

Propuesta del plan estratégico de seguridad vial de la empresa Amtur SAS en Montelíbano,  
Córdoba

Kerly Montaña Amaya

Pamela Anaya Ávila

Jessica Paola Guevara Mercado

Asesor

Julietha Oviedo Correa

Especialización en Gerencia de la Seguridad y Salud en el Trabajo

Dirección de Posgrados

Universidad ECCI

2024

Propuesta del plan estratégico de seguridad vial de la empresa Amtur SAS en Montelíbano,  
Córdoba

Kerly Montaña Amaya-129690

Pamela Anaya Avila-128731

Jessica Paola Guevara Mercado-129704

*Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de Especialistas en Gerencia de  
la Seguridad y Salud en el Trabajo*

Especialización en Gerencia de la Seguridad y Salud en el Trabajo

Dirección de Posgrados

Universidad ECCI

2024

## Tabla de contenido

<b>1. Propuesta del plan estratégico de seguridad vial de la empresa Amtur SAS en Montelíbano, Córdoba</b> .....	11
<b>2. Problema de investigación</b> .....	11
<b>2.1 Descripción del problema</b> .....	11
<b>2.2 Formulación del problema</b> .....	12
<b>3. Objetivos</b> .....	13
<b>3.1 General</b> .....	13
<b>3.2 Específicos</b> .....	13
<b>4. Justificación y delimitación</b> .....	14
<b>4.1 Justificación</b> .....	14
<b>4.2 Delimitación</b> .....	17
<b>4.3 Limitaciones</b> .....	18
<b>5. Marco de referencia</b> .....	19
<b>5.1 Estado del arte</b> .....	19
<b>5.1.1. Internacionales</b> .....	19
<b>5.1.2 Nacionales</b> .....	22
<b>5.2. Marco Teórico</b> .....	37
<b>5.2.1 Antecedentes la seguridad vial</b> .....	38
<b>5.2.2 Decenio de acción en la seguridad vial 2021-2030</b> .....	39
<b>5.2.3. Plan estratégico de seguridad vial</b> .....	41
<b>6. Marco metodológico de la investigación</b> .....	49
<b>6.1. Tipo de investigación</b> .....	49
<b>6.2. Paradigma</b> .....	49
<b>6.3. Método de investigación</b> .....	49
<b>6.4. Fuentes de información</b> .....	50
<b>6.4.1. Fuentes de Información Primaria</b> .....	50
<b>6.4.2. Fuentes de Información Secundaria</b> .....	50
<b>6.5. Población y muestra</b> .....	51
<b>6.5.1. Población</b> .....	51
<b>6.5.2. Muestra</b> .....	51
<b>6.5.2.1. Criterios de inclusión</b> .....	51

6.5.2.2. Criterios de exclusión.....	51
6.6. Instrumentos de recolección de datos.....	52
6.7. Fases de recolección de datos.....	53
6.7.1 Fase 1. Diagnóstico inicial.....	53
6.7.2. Fase 2. Análisis de datos.....	55
6.8. Cronograma.....	55
6.9 Análisis de la información.....	55
7. Resultados.....	57
7.1. Diagnostico Preliminar.....	57
7.1.1. Misionalidad.....	57
7.1.2. Caracterización de la empresa.....	60
7.1.3. Encuesta técnica de seguridad vial.....	79
7.1.4. Rutograma.....	84
7.2. Mecanismos de acción basados en la normatividad.....	85
7.3. Variables necesarias para la elaboración del PESV.....	100
7.4 . Fase 3. Elaboración de propuesta del PESV Pendiente por desarrollar.....	107
7.5. Discusión de resultados.....	110
8. Análisis financiero.....	114
8.1 Costo del proyecto.....	114
8.1.1. Recursos humanos.....	114
9. Conclusiones y recomendaciones.....	116
9.1. Conclusiones.....	116
9.2. Recomendaciones.....	118
Referencias.....	119

## Índice de figuras

<b>Figura 1</b> .....	40
<b>Figura 2</b> .....	55
<b>Figura 3</b> .....	59
<b>Figura 4</b> .....	103
<b>Figura 5</b> .....	104
<b>Figura 6</b> .....	104
<b>Figura 7</b> .....	105
<b>Figura 8</b> .....	105

## Índice de Graficas

<b>Grafica 1</b> .....	60
<b>Grafica 2</b> .....	60
<b>Grafica 3</b> .....	61
<b>Grafica 4</b> .....	62
<b>Grafica 5</b> .....	62
<b>Grafica 6</b> .....	63
<b>Grafica 7</b> .....	64
<b>Grafica 8</b> .....	65
<b>Grafica 9</b> .....	66
<b>Grafica 10</b> .....	66
<b>Grafica 11</b> .....	67
<b>Grafica 12</b> .....	68
<b>Grafica 13</b> .....	69
<b>Grafica 14</b> .....	70
<b>Grafica 15</b> .....	70
<b>Grafica 16</b> .....	71
<b>Grafica 17</b> .....	72
<b>Grafica 18</b> .....	72
<b>Grafica 19</b> .....	73

## Índice de Tablas

<b>Tabla 1</b> .....	57
<b>Tabla 2</b> .....	58
<b>Tabla 3</b> .....	74
<b>Tabla 4</b> .....	86
<b>Tabla 5</b> .....	101
<b>Tabla 6</b> .....	114
<b>Tabla 7</b> .....	115

## Índice de anexos

<b>Anexo 1</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Anexo 2</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Anexo 3</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Anexo 4</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Anexo 5</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Anexo 6</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Anexo 7</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Anexo 8</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Anexo 9</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Anexo 10</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Anexo 11</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Anexo 12</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Anexo 13</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Anexo 15</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>



## Introducción

A lo largo de este trabajo, se presenta una iniciativa destinada a la propuesta del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de AMTUR SAS, con sede en Montelíbano, Córdoba. La finalidad primordial de esta propuesta es mitigar la incidencia de los siniestros viales abordando los actores viales, para dar un aporte que beneficie a la seguridad y salud en el trabajo de cada colaborador de la organización.

Un número considerable de los accidentes de tráfico son situaciones prevenibles mediante la adopción de conductas apropiadas. Estos eventos pueden resultar en daños personales, afectar a terceros, ocasionar impactos en el medio ambiente y, con mayor frecuencia, dar lugar a la interrupción de las operaciones de la empresa. Esta interrupción no solo conlleva pérdidas económicas debido al ausentismo de los empleados, sino que también conduce a una disminución en los indicadores de producción. (Gomez, 2016)

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) emerge como una herramienta esencial para asegurar la implementación de disposiciones normativas relacionadas con el Código Nacional de Tránsito en las organizaciones. Su efectividad radica en la necesidad de que las empresas asuman un compromiso proactivo, respaldado desde la alta dirección, al conocer a fondo los requisitos legales aplicables. Esto, a su vez, contribuye a prevenir desviaciones y posibles sanciones, como se destaca en el estudio mencionado, al tiempo que fomenta la sensibilización de los empleados hacia esta importante dimensión social del país. (Jimenez Molina & Soler Rivera, 2021)

En la primera sección, se llevará a cabo un diagnóstico de la empresa mediante distintas metodologías como encuestas, visitas a la empresa, revisión de información entre otras, con el propósito de obtener una visión integral de la misma. Para lograr la identificación de

los riesgos viales existentes, seguido de una caracterización detallada acerca de la información y normativas a nivel nacional e internacional para conocer la normatividad vigente que rige el PSV, de igual manera en este proceso, se destaca la importancia de realizar una caracterización de la misionalidad de AMTUR SAS, como lo establece la Resolución 40595 de 2022 (Ministerio de Transporte, 2022)

El resultado final de esta fase es la formulación de una propuesta para el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial adaptado a las necesidades y características particulares de la organización.

# **1. Propuesta del plan estratégico de seguridad vial de la empresa Amtur SAS en Montelíbano, Córdoba**

## **2. Problema de investigación**

### **2.1 Descripción del problema**

El desafío en el ámbito de la Salud Pública relacionado con los incidentes viales se manifiesta en la urgencia de disminuir 1,25 millones de muertes diarias (equivalentes a 3.425 al día), así como 50 millones de lesiones de moderadas a graves (aproximadamente 137.000 al día), y una cantidad similar de lesiones leves registradas a nivel mundial en 2017, principalmente en naciones con ingresos medianos y bajos. Con el propósito de abordar este desafío, la Organización de Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) plantearon a sus países miembros a adoptar el plan de la década de acción en Seguridad Vial en 2010. Este plan tiene como objetivo enfrentar la carga de mortalidad y discapacidad asociada a los siniestros viales, reduciendo las disparidades en su incidencia entre países de ingresos altos y aquellos con ingresos medianos y bajos. Es relevante señalar que más del 90% de las muertes ocurren en estos últimos, a pesar de que representan menos del 55% de los vehículos a nivel mundial. (Martin Rodriguez y otros, 2017)

Colombia se encuentra directamente afectada por la problemática actual de siniestralidad vial, como evidencian los indicadores de 2021, donde se registraron 7,270 víctimas mortales a causa de accidentes de tránsito en el país. Este número representa un incremento del 33% en comparación con el año anterior, fenómeno atribuido a las restricciones de movilidad implementadas durante la pandemia en 2020. Cabe destacar que la particularidad de estos siniestros radica en su gravedad, ya que las personas

tienden a aumentar la velocidad en ausencia de una mayor presencia de vehículos en las calles. (SURA, 2022)

En Colombia, los accidentes de tránsito se configuran como la segunda principal causa de muerte violenta en el país y, de manera preocupante, se posicionan como la primera causa de fallecimiento entre los jóvenes colombianos menores de 30 años. Este escenario pone de manifiesto la magnitud del problema y subraya la necesidad imperante de implementar medidas efectivas para mitigar los riesgos asociados a la movilidad y promover una conducción más segura (Transporte, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2015)

Continuando con la problemática en el departamento de Córdoba, se evidencia la falta de una cultura vial entre los gremios de transportadores formales, además se observa la indebida utilización de vehículos de servicio particular, lo cual está vinculado a los hábitos de desplazamiento del ciudadano común. Esta combinación de factores destaca la necesidad de implementar estrategias que fomenten tanto la conciencia vial entre los profesionales del transporte como la responsabilidad en el uso cotidiano de los vehículos particulares y de los demás actores viales (Gil, 2020).

## **2.2 Formulación del problema**

¿Como realizar la propuesta del plan estratégico de seguridad vial de la empresa AMTUR S.A.S. en Montelíbano?

### **3. Objetivos**

#### **3.1 General**

Diseñar la Propuesta del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la empresa AMTUR SAS aplicando la resolución 40595 de 2022, con el fin de prevenir la siniestralidad vial.

#### **3.2 Específicos**

Realizar un diagnóstico preliminar mediante recolección de datos que permita conocer el estado actual de la seguridad vial y los riesgos a los que están expuestos los trabajadores tomando como guía la resolución 40595 2022.

Establecer los mecanismos de acción basados a la normatividad vigente que permita dar cumplimiento al Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa Amtur SAS.

Determinar las variables necesarias para diseñar la propuesta del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la empresa AMTUR SAS y cumplir con la normatividad vigente para evitar sanciones legales.

## **4. Justificación y delimitación**

### **4.1 Justificación**

De acuerdo con el Observatorio Nacional de seguridad vial y medicina con cierre a noviembre de 2022 se presentaron 8285 fallecidos en accidentes de tránsito en Colombia aumentando así en un 12.9%, con respecto al año 2021. (Transporte, Agencia nacional de seguridad vial, s.f)

Las estadísticas indican que la situación más crítica es para quienes se desplazan en motocicleta, aunque hubo una disminución del 8% en las muertes de motociclistas en el país durante el penúltimo mes del año, al pasar de 311 en noviembre de 2021 a 287 en 2022. Los usuarios de motos siguen siendo el grupo con mayor representación en las estadísticas de fallecidos en accidentes de tránsito, siendo 6 de cada 10 víctimas pertenecientes a este grupo. Además, las motocicletas están involucradas en 7 de cada 10 fallecimientos relacionados con siniestros viales. (Sierra, 2022)

“En este orden siguen los peatones con 1.242 fallecimientos (21 %); usuarios de vehículo particular con 473 (8 %); ciclistas 311 (5 %); transporte de carga con 165 (3 %) y en transporte de pasajeros el 79 (1 %)”. (Arellano, 2022)

En respuesta al significativo aumento de la siniestralidad vial, el Ministerio de Transporte emitió el 12 de julio de 2022 la Resolución 20223040040595, cuyo propósito es la adopción de la "Metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial". Esta metodología ha sido realizada para integrarse de manera conjunta con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) y debe ajustarse a los requerimientos de cada entidad, organización o empresa del ámbito público o privado que disponga de una flota de vehículos, ya sean automotores o

no, superior a diez unidades, o que contrate o gestione personal de conductores siendo estos más de dos conductores que realicen esta función en su ámbito laboral, conforme a lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 y demás disposiciones relacionadas. (Ministerio de Trabajo, 2022)

Además de atender a las exigencias normativas, es deber de las organizaciones salvaguardar la seguridad y bienestar de sus colaboradores, extendiendo esta responsabilidad a ámbitos como las carreteras del país para garantizar la seguridad vial. Este objetivo se alcanza al comprometer a cada individuo que forma parte de la entidad y considerar los mecanismos de evaluación y seguimiento, entre otros aspectos, con el fin de definir y estructurar los planes y medidas necesarios que deben implementarse en la empresa. (Arias, 2022)

El plan estratégico de seguridad vial de la empresa AMTUR S.A.S, además de cumplir con la normatividad establecida, busca garantizar la calidad en la prestación del servicio de transporte, implementar prácticas que garanticen la mitigación de la siniestralidad vial, involucrar al personal de la empresa para generar cultura vial y por ende un impacto social.

AMTUR S.A.S pretende realizar a corto plazo una evaluación exhaustiva de su estado actual en cuanto a seguridad vial. Este proceso incluirá la identificación de riesgos específicos a los que están expuestos los colaboradores, así como la revisión detallada de las prácticas y protocolos existente, este diagnóstico permitirá identificar áreas de mejora inmediata y tomar medidas para abordar los riesgos más urgentes.

En el mediano plazo, el enfoque estará en organizar y estructurar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de acuerdo con la nueva normatividad 40595. Esto implica la

revisión y actualización de los procedimientos existentes para asegurar su alineación con los requisitos normativos y de esta manera lograr articular el PESV con seguridad y salud en el trabajo para consolidar prácticas de seguridad vial efectivas.

A largo plazo, la implementación completa del PESV y el cumplimiento continuo de los estándares de seguridad vial posicionarán AMTUR SAS como un referente en su sector. Esto no solo generará confianza entre los clientes y colaboradores, sino que también podría atraer a nuevas oportunidades de negocio. Además, al contribuir a la creación de una cultura vial sólida en la comunidad (conciencia colectiva), mediante la participación de cada empleado, conductor y personal administrativo, en la promoción y adopción de prácticas seguras en las carreteras la empresa estará fortaleciendo su imagen corporativa y fomentando un entorno más seguro para todos los usuarios de la vía contribuyendo al objetivo principal de reducir los siniestros viales. En términos económicos, la reducción sostenida de siniestros viales minimizará los costos asociados a indemnizaciones, reparaciones y multas, contribuyendo así a la estabilidad financiera a largo plazo de la empresa.



## 4.2 Delimitación

Este proyecto está encaminado a ser desarrollado para la empresa AMTUR S.A.S la cual cuenta con una planta de 60 conductores en la parte operativa para operar 30 buses y 3 mini vans.

Los buses se rotan entre las siguientes 16 rutas estipuladas por la organización:

- Ciudadela Montelíbano – Cerro Matoso – ciudadela Montelíbano
- Cholos Montelíbano – Cerro Matoso – cholos Montelíbano
- Laureles Montelíbano – Cerro Matoso – laureles Montelíbano
- Piñalito Montelíbano – Cerro Matoso – Piñalito Montelíbano
- San Bernardo Montelíbano – Cerro Matoso – San Bernardo Montelíbano
- Porvenir Montelíbano – Cerro Matoso – Porvenir Montelíbano
- Planeta Rica QYP – Montelíbano – Planeta Rica QYP
- Montelíbano – Aeropuerto los garzones - Montelíbano

Su oficina está ubicada en el municipio de Montelíbano – Córdoba, la propuesta del PESV está enfocado para sus desplazamientos en misión de sus conductores, entre las diferentes rutas establecidas por el cliente ubicadas en el casco urbano del municipio, al igual que los traslados hasta planeta rica córdoba y al aeropuerto Los Garzones ubicado en la ciudad de Montería.

La investigación se desarrollará en las fechas de febrero 2023, hasta noviembre 2023

### **4.3 Limitaciones**

Al ser una organización de prestación de servicios en el casco urbano, esta queda sujeta a las normas internas del municipio donde ingresan los vehículos y expuesta a cambios en ruto gramas internas de la localidad.

Teniendo en cuenta el área geográfica también se debe contemplar una limitación en cuanto al orden público.

## **5. Marco de referencia**

### **5.1 Estado del arte**

El estado del arte de este proyecto se fundamenta en la recopilación de información proveniente de diversos artículos y trabajos de grado, los cuales representan investigaciones en torno a la implementación y revisión de Planes Estratégicos de Seguridad Vial tanto a nivel nacional como internacional. Es crucial destacar que, mediante la revisión exhaustiva de estos documentos, es posible identificar las problemáticas actuales y aportar al conocimiento, crear conciencia en los actores involucrados en la seguridad vial.

#### **5.1.1. Internacionales**

**Título:** Auditorías e inspecciones de seguridad vial en América Latina

**Palabras claves:** Estructura Vial, siniestros, capacidad institucional, aspectos normativos.

**Autores:** Dalve Alexandre Soria; Edgar Zamora, Eduardo Café, Marisela Ponce De León, Mauricio Pineda

**Año:** 2018

**Lugar:** América Latina

**Objetivo:** El estudio aborda la implementación de auditorías e inspecciones de seguridad vial en América Latina, enfocándose en ocho países líderes en seguridad vial. Se evaluaron aspectos como conocimiento, aplicabilidad, regulación y ejecución mediante la recopilación de información primaria y secundaria a través de entrevistas y análisis de respuestas.

Las conclusiones indican que, a pesar de los avances y planes en los países estudiados, la aplicación de auditorías e inspecciones de seguridad vial no está integrada en políticas gubernamentales completas. Se destacan percepciones equivocadas, especialmente entre funcionarios de infraestructura vial, que limitan la comprensión de estas herramientas proactivas. También se observa una falta de adaptación a diferentes modos de transporte y poca atención a temas de accesibilidad y seguridad para personas con movilidad reducida.

La formación profesional en este ámbito es limitada, con conocimientos concentrados en pocas personas en cada país. La ausencia de certificación y requisitos para auditores e inspectores es señalada, resaltando la necesidad de incorporar estas herramientas desde las etapas iniciales de la planificación para garantizar la seguridad vial y evitar costosas inversiones. (Alexandre Soria y otros, 2018)

**Título:** Propuesta de una guía de buenas prácticas de seguridad vial para conductores de transporte público interprovincial en el Ecuador - caso de estudio Provincia de Chimborazo

**Palabras claves:** Ingeniería y tecnología, transporte, gestión del transporte público, seguridad vial, accidente de tránsito, distractores.

**Autor:** Diego Andrés Arteaga Benavides

**Año:**2020

**Lugar:** Ecuador Escuela Superior Politécnica de Chimborazo

**Objetivo:** El examen de guías de buenas prácticas en naciones como Alemania, Austria, Dinamarca y México revela la adopción de medidas internacionales para fomentar una

movilidad segura. Se destaca la importancia de promover una cultura de respeto entre todos los usuarios de la vía, con especial énfasis en conductores de transporte público, así como la implementación de límites de velocidad en países europeos, respaldados por beneficios evidenciados en datos estadísticos. Paralelamente, la investigación de campo señala que las principales causas de siniestros en el transporte interprovincial están vinculadas a factores humanos, como el uso frecuente del teléfono celular por parte del 63% de los conductores, y la inquietud y descontrol del 62% de estos, generando conflictos que amenazan la seguridad.

Como resultado de estos hallazgos, se ha elaborado una guía de buenas prácticas de seguridad vial dirigida a conductores de transporte público interprovincial. El objetivo de esta guía es mejorar la calidad de vida tanto de conductores como de peatones, abordando estrategias para contrarrestar factores humanos, ambientales y vehiculares que contribuyen a los siniestros, al tiempo que se fomenta la responsabilidad de los conductores en cuestiones de seguridad. En cuanto a las recomendaciones, se enfatiza la necesidad de que las autoridades nacionales y provinciales adopten prácticas internacionales para desarrollar una movilidad segura y reducir los accidentes en las carreteras. Asimismo, se destaca la importancia de la colaboración de todos los actores involucrados en la seguridad vial, instándolos a asumir la responsabilidad de cumplir normativas y reglas de tránsito. Se resalta, además, la necesidad de socializar la guía de buenas prácticas propuesta, buscando establecer un sistema de carreteras seguro y concientizando a los conductores sobre la vulnerabilidad de la vida y su entorno comunitario, transformando así la seguridad vial en una política pública. (Benavides, 2020)

### **5.1.2 Nacionales**

**Título:** Influencia de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en la muerte de los diferentes actores viales en Colombia 2015-2017

**Palabras Claves:** Seguridad vial, plan nacional de seguridad vial, actores viales, accidente de tránsito

**Año:** 2018

**Autores:** Fiorella Fuscaldo Jalkh, Orlando Elías Cure Álvarez

**Lugar:** Bogotá, Universidad Jorge Tadeo Lozano

**Objetivo:** El análisis de la seguridad vial en Colombia resalta aspectos cruciales. Inicialmente, se observa que la relevancia del Plan Nacional de Seguridad Vial se consolidó en 2011 con la promulgación de la ley 1702 en 2013, que instituyó la Agencia Nacional de Seguridad Vial. A pesar de ello, la aplicación de estas leyes ha sido gradual, y a partir de la creación de la Agencia, se registró un aumento de muertes en las carreteras en 2016, generando interrogantes sobre la eficacia de las medidas adoptadas.

