueda contribuir a la mejora de la IPS en lo referido a seguridad vial y el cumplimiento de lo establecido en la normatividad.

## 7. Propuesta de solución

Como parte del despliegue de estrategias necesarias en lo referente a seguridad vial de la IPS y como parte fundamental de la presente investigación se plantea el diseño de un plan estratégico de seguridad vial que responda a las necesidades del diagnóstico realizado a la IPS Óptica la Plazuela que incluya los siguientes lineamientos:

- Alcance
- Objetivos
- Generalidades de la empresa.
- Conformación y funcionamiento del comité de seguridad vial.
- Componente de capacitación
- Componente de Comunicaciones
- Establecimiento de perfiles y lineamientos para selección de conductores.
- Programa de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos.
- Organización de rutas por medio un plan (rutograma).
- Presupuesto para plan estratégico
- Puesta en marcha del plan estratégico y seguimiento y evaluación de este.

### *Alcance*

En lo referido al alcance del plan estratégico se establece que este tendrá cubrimiento a toda la empresa, todos sus empleados y contratistas que conduzcan vehículos automotores y no automotores y que estén expuestos a los riesgos y peligros del tránsito vehicular.

De igual manera el plan contempla tener un alcance a todas las sedes y centros de trabajo de la compañía en todo el país.

### *Objetivos*

Se plantean como objetivos del plan estratégico;

#### *General*

Generar una cultura de prevención en el personal vinculado y contratista de IPS Óptica la Plazuela, con el fin de dar cumplimiento a la legislación vigente y contribuir a la generación de comportamientos seguro en la vía que disminuyan los índices de accidentalidad de las partes interesadas.

#### *Específicos*

Fomentar comportamientos seguros en la vía a través de la formación y sensibilización de todo el personal que labora en IPS Óptica la Plazuela.

#### *Generalidades de la empresa*

La IPS Óptica la Plazuela es una entidad con más de 20 años de experiencia, que desarrolla funciones en el área de salud visual con presencia en el territorio del departamento de Antioquia en las siguientes zonas:

- Medellín.
- Urabá. Bajo Cauca.
- Nordeste, Y Norte Del Valle De Aburra.
- Suroeste, Occidente, Y Sur Del Valle De Aburra
- Magdalena Medio Y Oriente.

Como parte de las estrategias de atención a la población se ha planteado el desplazamiento del equipo humano hasta las zonas de atención, generando facilidades para los usuarios en tanto pueden acceder a dicha atención sin necesidades de realizar trayectos prolongados.

Para el cumplimiento de las funciones planteadas se ha vinculado talento humano de diferentes áreas, procurando el cumplimiento de los objetivos institucionales desde las áreas administrativa y comercial, como de atención directa al usuario.

*Conformación y funcionamiento del comité de seguridad vial.*

Por medio del diagnóstico se encuentra que el comité de seguridad vial se encuentra constituido, de acuerdo con la resolución 1565 de 2014, siendo conformado mediante acta, donde se refiere que hacen parte de estos trabajadores de las áreas de SGSST, del área administrativa y conductores (ver tabla 3).

**Tabla 4**  
*Miembros del comité de seguridad vial*

NOMBRE	CARGO
Tomas Alejandro Ríos	Administrador
Gabriel Zuleta	Conductor
Stiven Vásquez	Conductor
Andrés Marmolejo	Coordinador SGSST
Tomas Alejandro Ríos	Administrador

Para funcionamiento y cumplimiento de actividades de acuerdo con la normatividad, se plantean las siguientes tareas, las cuales pretenden vincular los hallazgos del diagnóstico:

- Realizar socialización del diagnóstico a los miembros del Comité de seguridad vial.
- Implementación de espacios de formación en temáticas referidas a seguridad vial, las cuales puedan vincular al Comité y a los trabajadores de la OPS.

- Aportar a la evaluación de proveedores de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos de acuerdo con lo establecido en la normatividad.
- Participar de las actividades de auditoria de riesgo vial.
- Definición de cronograma de reuniones en conjunto con los miembros del comité.
- Seguimiento a actividades propias del comité definidas por ley

### *Componente de capacitación*

El componente de capacitación se plantea como parte constitutiva de la estrategia en el sentido que, facilita la socialización de conocimiento que los trabajadores pueden implementar para la garantía de la seguridad vial, por lo que los espacios de capacitación plantean de manera didáctica proporcionar insumos para la construcción de habilidades requeridas en la implementación de lo establecido en la normatividad y en el PESV de la empresa (ver imagen 1).

### **Imagen 1.**

#### *Capacitación*



En lo referente al componente de capacitación dados los hallazgos del diagnóstico, se considera importante dar cumplimiento a un plan de capacitación que busca la vinculación de los trabajadores de la IPS, las cuales se plantean temáticas que aportaran conocimientos e insumos para mejorar en lo referido a seguridad vial (ver tabla 5).



Se propone que actualmente se realice la evaluación de la pertinencia de los temas abordados en la capacitación, ajustando en plan de tal manera que se proporcione a los trabajadores las herramientas e insumos requeridos en lo concerniente a seguridad vial, por esto que se plantea la evaluación de cada una de las actividades.

*Componente de comunicaciones*

El componente de comunicaciones propone el fortalecimiento de las estrategias de divulgación de todo lo referido al PESV, pero también generar de manera constante a los trabajadores alternativas para el acceso a información en relación con la seguridad vial (ver tabla 6).

**Tabla 6.**

Matriz de comunicaciones

TEMA	OBJETIVO	MEDIO	VÍA DE COMUNICACIÓN	RESPONSABLE	FRECUENCIA
<b>Políticas de Seguridad Vial y demás Políticas determinadas en el PESV</b>	Concientizar al personal sobre la misión, visión, políticas y objetivos	Circulares Volantes Sensibilizaciones	Entrega electrónica Documento impreso /digital Espacio de formación Página web	Gerencia Responsables de SG	Cuando se actualice o se requiera
<b>Resultados Indicadores de PESV</b>	Evidenciar el monitoreo y seguimiento al cumplimiento de Objetivos Estratégicos	Informe de Gestión	Documento impreso /digital Espacio de formación	Gerencia Responsables de SG	Mensual
<b>Requisitos legales y/o normativos del PESV</b>	Promover el cumplimiento de los requisitos legales y normativos	Comité Reunión Capacitaciones	Entrega electrónica Documento impreso /digital Espacio de formación	Gerencia Responsables de SG Dirección de Recursos Humanos	Según necesidad o requerimiento

