

**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA EMPRESA INNOVAR
SALUD SAS**

PRESENTADO POR:

**CAROLINA HINCAPIE HINCAPIE
WILLIAM MEDINA AVELLANEDA
YURI ROCIO PEREZ SALAMANCA**

**TRABAJO DE GRADO PRESENTADO PARA OPTAR POR EL TITULO DE
ESPECIALISTA DE GERENCIA DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO**

**UNIVERSIDAD ECCI FACULTAD DE POSGRADOS
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO
BOGOTÁ, D.C.**

2015

**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA EMPRESA INNOVAR
SALUD SAS**

PRESENTADO POR:

**CAROLINA HINCAPIE HINCAPIE
WILLIAM MEDINA AVELLANEDA
YURI ROCIO PEREZ SALAMANCA**

DIRECTOR

ING. HEBERTO SAAVEDRA ANGULO

ASESOR DE INVESTIGACIÓN

**UNIVERSIDAD ECCI FACULTAD DE POSGRADOS
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO
BOGOTÁ, D.C.**

2015

Nota de aceptación

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Tabla de contenido

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA EMPRESA INNOVAR SALUD SAS.....	1
LISTA DE TABLAS	7
LISTA DE GRAFICAS	8
LISTADO DE ANEXOS.....	9
PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA EMPRESA INNOVAR SALUD SAS.....	10
CAPITULO I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	10
1.1 INTRODUCCION	10
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION.....	11
1.2.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	14
1.2.2 DELIMITACIÓN	14
1.3 JUSTIFICACIÓN	14
1.4 OBJETIVOS	15
1.4.1. OBJETIVO GENERAL	15
1.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	16
CAPITULO II. MARCO TEÓRICO	17
2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.....	18
2.2 BASES TEÓRICOS O FUNDAMENTOS TEÓRICOS	22
2.3 ANTECEDENTES DE LA EMPRESA O CONTEXTO.....	25
2.4 BASE LEGAL DE LA INVESTIGACIÓN	27
CAPITULO III. DISEÑO METODOLÓGICO.....	32
3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN	32
3.2 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	32
3.3 POBLACIÓN Y MUESTRA.....	32
3.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS	33
3.4.1 FUENTES SECUNDARIAS.....	33
3.5 TÉCNICAS DE PROCEDIMIENTO Y ANÁLISIS DE LOS DATOS.....	33
3.5.1 CRONOGRAMA	35
3.5.2 RECURSOS O ANALISIS FINANCIERO.....	36

CAPITULO IV. RESULTADOS	38
4.1 PRESENTACION DE LOS RESULTADOS.....	38
4.2 PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.....	44
4.2.1 OBJETIVO GENERAL DEL PESV	45
4.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PESV.....	45
4.2.3 ALCANCE	46
4.2.4 ESTRATEGIAS	46
4.2.5 VEHICULOS E INFRAESTRUCTURA SEGURA.....	48
4.3 DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA	48
4.3.1 MISION	49
4.3.2 VISION.....	49
4.3.3 VALORES.....	49
4.4 COMPONENTE ORGANIZACIONAL	50
4.5 CONFORMACIÓN DEL EQUIPO DE TRABAJO	52
4.5.1 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL.....	52
4.5.2 ROLES Y FUNCIONES COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL.....	53
4.5.3 ROLES Y FUNCIONES DE LA ALTA DIRECCION.....	54
4.6 COMPROMISO DE LA ALTA GERENCIA	55
4.7 POLITICAS	56
4.7.1 POLITICA DE SEGURIDAD VIAL.....	56
4.7.2 POLÍTICA DE NO ALCOHOL, TABACO Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS	57
4.7.3 POLÍTICA DE REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO	58
4.7.4 POLÍTICA DE REGULACIÓN DE VELOCIDAD.....	59
4.7.5 POLÍTICA DE USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD.....	59
4.7.6 POLÍTICA DE NO USO DE EQUIPOS DE COMUNICACION MÓVILES MIENTRAS SE CONDUCE.....	60
4.8 EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS.....	61
4.9 ACCIONES CORRECTIVAS Y PREVENTIVAS.....	61
4.10 SEGUIMIENTO Y EVALUACION	62
4.10.1 INDICADORES DE RESULTADO	62
4.10.2 INDICADORES DE ACTIVIDAD.....	63
4.11 AUDITORIAS	64
4.12 PLANES DE ACCION.....	65

4.13 CONCLUSIONES	66
4.14 RECOMENDACIONES.....	¡Error! Marcador no definido.
CAPÍTULO V. BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA.....	69
ANEXOS	71

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Fases en la secuencia de una accidente vehicular.....	19
Tabla 2 Cronograma.....	36
Tabla 3 Presupuesto.....	37
Tabla 4 Riesgos que percibe	42
Tabla 5 Descripción de la flota.....	51
Tabla 6 Cantidad de empleados y contratistas.....	51
Tabla 7 Integrantes del Comité.....	52
Tabla 8 Identificación de peligros y riesgos.....	61
Tabla 9 Referencia a requisitos legales y otros.....	62
Tabla 10 Indicadores de Resultado	63
Tabla 11 Indicadores de Actividad	63
Tabla 12 Actividades para cumplimiento de indicadores	65
Tabla 13 Controles Específicos.....	65

LISTA DE GRAFICAS

Grafico No. 1 Reporte de accidentes	12
Grafico No. 2 Reporte de accidentes continuación	13
Grafico No. 3 Tipo de Contratación.....	38
Grafico No. 4 Experiencia en la conducción	39
Grafico No. 5 Ha tenido en los últimos años algún accidente de tránsito.	39
Grafico No. 6 Incidentes en los últimos 5 años	40
Grafico No. 7 Trayectos IN-ITINERE.....	40
Grafico No. 8 Con que frecuencia realiza desplazamientos en misión.....	41
Grafico No. 9 Principales factores de riesgo.....	42
Grafico No. 10 Causas que motivan el riesgo.....	43
Grafico No. 11 Propuestas para reducir el riesgo.	44
Grafico No. 12 Comportamiento Humano.....	47
Grafico No. 13Comportamiento Humano 2.....	47
Grafico No. 14 Infraestructura segura.....	48
Grafico No. 15 Organigrama Comité de Seguridad Vial.....	55

LISTADO DE ANEXOS

Anexo No. 1 Encuesta.....	71
Anexo No. 2 Matriz de Riesgos	73
Anexo No. 3 Formato Lista de chequeo Vehículos y Motos	76

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA EMPRESA INNOVAR

SALUD SAS

CAPITULO I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

1.1 INTRODUCCION

Todas las organizaciones en Colombia que para el desarrollo de sus actividades posea o contrate una flota mayor o igual a 10 vehículos deben formular un plan estratégico de seguridad vial para promover acciones que aporten a la disminución de accidentes de tránsito de esta manera también aportaran a la sociedad en el fortalecimiento de una cultura de movilidad vial en beneficio para todos.