El análisis de los actores viales resalta la vulnerabilidad de motociclistas y peatones, siendo los motociclistas especialmente propensos a accidentes debido a factores como la gravedad de los mismos, prácticas cuestionables y el incremento de la población de motociclistas en el país. A pesar de contar con infraestructuras seguras, los peatones siguen siendo vulnerables, subrayando la necesidad de educación vial.

En relación con los usuarios de bicicletas, se reconoce su importancia como medio de transporte alternativo, y se subraya la necesidad de legislación y políticas que aseguren

su uso seguro. Por otro lado, los conductores de vehículos exhiben una disminución progresiva de muertes, posiblemente vinculada a campañas de sensibilización.

La discusión aborda también la disparidad de género en las víctimas, destacando un mayor porcentaje de muertes en hombres, lo que sugiere la necesidad de enfoques específicos de género en las estrategias de seguridad vial.

Desde la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial y la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se ha observado una reducción en la mortalidad por accidentes viales, indicando la eficacia de las medidas gubernamentales. No obstante, se resalta la importancia de continuar desarrollando estrategias enfocadas, especialmente para motociclistas y peatones, y de considerar aspectos de género en las políticas de seguridad vial. La colaboración intersectorial y la concientización pública siguen siendo fundamentales para abordar la complejidad de la seguridad vial en Colombia. (Fuscaldo Jalkh & Cure Alvarez, 2018)

**Título:** El Impacto de la Implementación de la Tecnología en la Seguridad Vial en Colombia

**Palabras claves:** Accidente, Movilidad, Seguridad Vial, Señales de Tránsito, Transporte, Tecnología.

**Autores:** Giovanni Alexander Cepeda Cáceres<sup>1</sup>, Sergio Andrés Bohórquez Perdomo

**Año.** 2019

**Lugar:** Bogotá Universidad Distrital.

**Objetivo:** Este artículo se propone examinar las causas que afectan la seguridad vial, centrándose en el estado de la misma en Colombia y considerando la influencia significativa de la tecnología en asuntos relacionados con la movilidad, el transporte y la seguridad en las vías del país. La investigación se lleva a cabo mediante la revisión de artículos, ensayos y fuentes bibliográficas que abordan los efectos de la aplicación de la tecnología en la seguridad vial y su impacto en los temas de movilidad para la sociedad. Los hallazgos indican que la tecnología ha tenido un impacto considerable en la seguridad vial y en la mejora de los sistemas y redes de transporte, generando beneficios significativos para la sociedad y las autoridades de control. A pesar de estos avances, la implementación de la tecnología en los sistemas viales de Colombia aún no ha sido suficiente para abordar completamente los problemas de movilidad y lograr una mejora radical en la seguridad vial. En consecuencia, se sugiere que las entidades continúen desarrollando estrategias pedagógicas y tecnológicas adicionales con el objetivo de encontrar soluciones definitivas para los desafíos de movilidad en el país. (Cepeda Caceres & Bohorquez Perdomo, 2019)

**Título:** Reestructuración Plan Estratégico de Seguridad Vial Corpaul, Medellín 2020

**Palabras claves:** Seguridad vial, Accidentes de tránsito, Regulaciones del tránsito, actores viales, conductor, educación vial, vehículo.

**Autores:** Catalina Hernández Ocampo, González Torres

**Año:** 2020

**Lugar:** Medellín Universidad de Antioquia.



**Objetivo:** La elaboración e implementación de planes estratégicos de seguridad vial, así como las considerables inversiones en infraestructura vial, proporcionan beneficios significativos para la mayoría de la población colombiana y tienen el potencial de reducir considerablemente los índices de accidentalidad. La evaluación vial de la empresa CORPAUL, realizada mediante la matriz de riesgos, identificó áreas con margen de mejora, y la aplicación de la guía metodológica del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) permitió abordar y controlar estos riesgos, mejorando la seguridad operativa y la de los colaboradores involucrados.

La gestión de CORPAUL abarcó la revisión y mejora de su plan estratégico de seguridad vial, alineándolo con la normativa vigente y corrigiendo las deficiencias identificadas. En consonancia con las directrices de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y las normativas locales, se resalta la importancia de aplicar adecuadamente la seguridad vial, no solo para reducir la accidentalidad, sino también para prevenirla. Este proceso ha contribuido al aprendizaje profesional en administración de servicios de salud.

En relación con las recomendaciones, se propone que la empresa CORPAUL lleve a cabo cada acción sugerida en la propuesta, comprometiendo a la alta gerencia en la asignación de recursos para la implementación del PESV. Es crucial que el comité de seguridad vial realice auditorías internas de manera regular para verificar el cumplimiento del plan. Además, se enfatiza seguir las recomendaciones del sistema de datos existente en cuanto a información de vehículos, conductores y señalización. La socialización del PESV con todos los involucrados, acompañada de inducciones, reinducciones y capacitaciones para el personal, facilitará el éxito del plan, estableciendo planes de mejora y seguimiento. (Hernandez Ocampo & Gonzalez Torres, 2020)

**Título:** Planteamiento de Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial Para la Empresa SEÑALVIAS S.A.S

**Palabras claves:** Accidente, Control de Riesgos, seguridad del transporte

Autores: Dehiby Mendoza Dueñas, Alexei Rodríguez Bernal, Henry Jaime Fierro Vanegas

David Alberto Orejuela Porras.

**Año:** 2022

**Lugar:** Bogotá, Corporación Universitaria Minuto de Dios

**Objetivo:** El análisis de seguridad vial en SEÑALVIAS S.A.S. destaca la necesidad de mejorar la percepción de riesgos y comportamiento vial de los colaboradores, con énfasis en la formación sobre políticas y desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Se identificaron riesgos clave relacionados con la conducción, como fatigas humanas y recorridos extensos, señalando la importancia de evaluar sanciones laborales y su inclusión en los reglamentos internos y contratos de trabajo.

La aplicación del Instrumento Dinámico de Calificación PESV orientó la formulación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, abordando áreas como fortalecimiento institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas. El diagnóstico evaluativo resaltó la percepción de riesgos, enfocándose en el desconocimiento general, estados de la infraestructura vial y actos inseguros de diversos actores viales.

Las recomendaciones subrayan la necesidad de adoptar medidas preventivas y de control, como la realización diaria de chequeos preoperacionales de vehículos. Se sugiere

incorporar la guía GTC 45 en la matriz de identificación de peligros y riesgos. La concientización continua, a través de campañas y autoevaluaciones, es crucial para establecer una cultura interna de seguridad vial. (Mendoza Dueñas y otros, 2022)

**Título:** Actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda., según la resolución 40595 del 2022

**Palabras Claves:** Seguridad Vial, Prevención, Control, Límites, Velocidad, Indicadores, Acciones

**Año:** 2022

**Autores:** Jinny Andrea Camargo Castillo, Nicolás Mauricio Hernández Hamón, Indira Alejandra Forero Buitrago.

**Lugar:** Bogotá, Universidad ECCI

**Objetivo:** Propuesta de actualización al Plan estratégico de seguridad vial para la Empresa

Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda., Basado en la resolución 40595 de 2022, se tomó como método de investigación El presente trabajo está enfocado en un paradigma cualitativo donde se propone la actualización del Plan estratégico de Seguridad Vial de la EMPRESA COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTADORES OMEGA LTDA, el diagnóstico evidencio por medio de la herramienta "Herramienta dinámica de calificación" publicada por la secretaria de movilidad la cual permite tener una calificación real de la situación actual del Plan Estratégico para la seguridad en las vías. Este Diagnóstico Final fue realizado una vez se completó el cronograma de trabajo creado,

pasando de un cumplimiento del 47% al 87%, así mismo De acuerdo con la visita presencial en la sede de Bogotá se identifica varios los peligros a los que están sujetos los empleados, entre los riesgos identificados están: Riesgo biomecánico, Riesgos por condición ambiental y Riesgo por Fatiga. Teniendo en cuenta los riesgos identificados se procede con la evaluación de los mismo, por medio de la metodología William Fine. (Camargo Castillo y otros, 2022)

**Título:** Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial de una empresa del sector automotriz articulándolo con los requisitos mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo

**Palabras claves:** Seguridad vial, actor en la vía, plan estratégico, cinco pilares, accidente de tránsito.

**Año :**2019

**Autor:** Carol Angélica Bonilla Beltrán Diana Alison Hernández Alfons

**Lugar:** Bogotá, Universidad ECCI

**Objetivo:** El objetivo de este proyecto consiste en desarrollar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para una empresa del sector automotriz, integrándolo con los requisitos mínimos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST). Utilizando una metodología descriptiva, se llevará a cabo un diagnóstico inicial para evaluar las condiciones actuales de la empresa en relación con los riesgos asociados a la seguridad vial. Este análisis servirá como base para la formulación del PESV, revelando que los principales riesgos que enfrentan diariamente los trabajadores de la empresa del

sector automotriz se vinculan mayormente con factores externos y de administración distrital.

La información recopilada destaca que el 52% de los riesgos identificados se relacionan con el deficiente estado de las vías. Otros factores, como la intensidad del tráfico, condiciones climáticas, estado del vehículo, conductores externos y el estado psicofísico, representan el 30%. Un 15% señala que el riesgo está asociado directamente con la propia conducción, mientras que el 5% restante se atribuye a la organización del trabajo.

Este panorama proporciona una visión clara de los desafíos específicos que la empresa del sector automotriz enfrenta en materia de seguridad vial, informando así la estrategia a desarrollar en el PESV. (Bonilla Beltran & Hernandez Alfonso, 2019)

**Título:** Propuesta de diseño de Plan Estratégico de Seguridad vial, para la empresa Consultoría y Servicios Ambientales CIAN SAS

**Palabras claves:** Plan estratégico de seguridad vial, salud y seguridad en el trabajo, Seguridad vial, diagnóstico, estrategias

**Autores:** Sulman Yolanda Salazar, Sanabria, Diana Patricia Monologa González, Constantino Pérez González

**Año:**2022

**Lugar:** Bogotá Universidad EEI

**Objetivo:** Este proyecto se centra en la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para una empresa del sector automotriz en Bogotá, integrándolo con su Sistema

de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST). La empresa, especializada en la comercialización y mantenimiento de vehículos pesados, está obligada a crear este plan estratégico para cumplir con los requisitos normativos. El PESV aborda todas las áreas de la empresa y todos los actores viales, dividiéndose en tres fases: recopilación de información, formulación del PESV y su integración con los requisitos mínimos del SG-SST. El diagnóstico se realizó mediante una lista de verificación basada en la Resolución 1565 de 2014, revelando deficiencias en los pilares del PESV, especialmente en el ámbito de infraestructura segura.

Los resultados se enfocaron en cinco pilares del PESV, que se orientan hacia el fortalecimiento institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas. Se identificó que el pilar con más carencias es el relacionado con la infraestructura segura, seguido por el fortalecimiento institucional y el comportamiento humano. A partir de estos hallazgos, se desarrolló un plan de acción específico para la empresa automotriz, proporcionando una herramienta práctica para su implementación. (Salazar Sanabria y otros, 2022)

**Título:** Propuesta del diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial bajo requisitos legales aplicables para una empresa de filtración industrial.

**Palabras claves:** Normatividad, Actores viales, Plan Estratégico, Seguridad vial, Seguridad y Salud en el Trabajo.

**Autores:** Gisella Tapia Reyes, Nahomy Mercedes Campos Oyuela, Olga Alejandra Prada Carvajal.

**Año:** 2023

**Lugar:** Bogotá Universidad ECCI

**Objetivo:** El trabajo de investigación tiene como objetivo diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para una empresa de filtración industrial en Bogotá, Colombia, en cumplimiento con la Resolución 40595 del 2022. Aplicar la normativa vigente para mejorar la seguridad vial de la organización y prevenir accidentes de tránsito de igual manera realizar un diagnóstico de la situación actual, establecer un plan de trabajo conforme a la normativa, y diseñar un manual para la implementación del PESV. El proyecto se enfoca en conocer los riesgos viales, la formación de conductores, la preparación para emergencias viales, y el control y seguimiento de la seguridad vial. El objetivo es mejorar la seguridad vial en la empresa y contribuir a mitigar de accidentes de tránsito en Colombia. (Tapia Reyes y otros, 2023)

**Título:** Diseñar e implementar el plan estratégico de seguridad vial en la empresa de transporte Avatrans según resolución 20223040040595 del Ministerio de transporte.

**Palabras claves:** Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo, Comité de Seguridad Vial, Plan Estratégico de Seguridad Vial, ciclo PHVA.

**Autores:** Fredy Humberto Rojas, Yeimy Carolina Forero.

**Año:** 2023

**Lugar:** Bogotá Unitec, corporación universitaria.

**Objetivo:** En el trabajo se llevaron a cabo diversas acciones para abordar los riesgos de seguridad vial en la empresa de transporte Avatrans. Esto incluyó la identificación de riesgos clave, como la intensidad del tráfico y las condiciones meteorológicas, seguido del

diseño e implementación de controles y medidas preventivas, como programas de capacitación y tecnologías de seguridad vehicular. Se estableció un sistema de monitoreo para evaluar continuamente la efectividad de estas medidas, contribuyendo así al cumplimiento de la resolución 20223040040595 del Ministerio de Transporte y promoviendo una cultura vial segura en la comunidad de Avatrans.

Las conclusiones resaltan la importancia de cumplir con las normativas y regulaciones relacionadas con la responsabilidad social empresarial en seguridad vial. La implementación exitosa del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), alineado con la resolución mencionada y vinculado al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no solo ofrece beneficios tangibles como la reducción de siniestros y costos asociados, sino que también contribuye al desarrollo de una cultura vial responsable. El marco metodológico y la encuesta aplicada proporcionan una estructura integral para este proyecto, permitiendo la evaluación continua y ajustes necesarios para fortalecer aún más la seguridad vial en Avatrans. (Forero & Rojas, 2023)

**Título:** Diseño del plan estratégico de seguridad vial para la compañía Productos Químicos Panamericanos su en sede Sevillana en la ciudad de Bogotá D.C

**Palabras claves:** PESV, SST, riesgo público, actores viales, factores de riesgo

**Autores:** Cristian Daniel Jiménez, Diego Andrés Vargas Murillo, Yudy Alejandra Fonseca

**Año:** 2022

**Lugar:** Bogotá Universidad ECCI



**Objetivo:** Este trabajo se centra en el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la empresa Productos Químicos Panamericanos (PQP S.A) en su sede Sevillana en Bogotá D.C. El objetivo principal es proporcionar a la empresa una estructura sólida para la implementación del PESV. El proyecto reveló que la seguridad vial de los empleados de PQP S.A en Sevillana es moderada-baja, lo que implica la necesidad de controlar los riesgos viales para todos los empleados que se desplazan por Bogotá durante sus actividades laborales. Se diagnosticaron deficiencias en la educación vial de los empleados y se identificaron puntos críticos en la ejecución de actividades de transporte. (Jimenez Vargas y otros, 2022)

**Título:** La Estructura del Plan Estratégico de Seguridad Vial y sus responsabilidades jurídicas en el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera

**Palabras claves:** Seguridad vial, actores viales, conductor, riesgos, peligros, Seguridad y Salud en el Trabajo.

**Autores:** Jazlin Pérez Sumoza., Héctor Manuel Chávez Peña. Y Alex Vladimir Herrera

**Año:** 2021

**Lugar:** Bogotá Universidad ECCI

**Objetivo:** Este trabajo de investigación se enfoca en abordar el problema de la falta de claridad normativa en torno al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en Colombia, específicamente en el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. El objetivo es analizar el marco normativo y su aplicabilidad en esta industria y proporcionar pautas para su implementación.

El problema se origina en la ambigüedad de la legislación, ya que la Ley 2050 de 2020 agregó disposiciones relacionadas con la capacitación en seguridad vial, aparentemente derogando la resolución 1565 de 2014 que establecía directrices para el PESV. Esta falta de claridad dificulta determinar si el PESV es obligatorio y cómo debe implementarse.

La hipótesis sostiene que, debido a la aparente derogación de la resolución 1565 de 2014 por la Ley 2050 de 2020, es necesario crear un documento que guíe la implementación del PESV en lugar de simplemente replicar las directrices de la resolución anterior.

El estudio se enmarca en un paradigma cualitativo-hermenéutico y utiliza métodos de investigación bibliográfica para analizar la legislación, normativas, y la literatura existente sobre el tema. También se destacan los principios fundamentales que deben guiar la implementación del PESV y se discuten las implicaciones legales y responsabilidades de empleadores y autoridades. En sí, este trabajo busca aportar claridad y orientación en cuanto a la implementación del PESV en el transporte de pasajeros por carretera en Colombia, teniendo en cuenta la normativa vigente y los principios fundamentales de seguridad vial. (Perez Sumoza y otros, 2022)

**Título:** Actualización Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa COOINTUR ubicada en el municipio de Apartadó

**Palabras claves:** Seguridad Vial, Plan Estratégico, Accidentalidad, Riesgo Vial, Resolución.

**Autores:** Zoraida Patricia Echavarría Bedoya, Verónica Patricia Noguera López

**Año:** 2022

**Lugar:** Bogotá Politécnico gran colombiano

**Objetivo:** En el estudio realizado se propone actualizar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la empresa COOINTUR, ubicada en el municipio de Apartadó. Esta actualización se debe a cambios en la normativa y la nueva metodología establecida por la Resolución 40595 del 2022, con el propósito de disminuir la alta tasa de accidentes causados por riesgos viales y su integración con los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. El proceso de actualización del PESV consta de 6 etapas. En primer lugar, se hace una evaluación de la empresa en base a la nueva normativa, considerando que la empresa ya cumplía con los requisitos de la legislación anterior que fue derogada.

Posteriormente, se desarrollan tres fases de revisión de la documentación vinculada con la evaluación y gestión de riesgos en seguridad vial, junto con la elaboración de Procedimientos Operativos Normalizados (PON) con el propósito de fortalecer la preparación para situaciones de emergencia y llevar a cabo investigaciones internas de accidentes de tráfico.

Después de esto, se avanza en la actualización de la identificación de peligros, la valoración y el control de riesgos a través de una matriz. Por último, se realiza una nueva evaluación para verificar el cumplimiento de la empresa COOINTUR con la Resolución 40595 de 2022.

Como resultado de este proceso, se concluye que la empresa COOINTUR debe cumplir con el nivel avanzado de acuerdo con los nuevos criterios normativos, teniendo en cuenta su misión y su tamaño. Esto implicó realizar cambios y definir un plan de trabajo para fortalecer los pasos de planificación, implementación y ejecución del PESV mediante la actualización de procedimientos. Aunque se logró una mejora en la implementación, no se

alcanzó el cumplimiento del 100%. Por lo tanto, se recomienda a la empresa establecer mecanismos de verificación para garantizar el cumplimiento de la normativa. (Echavarría Bedoya & Noguera Lopez, 2022)

**Título:** Propuesta de Plan Estratégico de Seguridad Vial como Herramienta de Reducción de Accidentes Viales para la Empresa de Transportes Ignacio Avellaneda

**Palabras claves:** seguridad vial, accidentes de tránsito, riesgo vial, actores de la vía, accidente e incidente.

**Autores:** Adelaida Cardona Montes, Olga C. Joya González, Yeimy S. Vanegas Grijalba

**Año:** 2022

**Lugar:** Bogotá, Universidad ECCI

Objetivo: Proponer un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la compañía de transporte Ignacio Avellaneda, con el propósito de disminuir los incidentes de tráfico. Este plan se fundamenta en la revisión y aplicación de la Resolución No. 1565 de 2014. Los objetivos particulares abarcan la evaluación del estado presente de la empresa en cuanto a seguridad vial, el análisis de normativas nacionales, la estructura organizacional y la identificación de riesgos, y la elaboración de un PESV siguiendo una guía metodológica.

La justificación se centra principalmente en abordar la seguridad vial, debido a que los accidentes de tránsito causan un gran número de muertes y lesiones en todo el mundo. Además, se destaca que el transporte de carga está relacionado con una proporción significativa de estos accidentes en Colombia. La implementación del PESV no solo

mejora las condiciones laborales para los trabajadores de la empresa, sino que también demuestra su compromiso con la seguridad de todas las partes involucradas.

La investigación resalta la necesidad de promover la seguridad en las vías dando a conocer que la velocidad excesiva y el cansancio son factores contribuyentes a los accidentes de tránsito. Se mencionan cifras de accidentes y muertes en Colombia y se enfatiza la importancia de la concienciación y la prevención.

En cuanto a las recomendaciones, se sugiere implementar PESV, así como considerar la contratación de personal con conocimientos en seguridad vial. También se destaca la importancia de realizar mantenimientos preventivos a los vehículos y cumplir estrictamente con el PESV para mantenerse al día con la normativa vigente. (Cardona Montes y otros, 2022)

## **5.2. Marco Teórico**

El presente trabajo contiene una descripción de conceptos relacionados con la seguridad vial teniendo en cuenta cifras de accidentalidad en los últimos años.

Considerando lo estipulado en la normativa constitucional colombiana, según el Artículo 24, se reconoce el derecho de cada ciudadano colombiano a desplazarse libremente por el territorio nacional. No obstante, este derecho está sujeto a la intervención y regulación por parte de las autoridades, quienes tienen la responsabilidad de asegurar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y personas con discapacidades físicas y mentales. Este control se ejerce con el fin de preservar un entorno saludable y salvaguardar el uso adecuado del espacio público.