<b>Programa de Auditoria</b>	Programar y recibir la Auditoria acorde a los lineamientos exigidos	reunión Divulgación virtual Comité	Entrega electrónica Espacio de formación	Responsable de SG	Annual o según la necesidad del SGC
<b>Informe de Auditorias</b>	Implementar Acciones y mejorar los procesos	Comité	Espacio de formación Documento impreso /digital	Auditor Líder Líder responsable de SG	
<b>Resultados de Revisión por la Dirección</b>	Evaluar la eficacia, adecuación y conveniencia del Sistema	Comité	Espacio de formación Documento impreso /digital	Líder responsable de SG Líderes de Procesos	Annual Mensual
<b>Planificación de Cambios en el SG-SST y en PESV</b>	Identificar la mejora y ajustes de los documentos que soportan el SG-SST y PESV	Comité	Espacio de formación Documento impreso /digital	Gerencia Responsables de SG	Cada que se presenten
<b>Riesgos de los Procesos</b>	Evaluar y controlar los riesgos identificados	Comité Carteleras	Entrega electrónica Documento impreso /digital	Gerencia Responsables de SG	Según necesidad o requerimiento
<b>Roles, Funciones, Responsabilidad y Autoridad</b>	Cumplir con los requisitos Normativos y Legales	Inducción Re-Inducción Divulgación virtual Carteleras	Espacio de formación Documento impreso /digital	Gerencia Responsables de SG	Cuando se requiera Inducción o Re-Inducción
<b>Conformación del Comité de Seguridad Vial</b>	Dar a conocer los Integrantes del comité.	Carteleras Reuniones	Espacio de formación Documento impreso /digital Entrega electrónica	Gerencia Responsables de SG	Cuando se presenten cambios
<b>Peticiones, Quejas, Reporte de Condiciones inseguras y Felicidades</b>	Analizar y solucionar las PQR de los clientes internos	Reunión Divulgación virtual Drive	Documento impreso /digital Entrega electrónica Almacenamiento virtual de la información	Gerencia Responsables de SG	Mensual
<b>Capacitaciones</b>	Asegurar la asistencia a las capacitaciones	Divulgación virtual Cartelera	Documento impreso /digital Entrega electrónica	Responsables de SG Recursos Humanos	Según Plan de Capacitaciones

<b>Requerimientos de mantenimiento de vehículo</b>	Garantizar que los vehículos cumplan con las revisiones técnico-mecánicas.	Divulgación virtual		Administrador General Conductores	Según necesidad o requerimiento
<b>Normas y reglamentos de seguridad vial.</b>	Asegurar el cumplimiento de las normas y reglamentos internos		Documento impreso /digital Entrega electrónica Espacio de formación	Responsables de SG Recursos Humanos	
<b>Plan estratégico de Seguridad Vial</b>	Cumplir con los requisitos de la normatividad legal vigente e incentivar prácticas de trabajo seguras	Inducción Re-Inducción Sensibilizaciones Capacitaciones	Documento impreso /digital Entrega electrónica Espacio de formación	Responsables de SG Recursos Humanos	Permanentemente
<b>Eventos/Actividades</b>	Convocar e Informar a nuestros clientes externos e internos de la realización de evento, para que estos participen según rol que tengan en éste.	Piezas Publicitarias, cartelera, divulgación virtual	Documento impreso /digital Entrega electrónica Espacio de formación	Responsables de SG Recursos Humanos	Según Agenda Cultural
<b>Campañas</b>	Fomentar conductas que se apaguen a los requisitos del SG-SST y el PESV, que contribuyan a generar conductas seguras	Divulgaciones virtuales Cartelera	Documento impreso /digital Entrega electrónica	Responsables de SG Recursos Humanos	Según necesidad o requerimiento
<b>Señalización</b>	Informar y ubicar a nuestros clientes internos en las áreas de trabajo y los riesgos a los que están expuestos en los ambientes	Señalética	Documento impreso /digital Entrega electrónica Señalización	Coord. De SST Dirección de Calidad	Permanentemente

de trabajo y en  
las vías de  
circulación.

### *Establecimiento de perfiles y lineamientos para selección de conductores*

En relación con los perfiles de la empresa para los conductores se encuentra que de parte de la IPS ya estos se han definido, encontrando que este tiene fundamentados los requisitos para la ocupación del cargo como se establece en la tabla 7.

**Tabla 7**  
*Ficha de cargo*

<b>1. IDENTIFICACIÓN DEL CARGO</b>		
<b>CARGO</b>	<b>CONDUCTOR</b>	
<b>JEFE INMEDIATO</b>	<b>ADMINISTRADOR GENERAL</b>	
<b>COMUNICACIONES</b>	Procesos Gerencial. Proceso de Servicio al Cliente. Proceso de atención Visual.	Proceso Comercial. Demás Procesos de la organización que requieran traslados. Proveedores y Clientes.
<b>2. PROPÓSITO DEL CARGO</b>		
Conducir el vehículo asignado acorde con las especificaciones dadas por la IPS ÓPTICA LA PLAZUELA:		
<b>3. PERFIL DEL CARGO</b>		
<b>EDUCACIÓN</b>	Bachiller. Licencia de conducción vigente. No debe presentar comparendos pendientes	
<b>FORMACIÓN</b>	Conocimiento en normas de tránsito.	
<b>EXPERIENCIA</b>	Dos años de experiencia específica en la conducción de vehículos.	

		CALIFICACIÓN	ALTO	MEDIO	BAJO
COMPETENCIAS	<b>ORIENTACIÓN AL SERVICIO</b>		X		
	<b>HABILIDADES DE COMUNICACIÓN</b>		X		
	<b>CREATIVIDAD</b>			X	
	<b>TOMA DE DECISIONES</b>			X	
	<b>SOLUCIÓN DE CONFLICTOS</b>		X		
	<b>LIDERAZGO</b>		X		
	<b>IMPACTO E INFLUENCIA</b>			X	
	<b>ORIENTACIÓN A RESULTADOS</b>		X		
	<b>PLANIFICACIÓN Y ORGANIZACIÓN</b>		X		
	<b>TRABAJO EN EQUIPO</b>			X	
	<b>ÉTICA Y DISCRECIÓN</b>		X		
<b>4. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES</b>					

#### 4. 1 FUNCIONES

1	Conducir el vehículo asignado por la Empresa, teniendo en cuenta el cumplimiento permanente de las normas de tránsito y procurando que su actividad sea diligente para preservar el bien y la seguridad de las personas.
2	Trasladar a administrativos, comerciales y personal de salud visual en las diferentes brigadas programadas por la empresa.
3	Realizar traslado de Gerente y demás directivos de la organización.
4	Mantener al día los documentos que lo acreditan como conductor, y los documentos del vehículo que conduce.
5	Programar exámenes de ingreso al personal seleccionado.
6	Revisar permanentemente el estado del vehículo y reportar las fallas o novedades de este.
7	Velar por la buena presentación de orden y limpieza del vehículo.
8	Solicitar oportunamente los mantenimientos preventivos o correctivos del vehículo.
9	Cumplir estrictamente las normas sobre seguridad, prevención de accidentes y demás disposiciones vigentes.
10	Informar oportunamente los accidentes e incidentes que se presenten en la vía.
11	Disponibilidad para las demás funciones que correspondan a la naturaleza de la dependencia y las asignadas por el superior inmediato.