En Colombia se ha establecido el PNSV 2011-2016, de acuerdo a la resolución 1282 de 2012 en el cual se definen las líneas de acción y que son estratégicas para la ejecución del plan de seguridad vial, líneas tales como el comportamiento humano, los vehículos seguros, la infraestructura vial, y la articulación de un sistema de atención a víctimas hacen parte integral para la ejecución y éxito del Plan de Seguridad Vial en todo el país.

La implementación del PESV en la organización va de acuerdo a lo establecido en la resolución 1565 del 2014, y va alineado al compromiso de fortalecer el autocuidado en todas sus actividades como una acción permanente y prioritaria en todos sus grupos de interés que actúan como peatones, ciclistas, motorizados, conductores o pasajeros.

Hoy en día el gobierno nacional promueve estableciendo normas y leyes una cultura de movilidad, en esta normatividad se pretende también generar campañas para desarrollar una conducta responsable entre los ciudadanos, todas las empresas deben acogerse a esta causa para

sensibilizar a las personas sobre los efectos negativos que tiene el mal comportamiento en la vía, los ciudadanos debemos respetar la autoridades de tránsito, la señales, las normas y sobre todo a los demás actores de la vía y así existirá una verdadera cultura ciudadana enfocada en una sana movilidad.

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION

INNOVAR SALUD SAS es una empresa dedicada la prestación de servicios integrales de salud, tales como prevención en salud, salud ocupacional, salud comunitaria, salud familiar así como todas aquella actividades que propendan por el bienestar físico, mental y social de sus afiliados, sus convenios básicamente se centran con empresas como ARL, Aseguradoras y EPS, también ofrece servicios particulares a personas naturales o jurídicas de naturalezas diferentes a las ya mencionadas.

La empresa fue constituida el 13 de diciembre de 2001 y desde entonces sus servicios se han prestado de manera domiciliaria, aspecto que se ha convertido en una de las principales causas de accidentes de trabajo, ya que la forma de prestación del servicio da lugar para que se presenten accidentes de tránsito en los trabajadores que ejercen sus operaciones de manera extramural y sobre todo a aquellos que transitan en moto a nivel nacional.

A continuación se relaciona el historial de los accidentes presentados en la empresa en el último año, esta información fue suministrada por la ARL COLMENA:



CONSULTA DE ACCIDENTES

Contrato: 1065060
 Razón social: INNOVAR SALUD S. A. S.
 Identificación: NI 830095842

Nombre de la sede ADMINISTRATIVO

Número	Fecha acci.	Fecha radic.	id trabajador	Nombre	Cargo	Tip. trab
19451511	27/04/2015		C.C. 38212870	ESTHER FERNANDEZ SANCHEZ	AUXILIAR ADMINISTRAT	D
19453889	12/05/2015		C.C. 1031157993	Yeimi Pahola Herrera Cruz	APRENDIZ	D
2487487	19/08/2015	20/08/2015	C.C. 1024475959	YENIFER ASTRID MARTINEZ ROMERO	ASISTENTE AUTOR	D

Nombre de la sede IND. R4 - R5

Número	Fecha acci.	Fecha radic.	id trabajador	Nombre	Cargo	Tip. trab
2461078	09/03/2015	14/03/2015	C.C. 53140899	JENNY VIVIANA CAINA LOPEZ	Independiente	I
2491791	07/09/2015	11/09/2015	C.C. 32354492	PAOLA ANDREA OROZCO ESCOBAR		I

Nombre de la sede PRINCIPAL

Número	Fecha acci.	Fecha radic.	id trabajador	Nombre	Cargo	Tip. trab
2446376	02/12/2014	03/12/2014	C.C. 73199336	JUAN JOSE SIMANCAS ESPITALETA	MEDICO GENERAL	D
2447290	09/12/2014	10/12/2014	C.C. 1030550727	URIEL BUTTRAGO VALENCIA	AUXILIAR FARMAC	D
			C.C.	ANDRES CAMILO		

<https://www.colmenaseguros.com/colmena-virtual/reportes/consultas/detalles/seguros/accidentes-empresa.asp>

1/2

Grafico No. 1 Reporte de accidentes

Fuente: ARL COLMENA

NUMERO	FECHA	FECHA	C.C.	NOMBRE	CATEGORIA	TIPO
1450856	04/01/2015	08/01/2015	1022926737	TALERO FERNANDEZ	Independiente	I
10441313	14/02/2015		C.C. 53052462	TULLY ANDREA VARGAS PIEDRAHITA	FISIOTERAPEUTA	D
1445927	18/03/2015	15/04/2015	C.C. 52269106	Adriana Lucia Mosquera Matinez	Independiente	I
1444598	01/04/2015	07/04/2015	C.C. 65776073	ERIKA BERNAL ORTIZ	Independiente	I
1448935	27/04/2015	04/05/2015	C.C. 35507626	Maria Constanza Vargas Fajardo	Independiente	I
10454066	13/05/2015		C.C. 35262859	Carolina Espinosa Cifuentes	Independiente	I
1485109	04/08/2015	05/08/2015	C.C. 51717343	MYRIAM ALARCON GALLEGO	SERVICIOS GENER.	D

Número total de accidentes de trabajo: 14

El presente documento fue expedido desde el portal de Internet Colmena Seguros el sábado, 26 de septiembre de 2015 08:09 p.m. Las operaciones realizadas a través de la página de Internet de Colmena Seguros, se rigen por los términos y condiciones de uso de esta página, por las normas del Código de Comercio y por la ley 527 de 1999 y por tanto tienen plena validez jurídica.

Parámetros de ejecución del reporte: Rango de fecha consultado: 01/11/2014 - 26/09/2015

Grafico No. 2 Reporte de accidentes continuación

Fuente: ARL COLMENA

Actualmente no se cuenta con un área específica encargada del Sistema de Salud y Seguridad en el Trabajo si no simplemente los accidentes de trabajo y demás necesidades se tratan de manejar desde Talento Humano y una persona que actúa en estos momentos como Líder de Salud Ocupacional, por los accidentes que se han venido presentando ya se está trabajando en la planeación para fortalecer un área como tal encargada del sistema e inicialmente en capacitaciones y controles sobre los vehículos de transporte, documentación a los profesionales de la salud que ejecutan esta labor.

De acuerdo a lo anterior por medio de este proyecto se intenta fortalecer los hábitos y conductas que conllevan a la accidentalidad de los trabajadores que transitan en vehículos y sobretodo los motociclistas auxiliares de enfermería de la empresa, para proponer las recomendaciones y acciones preventivas para mitigar y contrarrestar dicho riesgo.

1.2.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuáles son los requerimientos legales aplicables para la empresa de servicios médicos domiciliarios, en temas de seguridad vial?

¿De acuerdo a los requerimientos legales aplicables para la empresa, INNOVAR SALUD, debe realizar un plan estratégico de seguridad vial?

¿Cuáles son los factores relevantes para la prevención y concientización de la exposición de riesgos para la actividad peligrosa que realizan a diario?