En este contexto, se le atribuye al Ministerio de Transportes el papel de máxima autoridad en materia de tránsito, con funciones que abarcan la definición, orientación, vigilancia e inspección de la ejecución de la política nacional en temas de tránsito. Los principios fundamentales en cuanto a seguridad vial incluyen la protección de los usuarios, la búsqueda de calidad, la oportunidad, el alcance, la libertad de acceso, la plena identificación, la libre circulación, la promoción de la educación y la descentralización. (Mendoza Dueñas y otros, 2022)

Conforme más naciones avanzan en la adopción de medidas para abordar sus desafíos internos en seguridad vial, se hace cada vez más evidente la importancia de realizar evaluaciones sistemáticas de este problema. No solo se trata de medir los avances a nivel mundial, sino también de permitir que los países comparen su situación en seguridad vial con la de otros. Para llevar a cabo esta evaluación a escala global, es esencial contar con una metodología estandarizada que brinde a gobiernos, donantes, profesionales de la salud, planificadores e investigadores la información necesaria para tomar decisiones informadas. Mecanismos regionales diversos ya proporcionan datos comparables, contribuyendo así a la formulación de políticas nacionales y al impulso de políticas regionales (OMS, 2009)

### **5.2.1 Antecedentes la seguridad vial**

Los elevados índices de accidentes y siniestros han emergido como un problema de importancia a nivel global en el ámbito de la Seguridad Vial. Según un informe publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2015, las estadísticas revelan que, en promedio, 1,3 millones de personas pierden la vida cada año debido a accidentes de tránsito, con un promedio de 3,000 defunciones diarias. Además, entre 20 millones y 50

millones de personas adicionales sufren lesiones por estos accidentes, consolidándose como la principal causa de muerte y discapacidad por traumatismos no mortales en la población joven de 15 a 29 años. Es importante señalar que el 90% de estas muertes ocurren en países de ingresos bajos y medianos, donde se encuentra menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. La OMS advierte que, de no implementar medidas inmediatas y efectivas, las lesiones relacionadas con accidentes de tránsito podrían convertirse en la quinta causa mundial de muerte en la población general, con 2,4 millones de fallecimientos anuales. Esta problemática tiene consecuencias significativas en la salud y el desarrollo de los países, ya que se estima que la carga económica de los accidentes de tránsito representa costos equivalentes al 3-5% del Producto Interno Bruto (PIB). (Hernandez, 2020)

Dentro del marco colombiano, de acuerdo con el análisis de la situación de salud en Colombia publicado en 2016, las causas externas ocupan la cuarta posición como causa de mortalidad en el país. En esta categoría, los accidentes de tránsito se sitúan en el segundo lugar, representando un 19.57%, lo que equivale a 63,620 de las muertes registradas en total. (Hernandez, 2020)

### **5.2.2 Decenio de acción en la seguridad vial 2021-2030**

A nivel global, las colisiones en las carreteras resultan en casi 1,3 millones de muertes evitables y se estima que causan alrededor de 50 millones de lesiones cada año. Esta problemática se posiciona como la principal causa de mortalidad en niños y jóvenes a nivel mundial. En el próximo decenio, se proyecta que estas colisiones ocasionarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de lesiones, afectando negativamente el desarrollo sostenible, especialmente en países de ingresos bajos y medianos. A pesar de los esfuerzos significativos llevados a cabo por las Naciones Unidas y otros organismos

competentes en materia de seguridad vial, estas cifras inaceptables han permanecido prácticamente sin cambios en las últimas dos décadas. (OMS, 2021)

Conscientes de la gravedad del problema y la imperiosa necesidad de intervenir, los gobiernos a nivel mundial aprobaron de manera unánime, mediante la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la instauración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, abarcando el periodo 2021-2030. El objetivo declarado de este decenio es la reducción, en al menos un 50%, de las defunciones y lesiones provocadas por accidentes de tránsito durante ese lapso de tiempo. (OMS, 2021)

La meta principal consiste en disminuir, en un mínimo del 50%, las defunciones como las lesiones derivadas de accidentes de tránsito a lo largo de ese período.

Hace un llamado a los gobiernos para aplicar un enfoque integral de sistemas seguros, que incluya:

**Figura 1**

***Sistemas seguros integrados***



Fuente: Decenio de acción en la seguridad vial 2021-2030



### **5.2.3. Plan estratégico de seguridad vial**

El Plan Estratégico de Seguridad Vial puede ser descrito como la combinación de actividades interrelacionadas con el propósito de alcanzar un objetivo específico. Desde una perspectiva técnica, este plan se define como el documento que establece estrategias, compromisos y actividades de una entidad, empresa u organización en relación con la promoción y prevención de la seguridad vial. Este documento detalla responsabilidades, metodologías de seguimiento, auditorías de resultados y busca una mejora continua con el objetivo de contribuir a la reducción de los accidentes de tránsito. (Solar Rivera & Jimenez Molina, 2021)

La elaboración del plan de seguridad vial es esencial para las empresas de transporte, dado que no solo les permite cumplir con las normativas de seguridad vigentes, sino que además mejora los controles operacionales. Este plan se convierte en una herramienta valiosa para educar al personal y reducir la incidencia de accidentes de tránsito, estableciendo parámetros que contribuyan a minimizar los efectos negativos generados por dichos accidentes. (Ladino Sanchez & Muñeton Rincon , 2018)

Es imprescindible que la población tome conciencia del gran aporte que genera el autocuidado y el cuidado del prójimo al entender que todos somos actores viales, siendo conductores o peatones. Es por esto que el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) busca informar y sensibilizar con metodologías participativas al abordar las problemáticas para poder encontrar soluciones mediante la autogestión y la prevención. Enfocando la relación existente entre la movilidad y la conducta social. (Ministerio del Interior, 2020)

### **5.2.3.1. Actores viales**

Según lo planteado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial en 2018, se clasifican como actores viales todas aquellas personas que desempeñan un papel específico al utilizar las vías durante su desplazamiento de un lugar a otro. En consecuencia, pueden ser considerados actores del tránsito los peatones, transeúntes, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, acompañantes, y otros individuos que participan en la circulación vial. (Ministerio de Transporte, 2002)

### **5.2.3.2 Peatón**

Según el artículo 2° de la Ley 769 del 2002, conocida como el Código Nacional de Tránsito, se describe como aquella persona que se desplaza a pie o a través de una vía. (Ministerio de Transporte, 2002)

### **5.2.3.3 Motociclista**

Motociclista se refiere a una persona autorizada por la autoridad de tránsito después de cumplir con los requisitos legales correspondientes. Está obligado a conocer, cumplir y respetar las normativas de tránsito. Durante la conducción de la motocicleta, es necesario mostrar consideración hacia los peatones, ciclistas y otros vehículos, permaneciendo alerta ante cualquier situación que pueda surgir mientras la motocicleta está en movimiento. (Ministerio de Transporte, 2002)

#### **5.2.3.4 Ciclista**

La denominación de ciclista se otorga a cualquier individuo autorizado para operar una bicicleta, ya sea con fines de transporte o recreativos. Se recomienda a estos usuarios el uso de reflectores durante la noche, la portación de una bocina para alertar a los vehículos de su presencia, la abstención de adelantar por la derecha, evitar detenerse en puntos ciegos, no circular por la acera y conducir en áreas visibles, entre otras precauciones. (Ministerio de Transporte, 2002)

#### **5.2.3.4.5 Accidente de tránsito ( *siniestro vial* )**

Un suceso típicamente no planeado, provocado al menos por un vehículo en movimiento, que resulta en perjuicios a personas y propiedades afectadas, al mismo tiempo que interrumpe el flujo normal de tráfico en las carreteras comprendidas en la ubicación o dentro de la zona de impacto del incidente (Codigo Nacional de transito, 2023)

### **5.3 Marco Legal**

Está compuesto por los elementos relativos a un análisis, presentes en disposiciones normativas como leyes, códigos y ordenanzas, que puedan servir como respaldo y estímulo para llevar a cabo la investigación. Se refiere al conjunto de reglamentaciones, normativas, decretos y leyes, tanto de carácter obligatorio como indicativo, que tienen validez en una nación, entidad o institución.

Para el país es de suma importancia de reglamentar normas que contribuyan a la seguridad y responsabilidad vial, para así mismo atacar indicadores de mortalidad en las vías urbanas como en carreteras. Por lo anterior se mencionan las normas a considerar para la creación del Plan de Seguridad Vial, de organización AMTUR SAS.

Debido a lo expuesto, se señalan las regulaciones a considerar al elaborar el Plan de Seguridad Vial para la compañía AMTUR SAS.

### **Ley 769 de 2002**

El propósito del Código Nacional de Tránsito y Transporte es ser responsable de la seguridad de las personas durante sus desplazamientos, en las carreteras del país. Este documento detalla las normativas que deben seguir los conductores de vehículos particulares, de servicio público y motocicletas.

Las disposiciones de este Código son aplicables en todo el territorio nacional y establecen las reglas para la movilidad de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos en las vías públicas o privadas accesibles al público. Esto incluye las vías privadas donde circulan vehículos internamente. Asimismo, el Código regula la conducta y los procedimientos de las autoridades de tránsito. (MINISTRO DE TRANSPORTE, 2022)

### **Resolución 4959 2006**

La normativa establece los criterios y pasos necesarios para otorgar autorizaciones destinadas al transporte de cargas que son indivisibles, exceden el peso estándar y tienen dimensiones extraordinarias. Además, se detallan las especificaciones que deben cumplir

los vehículos designados para llevar a cabo este tipo de transporte. (Ministerio de transporte, 2006)

### **Ley 1383 de 2010**

Estas disposiciones se aplican en todo el territorio del país y supervisan la movilidad de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos en vías públicas o privadas accesibles al público, así como en vías privadas donde circulen vehículos internamente. Además, regulan la conducta y los procesos de las autoridades de tránsito. (Ministerio de Transporte, 2010)

### **Resolución 3246 de 2018**

“Por la cual se reglamenta la instalación y uso obligatorio de cintas retrorreflectivas”

El Ministerio de Transporte ha implementado diversas estrategias con el objetivo de facilitar esta iniciativa. Entre las medidas más recientes se encuentra la exigencia de incorporar cintas reflectivas en los vehículos con un peso bruto vehicular superior a 0.75 toneladas que circulen tanto en vías públicas como privadas. Esta medida busca mejorar la visibilidad de los vehículos, con la intención de reducir los accidentes, que en ocasiones se producen debido a la falta de visibilidad. (Ministerio de Transporte, 2018)

### **Ley 1503 de 2011**

El propósito fundamental de esta ley es establecer directrices generales en áreas como educación, responsabilidad social empresarial, y medidas legales y comunitarias. Todo ello con el objetivo de fomentar entre las personas la adquisición de hábitos, comportamientos y conductas seguras en el entorno vial. (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2011)

### **Decreto 1072 de 2015**

Es responsabilidad del Ministerio del Trabajo formular y adoptar políticas, planes generales, programas y proyectos destinados a promover el trabajo, asegurar el respeto de los derechos fundamentales y garantías de los trabajadores, fortalecer, promover y proteger las actividades de la economía solidaria, así como asegurar el trabajo decente. Esto se logra mediante un sistema efectivo de vigilancia, información, registro, inspección y control. Además, se busca facilitar el entendimiento y el diálogo social para fomentar el desarrollo adecuado de las relaciones laborales. (Ministerio del trabajo, 2015)

### **Resolución 40595 de 2022.**

La elaboración del PESV se aplicará a toda entidad, ya sea pública o privada, así como a cualquier empresa que gestione una flota de más de diez (10) vehículos, independientemente de si son automotores o no automotores. Así mismo, esta metodología se extiende a aquellas organizaciones que contraten o subcontraten personal de conductores. En estos casos, será obligatorio diseñar y ejecutar un Plan Estratégico de Seguridad Vial. (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2022)

### **Decreto 1079 de 2015.**

Mediante la emisión del Decreto único Reglamentario del Sector Transporte, se busca establecer las disposiciones que deben seguir las empresas encargadas de prestar servicios en el ámbito del transporte público. Este decreto tiene como objetivo principal fijar los requisitos que deben cumplir las entidades que se dedican a brindar el servicio público de transporte. (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2015)

### **Decreto 2106 de 2019.**

Este decreto establece normativas destinadas a simplificar, eliminar y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios que existen en la administración pública. El objetivo fundamental es asegurar que el Estado cumpla su función esencial de servir a la comunidad y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. Esto se logrará mediante la implementación de trámites, procesos y procedimientos administrativos que sean simples, ágiles, coordinados y modernos (MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCION SOCIAL, 2019)

### **Ley 2050 de 2020.**

Esta ley propone modificaciones y adiciones a la Ley 1503 de 2011, incorporando disposiciones adicionales en materia de seguridad vial y tránsito. Establece disposiciones generales que buscan la consolidación y difusión de los planes estratégicos de seguridad vial, junto con las sanciones correspondientes para aquellos que no cumplan con las normativas establecidas en la ley." (David Colmenares, 2020)

### **Decreto 1252 de 2021.**

El gobierno nacional expidió el decreto 1252 de 2021 el modifica y reglamenta lo correspondiente a los planes estratégicos de seguridad vial, recordando que estos son una herramienta de gestión encaminada a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos.

Por el cual se modifica el literal A del artículo 2.3.2.1. del Título 2 de la Parte 3 del libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la parte 3 del libro 2 del Decreto 107 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vías. Promover en las personas la formación de hábitos, comportamiento y

conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento de uso de la vía pública. (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2021)

### **Ley 2251 de 2022**

Se establecen reglas para la elaboración y ejecución de la política de seguridad vial, con un enfoque centrado en un sistema seguro.

Las entidades gubernamentales, de acuerdo con sus responsabilidades, deben asegurar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el país. Esto implica fomentar la movilidad de personas y vehículos, mantener la calidad de la infraestructura vial y promover la seguridad vehicular, con el objetivo de permitir el libre desplazamiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas en las vías públicas. (Congreso de Colombia, 2022)



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

### **6.1. Tipo de investigación**

El tipo de investigación para la empresa AMTUR S.A en esta propuesta es cuantitativo. Esta elección se debe a que se busca recopilar datos medibles y cuantificables para evaluar el estado actual de la organización en términos de seguridad vial, específicamente en relación con la resolución 40595 de 2022. Para ello, se empleará un cuestionario de diagnóstico que se aplicará a los colaboradores de la organización. Este enfoque cuantitativo permitirá obtener datos concretos sobre el nivel de implementación y cumplimiento de las regulaciones, lo que servirá como base sólida para la posterior propuesta de el plan estratégico de seguridad vial.

### **6.2. Paradigma**

El paradigma investigativo adoptado en esta propuesta es empírico-analítico, se enfoca en recolectar datos reales relacionados con la seguridad vial, analizarlos de manera rigurosa y utilizar este análisis para entender, verificar, cumplir con las normas y regulaciones nacionales vigentes que se aplican a la seguridad en el transporte. Además, busca identificar las causas subyacentes de los siniestros en las vías, así como los factores temporales que contribuyen a estos eventos.

### **6.3. Método de investigación**

El método de estudio usado en este trabajo es de naturaleza descriptiva. Esto implica que se desarrollara un análisis inicial para obtener una comprensión detallada de la situación actual en términos de medidas de ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) conforme a la Resolución 40595 de 2022.

Para realizar este análisis, se aplicará una encuesta a la población dentro de la empresa. Esta encuesta permitirá obtener información valiosa sobre el estado de las medidas de seguridad vial que la empresa ha implementado hasta el momento. Así mismo se realizará una entrevista al gerente y coordinador de seguridad y salud en el trabajo para obtener la información real sobre Identificación de riesgos y desafíos específicos, percepción de la cultura de Seguridad Vial.

#### **6.4. Fuentes de información**

En el proceso de investigación, se realizará una revisión literaria de manera selectiva y enfocada en temas específicos y plazos definidos. Para obtener información relevante y actualizada, se empleará fuentes de información tanto primarias como secundarias.

##### **6.4.1. Fuentes de Información Primaria**

Esta fuente es directamente proporcionada por la empresa de estudio AMTURS SAS, dichos datos se obtienen por medio de las encuestas, entrevistas que se realizaran a la población seleccionada de la empresa.

##### **6.4.2. Fuentes de Información Secundaria**

Se revisarán fuentes de trabajos de grado, investigación sobre datos Estadísticos departamentales, literatura científica sobre estudios realizados en Colombia, documentación de la empresa AMTUR SAS, como manuales de seguridad existentes, registros de accidentes anteriores, informes de auditorías de seguridad Vial y políticas internas relacionadas con el tema de estudio.

## **6.5. Población y muestra**

### **6.5.1. Población**

La población sujeta al análisis en esta investigación se compone de todos los individuos que tienen algún tipo de contratación laboral con la organización, ya sea a través de contratos de trabajo directos o indirectos. En total, esta población abarca a un conjunto de 227 trabajadores que forman parte de la organización.

### **6.5.2. Muestra**

Con respecto a la muestra, se toma el personal trabajador de la sede AMTUR SAS Montelíbano lo cual equivale a 76 trabajadores que representan el 34% de la población

#### **6.5.2.1. Criterios de inclusión**

Los trabajadores que prestan activamente el servicio como conductores y cuentan con el mismo objeto y actividades relacionadas en su contrato, por ejemplo, que desarrollen actividades logísticas y operativas en las instalaciones de la empresa AMTUR S.A.S.

#### **6.5.2.2. Criterios de exclusión**

Los trabajadores que desarrollan actividades administrativas y comerciales, que, dentro de sus funciones, responsabilidades y cargo, no se encuentra establecido el desarrollo de actividades en terreno o desplazamientos fuera de la infraestructura de la empresa, durante el tiempo de trabajo.

## **6.6. Instrumentos de recolección de datos.**

### **Definir misionalidad**

Se definirá la misionalidad de la empresa teniendo en cuenta lo establecido en la Res 40595 de 2022. Anexo 1

### **Caracterización de la Información de la Empresa**

Este instrumento se utilizará para recopilar información inicial sobre la empresa, incluyendo el número de personas empleadas, desplazamientos y los vehículos utilizados en las operaciones de la organización. Ver anexo 2

### **Diagnóstico Inicial con encuesta**

Se llevará a cabo una encuesta dirigida al personal de AMTUR SAS con el objetivo de analizar las características sociodemográficas de los conductores e identificar los posibles riesgos viales a los que están expuestos como: factores de la seguridad vial del sistema seguro (comportamiento en la vía , vehículos seguros, cumplimiento de velocidad permitida , entorno o infraestructura vial y rutas seguras seguros) y las variables de riesgo necesarias para mejorar la seguridad vial de la organización entre estas ( exceso de horas de conducción, distracción, no uso del cinturón de seguridad, exceso de velocidad), Vehículos (cumplimiento al plan de mantenimiento, deficiencias en la inspección preoperacional; la encuesta creada por las autoras aborda aspectos específicos relacionados con la seguridad vial en el entorno de trabajo y proporciona datos cuantitativos para el análisis. Ver anexo 3

Además, se utilizará una lista de verificación que contiene objeto social de la organización, nombre representante legal de la organización, tamaño de la organización entre otros, para comparar lo que actualmente se está implementando en la empresa AMTUR SAS en relación con los requisitos legales establecidos en la Resolución 40595-2022, que proporciona pautas metodológicas para la elaboración de un plan estratégico de seguridad vial. Ver anexo 4.

## **6.7. Fases de recolección de datos**

### **6.7.1 Fase 1. Diagnóstico inicial.**

#### **ACTIVIDADES**

##### **Caracterización de la Información de la Empresa**

Recopilación de datos sobre el número de empleados y vehículos utilizados por la organización en la sede de Montelíbano, Córdoba, así como una visión general de las actividades de la empresa en términos de seguridad vial.

##### **Revisión de la Flota Vehicular**

Documentar la información proporcionada por la empresa relacionada con la caracterización de su flota vehicular que incluya: placa del vehículo, kilometraje, especificaciones técnicas del vehículo, soat, revisión tecno mecánica, comparendos, reporte de incidentes, mantenimiento preventivo, etc.

##### **Rutas y Desplazamientos**

Identificar las rutas utilizadas por los conductores en cuanto a la señalización, características de la vía, velocidades máximas permitidas, zonas de alto riesgo, trayectos

con incidencia de accidentes, evaluar la ruta en términos de congestión, tiempo de viaje y capacidad de la carretera para satisfacer la demanda del tráfico.

### **Diseño y Aplicación de Encuesta Diagnóstica**

Diseño de una encuesta diagnóstica que se aplicará a toda la población de la empresa en Montelíbano, Córdoba. La encuesta abordará diversos aspectos relacionados con la seguridad vial, incluyendo datos generales, administrativos, licencias de conducción, desplazamientos, infracciones, capacitaciones y riesgos viales. Ver anexo 3

### **Definición de Estrategias y Actividades Preliminares**

Basado en los resultados del diagnóstico inicial, se definirán estrategias y actividades preliminares que servirán como punto de partida para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la empresa.

### **Fase 2. Plan de trabajo**

Tomando la información recolectada durante el diagnóstico inicial y la encuesta para así comprender las prácticas actuales de la empresa en seguridad vial.

Análisis de Brechas: Realiza un análisis para identificar las brechas existentes entre los requisitos legales y las prácticas actuales de la empresa en seguridad vial.

Análisis de la Normativa Vigente se hará el proceso de revisar y comprender las leyes, regulaciones relacionadas con la seguridad vial que se aplican a la empresa.

Identificación de Requisitos Legales donde se incluyen restricciones de velocidad, normativas de mantenimiento de vehículos, normas de licencia de conducir entre otros.

### Fase 3. Elaboración de la propuesta del PESV

En esta fase se realiza el diseño de la estructura documental del PESV, teniendo en cuenta los resultados obtenidos. Dicho documento será puesto a disposición de la empresa.

#### 6.7.2. Fase 2. Análisis de datos

En el presente trabajo, el manejo analítico de los datos recolectados se hará mediante Excel tanto para tablas como para las gráficas correspondientes a la investigación.