#### 4.2 RESPONSABILIDADES

1	Cumplir con las directrices organizacionales.
4	Manejar adecuadamente los residuos.
5	Procurar el cuidado integral de su salud y suministrar información clara, veraz y completa sobre su estado de salud.
6	Cumplir las normas, reglamentos e instrucciones del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo de la empresa.
7	Informar oportunamente al empleador o contratante acerca de los peligros y riesgos latentes en su sitio de trabajo.

8 Participar en las actividades de capacitación estipuladas en el plan de formación.

<b>RIESGOS</b>	FISICO	x	Iluminación por exceso o deficiencia - ruido conversacional y de teléfonos
	BIOLOGICO	x	Contacto con personas, propagación de virus.
	MECANICOS	x	Manejo de herramientas y equipos - Desplazamientos - Caídas a nivel - caídas de segundo nivel.
	CARGA FÍSICA	X	Carga Dinámica (Posturas inadecuadas -sobre esfuerzos, desplazamientos, movimientos repetitivos)
	CARGA FÍSICA	x	Carga Estática (Posturas prolongadas de pie)
	QUÍMICOS	x	Inhalación de humos y material particulado, manipulación de combustibles, aceites y lubricantes.
	PSICOSOCIAL	x	Estrés - Carga laboral - Clima laboral
	LOCATIVO	x	Infraestructura - señalización - orden y aseo
	ELECTRICO	x	Manipulación de equipos y cajas eléctricas.
	PÚBLICO	x	Agresiones físicas
	FENOMENOS NATURALES	x	Sismo - Terremoto - Vendaval
	VIAL	x	Fallas en las vías, falta iluminación, fallas en el vehículo, actos inseguros.

En lo referido al proceso de selección implementado para el cargo, se considera pertinente la implementación del procedimiento establecido previamente por la IPS, aplicado a los cargos de personal establecidos en el manual de funciones. En este se indica los parámetros de evaluación tenidos en cuenta para la selección de los candidatos que cumplen los requisitos para la ocupación del cargo.

Se establecen entonces como guía para la selección de personal la valoración en las siguientes áreas:

*Requerimientos académicos e Intelectuales.* Los aspectos académicos corresponden a las condiciones específicas de preparación profesional o técnicas para el desempeño del cargo al que se encuentra aspirando; estas condiciones son certificadas por las instituciones educativas y, para el caso de los profesionales de la salud, se solicita que sean certificadas por entidades debidamente

reconocidas por el estado colombiano o, en el caso de las extranjeras, que los títulos se encuentren convalidados ante el Ministerio de Educación de Colombia o las entidades autorizadas. Los aspectos intelectuales se refieren a las características personales de interrelación, empatía, trato a las personas, respeto y tolerancia, que influyen sobre el desempeño del profesional frente al cargo.

*Responsabilidad y ética.* Corresponde a las características personales que le permiten al profesional conocer sus derechos y deberes, cumplir de manera permanente con los deberes inherentes al cargo, manejar los recursos de la entidad con equidad y racionalidad y, en su interacción con la entidad y con los pacientes, ejercer la honorabilidad, la lealtad y la justicia.

*Habilidades.* Son las condiciones personales que, aunadas con la formación académica del profesional, le cualifican en su pericia para el desempeño de sus actividades en la prestación de los servicios de salud.

*Condiciones de Ajuste en el trabajo.* Se refiere a la tolerancia, la capacidad de trabajo en equipo, el trabajo bajo presión, la posibilidad de trabajar en horas extras y la necesaria cordialidad y calidez para con el personal de la entidad y con los pacientes y clientes de esta.

*Funciones generales y específicas.* Son los procedimientos, actividades y tareas propias del cargo que se encuentran establecidas en el Manual de Administración y Gestión de Personal del Departamento de Recurso Humano.

*Requisitos físicos.* Son las condiciones físicas necesarias para desempeñar el cargo en condiciones normales de horario y ambiente físico existente en la entidad.

*Programa de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos.*

Otro de los componentes primordiales en el plan estratégico se encuentra enmarcado en lo referido a mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos, el cual se encuentra

establecido por parte de la IPS mediante cronograma, que facilita el seguimiento de su cumplimiento y garantía de las acciones requeridas en el área (ver Tabla 8).

**Tabla 8**  
*Programación de mantenimiento de vehículos*

Inspección	Programación de mantenimiento de vehículos												Porcentaje de Cumplimiento	Observación	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
Inspección general de seguridad, orden y aseo															
Inspección a botiquines															
Inspección a extintor															

Este cronograma facilita la consignación de la información mes a mes en relación los ítems para tener en cuenta para la inspección, los responsables y los hallazgos encontrados, los cuales deberán en caso tal ser subsanados para la garantía de la seguridad del vehículo.

Por otro lado, se propone un formato en el cual se consignarán los hallazgos en las revisiones, permitiendo evidenciar las situaciones encontradas para determinar las posibles mejoras necesarias (ver tabla 9).

**Tabla 9**  
*Control de mantenimiento de vehículos*

FECHA		ENCARGADO		SEDE
ÁREA O ASPECTO PARA INSPECCIONAR		Cumple	No Cumple	
1	Carrocería			
2	Limpieza General			
3	Vidrio Parabrisas			

4	Vidrios Laterales
5	Espejos Retrovisores
6	Luces Principales
7	Luces de Freno, Reversa y Traseras
8	Luces de Parqueo - Dirección
9	Llantas
10	Llanta de repuesto
11	Exhosto
12	Tanque de Combustible
13	Puerta de salida
14	Salida de Emergencia
15	Luces de Tablero
16	Indicadores de Luces de Parqueo
17	Indicadores de Luces de Dirección
18	Indicadores de Luces de Altas
19	Indicadores de nivel de Combustible
20	Indicadores de Temperatura
21	Indicador de Velocidad
22	Tacómetro
23	Plumilla Limpia Vidrios
24	Pito
25	Extintores de Incendio
26	Equipo de Carretera
27	Botiquín
28	Luces Interiores
29	Freno de Parqueo