1.2.2 DELIMITACIÓN

Las limitaciones del proyecto de investigación pueden referirse a:

- ✓ El alto índice de accidentalidad en la empresa indica que es necesario proponer estrategias para mejorar la seguridad vial de los auxiliares de enfermería.
- ✓ La mayoría de auxiliares de enfermería que transitan en moto no respeta las normas de tránsito exponiendo su vida y la de las demás así mismo la empresa no se preocupa por orientar debidamente a sus empleados para enfrentarse a los peligros que se pueden presentar al transitar por la ciudad, por este motivo es probable que se incremente notablemente los accidentes de tránsito.

1.3 JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo tiene como finalidad proponer una herramienta donde las empresas de servicios médicos hospitalarios que utilizan medios de transporte propios o tercerizados sobre

todo la moto, identifiquen y establezcan las actividades necesarias para cumplir con los requerimientos legales aplicables y evitar así las sanciones económicas de acuerdo al Decreto 0472 de 2015 donde se “reglamentan los criterios de graduación de las multas por infracción a las normas de Seguridad y Salud en el Trabajo y Riesgos Laborales, se señalan normas para la aplicación de la orden de clausura del lugar de trabajo o cierre definitivo de la empresa y paralización o prohibición inmediata de trabajos o tareas y se dictan otras disposiciones”.

De acuerdo a la normatividad legal vigente es importante establecer los parámetros necesarios para elaborar una propuesta de recomendaciones para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, en los empleados, contratistas y proveedores en una empresa de servicios médicos domiciliarios, por el incremento en la accidentalidad vial presentada en la empresa de estudio.

Por lo anterior genera un aporte social, ya que el conocimiento facilita establecer las acciones necesarias a implementar, para minimizar los índices de accidentalidad asociados a los accidentes en la vía de las empresas en pro del bienestar y cuidado de los trabajadores que utilizan medios de transporte.

Concientizando al personal para minimizar los incidentes y mejorar la situación para salvar vidas adoptando estrategias, políticas y medidas empresariales con el fin de garantizar la calidad y prestación inmediata de los servicios sin afectar la integridad, cumplimiento y mejoramiento del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud del Trabajo.

1.4 OBJETIVOS

1.4.1. OBJETIVO GENERAL

Diseñar un Plan estratégico de seguridad vial para la empresa INNOVAR SALUD S.A.S.

1.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar los requerimientos legales aplicables a la investigación del diseño del plan estratégico de seguridad vial, para la empresa INNOVAR SALUD S.A.S.
- Establecer las causas o antecedentes para establecer una propuesta en una empresa de servicios médicos domiciliarios, minimizando la accidentalidad de tránsito.
- Elaborar los requerimientos para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas en la vía la empresa INNOVAR SALUD S.A.S.

CAPITULO II. MARCO TEÓRICO

Las muertes y lesiones por eventos en las vías son predecibles y prevenibles con estrategias integrales expresadas en leyes y normas relacionadas con la fabricación de vehículos seguros, el control de la velocidad y del consumo de alcohol al manejar, el uso de cinturones de seguridad por automovilistas, cascos y luces por motociclistas o ciclistas y cruces para peatones y, con lo que constituye la cultura de la planificación integral de la movilidad. En países de alto ingreso estas estrategias contribuyeron en el siglo XX a reducciones significativas de la incidencia e impacto de eventos de accidentalidad; en naciones de ingreso medio y bajo se presentó, contraria y simultáneamente, un aumento notable en la magnitud y los efectos del problema. (Cabrera, Velásquez, & Valladares,2009,p.219)

Muchas veces los errores humanos son los que conllevan a la ocurrencia de los accidentes y hoy en día son de gran impacto las lesiones encontradas en los conductores sobretodo de motocicletas, estos accidentes son impactantes a causa de la poca protección que utilizan las personas en estos medios de transporte, la organización panamericana de la salud (OPS) señala a Colombia como una de las cinco naciones con mayor número de muertes relacionadas con tránsito junto con Estados Unidos, Brasil, México y Venezuela.

Los accidentes de tránsito suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores: Factor humano: Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito, conducir bajo los efectos del alcohol, realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor, efectuar adelantamientos en lugares prohibidos, pasar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito, conducir a exceso de velocidad.

Todas las empresas también tienen un deber con la seguridad vial, y tal como lo indica la resolución 1565 de 2014 toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales posea o realice sus actividades con vehículos debe diseñar estrategias que permitan una movilidad segura y crear políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de lesiones o muertes de las personas en sus desplazamientos ya sea en moto o en otro medio de transporte.

Colombia experimenta múltiples transformaciones sociales, evolución en la gestión y uso de la infraestructura vial urbana e interurbana, y un crecimiento económico que en conjunto trajeron, entre otros efectos, un aumento del índice de motorización en las grandes capitales, deterioro tanto de la calidad del aire como de la calidad de vida en las vías urbanas, disminución en la movilidad general y de la velocidad del flujo vehicular en las ciudades, así como una mayor velocidad y frecuencia de uso de las vías interurbanas, sobre todo en temporadas vacacionales. Estos fenómenos de la vida social, así como la participación de variables de comportamiento y normativas, o los efectos de las fallas en la seguridad vial en términos de riesgo, eventos, muertes y lesiones en accidentes, aún son un asunto poco estudiado en el país. En este marco, la exploración, caracterización, análisis e intervención de todas las dimensiones del binomio seguridad-accidentalidad vial se constituyen en un desafío a largo plazo para los actores de la salud pública del país. (Cabrera, Velasquez, & Valladares, 2009,p.224).

2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

William Haddon Jr. y Ralph Nader.Haddon en especial, abordó de modo original, hace más de 40 años, el transporte como un sistema hombre – máquina mal diseñada que requería un manejo sistémico. Definió tres fases en la secuencia de un accidente vehicular para correlacionarlas con los factores de la triada epidemiológica que pueden interactuar en cada una. Como resultado

obtuvo un modelo matricial de nueve celdas que, como se presenta en la tabla, permitía visualizar las oportunidades de intervención de los responsables del asunto para reducir los eventos y consecuencias de los accidentes. (Quintero Roa, 2014,p.9)

FASE	FACTORES		
	Humanos	Vehiculares	Ambientales
Pre-evento	Información actitudes	Maniobrabilidad, luces y frenos	Diseño vial señalización
Evento	Uso de cinturones	Dispositivos de seguridad	Barreras visuales
Post-evento	Habilidad de acceso a médicos	Fácil acceso a chasis Control de riesgo de fuego	Pronto rescate Congestión zonal

Tabla 1 Fases en la secuencia de una accidente vehicular.

Fuente Dr. William Haddon, epidemiólogo estadounidense.

El Dr William Haddon propuesto esta matriz la cual está formada por tres dimensiones, la primera relaciona el pre-evento, la segunda el durante y la tercera el postsiniestro, los factores que intervienen en el siniestro son: humano, vehículo y vía, esta matriz interconecta todos estos aspectos y da un campo de estudio de la siniestralidad vial, en la actualidad se utiliza sobre todo en la criminología vial ya que la matriz es una guía a seguir.