### 6.8. Cronograma

**Figura 2**

*Cronograma de actividades*

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES		JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
<b>Fase 1. Diagnostico inicial</b>								
Tarea 1.1	Caracterización de la Información de la Empresa	■						
Tarea 1.2	Revisión de la Flota Vehicular	■						
Tarea 1.3	Rutas y Desplazamientos							
Tarea 1.4	Lista de Chequeo		■					
Tarea 1.5	Diseño y Aplicación de Encuesta Diagnóstica		■					
Tarea 1.6	Análisis de la Información Recopilada			■				
Tarea 1.7	Definición de Estrategias y Actividades Preliminares			■				
<b>Fase 2. Plan de trabajo</b>								
Tarea 2.1	Análisis de Brechas		■					
Tarea 2.2	Análisis de la Normativa Vigente		■					
Tarea 2.3	Identificación de Requisitos Legales			■				
<b>Fase 3. Elaboración de la propuesta del PESV</b>								
Tarea 3.1	Asignación líder del PESV		■					
Tarea 3.2	Definición de políticas, objetivos y metas				■	■		
Tarea 3.3	Identificación y evaluación de peligros y riesgos viales					■	■	
Tarea 3.4	Definición de programas de gestión						■	■

### 6.9 Análisis de la información

En relación a las fases de recolección y análisis de datos propuestas, la metodología presenta una secuencia lógica y estructurada que busca abordar integralmente la problemática de seguridad vial en AMTUR S.A. La primera fase, centrada en el diagnóstico inicial, revela una cuidadosa caracterización de la empresa, la revisión de la flota vehicular y la identificación de rutas y desplazamientos. La aplicación de una encuesta diagnóstica,

diseñada con criterio y enfocada en aspectos de seguridad vial, proporcionará datos para entender las prácticas actuales y los riesgos asociados.

En la fase dos, el plan de trabajo, demuestra un enfoque estratégico basado en el análisis de brechas entre los requisitos legales y las prácticas existentes en seguridad vial. La revisión detallada de la normativa vigente se presenta como un paso crucial para comprender el marco legal y, posteriormente, identificar los requisitos legales específicos aplicables a la empresa. Este análisis detallado permite a los investigadores y a la empresa tener una visión precisa de las áreas de mejora necesarias para el cumplimiento normativo.

La Fase tres, centrada en la elaboración de la propuesta del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), destaca la importancia de utilizar los resultados obtenidos para diseñar una estructura documental efectiva. Este enfoque se alinea con las mejores prácticas de gestión en seguridad y salud en el trabajo, asegurando que la propuesta no solo sea fundamentada en datos concretos, sino que también sea práctica y aplicable a la realidad operativa de AMTUR S.A. La disposición del documento a la empresa permite una revisión y retroalimentación colaborativa, fomentando un enfoque participativo en la mejora de la seguridad vial.

En general, la metodología propuesta no solo aborda el diagnóstico de la situación actual, sino que también plantea un camino claro hacia la formulación de soluciones prácticas y efectivas para fortalecer la seguridad vial en la organización.



## 7. Resultados

### 7.1. Diagnostico Preliminar

Se presentarán los resultados de la investigación de acuerdo con las fases previamente descritas. Estos resultados están diseñados para abordar los objetivos específicos del proyecto. Asimismo, se llevará a cabo un análisis detallado de estos resultados, basados en la información proporcionada por la empresa y en los datos recolectados durante la ejecución del proyecto.

#### 7.1.1. Misionalidad

Tabla 1

*Puestos de trabajo de la empresa AMTUR S.A.S*

CARGO	CANTIDAD	PORCENTAJE
ANALISTA INTEGRAL	1	1,28
ADMINISTRADOR DE SECCIONAL	1	1,28
ASISTENTE INTEGRAL	1	1,28
APRENDIZ SENA	1	1,28
AUXILIAR ADMINISTRATIVO	1	1,28
AUXILIAR DE PATIO	1	1,28
COORDINADOR DE COMPRAS	1	1,28
COORDINADOR LOGISTICO	1	1,28
COORDINADOR DE MANTENIMIENTO	1	1,28

<b>COORDINADOR HSEQ</b>	1	1,28
<b>MECANICO</b>	1	1,28
<b>LAVADOR</b>	1	1,28
<b>PROGRAMADOR DE MANTENIMIENTO</b>	1	1,28
<b>AUXILIAR DE MANTENIMIENTO</b>	2	2,5
<b>ELECTRICO AUTOMOTRIZ</b>	3	3,8
<b>CONDUCTORES</b>	60	76.9

Fuente: Elaboración propia

## **Tabla 2**

*Vehículos y Conductores*

**Total vehículos de transporte      33 buses**

<b>Total de conductores</b>	60 conductores
-----------------------------	----------------

Fuente: Elaboración propia

**Figura 3**

*Misionalidad de la empresa*

NIVEL DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV		MISIONALIDAD DE LA ORGANIZACIÓN	
		1. Empresas dedicadas a la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor	2. Organizaciones dedicadas a actividad diferente al Transporte
TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN	1. Básico	Entre 11 y 19 vehículos o entre 2 y 19 conductores,	Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 conductores,
	2. Estándar	Entre 20 y 50 vehículos o entre 20 y 50 conductores,	Entre 50 y 100 vehículos o entre 50 y 100 conductores,
	3. Avanzado	Más de 50 vehículos o más de 50 conductores,	Más de 100 vehículos o más de 100 conductores,

*Tomado de la Resolución 40595, Ministerio de transporte.*

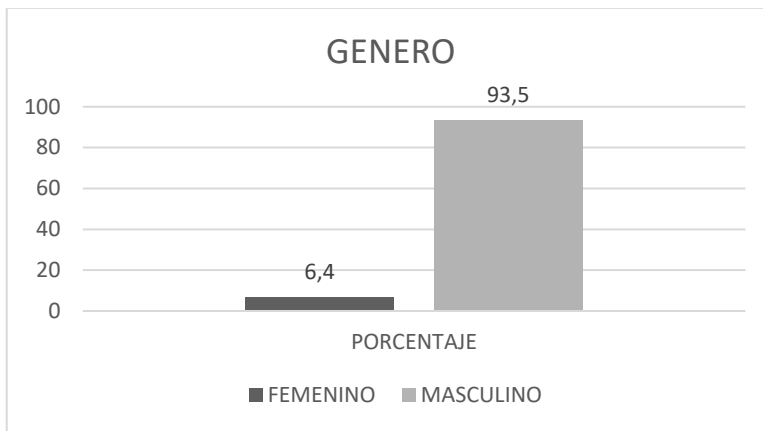
Al revisar los datos recolectados y verificar lo solicitado por la norma se verifica que la empresa AMTUR SAS pertenece al nivel 3. AVANZADO, lo cual significa que se deben implementar 24 pasos establecidos por la resolución 40595 de acuerdo con el ciclo PHVA.

## 7.1.2. Caracterización de la empresa

### 7.1.2.1. Información general del personal

#### Grafica 1

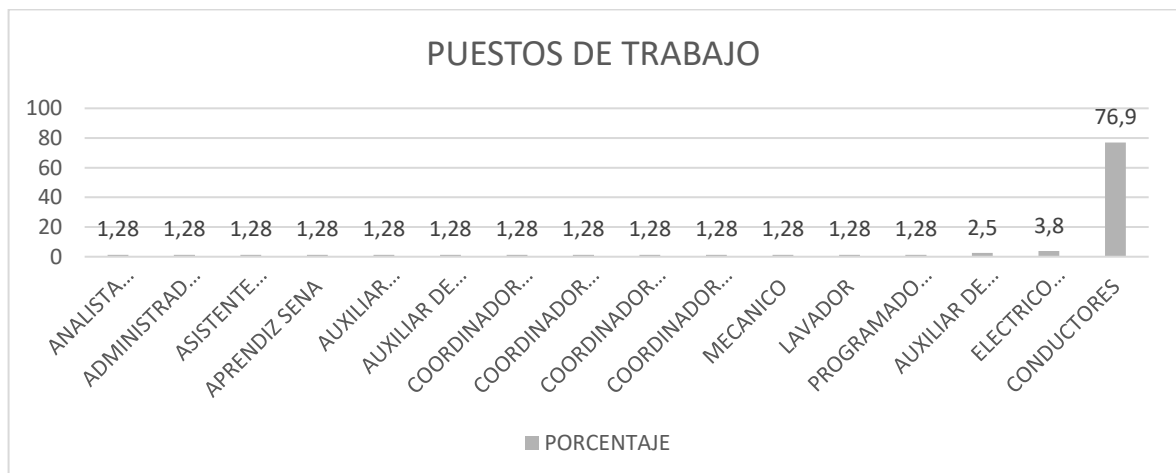
##### Genero



El género que predomina en la empresa Amturs SAS son los hombres con un 93,3% y las mujeres un 6,6%.

#### Grafica 2

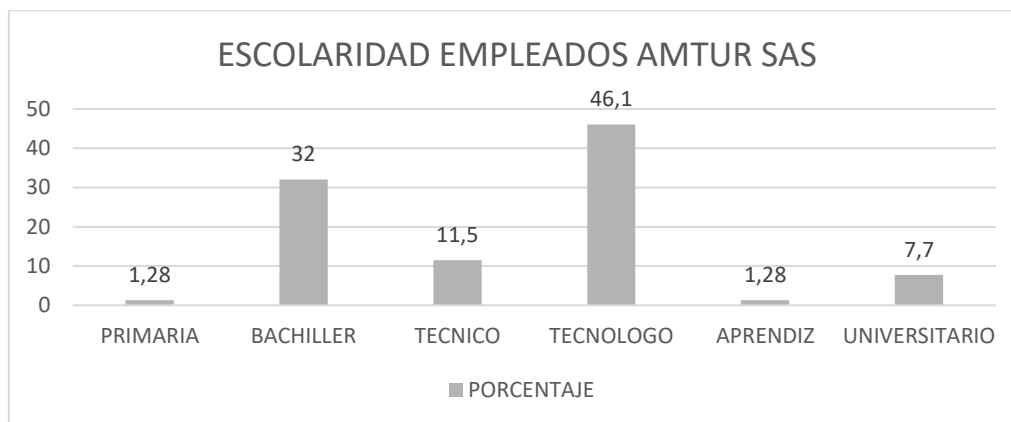
##### Puestos de trabajo



La gráfica representa la distribución de puestos de trabajo en la empresa de transporte AMTUR SAS. Destaca que el mayor porcentaje de empleados (76.9%) corresponde a conductores, indicando el puesto de trabajo crucial en las operaciones. Además, hay una variedad de roles especializados, como electricistas automotrices (3.8% cada uno) y auxiliares de mantenimiento (2.5% cada uno). Roles menos frecuentes constituyen el 1.28% individualmente. Esta distribución refleja una estructura jerárquica con énfasis en roles operativos de conducción y roles especializados en menor proporción.

### Grafica 3

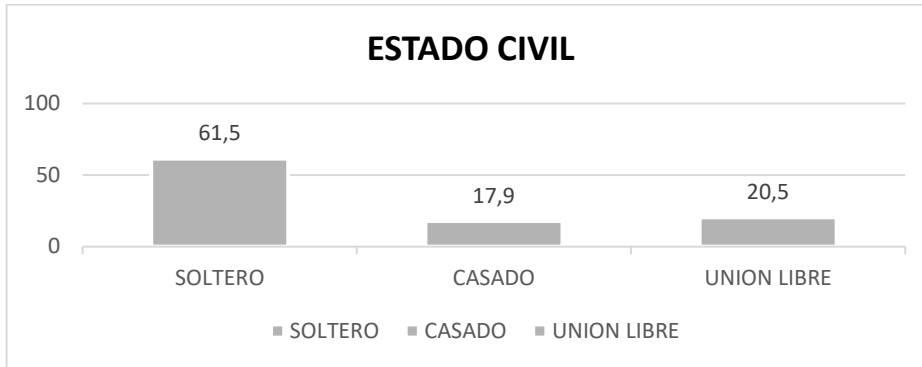
#### Escolaridad



La representación de la escolaridad en la empresa muestra una distribución variada entre los empleados. El 46.1% de los trabajadores tienen formación tecnológica, seguido por un 32% que posee educación de bachillerato. Los técnicos representan el 11.5%, mientras que una minoría tiene educación universitaria (7.7%). La presencia de personas con formación primaria y aprendices es mínima, cada uno representando el 1.28%. Esta distribución refleja una fuerza laboral mayoritariamente compuesta por individuos con formación tecnológica y de bachillerato.

#### Grafica 4

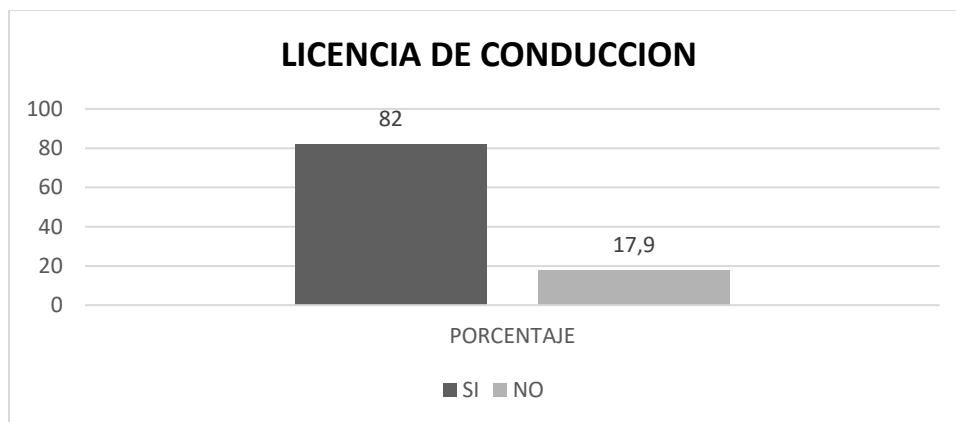
##### *Estado Civil*



La grafica muestra que la mayoría, un 61.5%, son solteros, seguidos por un 20.5% en unión libre y un 17.9% que están casados. Esta composición refleja una fuerza laboral con una fuerte presencia de individuos que aún no han formalizado su estado civil legalmente.

#### Grafica 5

##### *Licencia de Conducción*

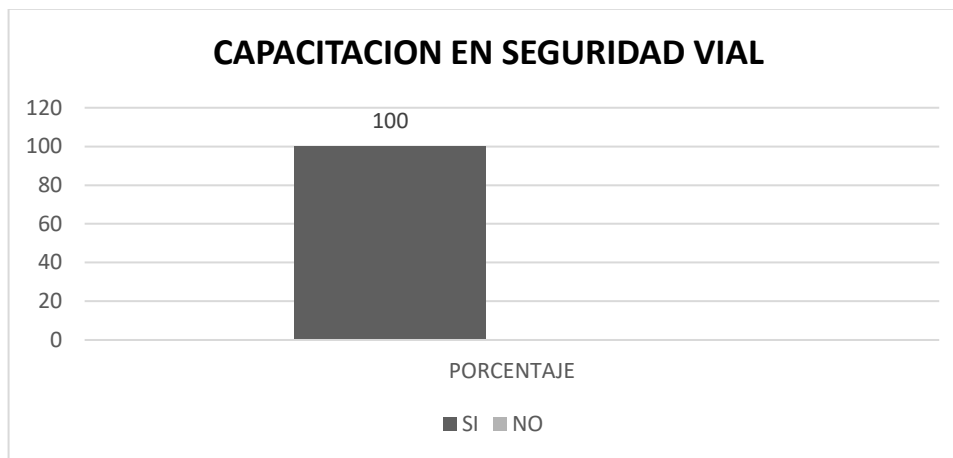


La grafica indica que el 82% de los empleados de la empresa poseen licencia de conducción, mientras que el 17.9% restante no la tiene. Esta estadística resalta una

mayoría significativa de trabajadores habilitados para conducir, siendo este alto porcentaje actores viales en el rol de conductores, y en menor proporción actores viales peatones.

### Grafica 6

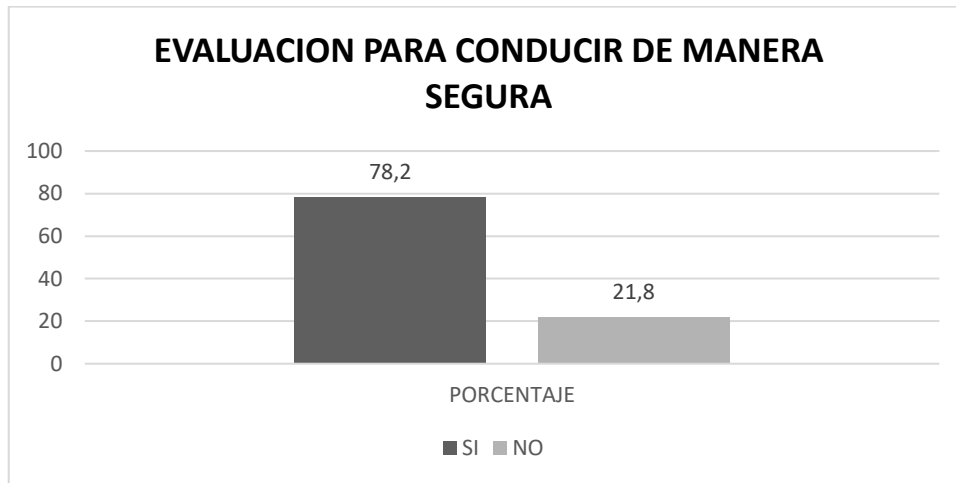
*Capacitación en seguridad vial*



La grafica indica que el 100% de los empleados de la empresa han recibido capacitación en seguridad vial, mientras que ninguno ha declarado no haber recibido esta formación. Este dato refleja un compromiso total de la empresa con la seguridad vial, asegurando que todos los trabajadores estén debidamente preparados y formados para abordar las prácticas viales seguras en sus funciones laborales.

## Grafica 7

### *Evaluación para conducir de manera segura*

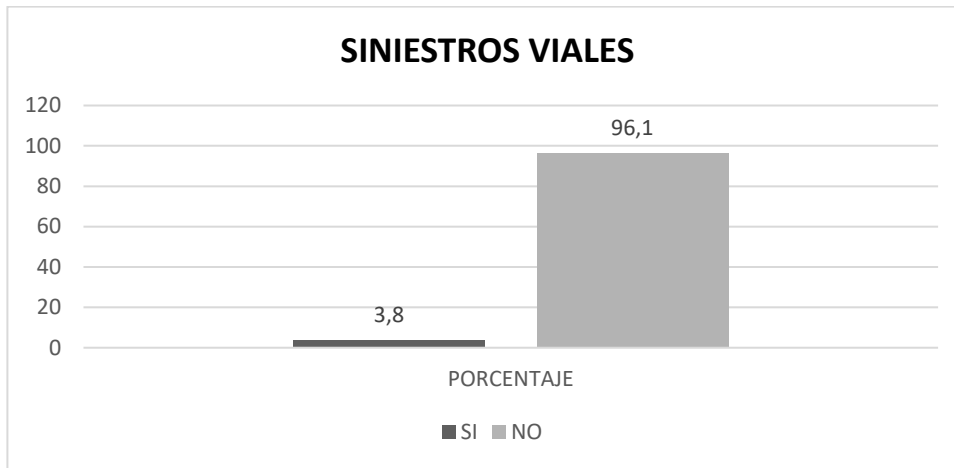


La grafica muestra que el 78.2% de los empleados fueron evaluados en competencia para conducir de manera segura, lo que demuestra un compromiso importante de la empresa con la seguridad vial. Estas evaluaciones indican una preocupación por garantizar que la mayoría de los empleados estén aptos y competentes para manejar de manera segura. Sin embargo, el 21.8% restante no ha sido evaluado, lo que podría señalar la necesidad de ampliar estas evaluaciones para asegurar que un mayor porcentaje de la fuerza laboral esté preparado para conducir de manera segura, fortaleciendo así los estándares de seguridad vial en la empresa AMTUR SAS.



## Grafica 8

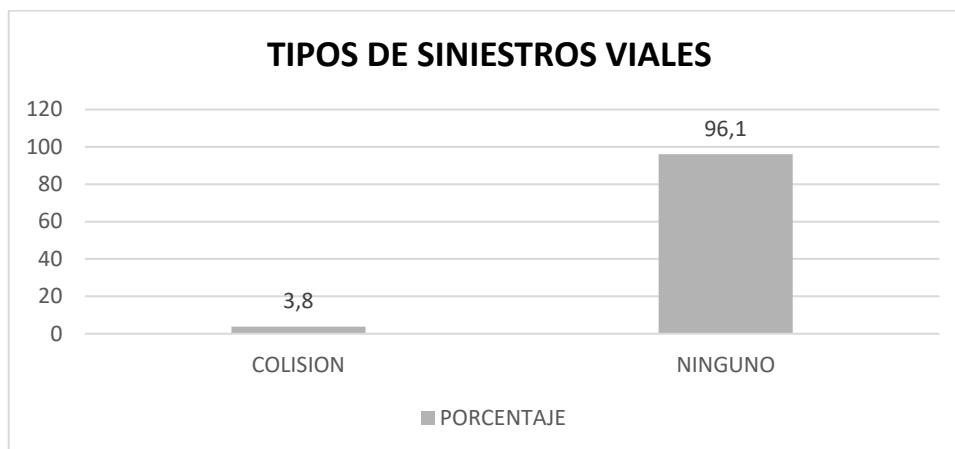
### *Siniestros viales*



La gráfica muestra que el 96.1% de los empleados de la empresa no han experimentado siniestros viales, mientras que un 3.8% ha estado involucrado en algún tipo de accidente vial. Estos datos indican una baja incidencia de siniestros viales entre los empleados, lo cual es positivo en términos de seguridad vial. No obstante, aunque la mayoría no ha experimentado incidentes viales, es importante analizar y prevenir las causas que han llevado a ese pequeño porcentaje a estar involucrado en estos eventos, con el fin de fortalecer aún más las políticas de seguridad vial dentro de la empresa.