**OBSERVACIONES**

*Organización de rutas por medio un plan*

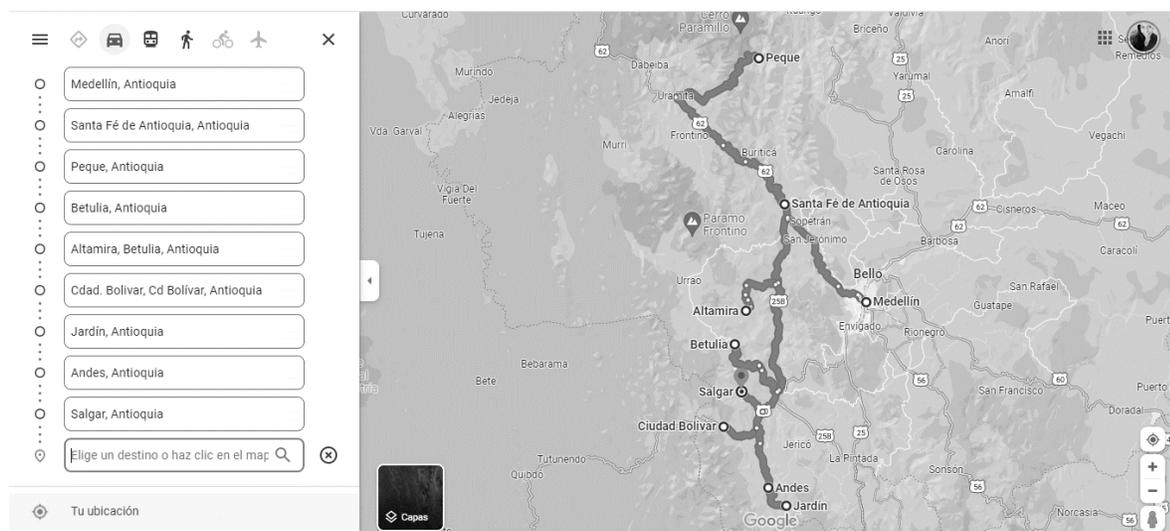
Para la organización de rutas se plantea la construcción de rutograma, esta herramienta se constituye en un instrumento para la prevención, en cuanto facilita el reconocimiento de los riesgos presentes en los trayectos realizados, además de la organización previa del trayecto que se realizará y el registro oportuno de los posibles riesgos (ver tabla 10).

**Tabla 10**  
*Rutograma*

<b>RUTOGRAMA</b>			
MARCA DE VEHICULO	VEHICULO 1	VEHICULO 2	VEHICULO 3
	Renault	Jac-Jinbei	Renault
	VEHICULO 4	VEHICULO 5	VEHICULO 6
	Jac-Mahindra	Kia	Nissan
PLACA	VEHICULO 1	VEHICULO 2	VEHICULO 3
	ESP883	WCP666	KIV511
	VEHICULO 4	VEHICULO 5	VEHICULO 6
	IHP288	JBO087	EFV563
MODELO	VEHICULO 1	VEHICULO 2	VEHICULO 3
	MÁSTER	HAISE H2	KOLEOS
	VEHICULO 4	VEHICULO 5	VEHICULO 6
	SCORPIO 4X4	SPORTAGE	KICKS
TIPO DE VEHICULO	VEHICULO 1	VEHICULO 2	VEHICULO 3
	MICROBUS SERVICIO PUBLICO	MICROBUS SERVICIO PUBLICO	CAMIONETA 4X4 PARTICULAR
	VEHICULO 4	VEHICULO 5	VEHICULO 6
	CAMIONETA 4X4 PARTICULAR	CAMIONETA 4X2 PARTICULAR	CAMIONETA 4X2 PARTICULAR
CONDUCTOR	CONDUCTOR 1	SAUL STEVEN VASQUEZ SERNA	
	CONDUCTOR 2	PABLO CESAR SARAZA LOPEZ	
	CONDUCTOR 3	JUAN GABRIEL ZULETA BURITICA	
	CONDUCTOR 4	TOMAS ALEJANDRO RIOS VASQUEZ	

## DESCRIPCION DE LA RUTA

ORIGEN	DESTINO	KILOMETROS	TIEMPO ESTIMADO
Medellín	Santa Fé - Antioquia	57	1 hora 52 Minutos
Santa Fé	Peque- Antioquia	143	5 horas 11 Minutos
Medellín	Heliconia	41	1 hora 28 Minutos
Medellín	Betulia	118	3 horas 32 Minutos
Medellín	Betulia - Altamira	114	2 horas 56 Minutos
Medellín	Ciudad Bolívar	105	2 horas 52 Minutos
Ciudad Bolívar	Jardín	59	1 hora 17 Minutos
Jardín	Andes	16	25 minutos
Andes	Salgar	48	1 hora 2 Minutos



## ESTADO DE LA RUTA (PUNTOS CRITICOS)

## DESCRIPCIÓN

1. Vías 4 G.
2. Deslizamientos - Derrumbes.
3. Cierres Temporales.
4. Mantenimientos a carpeta asfáltica.
5. Perdidas de Banca o perdida parcial de banca.
6. Trabajos en la vía.
7. Falta de luminarias.

*Presupuesto para plan estratégico*

Para la puesta en marcha del plan estratégico se ha planteado un presupuesto que permitirá el desarrollo de este, ante lo cual se establece en la tabla 11.

**Tabla 11***Presupuesto*

<b>Actividad</b>	<b>Valor Presupuestado</b>	<b>Valor Real Gastado</b>	<b>Observaciones</b>
<b>PESV</b>			
Capacitaciones en Riesgo Vial	500.000		
Mantenimiento Preventivo de vehículos	10.000.000		
Mantenimiento Correctivo de vehículos	30.000.000		
EPP	500.000		
Exámenes médicos a conductores	300.000		
<b>TOTAL PRESUPUESTADO</b>	<b>41.300.000</b>		

*Puesta en marcha del plan estratégico y seguimiento y evaluación de este*

En lo referido al seguimiento y evaluación del plan estratégico se propone la definición de un cronograma de actividades, el cual deberá concertarse entre el comité de seguridad vial y las directivas de la empresa.