En el lanzamiento del Decenio, Colombia se comprometió con la reducción de la accidentalidad vial incrementando sus acciones en el periodo del 2011 al 2020 para apoyar el desarrollo de estrategias que permitan salvar vidas en las carreteras del país. Con este propósito se han unido instituciones públicas, privadas y de la sociedad civil como los Ministerios de Transporte, Protección Social y Educación Nacional, las Alcaldías de las principales ciudades, a través de sus Secretarías de Movilidad, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, la Liga Contra la Violencia Vial y la Corporación Fondo de Prevención Vial, las cuales han contado con el apoyo de la OMS. Dichas estrategias se

plasmaron en el PNSV, donde se realizó la estructuración del plan siguiendo la Matriz de Haddon al considerar aspectos institucionales, medidas sobre el comportamiento humano, medidas sobre los vehículos, medidas sobre la infraestructura o las vías y medidas de atención a víctimas. (Quintero Roa, 2014, p.10)

A partir del 29 de diciembre de 2011, con la expedición de la ley 1503 la enseñanza y promoción de la seguridad vial está reglamentada en Colombia, esta ley incentiva la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía para niños, jóvenes y adultos.

Esta iniciativa de formación está basada en las cifras de alta accidentalidad en el país, de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, cada año fallecen 1.3 millones de personas en accidentes de tránsito, y entre 20 y 50 millones sufren traumas debido a estos hechos. Por esto, en las comunidades, establecimientos educativos y empresas del país, la seguridad vial debe estar presente para generar conciencia sobre las prácticas seguras a la hora de transitar por la vía. (Organización Mundial de la Salud, 2015)

Colombia muestra altas cifras y por la tendencia presentada en los últimos años como por ejemplo la suma de los fallecimientos y los lesionados en una década, entre el período 2002-2012, en donde casi 62.000 colombianos muertos y más de 443.000 heridos en accidentes de tránsito demuestran que el alto número de hechos de tránsito en Colombia se han convertido en la segunda causa de muerte violenta en el país. (Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2010)

Una de la primera norma sobre educación en tránsito y seguridad vial fue de 1938, Presidente Alfonso López Pumarejo expidió el decreto 463 que hacía "obligatoria para los establecimientos de educación la enseñanza de las reglas de circulación y tránsito".

En ese decreto se hablaba de ofrecer la enseñanza en escuelas públicas y privadas por medio de conferencias que trataban sobre "circulación de vehículos y de peatones; circulación de peatones en las entradas y salidas de edificios públicos y privados, en los teatros, plazas y calles; reglas relativas al uso de las vías públicas en tiempos de lluvia; reglas para el tránsito en los caminos y carreteras; modo de usar los vehículos, en general; respeto y obligaciones que se deben a las autoridades encargadas de reglamentar, dirigir y vigilar el tránsito en general; señales, semáforos y demás distintivos de los reglamentos sobre tránsito; y calles de vía doble y sencilla".

En la administración del alcalde Enrique Peñalosa se expidió el Acuerdo 39 mediante el cual se introdujo en el área de educación ética y en valores humanos, desde el nivel preescolar hasta la educación media, la unidad académica de normas básicas de tránsito, este acuerdo también establecía que los contenidos de la educación serían elaborados por la Secretaría de Educación y la Secretaría de Tránsito y Transportes. (Tiempo, 2010)

En las noticias de cada día siempre se presentan hechos ocurridos a casusa de accidentes de tránsito, es evidente que esta situación presenta una tendencia al alza de la tasa de mortalidad y morbilidad y siempre se encuentran involucrados el usuario motociclista y el peatón.

El motociclista presenta un incremento en hechos asociados con el tránsito, desde el año 2005, lo que ha generado que en el año 2011 haya tenido un porcentaje de participación en fallecimientos del 34.13% del total de muertes, presentando un pico en año 2008 con 39,36%.

En promedio, en Colombia se registran 450 accidentes de tránsito por día, que causan 13 víctimas fatales Los motociclistas cargan con el 41% de los muertos y el 46% de los heridos, seguidos por los peatones con el 29% de los heridos y 26% de los muertos. Las tres principales

causas de accidentes de tránsito en Colombia, están directamente vinculadas con el exceso de velocidad, alcoholemias positivas y distracciones. (Movilidad, 2014)

En el 2011 nace la Ley 1503 la cual promueve la formación de hábitos, comportamientos, y conductas seguras en la vía, en el 2014 se crea la Resolución 1565 por la cual el Ministerio de Transporte expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. El Objetivo general del Plan es reducir en un 50% el número de fallecidos en siniestros de tránsito en Colombia al año 2016.

2.2 BASES TEÓRICOS O FUNDAMENTOS TEÓRICOS

Seguridad vial: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

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

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

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

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

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

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

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

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

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTI, 2002). **Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTI, 2002).

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

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

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

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

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

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

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

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

Categorías de la Licencia de Conducción de vehículos automotores de servicio particular:

Las licencias de conducción de los vehículos de servicio particular tendrán las siguientes categorías, subdivididas por nomenclatura:

- * A1 Para la conducción de motocicletas con cilindrada hasta de 125 c.c.

- *A2 Para la conducción de motocicletas, motociclos y moto triciclos con cilindrada mayor a 125 c.c.

- *B1 Para la conducción de automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses.

- * B2 Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses.

- *B3 Para la conducción de vehículos articulados.

2.3 ANTECEDENTES DE LA EMPRESA O CONTEXTO

El 13 de diciembre de 2001 INNOVAR SALUD® comenzó a construir su historia.

Para esa época la Empresa inició sus actividades en el Hospital Universitario San Ignacio de Bogotá, a través de la realización de un convenio con Oxígenos de Colombia, por medio del cual fue posible contar con la prestación del servicio de oxígeno domiciliario. Durante cuatro años INNOVAR SALUD brindó este tipo de asistencia a pacientes de algunas EPS en la ciudad de Bogotá.

En el 2005 la Empresa realizó contratos con Hospitales del Distrito para la prestación del Programa de atención a pacientes oxígeno-requiere, incorporando la ejecución de nuevos proyectos. Esta situación generó una demanda de personal y por esta razón la sede de

INNOVAR SALUD® se trasladó del Hospital Universitario San Ignacio de Bogotá, a una oficina ubicada en la calle 51 con carrera 18 en Bogotá.

La prestación de servicios domiciliarios en salud se consolidó en el 2009, debido a la inclusión en el portafolio de servicios del Programa de Alta Temprana o Extensión Hospitalaria, generando un gran crecimiento en clientes y número de pacientes atendidos. Ese año la sede de INNOVAR SALUD® cambió de nuevo su domicilio y se trasladó a una oficina ubicada en la calle 74 con carrera 20 en Bogotá.

El incremento en el número de pacientes fue continuo y en el 2010 INNOVAR SALUD® incursionó en nuevos modelos de contratación que ampliaron la cobertura de los servicios en Bogotá, Neiva y Cundinamarca. La evolución de la Empresa hizo necesaria la ampliación de la sede principal. Ese año se realizó un nuevo traslado. La sede de Bogotá se ubicó en una casa en la calle 91 con carrera 41 del barrio La Castellana de la capital del país.