## Grafica 9

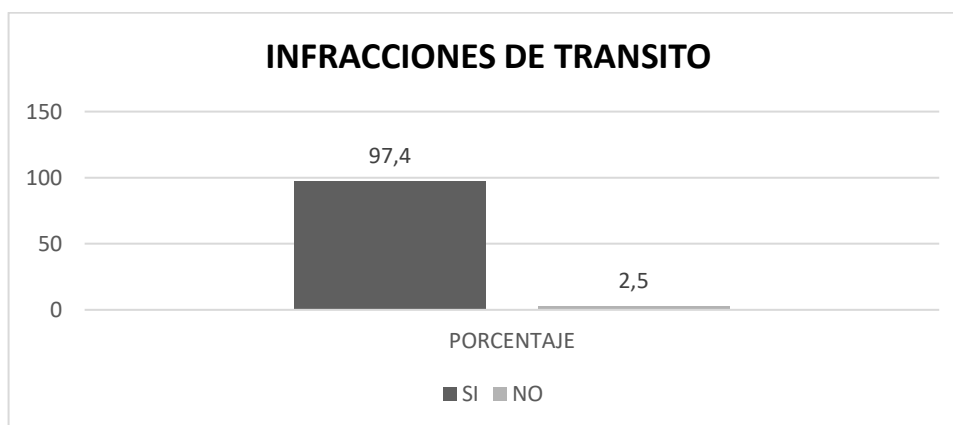
### *Tipos de siniestros viales*



Según la gráfica se registraron siniestros viales, específicamente 3 casos de colisiones, lo que representa el 3.8% de los incidentes reportados. No se reportaron choques, y la mayoría, un 96.1%, no experimentó ningún tipo de siniestro vial. Estos datos destacan una baja incidencia de siniestros viales

## Grafica 10

### *Infracciones de tránsito*

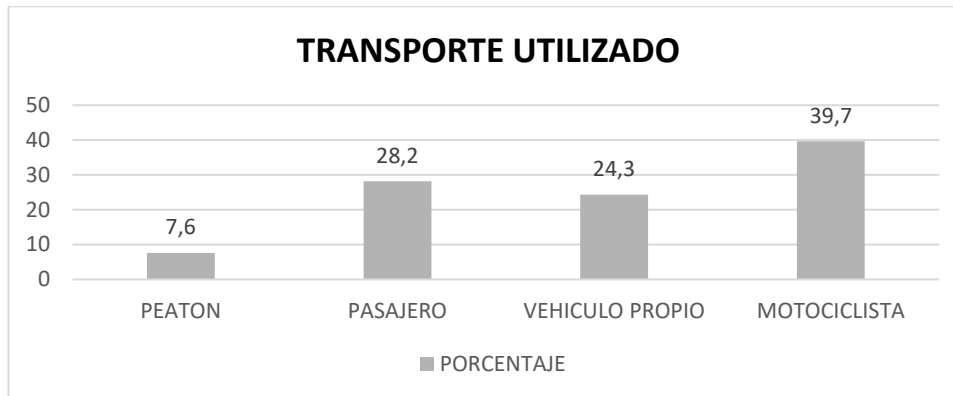


La grafica indica que el 97.4% de los empleados, es decir, 76 de ellos, están al día sin infracciones de tránsito, mientras que solo el 2.5%, equivalente a 2 empleados, han tenido

infracciones. Esto indica que la gran mayoría de los empleados no tienen infracciones de tráfico, lo que refleja un buen cumplimiento de las normativas viales por parte de la mayoría de los trabajadores.

### Grafica 11

*Transporte utilizado para desplazarte al trabajo*



Estos datos muestran los diferentes medios de transporte utilizados por los empleados para desplazarse al trabajo. El 39.7% de los trabajadores se desplaza utilizando una motocicleta, seguido por un 28.2% que son pasajeros en algún medio de transporte. Además, un 24.3% utiliza su propio vehículo, y un 7.6% camina como peatón hacia su lugar de trabajo. Estos números reflejan una preferencia predominante por el uso de motocicletas como medio de desplazamiento.

## Grafica 12

Fecha de vinculación a la empresa

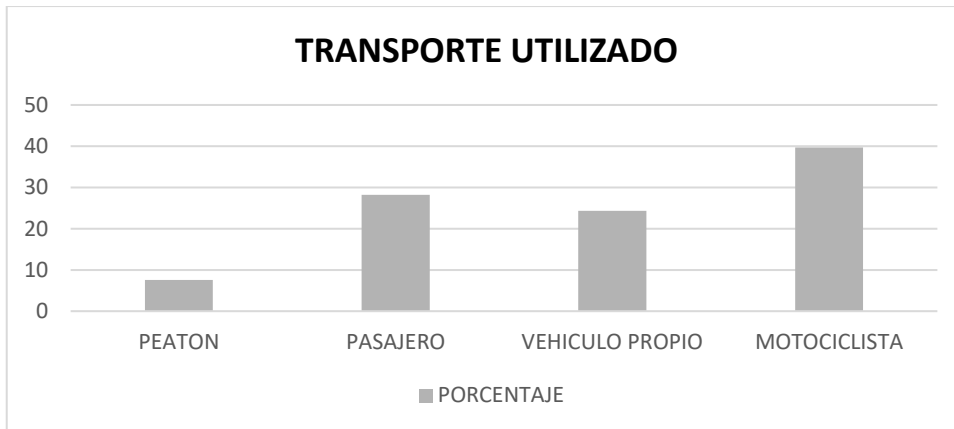


Estos datos representan la fecha de vinculación de los empleados a la empresa en diferentes años. Se observa que el año 2022 registra la mayor cantidad de empleados vinculados, con un 24.3%, seguido por el año 2023 con un 19.2%. El año 2020 muestra un 14.1% y el año 2021 un 12.8% de vinculaciones respectivamente. Asimismo, hay una presencia más reducida en años anteriores, con porcentajes que oscilan entre el 1.28% y el 5.1%. Estos datos reflejan una distribución variada en la contratación de empleados a lo largo de los años, con un número significativo de vinculaciones en los últimos años, lo que indica el crecimiento de la empresa.

### 7.1.2.2. Desplazamientos laborales

#### Grafica 13

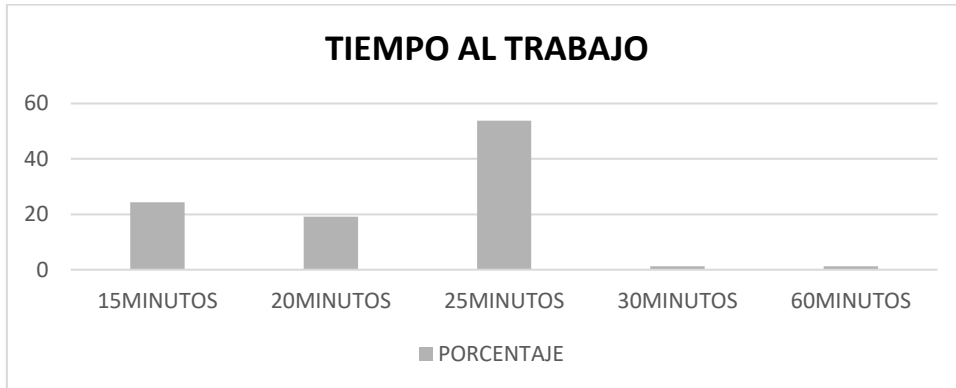
*Transporte utilizado*



La grafica reflejan la diversidad de medios de transporte utilizados por los empleados para desplazarse de casa a la empresa. Predomina el uso de motocicletas, con un 39.7% de los trabajadores optando por este medio, seguido por un 28.2% que viaja como pasajero en algún medio de transporte. Un 24.3% utiliza su propio vehículo, mientras que un 7.6% prefiere desplazarse caminando como peatón. Esta variedad de opciones sugiere diferentes preferencias de movilidad entre los empleados, con la motocicleta como el medio más común para desplazarse al trabajo.

### Grafica 14

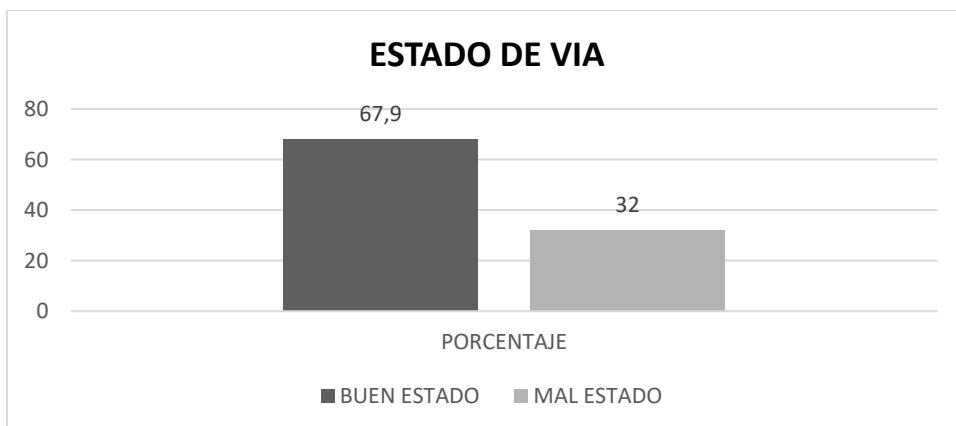
#### Tiempo al trabajo



La grafica proporcionan información sobre el tiempo que los empleados dedican para llegar al trabajo. Se observa que la mayoría, un 53.8%, invierte 25 minutos en su desplazamiento al trabajo. Le siguen con un porcentaje considerable, un 24.3% que emplea 15 minutos y un 19.2% que utiliza 20 minutos. Un porcentaje muy bajo, un 1.28%, requiere 30 minutos o 60 minutos para llegar a su lugar de trabajo, lo que sugiere que la gran mayoría de los empleados requieren un tiempo relativamente corto para sus desplazamientos laborales diarios.

### Grafica 15

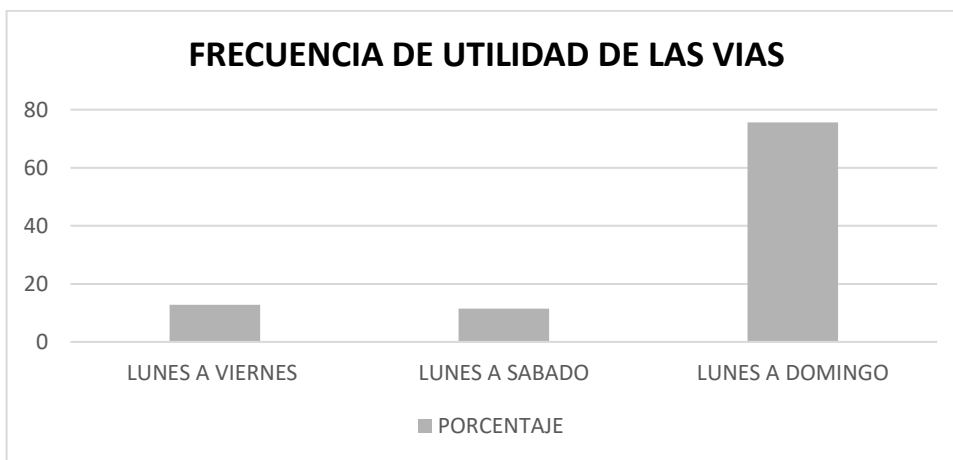
#### Condiciones de las vías o rutas de desplazamiento



Los datos muestran que el 67.9% de las vías o rutas de desplazamiento son consideradas en buen estado, mientras que un 32% se encuentran en mal estado. Estos datos reflejan una mayoría de vías en condiciones aceptables, pero también resaltan un porcentaje significativo que se encuentra en un estado deficiente

### **Grafica 16**

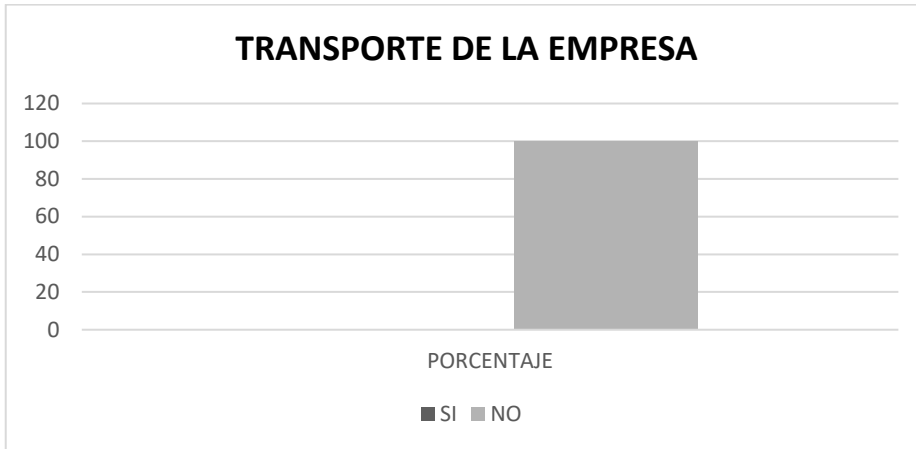
*Frecuencia de utilidad de las vías o rutas*



La grafica muestran la frecuencia de uso de las vías o rutas por parte de los empleados. Se observa que la gran mayoría, representada por el 75.6%, utiliza estas vías de lunes a domingo. Un 12.8% las emplea de lunes a viernes, y un 11.5% las utiliza de lunes a sábado. Estos datos reflejan un uso extensivo de las vías o rutas durante toda la semana, lo que sugiere una demanda constante de acceso a estas vías.

### Grafica 17

*Servicio de transporte proporcionado por la empresa*



La gráfica indica que la empresa no proporciona servicios de transporte a sus empleados, ya que el 100% de los encuestados indicaron que no reciben este tipo de servicio por parte de la empresa, los empleados utilizan sus propios medios de transporte para desplazarse al trabajo.

### Grafica 18

*Seguridad de las vías*

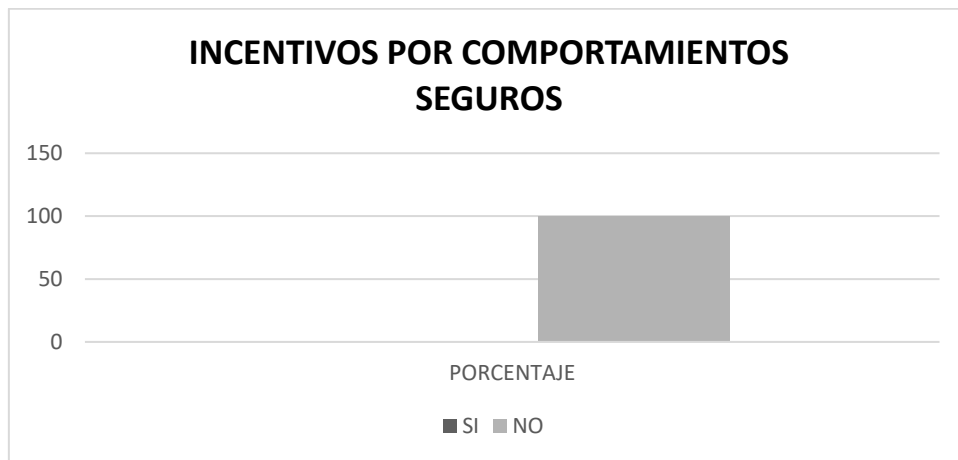




Los datos muestran que no se percibe que las vías sean consideradas seguras ya que ambos porcentajes son de 0%. Por otro lado, el 75.6% las considera inseguras y el 24.3% las califica como muy inseguras. Estos resultados reflejan una preocupación significativa acerca de la seguridad de las vías o rutas utilizadas para desplazarse al trabajo.

### **Grafica 19**

*Incentivos por comportamientos seguros*

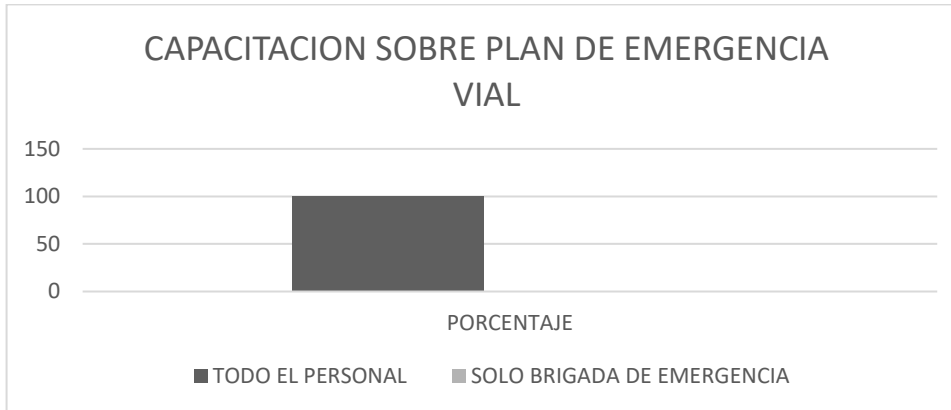


Los resultados de la gráfica muestran que no hay presencia de incentivos por comportamientos seguros en el desplazamiento de los empleados, ya que el 100% de los encuestados indicaron que no reciben este tipo de incentivos por parte de la empresa.

### 7.1.2.3. Plan de emergencias viales

#### Grafica 20

Capacitación sobre plan de emergencia vial



La gráfica de datos muestra que el 100% de todo el personal ha recibido capacitación en el plan de emergencia vial, lo que indica un compromiso total de la empresa en asegurar que todos los empleados estén debidamente preparados en caso de situaciones de emergencia en las vías.

### 7.1.2.4. Vehículos

Tabla 3

Flota Vehicular

Placa del vehículo	Kilometraje actual del vehículo	Especificaciones técnicas del vehículo	Vigencia del SOAT del vehículo	Vigencia de la revisión técnico-mecánica del vehículo	¿Ha tenido reporte de siniestros viales?	¿Existe un plan de mantenimiento preventivo para los vehículos?	¿Cómo se controlan las acciones de mantenimiento?
SSX052	562.963	COLOR BLANCO VERDE	24/09/2024	12/10/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
SSX054	458.362	COLOR BLANCO VERDE	15/08/2024	22/09/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos

							preventivos, predictivos y correctivos
TGL207	925.186	COLOR BLANCO VERDE	13/04/2024	15/06/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TGL208	852.146	COLOR BLANCO VERDE	13/11/2023	18/12/2023	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU865	635.896	COLOR BLANCO VERDE	12/06/2024	25/10/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU866	456.863	COLOR BLANCO VERDE	18/09/2024	31/07/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU864	528.165	COLOR BLANCO VERDE	25/07/2024	25/04/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU867	857.695	COLOR BLANCO VERDE	31/12/2023	18/09/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU924	986.412	COLOR BLANCO VERDE	25/05/2024	27/08/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU863	853.022	COLOR BLANCO VERDE	5/09/2024	21/08/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TGL239	562.305	COLOR BLANCO VERDE	9/07/2024	18/06/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos

							preventivos, predictivos y correctivos
ETT264	292.511	COLOR BLANCO VERDE	11/03/2024	16/03/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
JUS796	985.741	COLOR BLANCO VERDE	5/09/2024	10/10/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
JUS798	632.105	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	25/09/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
JUS799	963.520	COLOR BLANCO VERDE	26/03/2024	13/10/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
JUS800	743.561	COLOR BLANCO VERDE	24/09/2024	23/06/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
JUT333	569.358	COLOR BLANCO VERDE	5/03/2024	20/06/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
JUT339	569.258	COLOR BLANCO VERDE	9/06/2024	13/05/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU340	118.896	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	14/02/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU341	125.365	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	14/02/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos

							preventivos, predictivos y correctivos
TFU342	112.458	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	15/02/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU343	116.233	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	15/02/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU344	134.216	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	15/02/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU345	156.896	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	16/02/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU346	124.002	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	16/02/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU347	151.089	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	16/02/2024	SI	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU348	101.233	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	17/02/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU349	128.201	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	17/02/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU350	115.851	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	17/02/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos

							preventivos, predictivos y correctivos
TFU351	136.752	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	18/02/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
TFU352	112.536	COLOR BLANCO VERDE	25/09/2024	18/02/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
LPY755	56.532	COLOR BLANCO VERDE	3/03/2024	25/09/2024	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos
YHL237	48.725	COLOR BLANCO ARTICO	31/12/2023	31/12/2023	NO	SI	Realizando mantenimientos preventivos, predictivos y correctivos

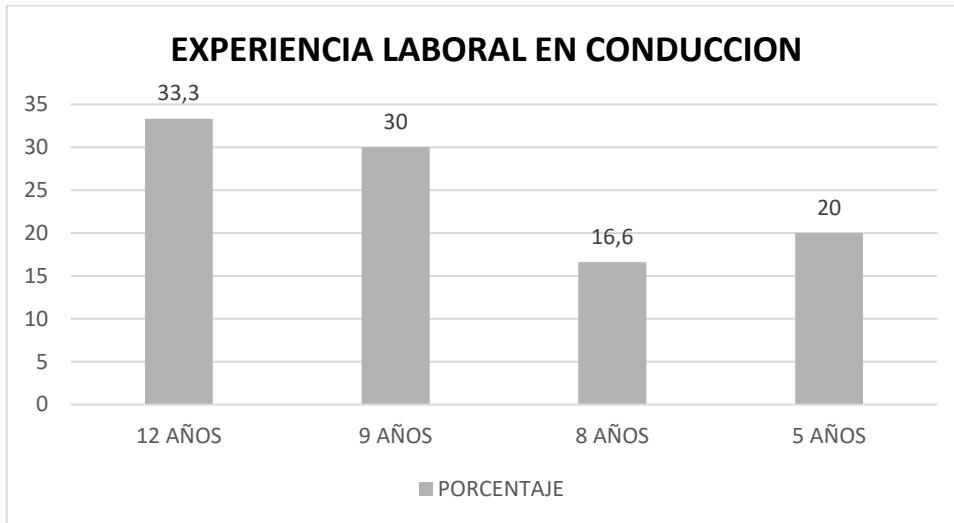
Fuente: Autoría propia

En la tabla se evidencia información proporcionada por la empresa relacionada con la caracterización de su flota vehicular que incluye: placa del vehículo, kilometraje, especificaciones técnicas del vehículo, SOAT, revisión tecno mecánica, comparendos, reporte de incidentes, mantenimiento preventivo, etc.