Como parte fundamental del seguimiento y de acuerdo con lo establecido por la normatividad se deberá llevar a cabo la medición de los indicadores mencionados en la tabla 12:

**Tabla 12***Indicadores*

<b>DESCRIPCION</b>	<b>DEFINICION</b>	<b>FUENTE DE INFORMACION</b>	<b>PERIODO DE MEDICION</b>
--------------------	-------------------	------------------------------	----------------------------

Número de incidentes y accidentes de tránsito, en un periodo determinado	Número de incidentes y accidentes de tránsito.	Reportes de incidentes y accidentes	trimestralmente
Tasa de accidentalidad Vehicular	Número de accidentes de tránsito reportados/ Número de personas expuestas al riesgo de tránsito * 100	Reportes de accidentes en la ARL	trimestralmente
Impacto económico de los incidentes de tránsito	Costos directos + Costos indirectos	Reporte de incapacidades y gastos generados por daños físicos	trimestralmente
Impacto económico de los accidentes de tránsito	Costos directos + Costos indirectos	Reporte de incapacidades y gastos generados por daños físicos	trimestralmente
Frecuencia de accidentes de tránsito	Número de accidentes de tránsito en un período/ tamaño de la flota	Reportes realizados por trabajadores	trimestralmente
% de afectación	Número de conductores lesionados en accidentes de tránsito /Total de accidentes de tránsito del período *100	Reportes de accidentes de tránsito	trimestralmente
% de afectación	Número de días de incapacidad por accidentes de tránsito/Total de accidentes de tránsito del período *100	Incapacidades	trimestralmente
% de afectación	Número de días con vehículos no disponibles por accidentes de tránsito /Total de accidentes de tránsito del período * 100	Reportes de gastos generados	trimestralmente
Cambio de comportamientos	Número de comportamientos seguros/Total de personas observadas *100	Evaluación realizada con trabajadores	Mínimo trimestralmente

Porcentaje de observaciones realizadas	Número de observaciones realizadas / Total de observaciones programadas en el período *100	Reportes de observaciones	Mínimo trimestralmente
Porcentaje de personas capacitadas.	Número de personas capacitadas en el período/ Total de personas programadas en dicho período *100	Asistencias	Mínimo trimestralmente
Porcentaje de Investigación de accidentes.	Número de investigaciones realizadas /Total de accidentes en el período *100	Reportes e informes de investigaciones	Mínimo trimestralmente
Investigación de incidentes	Número de investigaciones realizadas / Total de incidentes en el período *100	Acta de investigación de incidentes, e informes de estos	Mínimo trimestralmente

Otra de las estrategias a implementar para el seguimiento son las auditorías, las cuales se realizarán con el instrumento aplicado para el diagnóstico y la rendición de cuentas, que permitirá la socialización de los resultados obtenidos.



## 8. Conclusiones

Es notable la incidencia de las altas cifras de accidentalidad en la vida de la población colombiana, situación que se encuentran ampliamente documentada, es por esto que se han generado estrategias gubernamentales que buscan reducir de diferentes formas las cifras y propender por el bienestar de quienes se transportan diariamente.

Dentro de la normatividad se encuentran lineamientos que han sido emitidos con el fin de generar en las empresas un aporte a esta problemática, entre ellas están las resoluciones 1565 de 2014 y la 7495 del 2020, que fundamentan la necesidad de que las organizaciones generen acciones de diseño, fundamentación y puesta en marcha de planes de seguridad vial en el espacio laboral.

La revisión de antecedentes permitió vislumbrar la carencia de estudios en el área que buscarán acercarse a la temática objeto de estudio y por ende que aportarán a las organizaciones elementos para dar cumplimiento a la norma y a la vez incidir en la calidad de vida de los empleados por medio del aporte a la seguridad vial.

Se identifica mediante la revisión documental que existe en la normatividad claridad frente al establecimiento de los PESV por parte de las organizaciones públicas y privadas, la cual además contemplan sanciones por su incumplimiento, de parte de la IPS se han realizado acciones que apuntan al reconocimiento de factores que deben abordarse en el plan, iniciando por la identificación de posibles riesgos y la puesta en marcha de actividades que puedan contribuir a su disminución establecidas en las políticas de seguridad y salud en el trabajo.

Por medio de la información arrojada por las encuestas se encuentra que los trabajadores se encuentran expuestos a circunstancias que pueden afectar su integridad física al deber realizar largos desplazamientos, de sus residencias a su sitio de trabajo y viceversa, la mayoría de ellos en transporte público, sin embargo al proporcionarse transporte por parte de la IPS para que los trabajadores se movilicen a cumplir con sus actividades labores se disminuyen los riesgos que pueden llegar a tener.

Se evidencia de parte de la IPS falencias en torno al desarrollo de una política clara en torno a la seguridad vial de sus trabajadores, a pesar de que esta se ve afectada por la forma en la que desarrollan su trabajo, esto se hace evidente en tanto la valoración lograda en el diagnóstico es notablemente baja, sin embargo, el diagnóstico permitió encontrar también la vinculación de lo referido a seguridad vial en políticas de salud y seguridad en el trabajo.

La realización del diagnóstico a la IPS desde un punto de vista procedimental permite por medio de un instrumento el conocimiento de las características y particularidades de las acciones llevadas a cabo por la IPS en el cumplimiento de la normatividad frente a la construcción del PESV, el acercamiento que se llevó a cabo desde este estudio además favoreció un acercamiento desde el punto de vista de los trabajadores y el reconocimiento de sus realidades frente al tema.

## **9. Recomendaciones**

Como parte fundamental de la puesta en marcha del plan estratégico de seguridad vial para la población de trabajadores de la IPS la Plazuela, se considera pertinente realizar un seguimiento constante a las normativas establecidas dentro de la empresa en lo referido a seguridad vial, dentro de lo cual se encuentra el plan. Dicho seguimiento podrá incidir en el reconocimiento de aspectos que requieren variaciones, logrando una afectación sobre la vida de los trabajadores.

Por otro lado, es necesario un espacio con las directivas donde sea viable dar a conocer el plan propuesto y así contribuir no solo al cumplimiento de la normatividad en relación con seguridad vial, si no también incidir en la calidad de vida personal y laboral de los trabajadores, por medio de una propuesta que promueva el cumplimiento de la legislación y vaya en pro de la mejora de conocimientos y habilidades en la temática abordada.

Es necesaria la vinculación de todas las personas que laboran en la empresa de tal manera que se tengan en cuenta todas las voces, siendo de esta manera consideradas las opiniones diversas que se tienen frente a la temática y así se logren políticas institucionales acordes a las posturas de los trabajadores.