Con el paso del tiempo el modelo de atención en salud se fortaleció, dirigido a la prestación de un servicio humano y de calidad. La experiencia adquirida le concedió a INNOVAR SALUD® la posibilidad de posicionar la marca. Durante el 2012 realizó una alianza estratégica dirigida a la prestación de servicios domiciliarios en salud con una de las EPS más prestigiosas del país.

Gracias a ese convenio INNOVAR SALUD® abrió sus sedes en Cartagena y Barranquilla.

En Agosto de ese mismo año INNOVAR SALUD® incorporó a sus servicios la atención de pacientes de Administradoras de Riesgos Laborales y reconocidas empresas de Seguros de Salud a nivel nacional

Todos estos cambios siempre han estado dirigidos a un progreso constante, marcando la existencia de INNOVAR SALUD® a través de acciones orientadas a mejorar la calidad de vida

de los usuarios, desarrollar modelos de atención costo – beneficio, generar conocimiento, fortalecer el sistema de información en línea y proveer el desarrollo de nuestros profesionales.

A hoy INNOVAR SALUD® cuenta con sedes a nivel nacional en: Cartagena, Barranquilla, Medellín, Neiva, Ibagué, Fusagasugá y Bogotá y espera seguir creciendo fortaleciendo sus servicios, mejorando y desarrollando modelos de atención costos-efectivos.

2.4 BASE LEGAL DE LA INVESTIGACIÓN

De acuerdo al presente proyecto de investigación el marco legal es una de las bases más importantes, ya que para las empresas Colombianas legalmente constituidas es fundamental el cumplimiento de la normatividad legal vigente, de acuerdo a su aplicabilidad y responsabilidad civil, contractual, social entre otros, con el fin de evitar sanciones o multas disciplinarias.

Por lo tanto el tema de investigación es de gran importancia actualizar la matriz de requerimientos legales y otros como los referidos al presente caso de investigación para la minimización de los accidentes de tránsito en moto para los empleados y contratistas que se transitan en diferentes tipos de vehículos.

Una de las más importantes es la LEY 769 DE 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones de acuerdo al Título III- Normas de Comportamiento, Capítulo V- Ciclistas y Motociclistas, Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Donde los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasas.

- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.
- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

- Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.

- Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.
- Los conductores y los acompañantes cuando haber, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

- La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo

Igual el artículo 96°. Donde establece las normas específicas para motocicletas, motociclos y moto triciclos. Donde las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad.
2. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales.
3. Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
4. El conductor deberá portar siempre chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite.

La LEY 1503 de 29 de diciembre de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones como lo establece el ARTÍCULO 3. Educación Vial La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global como el Art 12. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan contendrá ;como mínimo, las siguientes acciones: 1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial. 2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito. 3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de

seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción. 4. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.

Algunas modificaciones a la ley anterior fue el DECRETO 2851/2013 "Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 Y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones" como el Artículo 12 de la Ley Ibídem, señaló que toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades o contrate o administre personal de conductores, contribuirá al objeto de dicha ley, desarrollando Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Por eso las empresas deben generar medidas preventivas a la LEY 1696 DE DIC 2013:

"POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES PENALES Y ADMINISTRATIVAS PARA SANCIONAR LA CONDUCCIÓN BAJO EL INFLUJO DEL ALCOHOL U OTRAS SUSTANCIAS PSICOACTIVAS" como lo dice el Artículo 1°.

La presente ley tiene por objeto establecer sanciones penales y administrativas a la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.

Pero es importante tener en cuenta LEY 1565/2014: Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial como Artículo 1°. Expedición. Expedir la guía metodológico que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o personal de conductores, la cual obra en documento anexo e integrante de la presente plan estratégico vial.

Para el medio de transporte en moto los equipos de protección más importante es el casco de acuerdo a la RESOLUCIÓN 1737 DE 2004: "Por la cual se reglamenta la utilización de cascos de seguridad para la conducción de motocicletas, motociclos y moto triciclos y se dictan otras disposiciones" ya que establece Los cascos de seguridad de los trabajadores deben cumplir con toda la normatividad vigente cumpliendo con el NTC 4533 - CASCOS PROTECTORES PARA USUARIOS DE VEHICULOS donde establece los requisitos que deben cumplir los cascos utilizados por conductores y pasajeros de vehículos de motor.

CAPITULO III. DISEÑO METODOLÓGICO

3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

La investigación realizada es de tipo exploratorio y descriptivo, porque el estudio es tomado a partir del primer acercamiento al cumplimiento normativo legal actual existente, aplicable a la compañía, por lo anterior no ha sido abordado o no ha sido suficientemente estudiado en la identificación, elaboración e implementación de las medidas necesarias al mismo, frente a las condiciones existentes que no son aún determinantes y descriptivo porque se efectúa la identificación y descripción de todos sus componentes principales frente a la realidad actual del cumplimiento versus el reglamentario.

3.2 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

La metodología de la investigación es de tipo bibliográfico y de campo, porque se realizó la búsqueda, recopilación, organización, valoración, crítica, información e información bibliográfica de todo el tema normativo y legal de Leyes, normas, resoluciones, circulares y cualquier otro tipo de información escrita que se consideró importante y necesaria para realizar la investigación en los temas de seguridad vial y accidentalidad de tránsito, determinando la visión general del cumplimiento al problema. De campo, porque se realizaron las encuestas al personal de la empresa INNOVAR SALUD.

3.3 POBLACIÓN Y MUESTRA

La población es tomada de los trabajadores de la empresa INNOVAR SALUD y la muestra se tomó de la entrevista a 40 trabajadores por contrato a término indefinido y 7 a personal por

prestación de servicios, para un total de 47 personal para la muestra en la realización de la encuesta, el cual está basada en los lineamientos establecidos en la Guía Metodológica de Seguridad Vial.

3.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

La técnica de recolección de datos utilizada fue la encuesta, herramienta que fue elaborada y aplicada para poder obtener la información más relevante desde el punto de vista de cada persona entrevistada y así recopilar información muy importante para el diseño del PESV. (VER ANEXO 4 y 5)

3.4.1 FUENTES SECUNDARIAS

- ✓ Libros
- ✓ Páginas WEB
- ✓ Normatividad legal vigente en Colombia
- ✓ Publicaciones de la Secretaría Distrital de Movilidad

3.5 TÉCNICAS DE PROCEDIMIENTO Y ANÁLISIS DE LOS DATOS

La técnica de procesamiento se realizó con la ayuda de un formulario realizado en Google y a través de una URL enviada a cada entrevistado, este instrumento recopiló la información de manera automática y la ordenó en hojas de cálculo, allí se generaron los gráficos y los datos de respuesta en tiempo real.

Los responsables de la investigación y análisis de los datos fueron los miembros del grupo de trabajo de investigación, por lo cual la información que se obtuvo fue concluyente determinar que la empresa INNOVAR SALUD, no cuenta con el plan estratégico de seguridad vial.