### 7.1.3. Encuesta técnica de seguridad vial

#### **Grafica 21**

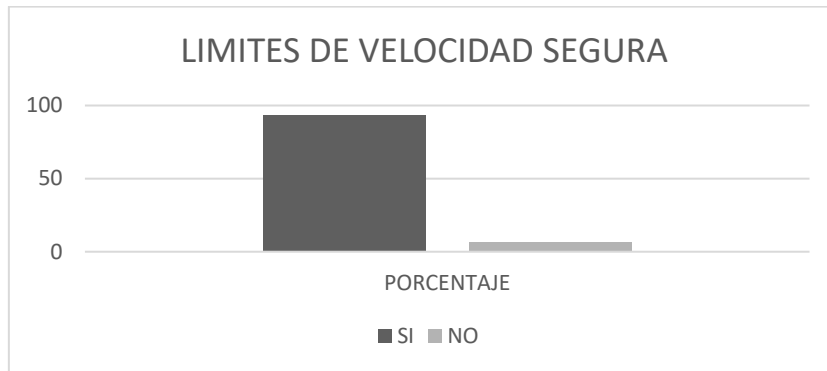
##### *Experiencia laboral en conducción*



La gráfica que representa la experiencia laboral de los conductores de la empresa de transporte muestra una diversidad notable en el tiempo dedicado a la conducción. Destaca un grupo significativo, aproximadamente el 33.3%, con una experiencia laboral de 12 años. Le sigue un 30% con 9 años, un 16.6% con 8 años y un 20% con 5 años de experiencia. Esta variada distribución refleja una combinación de conductores con amplia experiencia y otros en etapas más tempranas de sus trayectorias laborales, lo que promete aportar un conjunto de habilidades, conocimientos y perspectivas valiosas a la empresa de transporte.

## Grafica 22

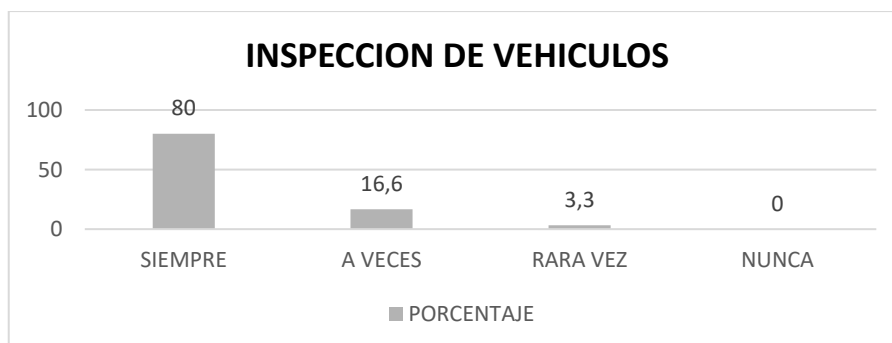
### Conocimiento sobre límites de velocidad seguras



La gráfica muestra el conocimiento de los límites de velocidad segura entre los conductores, revela un panorama favorable en cuanto al cumplimiento de estas normativas. El 93.3% de los conductores encuestados indicaron tener conocimiento de los límites de velocidad segura, lo que denota una alta conciencia sobre las regulaciones viales. Sin embargo, es crucial atender al 6.6% restante que declara no tener este conocimiento, sugiriendo la necesidad de reforzar la formación sobre límites de velocidad para garantizar el cumplimiento uniforme.

## Grafica 23

### Inspección de Vehículos

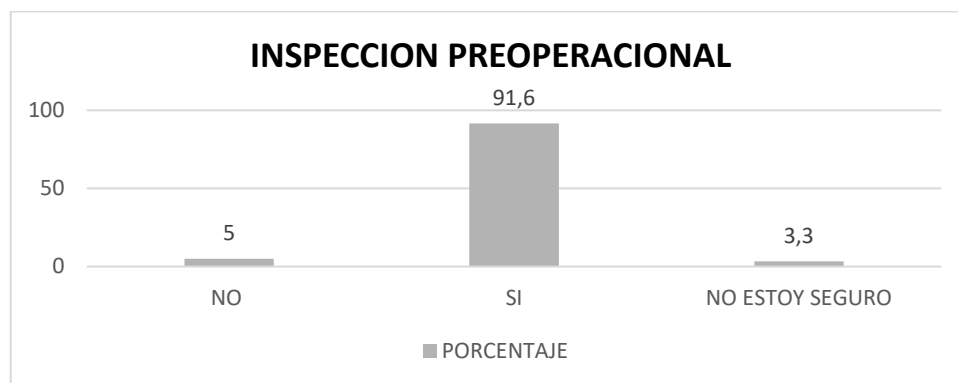




La gráfica representa la frecuencia de inspección de vehículos por parte de los conductores de la empresa de transporte de pasajeros. Destaca que un sólido 80% de los conductores realizan inspecciones "Siempre", lo que es un indicador positivo de una práctica constante y responsable en cuanto al mantenimiento de los vehículos. Sin embargo, existe un 16.6% que lo hace "A veces", y un pequeño porcentaje del 3.3% que realiza inspecciones "Rara vez". Aunque estos porcentajes más bajos son minoritarios, subrayan la necesidad de promover una cultura de inspección regular y sistemática para garantizar la seguridad vehicular de manera consistente

### **Grafica 24**

Inspección Preoperacional

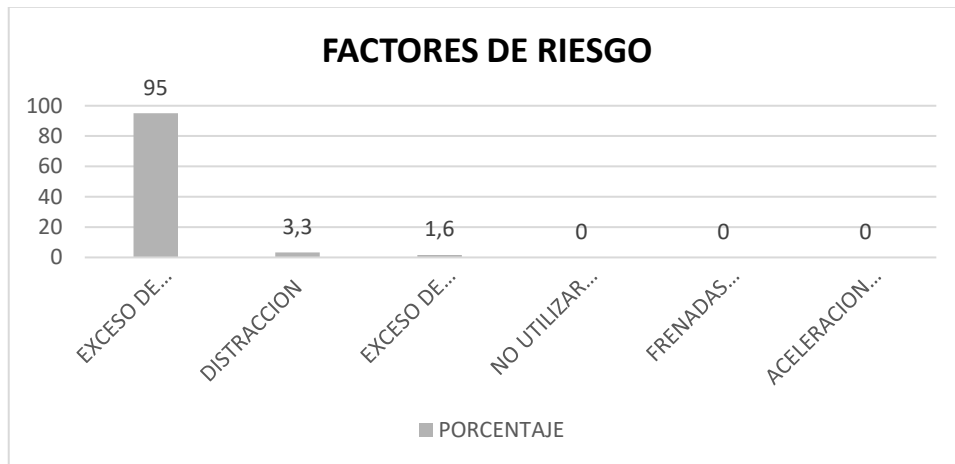


La gráfica sobre la inspección preoperacional indica una tendencia positiva en cuanto a la realización de esta actividad por parte de los conductores de la empresa de transporte. El 91.6% de los conductores afirman llevar a cabo esta inspección, lo que refleja un alto nivel de conciencia y responsabilidad en la verificación del estado de los vehículos antes de operarlos. Sin embargo, es esencial atender al 5% que no realiza esta inspección y al 3% que no está seguro de hacerlo, brindando formación adicional o reforzando la importancia

de este procedimiento para mantener altos estándares de seguridad en el transporte de pasajeros.

## Grafica 25

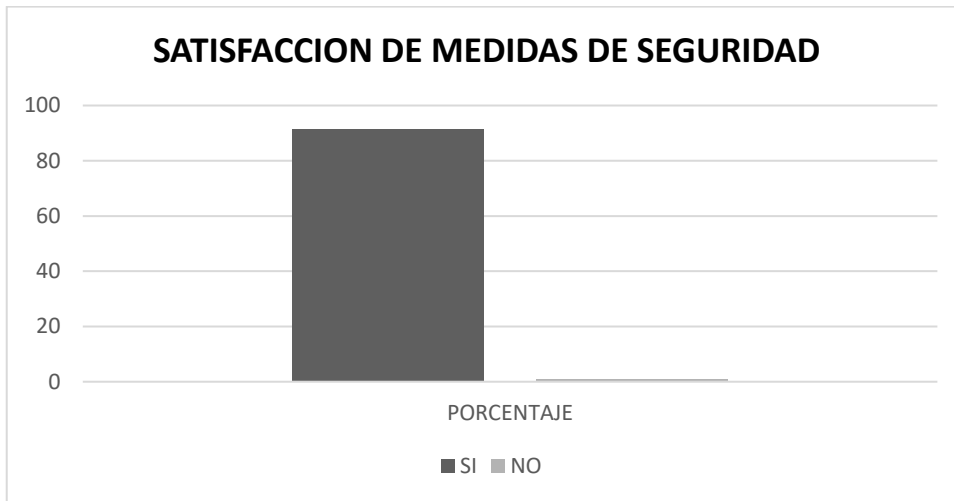
### Factores de riesgos



La gráfica sobre los factores de riesgo relevantes identificados por los conductores de la empresa de transporte muestra que el "Exceso de horas de conducción" es el factor de riesgo más destacado, representando una proporción del 95%. Esto destaca el alto agotamiento y fatiga como riesgo principal para la seguridad vial entre los conductores, en contraste, otros factores como "Distracción" (3.3%) y "Exceso de velocidad" (1.6%) también son reconocidos, aunque con porcentajes significativamente menores. Por otro lado, la ausencia total de respuestas para factores como "No utilizar cinturón de seguridad", "Frenadas bruscas" y "Aceleraciones bruscas" significa que los conductores tienen conocimientos en estos riesgos de seguridad vial.

## Grafica 26

### *Satisfacción de medidas de seguridad*

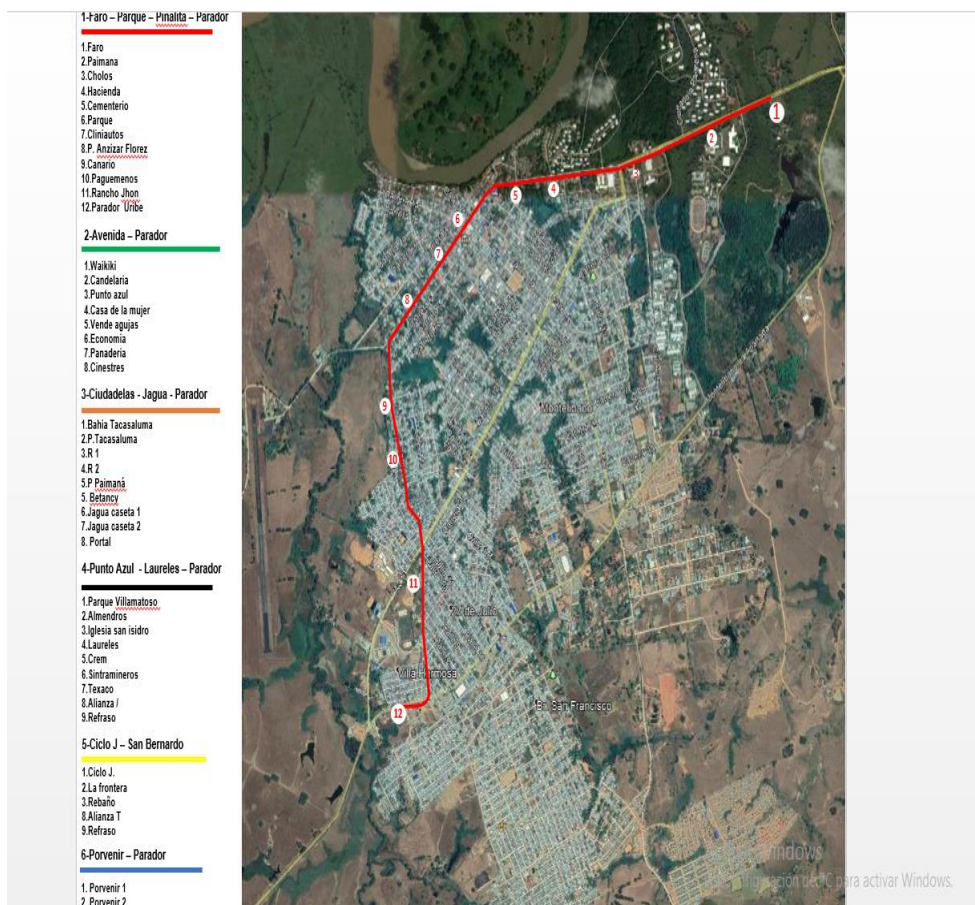


El análisis de la gráfica sobre la satisfacción con las medidas de seguridad entre los conductores de la empresa de transporte muestra un resultado positivo. El 91.6% de los conductores encuestados indicaron estar satisfechos con las medidas de seguridad implementadas, lo que sugiere un nivel elevado de aprobación y conformidad con las medidas existentes, por otro lado, el 0.8% indicó no estar satisfecho. Aunque este porcentaje es bajo, es importante investigar las razones detrás de esta insatisfacción para identificar áreas de mejora.

Tomando los resultados del análisis de la encuesta se observan algunos aspectos para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en AMTUR S.A. señala una situación generalmente positiva en términos de experiencias limitadas de siniestros viales y bajos índices de infracciones por parte de los empleados. No obstante, es importante abordar y prevenir posibles colisiones, así como mejorar la percepción de seguridad en las vías, especialmente considerando la calificación significativa de algunas rutas como inseguras o muy inseguras. Además, se destaca la importancia de fomentar prácticas regulares de

inspección vehicular, ya que, aunque la mayoría de los conductores realiza inspecciones, algunos lo hacen con menor frecuencia. La gestión del riesgo asociado al exceso de horas de conducción se revela como un área clave a fortalecer, junto con iniciativas para reforzar la concienciación sobre límites de velocidad. En este contexto, el PESV deberá también abordar la necesidad de mantener y mejorar condiciones viales óptimas y establecer medidas preventivas para garantizar la seguridad en las carreteras utilizadas con frecuencia por los empleados de la empresa.

### 7.1.4. Rutograma



El plan de movilización – rutograma, implementado en la compañía se realiza con el fin de establecer una ruta segura y medidas de control de seguimiento en los recorridos al interior del municipio de Montelíbano Córdoba, vía cerro matoso y los traslados hasta la ciudad de montería (aeropuerto los garzones) para el transporte especial de pasajeros, adicional se busca reducir el número de incidentes de tráfico, a través del análisis y divulgación de los riesgos inherentes a cada tramo de la vía, identificando los puntos críticos donde puede haber riesgos de robo o de otros delitos, el plan de movilización incluyen información detallada sobre las rutas a seguir, los puntos de control y las medidas de seguridad necesarias para minimizar los riesgos para la ejecución de las actividades.

Adicional de la implementación y seguimiento del plan de movilización existe el uso de tecnología de seguimiento y monitoreo de los vehículos por medio de GPS, la capacitación de los conductores en manejo defensivo, alistamiento de vehículos, traslado de usuarios e inspección de vehículos y el establecimiento de medidas de seguridad en los puntos críticos de la ruta, esto con el fin de garantizar que la operación se pueda realizar de manera segura y exitosa.

## **7.2. Mecanismos de acción basados en la normatividad**

Se establecerán los mecanismos de acción basados a la normatividad vigente que permita dar cumplimiento al Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa Amtur SAS.

**Tabla 4.**

*Plan departamental de seguridad vial-Córdoba*

Plan departamental de seguridad vial Córdoba	PESV CÓRDOBA	PESV – AMTUR
<p><b>1. FASE es la “IDENTIFICACION”, por medio de la cual se podrá tener conocimiento de la información básica y general del departamento de Córdoba, en cuanto a la sociodemográfica, y población habitacional entre otros.</b></p>	<p>Implementar acciones que vayan dirigidas a disminuir los casos de muertes y lesionados de siniestros viales en el Departamento, para ello se formula el presente Plan Departamental de Seguridad Vial “Movilidad Segura para el Bienestar de los Cordobeses 2021-2024”, con el fin de realizar y desarrollar las acciones encaminadas en lograr una mejor movilidad en el departamento y por supuesto disminuir la accidentalidad.</p>	<p>AMTUR SAS, ubicado en el municipio de Montelíbano, empresa prestadora de servicio de transporte especial de pasajeros, tiene como meta dar cumplimiento normativo y de plan anual de trabajo al 100% con respecto al Plan Estratégico de Seguridad Vial en sus fases Planear, Hacer, Verificar y Actuar garantizando la implementación, seguimiento y mejora continua del mismo; aumentando la</p>

		<p>conciencia y formación en temas de seguridad Vial.</p>
<p><b>2. FASE es el “DIAGNÓSTICO “análisis de la siniestralidad actual del departamento”, en la cual, mediante un análisis de variables cuantitativas y cualitativas, se identifican los factores y conductas de riesgo que conllevan a la ocurrencia de siniestros viales, específicamente los que generan lesionados graves y fallecidos, e identificar el estado actual del departamento en relación a los cinco pilares estratégicos de la seguridad vial.</b></p>	<p>Análisis en materia de Mortalidad y morbilidad en la seguridad vial.</p> <p>La organización mundial de la salud ha declarado a los accidentes de tránsito como un problema de salud pública Todos los años más de 1.2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes de tránsito y cerca de 50 millones de personas sufren traumatismos, en más del 90% de las muertes fatales ocurren en los países que registran ingresos bajos y medios</p> <p>El crecimiento de la tasa poblacional y el incremento del parque automotor en los países, van de la mano con la creciente tasa de accidentes viales con víctimas fatales y lesionadas.</p>	<p>AMTUR SAS es una organización diseñada esencialmente para la industria del transporte, cuyas actividades están centradas en Servicios Especiales, Institucionales y de Turismo, en cuanto a la movilización de transporte de Pasajeros.</p> <p>De acuerdo con lo establecido en normatividad legal vigente y ubicados en nivel avanzado de acuerdo a la misionalidad de la compañía, se realizó una primera medición del estado actual de la</p>



		<p>seguridad vial en la compañía</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sedes</li> <li>• Lista de colaboradores</li> <li>• Lista de vehículo automotores y no automotores</li> <li>• Rutas frecuentes</li> <li>• Colaboradores capacitados en el plan de emergencias viales</li> </ul>
<p><b>3. FASE es la “FORMULACIÓN”.</b></p> <p><b>Este Plan departamental de seguridad vial, MOVILIDAD SEGURA PARA EL BIENESTAR DE LOS CORDOBESSES, formula programas, acciones y estrategias con un horizonte de tres años y está ajustado a la nueva década de Seguridad Vial</b></p>	<p><b>Objetivo general</b></p> <p>Reducir en un 3% del número de muertos por accidentes de tránsito en el departamento de Córdoba, a través de programas y acciones relacionadas con el control de tránsito mediante el PDSV</p> <p><b>“MOVILIDAD SEGURA POR EL BIENESTAR DE LOS</b></p>	<p>Promover estrategias de prevención, control y mitigación de riesgos asociados a la seguridad vial, dando cumplimiento a la normatividad legal vigente, entre todos los colaboradores de AMTUR SAS.</p>

<p><b>y pretende impactar en la morbimortalidad por incidencia vial en el Departamento de Córdoba, basándose en los principios de la conformación de un “Sistema Seguro de Movilidad”.</b></p>	<p><b>CORDOBESES”, en el periodo 2021-2024</b></p>	
	<p><b>Objetivos Específicos</b></p> <p>Sensibilizar a los diferentes actores viales del departamento respecto a las buenas prácticas de movilidad.</p> <p>Contribuir a que el tema de seguridad vial sea objeto de debate participativo por la comunidad.</p> <p>Generar conciencia en autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos que la seguridad vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.</p> <p>Propender para que el departamento de Córdoba a través de campañas educativas y pedagógicas se enfoque hacia una movilidad sostenible.</p>	<p>Garantizar la mejora continua del programa respecto a la identificación, valoración y control de los riesgos en seguridad Vial, identificando un 3% adicional de manera trimestral.</p> <p>Cumplir el 90% de los indicadores planeados durante el año y así generar cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.</p> <p>Garantizar el 90 % del cumplimiento de las propuestas de acciones de mejora y acciones</p>

	<p>Reducir del número de víctimas fatales en un 3% por siniestros viales a nivel Departamental para el periodo 2021-2024</p>	<p>correctivas identificadas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial.</p> <p>Formar en hábitos, comportamientos, conductas y habilidades seguras a los colaboradores de la compañía con el fin de lograr mejoras continuas en los procesos, logrando formar el 85% de los colaboradores.</p>
<b>PROGRAMAS Y ACCIONES PILAR GESTIÓN INSTITUCIONAL</b>		
	<p>Planificación estratégica</p> <p>Socializar el Plan Departamental de Seguridad Vial con todos los actores (empresas de transportes, juntas de acción comunal, instituciones educativas, secretarias de transporte), entre otros.</p>	<p>Socializar el plan estratégico de seguridad vial bajo la resolución 40595 de 2022.</p>

<b>FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL</b>	
<p>Promover que los inspectores y reguladores del tránsito y transportes de los 30 municipios del departamento, se capaciten en programas técnicos relacionados con los controles de movilidad y seguridad vial a través del Servicio Nacional de aprendizaje "SENA.</p> <p>Dotar de material pedagógico a la Secretaría de Tránsito y Transporte Departamental y a la Policía de Carreteras, como apoyo para el control y prevención de la accidentalidad vial.</p>	<p>Competencias al personal en manejo defensivo, alistamiento e inspección de vehículos, traslado de personal, capacitaciones en roles en la vía, identificación de señales de tránsito, comportamientos humanos, con el apoyo de la ARL, SENA, recursos propios de la empresa.</p> <p>Suministrar materiales en materia de seguridad vial (señalización, ayudas didácticas)</p>
<b>ARTICULACIÓN INTERINSTITUCIONAL.</b>	
<p>Suscribir convenio con la Agencia Nacional de Seguridad vial, como apoyo e intervención en materia de programas de prevención a</p>	<p>Solicitar apoyo del tránsito municipal para realizar campañas o acompañamientos para</p>

	<p>municipios y tramos viales con mayor afectación de siniestralidad vial.</p> <p>Impulsar los comités locales de seguridad vial en cada Municipio.</p> <p>Asumiendo el liderazgo en la orientación técnica y el acompañamiento a las autoridades de tránsito municipal.</p>	<p>minimizar los índices de accidentabilidad del municipio.</p> <p>Realizar plan de ayuda mutua junto a las empresas que realizan suministro de transporte para realizar campañas en seguridad vial.</p>
<b>CONTROL Y SEGUIMIENTO.</b>		
	<p>Realizar evaluación y seguimiento a los indicadores del plan PDSV 2021-2024 “MOVILIDAD SEGURA PARA EL BIENESTAR DE LOS CORDOBESSES”, con supervisión mensual de sus avances.</p> <p>Preparar y presentar rendición de cuentas anual mediante informe ejecutivo en el que se exponga a la ciudadanía los resultados alcanzados.</p>	<p>Realizar evaluación y seguimiento a los indicadores del PESV de la compañía mensual, para garantizar la no materialización de eventos y siniestros, apuntándole a los reportes de eventos no deseados.</p> <p>Se realiza rendición de cuentas al área directiva con el fin de mostrar los</p>

resultados de la gestión anual.