### Referencias Bibliográficas

- Ajitambay, C.; Silva, L.; Brito, M. (2019). *Elaboración del plan estratégico para el sindicato de chóferes profesionales Stanford*. Recuperado 2 de diciembre de 2020, de <https://uctunexpo.autanabooks.com/index.php/uct/article/view/257/441>.
- Alcaldía de Medellín. (2014). plan de movilidad segura de Medellín 2014-2020.
- Baamonde, Antonio & Pérez Pérez, Ignacio. (2012). Predicción de la seguridad vial en el Manual de seguridad Vial norteamericano. Carreteras. 73-78.
- Bertranou, J. (2013). creación de agencias especializadas, capacidad estatal y coordinación interinstitucional. análisis del caso de la agencia nacional de seguridad vial de argentina. revista perspectivas de políticas públicas, 2(4), 11-39.  
<https://doi.org/10.18294/rppp.2013.621>
- Castro, L. (2018). Plan estratégico de seguridad vial para la operación de transporte automotor de mercancía en empresa de alimentos. Universidad Militar Nueva Granada. Facultad de Ingeniería. Programa de Ingeniería Industrial. Recuperado en: <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/18042/castrohernandezluisarlos2018.pdf?sequence=2&isallowed=y>.
- Calderón, V., & Beltran, A. (2020). propuesta de elaboración del plan estratégico de seguridad vial para la empresa inmov sas. Bogotá: Universidad ECCI. Recuperado de: <https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/712/TRABAJO%20DE%20GRADO.pdf?sequence=2>.
- Cauas, D. (2015). Definición de las variables, enfoque y tipo de investigación. Biblioteca electrónica de la universidad Nacional de Colombia, 1-11.
- Cespedes, A.; Madrid, J.; Soriano, V. (2020). Revisión y actualización del plan estratégico de seguridad vial del parqueadero el rompoy para el año 2020. Universidad ECCI. Especialización en Gerencia de la Seguridad y Salud en el Trabajo. Recuperado de: <https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/811/Revisi%c3%b3n%20y%20actual>

izaci% c3% b3n% 20del% 20plan% 20estrat% c3% a9gico% 20de% 20seguridad% 20vial% 20 para% 20el% 20a% c3% b1o% 202020.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Congreso de la República de Colombia. (2011). Ley 1503.

Congreso de la República de Colombia. (2014). Resolucion 1503.

Contreras, C, & Rivera J. (2013). desarrollo e implantación de un plan sistemático de seguridad vial. development and implementation of a systemic highway safety plan., 13(1), 119-128.

Diseño de un plan estratégico de seguridad vial ba.pdf. (s. f.). recuperado 20 de febrero de 2021, de

<https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/778/dise% c3% b1o% 20de% 20un% 20 pesv% 20en% 20una% 20empresa% 20de% 20transporte% 20terrestre% 20de% 20carga.pdf?s equence=1&isallowed=y>

De la rosa, A; López M. (2015). elaboración del plan estratégico de seguridad vial (pesv) de la cooperativa de trasporte especial, viajes y turismo Cootransocaña Ltda de la ciudad de Ocaña, norte de Santander. recuperado de

<http://repositorio.ufpso.edu.co:8080/dspaceufpso/bitstream/123456789/967/1/27818.pdf>

Dextre, J. &. (2014). Notas en torno a la seguridad vial. Una revisión desde las ciencias sociales. 60(2), 419-433. Documents d' Análisi Geogràfica. Recuperado el 5 de abril de 2016, de <http://dag.revista.uab.es/article/view/v60-n2-dextre-cebollada/pdf-es>

Ebsco full text. (s. f.). recuperado 2 de diciembre de 2020, de

<http://content.ebscohost.com/contentserver.asp?t=p&p=an&k=91539466&s=r&d=fua&e bscocontent=dgjymnxb4ksepra4wtvholmseieqk9sr6%2b4slcwxwxs&contentcustomer= dgjympzsequrrznuopfgeyx44dt6fia>

Ebsco full text. (s. f.). recuperado 2 de diciembre de 2020, de

<http://content.ebscohost.com/contentserver.asp?t=p&p=an&k=91539466&s=r&d=fua&e bscocontent=dgjymnxb4ksepra4wtvholmseieqk9sr6%2b4slcwxwxs&contentcustomer= dgjympzsequrrznuopfgeyx44dt6fia>

Hernández-Sampieri, R. F. (2018). Metodología de la investigación. México: McGraw-Hill Interamericana.

Hijar, M.; Pérez, R. y Salinas, A. (2018). *Avances en México a la mitad de Decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020*. Revista de Saúde Pública. 52-67. Recuperado de:

- [https://www.scielosp.org/article/ssm/content/raw/?resource\\_ssm\\_path=/media/assets/rsp/v52/es\\_0034-8910-rsp-S1518-87872018052000225.pdf](https://www.scielosp.org/article/ssm/content/raw/?resource_ssm_path=/media/assets/rsp/v52/es_0034-8910-rsp-S1518-87872018052000225.pdf).
- IPS Óptica la plazuela (2020). sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.
- Llamazares, J., García, C., & Lijarcio, J. (2017). guía práctica de seguridad vial laboral guía de recursos y contenidos.
- Lopez, M.; De la Rosa, A. (2015). Elaboración del plan estratégico de seguridad vial (pesv) de la cooperativa de transporte especial, viajes y turismo Cootransocaña Ltda, de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander. Ocaña: Universidad Francisco de Paula Santander. Facultad de Ciencias Administrativas y económicas. Plan de estudios Administración de Empresas. Recuperado de: <http://repositorio.ufpso.edu.co/handle/123456789/1865>.
- Malagón, s. c., & cárdenas, y. p. (2021). diseño inicial del programa de seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito en ume. google docs.  
[https://docs.google.com/document/u/1/d/13gf1hbt8vn4iuo83diayxjzhd2t-ghf/edit?dls=true&usp=gmail\\_attachment\\_preview&usp=embed\\_facebook](https://docs.google.com/document/u/1/d/13gf1hbt8vn4iuo83diayxjzhd2t-ghf/edit?dls=true&usp=gmail_attachment_preview&usp=embed_facebook)
- Martín, J. (2019). *La década de acción de la seguridad vial” y la incidentalidad vial en colombia: ¿qué es necesario hacer?.* Recuperado 13 de diciembre de 2020, de [https://revistas.javeriana.edu.co/files-articulos/rgps/18-37%20\(2019-ii\)/54561490001/](https://revistas.javeriana.edu.co/files-articulos/rgps/18-37%20(2019-ii)/54561490001/)
- Mineduación, m. d. (2014). saber moverse orientaciones pedagógicas en la movilidad segura un enfoque de educación vial. Bogotá.
- Ministerio de Transporte. (2014). Resolución 0001565. Recuperado de: <http://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/6773>.
- Ministerio de Transporte. (2014). Resolución 2273. Recuperado de: [PNSV\\_Segunda\\_Edicion\\_feb\\_16-16.pdf](#).
- Mingorance Sánchez, j.a (2017), la seguridad vial en el ordenamiento penal: justificación y crítica. revista de derecho de la uned (rduned). (s. f.). recuperado 13 de diciembre de 2020, de <http://revistas.uned.es/index.php/rduned/article/view/19498/16334>
- O'neal, Ramírez, Hamann, Young, Stahlhut, & Peek-Asa. (2014).
- OMS. (2013). Latinoamerica hace grandes esfuerzos, pero insuficientes, en seguridad vial: seguridad vial latinoamérica . Obtenido de: <http://search.proquest.com/docview/1316320268/a72fafaebd0948f2pq/4?accountid=3149>