Entrega									
---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Tabla 2 Cronograma.

Fuente: Propia de Autores

3.5.2 RECURSOS O ANALISIS FINANCIERO

Los recursos necesarios para el desarrollo del presente anteproyecto de investigación aplicada son:

- ✓ Recurso Humano: Tres estudiantes de primer semestre de posgrado de gerencia y seguridad en el trabajo, de la Universidad ECCI.
- ✓ Recurso Tecnológico: Equipos de cómputo, celular, internet.
- ✓ Recurso de Información: Impresiones para corrección, fotocopias de la información, Información general de la empresa e imprevistos en el proceso de investigación.

RECURSO	VALOR	UNIDAD	TOTAL
Recurso Humano			
Alumnos	\$ 1.500.000	3	\$ 4.500.000
TOTAL RECURSO HUMANO			\$ 4.500.000
Recurso Tecnológico			
Equipos de computo	\$ 1.300.000	3	\$ 3.900.000
Celular	\$ 10.000	3	\$ 30.000
Internet	\$ 20.000	3	\$ 60.000
TOTAL RECURSO TECNOLOGICO			\$ 3.990.000

Recurso de Información			
Impresiones	\$ 30.000	1	\$ 30.000
Fotocopias	\$ 25.000	1	\$ 25.000
Información general	\$ 300.000	1	\$ 300.000
Improvistos	\$ 100.000	1	\$ 100.000
TOTAL RECURSO DE INFORMACION			\$ 455.000
TOTAL GENERAL			\$ 8.945.000

Tabla 3 Presupuesto.

Fuente: propia de los autores

CAPITULO IV. RESULTADOS

4.1 PRESENTACION DE LOS RESULTADOS

Se han entrevistado 47 personas, la encuesta está basada en los lineamientos establecidos en la Guía Metodológica de Seguridad Vial y de acuerdo con los resultados de la Encuesta aplicada a los trabajadores y usuarios de la empresa se puede observar:

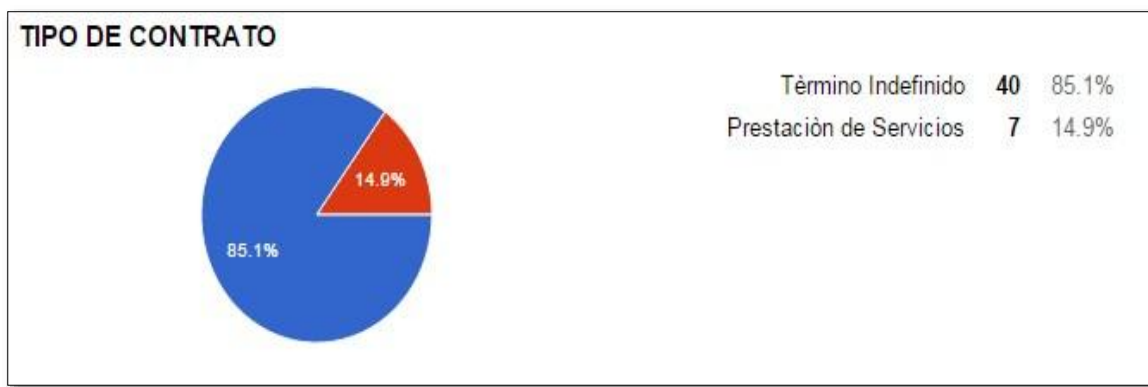


Grafico No. 3 Tipo de Contratación.

Fuente: Propia de los autores

En el tipo de contratación se observa que de acuerdo a la cantidad de entrevistados 40 han sido contratados a término Indefinido y 7 personas son por prestación de servicios, lo que evidencia que existe en la empresa varias modalidades de contratación.

La Gráfica No. 4, la cual hace referencia a la experiencia de los encuestados para la conducción de vehículos, arrojó los siguientes datos:



Gráfico No. 4 Experiencia en la conducción

Fuente: Propia de los autores

Del total de los encuestados 35 trabajadores indican que no tiene experiencia en conducción, lo que demuestra que la mayor población se desplaza en transporte de servicio público, solo 12 personas responden que tiene experiencia como conductores.

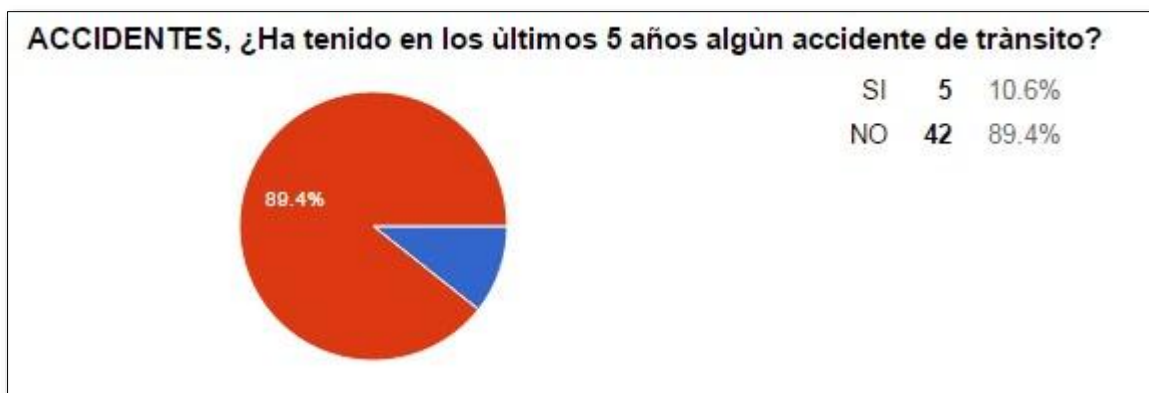


Gráfico No. 5 Ha tenido en los últimos años algún accidente de tránsito.

Fuente: Propia de los autores

La Gráfica No. 5, que refiere básicamente a la presencia de Accidentes de tránsito, protagonizados por la población encuestada, arrojó como datos que el 89.4% de las personas manifestaron que nunca han sufrido este tipo de accidentes y tan sólo un 10.6% determinó que sí, lo que significa que estos datos son muy alentadores en términos de Seguridad Vial.