**PROGRAMAS Y ACCIONES PILAR COMPORTAMIENTO HUMANO  
CULTURA CIUDADANA, SEGURIDAD Y PREVENCIÓN VIAL**

Campañas de Seguridad vial mediante Jornadas de capacitación, socialización, sensibilización en prevención de accidentes de tránsito en las diferentes vías nacionales y en los diferentes municipios del departamento de Córdoba que no cuentan con un comité de seguridad vial.

Realizar acompañamiento directo a la secretaria de Educación en los programas educativos relacionados con la seguridad vial, mediante jornadas de capacitaciones y lúdicas en los planteles educativos.

Se realizan campañas en materia de seguridad vial en donde se refuerzan temas de señalización, inspección de vehículos, reporte de varadas, activación de PONS.

Se realizan campañas de seguridad vial, dentro de los planteles educativos para garantizar que en las zonas escolares los estudiantes puedan saber que reacción tomar ante la presencia de los vehículos.

**PILAR ESTRATÉGICO INFRAESTRUCTURA SEGURA  
SEÑALIZACIÓN Y SEMAFORIZACIÓN**

Consolidación de una base de datos que contenga el estado de las señales viales existentes y

Durante la realización del plan de movilización se clasificaron las señales faltantes y en mal estado

	<p>determinar las faltantes en las vías del Departamento.</p> <p>Gestionar ante INVIAS y concesiones que operan en el Departamento, intervenir tramos viales de ingreso a cabeceras municipales, a través de la instalación de reductores de velocidad y otros elementos disuasivos que contribuyan a la disminución de la accidentalidad vial.</p>	<p>de las rutas internas del municipio, se entrega copia a la entidad del tránsito para cerrar las observaciones encontradas.</p> <p>Solicitar a la alcaldía municipal el inventario de semaforización, señalizaciones y reductores de velocidad establecidos en los puntos estratégicos para así evitar accidentes.</p>
<b>CONTROL VIAL</b>		
	<p>Consolidación de una base de datos de las vías del departamento que se encuentren en mal estado y que afecten la seguridad vial y reportar a infraestructura vial para su estudio e intervención correspondiente.</p>	<p>Seguimiento a las solicitudes de intervención de estados de la vía, donde se presentan mayor índice de accidentes.</p>
<b>PILAR ESTRATEGICO ATENCIÓN A VÍCTIMAS</b>		
	<p>Formación para la atención a víctimas</p>	<p>Se realizan capacitaciones a todo el personal de</p>

	<p>Tanto la disminución del tiempo de respuesta de las autoridades de salud, como la atención profesional inmediata, en el sitio, en el recorrido y en la institución de salud, juegan un papel importante a la hora de disminuir los riesgos de muertes o de secuelas mayores.</p> <p>Este pilar busca brindar acompañamiento y rehabilitación integral a las víctimas, promoviendo no solo la rehabilitación médico funcional, sino la inclusión social, laboral, formativa, con el apoyo de diversos recursos existentes en la comunidad. Este programa se articulará con la Ley 361 de 1997 la cual establece los mecanismos de integración social de las personas con discapacidad.</p>	<p>primeros auxilios, RCP, activación de PONS, simulacros internos y externos de como actuar en caso de una emergencia ya sea por colisión, robo, varada, volcamiento, accidente vial, bloqueo de vías.</p> <p>Esto con el fin de garantizar las reacciones pertinentes ante una emergencia.</p>
<b>PILAR ESTRATEGICO VEHÍCULOS SEGUROS</b>		
	<p>Propender porque los vehículos cumplan con estándares mínimos de</p>	<p>Garantizar que todos los vehículos suministrados en</p>



	<p>seguridad vial, de acuerdo a la normatividad y reglamentación vigente.</p> <p>La calidad de los vehículos y equipos de seguridad son fundamentales para la seguridad vial, en Colombia se estima que apenas el 2% de los siniestros viales son causados por fallas mecánicas. Sin embargo, la calidad de los dispositivos de seguridad como las carrocerías, cinturones de seguridad, sistema de frenado, bolsa de aire y elementos de protección como cascos y chalecos reflectivos, entre otros elementos de seguridad, son fundamentales para reducir la letalidad de un choque o colisión. Pero más aún, se requiere una revisión sobre la manera como se profesionalizan y trabajan los conductores de motocicletas,</p>	<p>la compañía cuenten con las características oportunas para prestar el servicio de transporte especial de pasajeros, documentos vigentes, inspecciones preoperacionales, mantenimientos preventivos, correctivos y predictivos, buen estado de cinturones de seguridad, luces, carrocería.</p>
--	--	--

	<p>vehículos particulares, servicio público, carga pesada (camiones, volquetas etc.), ya que ellos también son parcialmente responsables del mantenimiento y seguridad vehicular y por tanto de la movilidad segura.</p>	
<b>PROGRAMAS Y ACCIONES PILAR VEHÍCULOS SEGUROS</b>		
	<p>Vehículos seguros</p> <p>Realizar un estudio que involucre a los organismos de tránsito tanto del Departamento como en cada Municipio, a fin de confrontar en la base de datos del RUNT los vehículos matriculados en el Departamento que debieron ser sometidos a revisión tecno mecánica y aún no lo han hecho.</p> <p>Formular talleres de sensibilización dirigidos a los conductores sobre la obligación que les asiste de tener los vehículos con los estándares mínimos de seguridad vial.</p>	<p>Programas de gestión de riesgo críticos y factores de desempeño.</p> <p>Programa de gestión de la velocidad segura</p> <p>Programa de prevención del sueño y la fatiga</p> <p>Programa de prevención de la distracción</p> <p>Programa de cero tolerancias a la conducción bajo efectos del alcohol y sustancias psicoactivas</p>

	<p>Diseñar e implementar una campaña agresiva de responsabilidad social con el apoyo de concesionarios de ventas de motocicletas, dirigida a generar en la ciudadanía conductas actitudinales mediante la campaña “EN CASA TE ESPERAN”.</p>	<p>Programa para la protección de actores viales vulnerables.</p> <p>Campañas</p> <p>Realizar campañas en seguridad vial enfocadas en la importancia del uso del cinturón de seguridad con nombre “UN CLIK PUEDE SALVAR TU VIDA”</p>
<b>INSPECCIONES DE VEHÍCULOS</b>		
	<p>Con apoyo de la Superintendencia delegada de Tránsito y Transporte realizar visitas trimestrales a las empresas de transporte de servicio público, con el fin de verificar y evaluar los mecanismos de responsabilidad social empresarial para contribuir a mitigar los riesgos de accidentalidad vial.</p> <p>Diseñar de la mano con la secretaría de educación departamental y las seccionales de tránsito y transporte</p>	<p>Cumplir con las inspecciones de vehículos programadas diarias, para garantizar el buen estado de los mismos.</p> <p>En compañía del cliente se realizan inspecciones preventivas de seguridad a los vehículos que prestan el servicio con el fin de identificar riesgos ocultos propios del mismo,</p>

	<p>de la Policía Nacional un programa de verificación, seguimiento y control al sistema de transporte escolar en el Departamento.</p>	<p>realizando trabajo bien diseñado.</p>
--	---	--

El plan estratégico de seguridad vial de la compañía AMTUR SAS promueve dentro de todos sus colaboradores, la formación de conductas seguras en las vías, aplicación de manejo defensivo durante los recorridos establecidos, seguimiento de rutas con GPS por parte del coordinador logístico, convirtiéndose en una herramienta más para gestionar riesgos que particularmente pueden ser asociados a los hábitos o al entorno.

Debido a lo anterior, la empresa busca crear mecanismos de acción basados en la normatividad vigente para dar cumplimiento al plan estratégico de seguridad vial, esto con el fin de reducir los índices de accidentabilidad, número de multas por infracciones de tránsito, costos de operación de los vehículos y su vida útil, reducción de muertes por accidentes de tránsito.

**7.3. Variables necesarias para la elaboración del PESV**

La tabla de verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para AMTUR S.A.S. presenta una evaluación detallada del cumplimiento en cada fase del programa. Este análisis cuantitativo permite identificar de manera precisa los pasos en los que la empresa cumple o no con los requisitos establecidos. Esta herramienta se vuelve esencial al proporcionar una guía clara para la mejora continua, destacando áreas específicas que requieren atención y aquellas en las que se han alcanzado el desarrollo.

**Tabla 5**

*Lista de verificación del PESV de AMTUR S.A.S.*

<b>Nombre de empresa: AMTUR S.A.S</b>			
<b>Nombres de quienes realizan el proceso de verificación del PESV: Pamela Anaya, Kerly Montaña, Jessica Guevara</b>			
<b>Fase del PESV</b>	<b>PASOS DEL PESV</b>	<b>Cumplimiento (si cumple escribir 1; si no cumple escribir 0).</b>	<b>Observación para mejora (describir acción de mejora)</b>
<b>Planificación del PESV</b>	Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV (Aplica para todos los niveles)	0	
	Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	0	
	Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles)	0	
	Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles)	0	
	Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles)	0	
	Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles)	1	
	Paso 7. Objetivos y metas del PESV (Aplica para todos los niveles)	1	
	Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles)	0	
<b>Porcentaje de cumplimiento de la fase de Planificación del PESV.</b>		<b>25%</b>	
	Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles)	1	

Implementación y Ejecución del PESV	Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles)	0	
	Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro (Aplica para nivel Avanzado)	1	
	Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (Aplica para todos los niveles)	0	
	Paso 13. Investigación interna de siniestros viales (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	1	
	Paso 14. Vías seguras administradas por la organización (Aplica para todos los niveles)	0	
	Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales (Aplica para todos los niveles)	0	
	Paso 16. Inspección de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)	0	
	Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos (Aplica para todos los niveles)	0	
	Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	0	
	Paso 19. Archivo y retención documental (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	0	
<b>Porcentaje de cumplimiento de la fase de Implementación y Ejecución del PESV.</b>		<b>27%</b>	
Seguimiento por la Organización del PESV	Paso 20. indicadores y reporte de autogestión PESV (Aplica para todos los niveles)	0	
	Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales (Aplica para nivel Avanzado)	0	
	Paso 22. Auditoría anual (Aplica para todos los niveles)	1	
<b>Porcentaje de cumplimiento de la fase de Implementación y Ejecución del PESV.</b>		<b>33%</b>	

Mejora Continua del PESV	Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas (Aplica para todos los niveles)	1	
	Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación (Aplica para todos los niveles)	1	
<b>Porcentaje de cumplimiento de la fase de Mejora Continua del PESV</b>		<b>100%</b>	
<b>Porcentaje de cumplimiento del PESV empresarial</b>		<b>46%</b>	

Teniendo en cuenta la lista de verificación se evidencia un cumplimiento del 46% de cumplimiento del PESV teniendo en cuenta lo establecido en la Res 40595 de 2022, donde cumplen 8 ítems, y no cumplen 16; de acuerdo con esto es necesario realizar acciones correctivas de manera inmediata.

Para dar solución al tercer objetivo Determinar las variables necesarias se plantea el siguiente plan de trabajo:

#### Figura 4

##### *Plan anual de trabajo*

PLAN ANUAL DE TRABAJO IMPLEMENTACION DE PESV AMTUR SAS	
ALCANCE:	El Plan de Trabajo Anual de Seguridad y Salud en el Trabajo, aplica a todo el personal, dependencias, áreas y procesos de la empresa AMTUR SAS
OBJETIVO GENERAL	Definir e implementar el Plan de Trabajo de Seguridad y Salud en el Trabajo para la presente vigencia, con el fin de cumplir con la implementación y ejecución del PESV, diseñando estrategias que permitan el cumplimiento de los pasos establecidos.
OBJETIVO ESPECIFICOS	Gestionar la aplicación de los pasos del PESV definidos según la resolución 40595 de 2022





**Figura 7**

*Pasos del PESV 15 al 19*

Implementación y Ejecución del PESV	15. Planificación de desplazamientos laborales: Creación de documento donde se tiene el procedimiento que utiliza la organización para la planificación de viajes misionales de los colaboradores de la organización, teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial.	Responsable de SGSST	P														P			
			E															E		
	16. Inspección de vehículos y equipos: Elaboración del procedimiento y formato de registro para la inspección preoperacional diaria de vehículos automotores y no automotores que se utilizan para desplazamientos laborales de la organización teniendo en cuenta el nivel de riesgo vial de la operación.	Responsable de SGSST	P															P		
			E															E		
	17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos: Implementación del plan de mantenimiento preventivo para vehículos automotores y no automotores que se utilizan para los desplazamientos laborales al servicio de la organización.	Responsable de SGSST	P															P		
			E															E		
	18. Gestión del cambio y gestión de contratistas: Creación de procedimiento para evaluar los impactos que puedan generar los cambios externos e internos en la seguridad vial	Responsable de SGSST	P															P		
			E																	
	19. Archivo y retención documental: la empresa mantiene disponible, debidamente controlada y actualizada la documentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial	Responsable de SGSST	P															P		
			E																	

**Figura 8**

*Pasos del PESV 20 al 21*

Seguimiento por la Organización del PESV	20. Indicadores y reporte de autogestión PESV: Realizar el registro, la medición y análisis de los indicadores mínimos de gestión del PESV	Responsable de SGSST	P														P			
			E																E	
	21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales: Llevar registro estadístico, tendencia, proyección a nivel estadístico y análisis de los siniestros viales, diferenciando los siniestros viales de acuerdo con la gravedad del evento según el nivel de pérdida y separando los análisis estadísticos de los desplazamientos laborales y de los desplazamientos cotidianos / no laborales.	Responsable de SGSST	P															P		
			E																	E

El conjunto de actividades propuestas para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) abarca tanto la fase de Planificación como la de Implementación y Ejecución, seguidas por un monitoreo detallado en la fase de "Seguimiento por la Organización del PESV".

En la fase de Planificación, se destaca la designación del Líder del diseño e implementación del PESV como punto inicial fundamental. La conformación del Comité de seguridad vial y la creación de la Política de Seguridad Vial refuerzan la estructura organizativa y los principios rectores del plan. El compromiso del nivel directivo, plasmado en un acta, demuestra una importante dirección desde la cúpula de la organización. El diagnóstico del PESV se posiciona estratégicamente al inicio, asegurando una comprensión temprana de los desafíos en seguridad vial. La creación de programas de gestión de riesgos y factores de desempeño demuestra un enfoque integral.

En la fase de Implementación y Ejecución, se destacan la definición de competencias y el plan anual de formación, apuntando a la sensibilización y capacitación del personal para fomentar hábitos seguros en la vía. La elaboración del Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales refleja una consideración exhaustiva de la seguridad en distintos escenarios. La creación de protocolos para vías seguras y la planificación de desplazamientos laborales evidencian un enfoque específico en la gestión de riesgos cotidianos. La inspección, mantenimiento y control de vehículos, así como la gestión del cambio y contratistas, consolidan medidas concretas para mantener estándares de seguridad elevados. La gestión documental asegura la disponibilidad y actualización de información clave.

En la fase de "Seguimiento por la Organización del PESV", la implementación de indicadores y reportes de autogestión, junto con el análisis estadístico de siniestros viales, muestra un compromiso con la evaluación continua y la mejora del programa.

Este análisis refleja una planificación detallada y una ejecución integral, subrayando la importancia asignada a la seguridad vial en todas las etapas del proceso.

#### 7.4. Fase 3. Elaboración de propuesta del PESV

En el desarrollo de este punto, se refiere a la elaboración de la Propuesta del plan estratégico de seguridad vial de la empresa AMTUR SAS en Montelíbano, Córdoba el cual se desarrolla siguiendo los lineamientos establecidos en la metodología dada por la normativa correspondiente resolución 40595 de 2022. Este manual se estructura de acuerdo con el ciclo PHVA (Planificar, Hacer, Verificar, Actuar) y se compone de tres fases definidas de la siguiente manera: la fase 1 aborda la "Planificación del PESV", la fase 2 se centra en la "Implementación y Ejecución del PESV", la fase 3 se dedica al "Seguimiento por la Organización"

Se describen a continuación el desarrollo de cada fase y pasos con sus respectivos anexos donde se evidencia el cumplimiento del desarrollo del objetivo general planteado.

En la primera fase "Planificación del PESV ", se nombra al líder del diseño e implementación del PESV, responsable de supervisar todas las etapas y gestionar los resultados de medición anuales.

Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV En el **anexo 5**, el líder del diseño e implementación del PESV, dicha acta tiene como líder al ingeniero Guillermo Martin Forero quien asumirá las funciones de: Velar por la planeación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, realizar el reporte de autogestión anual, realizar la medición de los indicadores del PESV, informar a la alta dirección sobre el funcionamiento y resultados.

Paso 2. Comité de seguridad vial **anexo 6**. En la empresa *AMTUR SAS* se realizó conformación de comité de seguridad vial con el fin de apoyar el diseño, implementación, seguimiento y mejora del PESV influenciado y promoviendo en la comunidad de la

organización la formación de hábitos, comportamientos interdependientes y conductas seguras.

Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización **Anexo 7**. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles)

Dentro de la política de seguridad vial establecida por la compañía se evidencia que el que el nivel directivo de la organización se compromete a suministrar y garantizar los recursos para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.

Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles) **anexo 8**. Se establece el acta de liderazgo y compromiso mediante las siguientes acciones: definición de una política y objetivos alineados al direccionamiento estratégico de la organización, promoción de formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, aseguramiento de los recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación y mejora del PESV entre otros.

Paso 6. Dentro de la gestión de riesgos. **Anexo 9**. Procedimiento de mantenimiento y confiabilidad de los activos teniendo por objetivo tener cero varadas por causa de mantenimientos y un alcance desde la estructura de proyecto o contrato con el cliente hasta la presentación de informes de rendimientos de la flota propia y beneficios adquiridos por la operación esto con el fin de evitar algún accidente por fallas mecánicas o estado de los buses.

Segunda fase "Implementación y Ejecución del PESV" se llevó a cabo la ejecución del plan anual de trabajo, destacando aspectos como el plan anual de trabajo, el plan de preparación y respuesta ante eventos viales, vías seguras administradas por la organización entre otras

Paso 12. Plan de preparación respuesta ante emergencias viales. **Anexo 10.** Plan operativo normalizado en caso de emergencias viales, capacitar y entrenar al personal para dar respuesta ante una emergencia vial por varada de vehículo, robo, colisión, volcamiento.

Paso 14. Vías seguras administradas por la organización. **Anexo 11.** Protocolo de operación y mantenimiento de las vías públicas y/o privadas, creación de protocolo de operación y mantenimiento de las vías públicas y privadas que estén a cargo de la compañía para evitar que se materialicen eventos por daños en las vías.

Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales. **Anexo 12.** Se realizarán programaciones de trabajo para el personal donde se planifiquen los desplazamientos incluyendo las salidas extramurales identificado rutas con puntos críticos de siniestros viales, adicional se realizarán seguimientos por sistemas de GPS durante la operación.

Paso 16. Inspección de vehículos y equipos. **Anexo 13.** Los operadores deberán realizar cumplimiento del procedimiento de inspección de vehículos antes de iniciar recorridos, esto con el fin de garantizar el buen estado del mismo, el preoperacional del equipo debe contener el nombre del responsable de la inspección y la lista de chequeo a verificar de las partes propias del equipo.

En la tercera fase “Seguimiento por la Organización del PESV”, se aborda el control, de indicadores y siniestros viales.

Paso 20. Indicadores y reportes de autogestión. **Anexo 14.** Contar con un protocolo para el seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la seguridad vial de los indicadores, deben estar relacionados con la planificación, implementación, seguimiento y mejora del mismo.

Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales. **Anexo 15.** se evidencia que se realizan los reportes de siniestros viales presentados por parte de los colaboradores de la compañía, con su debida investigación y seguimiento a los cierres de plan de acción de los hallazgos encontrados.

### **7.5. Discusión de resultados**

El proyecto se desarrolla al seguir los pasos delineados por el marco legal colombiano que rige el Diseño de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). En este proceso, se aborda para identificar la empresa mediante un diagnóstico inicial realizado por medio de encuesta. Seguido así por la adecuada percepción y acompañamiento por parte de la empresa AMTUR SAS y la consolidación de los requisitos dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial tomando como referente la resolución 40595 de 2022, para contribuir a la seguridad vial de los empleados de la empresa AMTUR SAS y en general a la población de Montelíbano.