- ONU. Ki-Moon exhorto a los estados miembros, los organismos int.pdf. (s. f.). Recuperado 2 de diciembre de 2020, de [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/spanish.pdf?ua=1](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf?ua=1).
- Planzer, R. (2005). *La seguridad vial en la región de américa latina y el caribe: situación actual y desafíos*. Santiago de Chile: CEPAL. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/6296-la-seguridad-vial-la-region-america-latina-caribe-situacion-actual-desafios>.
- Polania, C., Cardona, F., Castañeda, G., Vargas, I., Calvache, O., & Abanto, W. (2020). Metodología de investigación cuantitativa y cualitativa aspectos conceptuales y prácticos para la aplicación en niveles de educación superior. Institución universitaria Antonio José Camacho, Universidad César Vallejo.
- Ramos, C. (2015). Los paradigmas de la investigación científica. *Revista de la Facultad de psicología y humanidades*. 27(2). Recuperado de: <https://revistas.unife.edu.pe/index.php/avancesenpsicologia/article/view/167/159>
- República de Colombia. Ley 1503 de 2011. Recuperado de: *Ley-1503-de-2011-Gestor-Normativo* (funcionpublica.gov.co)
- Republica de Colombia . (2020). Ley 2050. Recuperado de [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_2050\\_2020.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2050_2020.html)
- Revisión y actualización del plan estratégico de seguridad vial para el año 2020.pdf. (s. f.-b). recuperado 20 de febrero de 2021, de <https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/811/revisi%c3%b3n%20y%20actualizaci%c3%b3n%20del%20plan%20estrat%c3%a9gico%20de%20seguridad%20vial%20para%20el%20a%c3%b1o%202020.pdf?sequence=1&isallowed=y>
- Revista Portafolio. (2019). Colombia toma medidas para reducir la siniestralidad vial. Recuperado de: <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/colombia-toma-medidas-para-reducir-la-siniestralidad-vial-532580>.
- Riaño, M.; Raynaud, N; Diaz, E. (2016). Seguridad vial y procesos psicológicos: Acciones preventivas. Policía Nacional. Recuperado de: <https://search-proquest-com.bdigital.sena.edu.co/docview/1999171387/9380b4af821a4582pq/11?accountid=31491>.
- Sagastegui, f. (2010). Supervisando la seguridad vial en el Perú. *supervising road safety in Peru.*, 27(2), 255-259.
- Tamayo, M. (1999). Serie. Aprender a Investigar. Modulo 1. La investigación. Bogota : ICFES

- Torres, F. (2019). Propuesta de seguridad basada en el comportamiento para una empresa de transporte público en Colombia. continuación de un caso de estudio/safety proposal based on behavior for a public transport company in colombia. continuation of a case study. *dyna*, 86(209), 378-387.  
doi:<http://dx.doi.org.bdigital.sena.edu.co/10.15446/dyna.v86n209.73816>
- Tous, H.; Santana, Sheila. (2020). Especialización en gerencia de la seguridad y salud en el trabajo. Universidad ECCI. Especialización en Gerencia de la Seguridad y Salud en el Trabajo. Recuperado de:  
<https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/778/Dise%C3%B1o%20de%20un%20PESV%20en%20una%20empresa%20de%20transporte%20terrestre%20de%20carga.pdf>
- Veiga, J., de la Fuente, E., & Zimmermann, V. (2008). Modelos de estudios en investigación aplicada: Conceptos y Criterios para el diseño. *Medicina y seguridad del Trabajo*, 54(210).
- World Health Organization. (2010). Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020. Geneva: WHO.

## ANEXOS

**Resultados obtenidos en el diagnóstico**

<b>Criterio de calificación</b>	
<b>El aspecto analizado no está implementado</b>	<b>0</b>
<b>El aspecto analizado está implementado parcialmente</b>	<b>1</b>
<b>El aspecto analizado está implementado totalmente</b>	<b>2</b>
<b>El aspecto analizado No Aplica a la empresa</b>	<b>N/A</b>

<b>Elemento</b>	<b>Puntaje Posible</b>	<b>Puntaje obtenido</b>	<b>Acciones y Plan de trabajo</b>
<b>COMITE DE SEGURIDAD VIAL</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	
<i>¿Se tiene conformado y definido un equipo de trabajo o comité de seguridad Vial?</i>	2	0	<i>Conformación de comité de S. V</i>
<i>¿Este comité analiza los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial?</i>	2	0	<i>Acta de revisión de diagnóstico por parte del Comité de S. V</i>
<i>¿Este comité identifica los factores de riesgo y establece un plan de acción personalizado para cada uno de ellos?</i>	2	0	<i>Formar a los integrantes del comité de S.V en riesgos vial y</i>
<i>¿Se presentan, discuten y determinan los programas académicos a desarrollar con los distintos actores?</i>	2	0	<i>Establecer programas de formación en riesgo vial con los miembros del comité de S. V</i>
<i>¿Se considera la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito?</i>	2	0	<i>Documentar un estándar de S. V</i>
<i>¿Se evalúan los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos?</i>	2	0	<i>Incluir los aspectos asociados a la legislación de seguridad en la evaluación de proveedores de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos.</i>
<i>¿Se programan fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, ¿sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización?</i>	2	0	<i>Incluir en el programa de formación la temática asociada al riesgo vial.</i>
<i>¿Se determinan las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes?</i>	2	0	<i>Documentar un programa de auditoría del riesgo vial.</i>
<i>¿Se presentan las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año?</i>	2	0	<i>Documentar PESV</i>

<i>¿Se establecen los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hace seguimiento de las mismas?</i>	2	0	
<i>¿Se elaboran los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones, programas adelantados y por ejecutar, analizando el impacto, ¿costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país?</i>	2	0	
<i>¿El comité tiene definidos la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente?</i>	2	0	Documentar PESV
<i>¿El comité tiene definidos la periodicidad de las reuniones?</i>	2	0	Conformar comité de S. V
<i>¿Se tiene designado el responsable del plan estratégico de seguridad vial?</i>	2	0	Documentar acta de designación del representante del responsable de SV
<i>¿El personal involucrado conoce quienes son los integrantes del comité de seguridad vial?</i>	2	0	Registros de divulgación de integrantes del Comité de S.V.
<b>POLITICA DE SEGURIDAD VIAL</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	
<i>¿Se tiene construida una política de seguridad vial?</i>	2	2	Documentar y divulgar la Política de PESV
<i>¿Se tiene divulgada la política de seguridad vial?</i>	2	0	
<i>¿La política está disponible como información documentada?</i>	2	0	
<i>¿La política esta comunicada dentro de la organización?</i>	2	0	
<i>¿Se hace seguimiento al cumplimiento de la política y se toman los correctivos pertinentes a las desviaciones encontradas?</i>	2	0	
<b>PESV</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	
<i>¿Se divulga a todos los funcionarios o empleados sus lineamientos, acciones y mecanismos de medición, así como la evolución de sus resultados y planes de mejora?</i>	2	0	Incluir en el programa de formación la temática asociada al riesgo vial.
<b>DIAGNÓSTICO</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	
<i>¿Se tiene un análisis sobre el contexto, las actividades, su personal, sus desplazamientos, la infraestructura y todos aquellos riesgos que se</i>	2	1	Incluir en la documentación de PESV la caracterización del personal