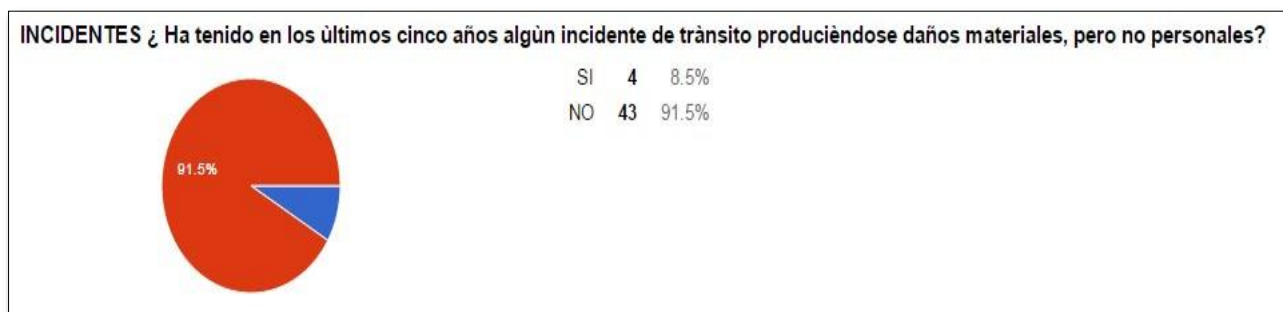


Grafico No. 6 Incidentes en los últimos 5 años

Fuente: Propia de los autores

La Gráfica No. 6, que refiere básicamente a la presencia de incidentes de tránsito, protagonizados por la población encuestada, arrojó como datos que el 91.5% de las personas manifestaron que nunca han sufrido este algún tipo de incidentes y tan sólo un 8.5% determinó que sí.

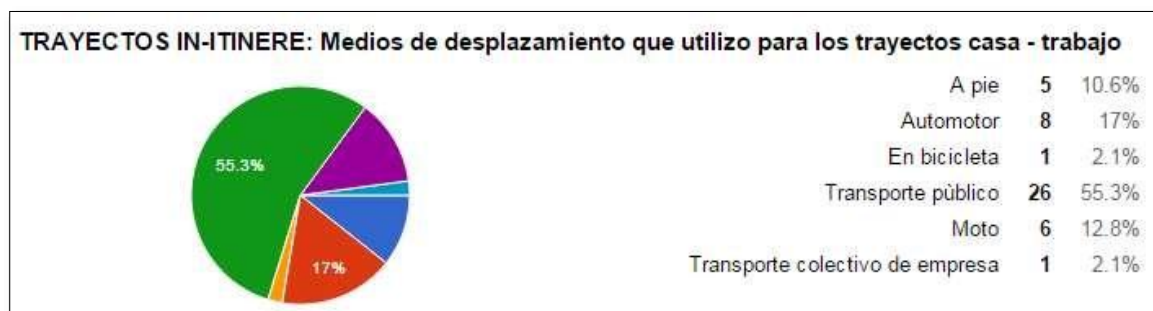


Grafico No. 7 Trayectos IN-ITINERE

Fuente: Propia de los autores

La Gráfica No. 7, relaciona los Medios de Desplazamiento más empleados por las personas que fueron encuestadas, arrojaron que el Transporte Público es en mayor proporción el más usado con un 55.3%, seguido del Automotor con un 17%, luego está el uso de moto en un 12.8%, 5 personas respondieron que van y vienen a pie y en un 10.6%, el uso de la bicicleta representa 2.1%.



Gráfico No. 8 Con que frecuencia realiza desplazamientos en misión.

Fuente: Propia de los autores

La Gráfica No. 8, hace referencia a la frecuencia con que los trabajadores realizan desplazamientos en misión para la empresa varias veces al año, el 21.3% lo realizan bien sea una o dos veces al año o alguna vez a la semana, el 17% no sale de la empresa en su jornada de trabajo y el 12.8% sale a diario, se podría decir que estos resultados son normales ya que por la actividad que la empresa realiza algunas de sus operaciones son fuera de la empresa.



Grafico No. 9 Principales factores de riesgo

Fuente: Propia de los autores

La Gráfica No. 9, refiere los principales factores de riesgo para la conducción que los encuestados han observado durante sus desplazamientos, muestra claramente que en mayor proporción, con un 70.2%, la población determina que el Estado de la infraestructura es el principal factor de riesgo para la seguridad vial; un 4.3% indica que otro factor es la organización del trabajo; un 21.3% indican otros los factores de riesgo y un 4.3% señala su propia conducción como factor de riesgo.

Los otros factores de riesgos que los encuestados precisan y corresponden al 21.3 % son:

CONCRETE EL RIESGO QUE PERCIBE
HURTOS
PÚBLICO
HUECOS
ACCIDENTE
ACCIDENTES DE TRANSITO
ACCIDENTES Y ROBO
FALTA DE TOLERANCIA DE LAS PERSONAS QUE USAN EL TRANSPORTE PUBLICO (TRANSMILENIO).

Tabla 4 Riesgos que percibe

Fuente: Propia de los autores

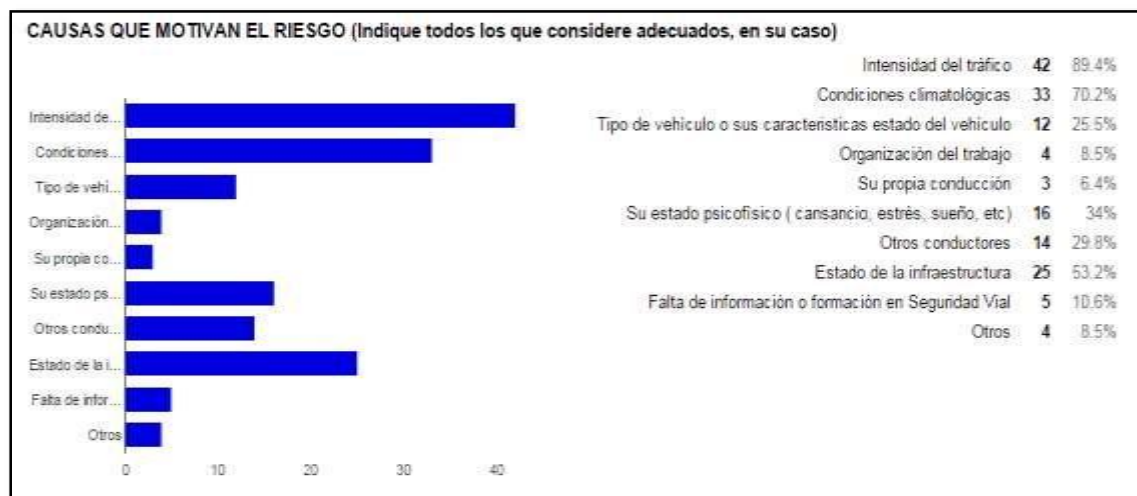


Gráfico No. 10 Causas que motivan el riesgo

Fuente: Propia de los autores

La Gráfica No. 10, refiere las causas que los trabajadores consideran que motivan el riesgo, los resultados arrojan que en un 89.4% consideran que la intensidad del tráfico es la causa mayor, le sigue el 70.2% que indica que las condiciones climatológicas son la segunda causa, el 53.2% refieren como causa el estado de la infraestructura, el 34% indica que el estado psicofísico influye en el riesgo, el 29.8% refieren como causa otros conductores, el 25.5% indican que el estado del vehículo también puede ser otra causa, también tenemos que la falta de formación en seguridad vial es importante para un 10.6% de los encuestados, en porcentajes menores se observa la organización del trabajo, la propia conducción y otras causas sin precisar.