No obstante, en el estado del arte se abordó un estudio realizado de la guía de buenas prácticas de seguridad vial de transporte público interprovincial en la Provincia de Chimborazo realizado por (Benavides, 2020) la guía propuesta busca mejorar la calidad de vida de conductores y peatones a través de estrategias específicas. Al considerar los hallazgos y recomendaciones de la propuesta se tiene una similitud al trabajo en desarrollo porque se toman en consideración el bienestar de la totalidad de los actores viales.

Así mismo tomando como referencia el trabajo “Influencia de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en la muerte de los diferentes actores viales en Colombia 2015-2017” (Fuscaldo Jalkh & Cure Álvarez, 2017) tiene similitudes con el contexto del

Plan Estratégico de Seguridad vial (PESV) de la empresa AMTUR S.A.S radica en la necesidad continua de evaluación, adaptación y mejora de las estrategias y medidas implementadas. Esta similitud se puede ampliar considerando varios aspectos como lo son: diagnóstico inicial de la empresa, cumplimiento de normatividad, importancia en la educación vial, vulnerabilidad de los actores viales entre otros.

Al revisar el trabajo Planteamiento de Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial Para la Empresa SEÑALVIAS S.A.S (Mendoza Dueñas y otros, 2022) comparte similitudes con el enfoque de seguridad vial en la empresa AMTUR S.A.S, especialmente en términos de identificación de riesgos, formulación de estrategias y promoción de una cultura interna de seguridad, de igual manera ambos trabajos reconocen la importancia de identificar riesgos específicos relacionados con la operación. En el caso de SEÑALVIAS S.A.S, se mencionan riesgos como fatigas humanas y recorridos extensos, estos también están presentes en la empresa de estudio.

Para finalizar la discusión de resultados se compara el trabajo Diseño del plan estratégico de seguridad vial para la compañía Productos Químicos Panamericanos su en sede Sevillana en la ciudad de Bogotá D.C (Jiménez Vanegas y otros, 2022)

Ambos proyectos realizan un análisis exhaustivo de la situación actual en cuanto a seguridad vial. Esto implica la identificación de riesgos específicos, evaluación de la formación de conductores y la preparación para emergencias viales, así como el seguimiento y control de la seguridad vial en la organización, los dos proyectos proponen que el PESV actúe como herramienta práctica para asegurar que las políticas y

procedimientos de seguridad vial se comprendan y apliquen de manera efectiva tomando como guía la resolución 40595 de 2022.

Tomando el trabajo Actualización Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa COOINTUR ubicada en el municipio de Apartadó (Echavarría Bedoya & Noguera López, 2022), comparte similitudes con el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de AMTUR SAS en varios aspectos, destacándose que ambos proyectos reconocen la importancia de adaptarse a los cambios normativos en el ámbito de seguridad vial. Tanto COOINTUR como AMTUR SAS mencionan la necesidad de ajustar sus planes estratégicos para cumplir con las nuevas normativas, como la Resolución 40595 del 2022, de igual manera ambos proyectos llevan a cabo evaluaciones para verificar el cumplimiento de las normativas y criterios establecidos en sus respectivos contextos. Se destaca la importancia de evaluar el grado de implementación y cumplimiento de los requisitos establecidos por las autoridades.

El desarrollo de este punto del proyecto es esencial para contextualizar y validar las prácticas propuestas en el ámbito de la seguridad vial. Este enfoque permite identificar patrones y tendencias comunes, destacando la relevancia de ciertos aspectos y estrategias en diferentes contextos empresariales. Al comparar los resultados y enfoques de otros proyectos, se pueden extraer lecciones aprendidas, mejores prácticas y posibles áreas de mejora que fortalezcan el diseño e implementación del plan estratégico de seguridad vial de AMTUR SAS. Esta discusión no solo valida la solidez de las propuestas de AMTUR SAS a través de la coherencia con enfoques exitosos, sino que también proporciona insights valiosos para enriquecer y adaptar las medidas de seguridad vial,



asegurando así la efectividad y pertinencia del proyecto en el panorama más amplio de la seguridad vial empresarial.

## 8. Análisis financiero

Para el desarrollo del proyecto los recursos financieros se emiten a continuación:

### 8.1 Costo del proyecto

#### 8.1.1. Recursos humanos.

En la siguiente Tabla se da a conocer el recurso humano basándose en el tiempo dedicado al desarrollo del proyecto, cada asesor destina 12 horas al mes durante los 7 meses de ejecución del proyecto, con un costo de \$ 220,000 por mes. Este enfoque se utiliza para calcular el costo total de los recursos humanos implicados en el proyecto, tomando en cuenta la dedicación mensual de cada asesor y su respectivo costo por hora.

**Tabla 6**

*Presupuesto de ejecución de la propuesta del PESV*

<b>RECURSO HUMANO</b>	<b>PROFESION</b>	<b>MES</b>	<b>VR. MES</b>	<b>VR. TOTAL</b>
<b>Jessica Guevara</b>	Administradora de empresas	7	\$ 220.000	\$1.540.000
<b>Pamela Anaya</b>	Enfermera jefa	7	\$ 220.000	\$1.540.000
<b>Kerly Montaña</b>	Administradora de empresas	7	\$ 220.000	\$1.540.000
<b>Total, del recurso humano</b>				4.620.000

Fuente. Elaboración propia

**Tabla 7***Presupuesto recursos físicos*

<b>RECURSOS FISICOS</b>	<b>UNIDAD</b>	<b>MESES</b>	<b>VR. MES</b>	<b>VR. TOTAL</b>
<b>Servicio telefónico – internet</b>	3	7	\$35000	\$245.000
<b>Transporte</b>	1	7	\$50.000	\$350.000
<b>Imprevistos</b>	3	7	\$50.000	\$1.050.000
<b>TOTAL</b>				\$1.645.000

Fuente. Elaboración propia

La ejecución del proyecto de diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) ofrece beneficios significativos para la empresa. En primer lugar, al identificar de forma proactiva los riesgos y peligros en las vías, este proyecto contribuye directamente a la reducción de siniestros viales y la disminución de infracciones, lo que, a su vez, minimiza las incapacidades médicas y sus impactos negativos en el desarrollo de las actividades.

El PESV evita posibles sanciones legales por no cumplir con la Resolución 40595 del 2022, que se debe tener en cada empresa implementado a partir de julio de 2023. Este cumplimiento no solo es una obligación legal, sino que también asegura el funcionamiento de la empresa dentro de los parámetros establecidos por la normativa, evitando consecuencias legales no deseadas.

## **9. Conclusiones y recomendaciones**

### **9.1. Conclusiones**

Mediante el desarrollo de la fase inicial se logra identificar la misionalidad de la empresa AMTUR SAS, clasificándose esta en el nivel avanzado porque cuenta con 33 vehículos que tienen la función de transportar pasajeros y 60 conductores.

Se llevó a cabo una medición inicial del estado de seguridad vial en la empresa, evaluando aspectos como sedes, colaboradores, vehículos, rutas y capacitación en planes de emergencias viales.

Con la utilización de los sistemas de diagnóstico y evaluación conforme a la Resolución 40595 de 2022, fue posible identificar el estado actual en relación con la seguridad vial de la empresa. Según los veinticuatro pasos establecidos en la mencionada resolución, se determinó un nivel de cumplimiento del 46% de los requisitos evaluados.

Con la elaboración del plan anual de trabajo se cumple con la designación de un líder, la formación del Comité de seguridad vial y la elaboración de la Política de Seguridad Vial. La fase de Implementación y Ejecución destaca la importancia otorgada a la sensibilización y capacitación del personal, así como la elaboración de planes específicos para la preparación y respuesta ante emergencias viales. AMTURS demuestra un compromiso continuo con la evaluación y mejora de la empresa en movilidad.

El proyecto se enfoca en reducir el número de muertos por accidentes de tránsito en el departamento de Córdoba en un 3% durante el período 2021-2024.

Se busca conformar un "Sistema Seguro de Movilidad" con programas y acciones planificadas a tres años.

Énfasis en la cultura ciudadana, seguridad y prevención vial a través de campañas de sensibilización y programas educativos.

Establecimiento de programas específicos como gestión de la velocidad segura, prevención del sueño y la fatiga, entre otros.

Promoción de vehículos que cumplan con estándares mínimos de seguridad.

Programas de inspección de vehículos y campañas para concientizar a los conductores sobre la importancia de la seguridad vial.

La iniciativa de AMTUR SAS se alinea con los ODS, particularmente el objetivo de reducir a la mitad las muertes por lesiones de tránsito para el año 2030.

Culminado el proyecto se puede concluir que el PSV representa un elemento de valor para cualquier entidad que aspire a mejorar la seguridad de los actores viales, A través de este plan estratégico, se busca lograr una disminución de accidentes de tránsito, lesiones y fatalidades en el ámbito de la seguridad vial de la empresa.

se pretende elevar la calidad de vida de las personas, promoviendo un entorno más seguro tanto para los empleados como para los usuarios de la vía pública. Es crucial resaltar que la implementación del plan recae en la responsabilidad de todos los miembros de la comunidad, y su éxito depende de la colaboración, comunicación y esfuerzos conjuntos de todas las partes involucradas.

Esta propuesta permitirá ajustar y mejorar las líneas de acción, condiciones de registro, adopción y cumplimiento del PESV conforme a las disposiciones legales más recientes, impulsando así la seguridad vial de manera eficiente y efectiva. Se concluye que se lograron los objetivos planteados, ya que se llevaron a cabo las actividades propuestas.

## 9.2. Recomendaciones

Es importante que el PESV de la empresa AMTUR SAS se integre a los demás sistemas de gestión implementados, por consiguiente, se deben revisar todos los documentos del SIG y enfocarlos al tema de seguridad vial.

Continuar con los controles que la empresa tiene en seguridad vial:

- ✓ Hojas de vida de personal
- ✓ Mantenimientos de vehículos y hojas de vida
- ✓ Perfil del cargo donde se evidencie las competencias establecidas por la compañía para ejercer actividades de conducción
- ✓ Exámenes psicosenométricos y seguimiento a la aptitud medica
- ✓ Curso Manejo defensivo
- ✓ Competencias en alistamiento de equipos, traslado de personal y conducir vehículos.

Actualizar el plan de trabajo anual en donde se contemple los siguientes requisitos

- ✓ Capacitaciones en seguridad vial
- ✓ Capacitaciones en protocolos en atención a víctimas, RCP
- ✓ Divulgación de Procedimientos operativos normalizados de seguridad (PONS) sobre varada de vehículos, colisión, volcamientos.
- ✓ Simulacros viales con su respectivo informe y cierre de acciones
- ✓ Inspecciones de elementos de emergencias (Botiquín, extintor, kit anti derrame, kit de carretera, conos, tacos)

## Referencias

Agencia nacional de seguridad vial. (2023). *Actor de la Vía*.

Alexandre Soria, D., Zamora, E., Cafe, E., Ponce de Leon, M., & Pineda, M. (2018). *AUDITORÍAS E INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL EN AMÉRICA LATINA*.

<https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Auditor%C3%ADas-e-inspecciones-de-seguridad-vial-en-Am%C3%A9rica-Latina.pdf>.

Arellano, Y. C. (2022). *LAUD*. <https://laud.udistrital.edu.co/nacional/muertes-por-siniestros-viales-en-zonas-urbanas-aumentaron-442-en-2022>

Arias, C. A. (2022). *Articulación del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV con el Sistema de gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo*.

Benavides, D. A. (2020). *Propuesta de una guía de buenas prácticas de seguridad vial para conductores de transporte público interprovincial en el Ecuador - caso de estudio provincia de Chimborazo*. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/14374>.

Bonilla Beltran, C. A., & Hernandez Alfonso, D. A. (2019). *Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial de una empresa del sector automotriz articulándolo con los requisitos mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo*. <https://repositorio.ecci.edu.co/handle/001/2392>.

Camargo Castillo, J., Hernandez Hamon, N. M., & Forero Buitrago, I. A. (2022). *Actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda., según la resolución 40595 del 2022*.

<https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/3331/Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=2&isAllowed=y>.

Cardona Montes, A., Joya Gonzalez , O., & Vanegas Grijalba, Y. (2022). *Propuesta de Plan Estratégico de Seguridad Vial como Herramienta de Reducción de Accidentes Viales para la Empresa de Transportes Ignacio Avellaneda.*

Cepeda Caceres, G. A., & Bohorquez Perdomo, S. A. (2019). El Impacto de la Implementación de la Tecnología en la Seguridad Vial en Colombia. *Tecnología, Investigacion y Academia*, 7(2).  
<https://doi.org/https://revistas.udistrital.edu.co/index.php/tia/article/view/14916/15928>

Codigo Nacional de transito. (2023). *Accidente de transito.*

Congreso de Colombia. (2022). *Ley 2252 de 2022.*

David Colmenares. (12 de 08 de 2020). *LEY 2050 DE 2020.*

<https://www.asocapitales.co/nueva/2020/08/12/ley-2050-del-12-de-agosto-de-2020/>.

<https://www.asocapitales.co/nueva/2020/08/12/ley-2050-del-12-de-agosto-de-2020/>

Echavarria Bedoya, Z. P., & Noguera Lopez, V. P. (2022). *Actualización plan estratégico de seguridad vial de la empresa COOINTUR ubicada en el municipio de Apartadó.*

Forero, Y., & Rojas, F. (2023). *Diseñar e implementar el plan estratégico de seguridad vial en la empresa de transporte Avatrans según resolución 20223040040595 del Ministerio de transporte.*

Fuscaldo Jalkh, F., & Cure Alvarez, O. E. (2018). *Influencia de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en la muerte de los diferentes actores viales en Colombia .*

<https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/bitstream/handle/20.500.12010/4704/TRABAJO%20FINAL%20ARTICULO%20CIENTIFICO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

Gil, L. O. (2020). *Actualizacion e implementacion del plan estratetico de seguridad vial en la empresa de transporte BARUC SAS.*



Gomez, S. K. (2016). *PROPUESTA DE UN PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA EMPRESA DE CONSULTORIA AMBIENTAL ATENCION SOCIAL.*

Hernandez Ocampo, C., & Gonzalez Torres, W. (2020). *REESTRUCTURACIÓN PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VÍAL CORPAUL.*

[https://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/19397/1/GonzalezWilfer\\_2020\\_PlanEstrategicoVialCORPAUL.pdf](https://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/19397/1/GonzalezWilfer_2020_PlanEstrategicoVialCORPAUL.pdf).

Hernandez, A. F. (2020). *DISEÑO DE PROPUESTA DE MEJORAMIENTO Y CONTROL AL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD PARA LA EMPRESA CONEXOS LOGISTICA S.A.S.*

<https://repository.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/a7e6a982-cfb0-43fe-bfdd-53b69b8883ef/content>.

Jimenez Molina, C., & Soler Rivera, R. (2021). *Propuesta de Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la Empresa SOLER SAS ubicada en el municipio de Cali departamento del Valle del Cauca.*

Jimenez Vargas, C. D., Vragas Murillo, D. A., & Fonseca Fajardo, Y. A. (2022). *Diseño del plan estratégico de seguridad vial para la compañía Productos Químicos Panamericanos en su sede sevillana en la ciudad de Bogotá D.C.*

Ladino Sanchez, B., & Muñeton Rincon , A. (2018). *PROPUESTAS ESTRATÉGICAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV) PARA LA EMPRESA PROPIETARIOS DE CAMIONES – PROCAM S.A.*

<https://repository.uniminuto.edu/bitstream/10656/8117/2/PROYECTO%20DE%20GRADO%20FISCAL%20PESV.pdf>.

Martin Rodriguez , J., Armino Camelo, F., & Chaparro, P. E. (2017). Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010-2015. *Revista de la Universidad Industrial de Santander*, 49(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.18273/revsal.v49n2-2017001>

Mendoza Dueñas, D., Rodriguez Bernal, A., Fierro Vanegas, H., & Orejuela Porras , D. (2022). *PLANTEAMIENTO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL DE LA EMPRESA SEÑALVIAS S.A.S.* [https://repository.uniminuto.edu/bitstream/10656/15349/1/TE.RLA\\_MendozaDehiby-RodriguezAlexei-FierroHenry-OrejuelaDavid\\_2022](https://repository.uniminuto.edu/bitstream/10656/15349/1/TE.RLA_MendozaDehiby-RodriguezAlexei-FierroHenry-OrejuelaDavid_2022).

MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCION SOCIAL. (26 de 11 de 2019). *DECRETO 2106 DE 2019.* [https://www.minsalud.gov.co/Normatividad\\_Nuevo/Forms/DispForm.aspx?ID=5797](https://www.minsalud.gov.co/Normatividad_Nuevo/Forms/DispForm.aspx?ID=5797).  
[https://www.minsalud.gov.co/Normatividad\\_Nuevo/Forms/DispForm.aspx?ID=5797](https://www.minsalud.gov.co/Normatividad_Nuevo/Forms/DispForm.aspx?ID=5797)

Ministerio de Trabajo. (Julio de 2022). *Avance Juridico.* [https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion\\_mintransporte\\_40595\\_2022.htm](https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransporte_40595_2022.htm)

Ministerio de Transporte. (2002). *LEY 769 DE 2002 .*

Ministerio de Transporte. (2002). *LEY 769 DE 2002 .*

Ministerio de Transporte. (2002). *LEY 769 DE 2002 .* <https://www.mintransporte.gov.co/glosario/genPag=9>

Ministerio de transporte. (2006). *Resolucion 4959 de 2006.*

Ministerio de Transporte. (2010). *LEY 1383 DE 2010.*

MINISTERIO DE TRANSPORTE. (30 de 11 de 2011). *LEY 1503 DE 2011*.

<https://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/367>.

<https://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/367>

MINISTERIO DE TRANSPORTE. (26 de 05 de 2015). *DECRETO 1079 DE 2015*.

[https://www.redjurista.com/Documents/decreto\\_1079\\_de\\_2015\\_presidencia\\_de\\_la\\_republica.aspx#/](https://www.redjurista.com/Documents/decreto_1079_de_2015_presidencia_de_la_republica.aspx#/).

[https://www.redjurista.com/Documents/decreto\\_1079\\_de\\_2015\\_presidencia\\_de\\_la\\_republica.aspx#/](https://www.redjurista.com/Documents/decreto_1079_de_2015_presidencia_de_la_republica.aspx#/)

Ministerio de Transporte. (2018). *Resolución 3246 de 2018*.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. (12 de 10 de 2021). *DECRETO 1252 DE 2021*.

<https://www.cerlatam.com/normatividad/mintransporte-decreto-1252-de-2021/>.

<https://www.cerlatam.com/normatividad/mintransporte-decreto-1252-de-2021/>

Ministerio de Transporte. (2022). *RESOLUCIÓN 20223040040595 DE 2022*.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. (21 de 07 de 2022). *RESOLUCIÓN 40595 DE 2022*.

[https://normograma.mincultura.gov.co/mincultura/compilacion/docs/resolucion\\_mintransporte\\_40595\\_2022.htm](https://normograma.mincultura.gov.co/mincultura/compilacion/docs/resolucion_mintransporte_40595_2022.htm).

[https://normograma.mincultura.gov.co/mincultura/compilacion/docs/resolucion\\_mintransporte\\_40595\\_2022.htm](https://normograma.mincultura.gov.co/mincultura/compilacion/docs/resolucion_mintransporte_40595_2022.htm)

Ministerio del Interior. (2020). *PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL*.

<https://www.mininterior.gov.co/wp->

content/uploads/2022/07/plan\_estrategico\_de\_seguridad\_vial\_2020-2020\_v06\_16\_07\_2020\_1\_2.pdf.

Ministerio del trabajo. (2015). *DECRETO 1072 DE 2015*.

MINISTRO DE TRANSPORTE. (13 de 09 de 2022). *LEY 769 DE 2002* .

<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/INEC/IGUB/ley-769-de-2002.pdf>. [https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2\\_col\\_ley\\_769\\_2002.pdf](https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf)

OMS. (2009). *INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL*.

<https://www.mopc.gov.py/userfiles/files/imsv.pdf>.

OMS. (2021). *DECENIO DE ACCION PARA LA SEGURIDAD VIAL*.

[https://contralaviolenciavial.org/uploads/actualidad/DECADA\\_2020-30-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf](https://contralaviolenciavial.org/uploads/actualidad/DECADA_2020-30-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf).

Perez Sumoza, J., Chevez Peña, H. M., & Vladimir Herrera, A. (2022). *La estructura del plan estratégico de seguridad vial y sus responsabilidades jurídicas en el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera*.

Salazar Sanabria, S. Y., Monoga Gonzalez, D. P., & Perez Gonzalez, C. (2022). *Propuesta de diseño de plan estratégico de seguridad vial, para la empresa consultoría y servicios ambientales CIAN S.A.S*. <https://repositorio.ecci.edu.co/handle/001/3259>.

Sierra, V. U. (2022). *EL COLOMBIANO*. <https://www.elcolombiano.com/colombia/muertes-en-accidentes-viales-colombia-noviembre-2022-LJ19675925>

Solar Rivera, R., & Jimenez Molina, C. (2021). *Propuesta de Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la Empresa SOLER SAS ubicada en el municipio de Cali departamento del Valle del Cauca*.

<https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/1711/Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=3&isAllowed=y>.

SURA. (14 de Febrero de 2022). *Principales causas de accidentalidad en Colombia*.

<https://segurossura.com/co/blog/movilidad/principales-causas-de-accidentalidad-en-colombia/#:~:text=As%C3%AD%20est%C3%A1n%20las%20cifras&text=En%202021%20hubo%207270%20v%C3%ADctimas,que%20se%20instauraron%20ese%20a%C3%B1o>.

Tapia Reyes, G., Campos Oyuela, N. M., & Prada Carvajal, O. A. (2023). *Propuesta del diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial bajo requisitos legales aplicables para una empresa de filtración industrial*.

Transporte, M. d. (2015). *Plan Nacional de Seguridad Vial*.

Transporte, M. d. (s.f). *Agencia nacional de seguridad vial*.

<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/comparativo-internacional-irtad>