<i>entienden, afectan a la organización desde la Seguridad Vial?</i>			
<i>¿Se tiene el matriz de riesgos viales de la empresa?</i>	2	1	
<i>¿Se analizan los riesgos viales de la empresa?</i>	2	1	
<i>¿Se tiene establecido un listado de conductas en la conducción y en su entorno de acuerdo con la naturaleza del trabajo y el nivel de exposición al riesgo?</i>	2	0	
<b>FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL- ELABORACION DEL PESV</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	
<i>¿Los riesgos se tienen clasificados y priorizados?</i>	2	2	
<i>¿Se tiene planteadas las acciones sobre las que se va a trabajar sobre cada riesgo, bajo los diferentes ejes?</i>	2	2	
<b>IMPLEMENTACION DEL PESV</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	
<i>¿Se tiene un cronograma donde estén planificadas las acciones?</i>	2	0	<i>Documentar en el Plan de Trabajo Anual del SG-SST las actividades relacionadas con la implementación del PESV.</i>
<i>¿Se comunica a la organización los lineamientos y acciones definidas a implementar dentro del PESV?</i>	2	0	<i>Incluir en el presupuesto del SG-SST los recursos necesarios para la implementación del PESV</i>
<i>¿Se tienen acciones de la implementación?</i>	2	0	
<i>¿El empleador designa el tiempo y los recursos necesarios para el funcionamiento del comité de seguridad vial?</i>	2	0	
<b>SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PESV</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	
<i>¿Se tienen indicadores para medir el nivel de avance del PESV?</i>	2	0	<i>Incluir en las auditorías internas los aspectos asociados al PESV.</i>
<i>¿Se tienen las fichas de definición de los indicadores?</i>	2	0	<i>Documentar, revisar y actualizar el PESV a medida que surjan cambios en la organización.</i>
<i>¿Toda la documentación del PESV se mantiene documentada y actualizada?</i>	2	0	
<i>¿Se realizan auditorías internas y externas al PESV?</i>	2	0	
<i>¿Se tiene un solo documento donde este el PESV, donde estén todos los aspectos como: diseño, desarrollo e implementación?</i>	2	0	
<i>¿Se tiene establecido un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso?</i>	2	0	

<i>¿La organización da respuesta oportuna a los requerimientos y acciones que se proponen para gestionar los riesgos de tránsito?</i>	2	0	
<b>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN COMPORTAMIENTO HUMANO</b>	<b>28</b>	<b>5</b>	
<i>¿La empresa tiene establecido un perfil de conductores (propios o terceros) donde se establezca el nivel de competencias requeridas para garantizar la idoneidad en la labor a realizar?</i>	2	0	<i>Documentar Perfil de Conductores.</i>
<i>¿La empresa tiene un procedimiento escrito de selección de conductores, donde se incluyan la realización de pruebas médicas?</i>	2	2	
<i>¿La empresa tiene un procedimiento escrito de selección de conductores, donde se incluyan la realización de pruebas teóricas?</i>	2	0	<i>Incluir en el procedimiento de selección de personal las pruebas pertinentes para conductores.</i>
<i>¿La empresa tiene un procedimiento escrito de selección de conductores, donde se incluyan la realización de pruebas prácticas?</i>	2	0	
<i>¿La empresa implementa mecanismos de capacitación en seguridad vial?</i>	2	0	
<i>¿El programa de capacitación vial, incluye los temas y requisitos que establece la guía?</i>	2	0	
<i>¿La empresa documenta y registra la información de los conductores, donde se controle el cumplimiento de fechas de los documentos?</i>	2	1	
<i>¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de control de alcohol y drogas y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?</i>	2	2	
<i>¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de regulación de horas de conducción y descanso y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?</i>	2	0	
<i>¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de regulación de velocidad y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma??</i>	2	0	

<i>¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de uso del cinturón de seguridad y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?</i>	2	0	<i>Documentar una política en relación con la obligatoriedad del uso del cinturón y de la prohibición de uso de dispositivos móviles de comunicación mientras se conduce.</i>
<i>¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de no uso de equipos de comunicación móviles mientras se conduce y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?</i>	2	0	
<i>¿La empresa tiene definidos y documentados los EPP requeridos para los conductores y sus acompañantes?</i>	2	0	<i>Actualizar la matriz de EPP</i>
<i>¿La organización hace seguimiento al cumplimiento de los procedimientos y estándares establecidos en el PESV?</i>	2	0	
<b>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN VEHICULOS SEGUROS</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	
<i>¿La empresa tiene diseñado e instruye sobre el plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos?</i>	2	0	<i>Incluir en el programa mantenimiento preventivo y correctivo los vehículos.</i>
<i>¿La empresa tiene documentado el plan de mantenimiento preventivo?</i>	2	0	
<i>¿El plan de mantenimiento preventivo se realiza a través de personal idóneo?</i>	2	0	
<i>¿La empresa tiene protocolos de inspección diaria de vehículos donde se revisan los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes?</i>	2	0	
<i>¿La empresa lleva un registro de los vehículos donde se pueda controlar el cumplimiento sobre las fechas de la documentación requerida?</i>	2	0	
<b>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN INFRAESTRUCTURA SEGURA</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	
<i>¿Se realiza una revisión del entorno físico donde se opera y circulan los vehículos?</i>	2	0	
<i>¿Se tiene establecida una política de instalación y mantenimiento de las señales?</i>	2	0	
<i>¿La empresa documenta los incidentes y accidentes que se presentan al interior de las instalaciones, así como al ingreso y salida del personal?</i>	2	2	
<i>¿La empresa realiza un estudio de rutas, que contemple temas de seguridad vial, identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención?</i>	2	0	

---

<i>¿La empresa establece mecanismos de socialización e información preventiva para todas las partes interesadas?</i>	2	0
<b>ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN ATENCION A VICTIMAS</b>	<b>6</b>	<b>5</b>
<i>¿Se tiene establecido un protocolo de atención de accidentes?</i>	2	1
<i>¿La empresa investiga los incidentes y accidentes de tránsito?</i>	2	2
<i>¿Se divulgan las lecciones aprendidas de los eventos ocurridos?</i>	2	2

---