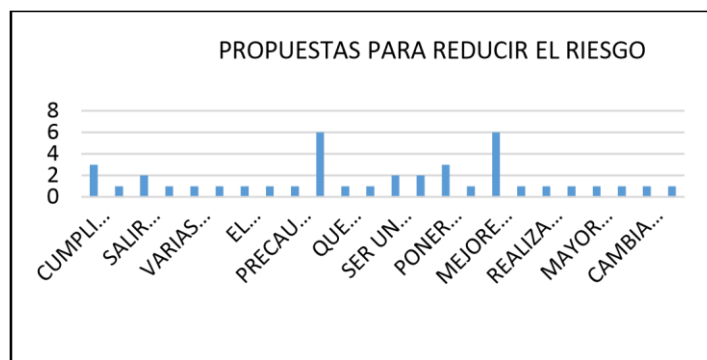


Gráfico No. 11 Propuestas para reducir el riesgo.

Fuente: Propia de los autores

La Gráfica No. 11, se refiere a una pregunta en la cual la población encuestada responde abiertamente una propuesta que considere pertinente para reducir el riesgo, mejorar las vías y realizar capacitaciones en seguridad vial son las propuestas que más comentaron, mejorar los horarios y cumplir con las normas de tránsito quedaron en segundo lugar, ser un peatón con inteligencia vial y ser precavidos y utilizar los puentes peatonales fueron otras de las propuestas indicadas por los encuestados.

4.2 PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

La elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial se realiza de acuerdo a lo establecido en la guía metodológica de la Resolución 1565 de 2014, de acuerdo a esto a continuación se enuncian los componentes más importantes a tener en cuenta para que la empresa le dé continuidad y contribuya a la generación de una cultura vial en beneficio propio de la sociedad.

Lo presentado a continuación se define también de acuerdo a los resultados obtenidos a través de la encuesta realizada.

Con los objetivos del plan estratégico de seguridad vial se traza un mapa que señala los resultados que la organización se ha propuesto alcanzar en materia de seguridad vial.

4.2.1 OBJETIVO GENERAL DEL PESV

Establecer los mecanismos y acciones de intervención oportuna para el control de los factores de riesgo vial de acuerdo a las actividades de la empresa INNOVAR SALUD, en pro de alcanzar los propósitos de prevención de la accidentalidad vial, facilitando la gestión en los controles, de acuerdo a los involucrados, responsables y equipos de evaluación y seguimiento establecidos en el presente plan estratégico de seguridad vial.

4.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PESV

- Garantizar el cumplimiento legal aplicable, vigente de acuerdo a lo establecido en la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, mediante los cuales se vincula activamente el sector privado en la prevención de la ocurrencia de accidentes de tránsito y en la mejora del desempeño de la seguridad vial en el país.
- Reducir la accidentalidad vial de los integrantes de la empresa INNOVAR SALUD.
- Contribuir en la seguridad vial y responsabilidad como actores de la vía de acuerdo a las actividades de la compañía.
- Generar autodisciplina de prevención mediante la sensibilización, participación y mejoramiento continuo de comportamientos de los conductores y peatones, comprometiendo a todo el personal en el cumplimiento del presente plan.
- Plantear medidas de prevención y control de aspectos identificados como mantenimiento de los vehículos.

- Realizar seguimiento a las infracciones identificadas de los conductores de generar planes de acción.

4.2.3 ALCANCE

Aplica para todas las operaciones de transporte terrestre de la empresa INNOVAR SALUD SAS para lograr la reducción del número de accidentes asociados a accidentes y lesionados en las vías, orientado al mejoramiento permanente de la calidad de vida y seguridad durante los procesos de traslado por las vías.

El plan comprende la implementación de programas y estrategias orientadas a la gestión y promoción de la seguridad vial priorizando principalmente a los usuarios más vulnerables de la empresa, es decir aquellos funcionarios que cumplen el papel de peatones, conductores, mensajero, etc.

4.2.4 ESTRATEGIAS

Las estrategias que se han implementado para el desarrollo del PESV y que son sugeridas de acuerdo a la resolución 1282 de 2012, son las siguientes:



Grafico No. 12 Comportamiento Humano.

Fuente: Propia de los autores



Grafico No. 13 Comportamiento Humano 2.

Fuente: Propia de los autores

4.2.5 VEHICULOS E INFRAESTRUCTURA SEGURA

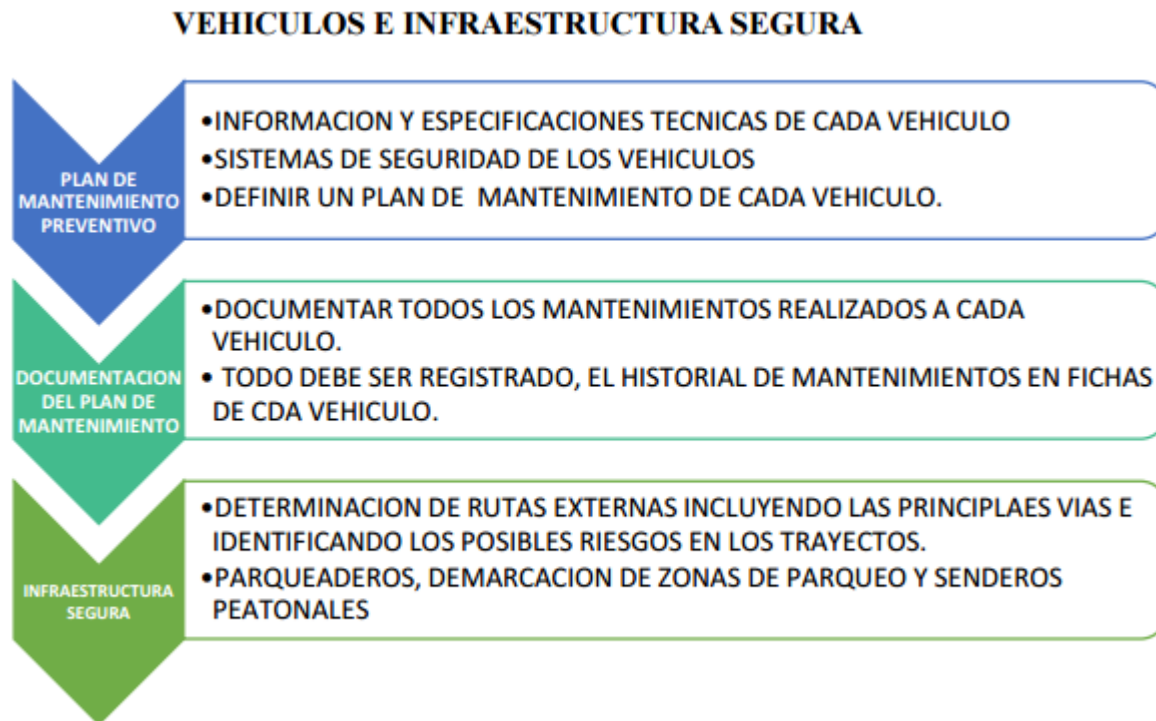


Grafico No. 14 Infraestructura segura.

Fuente: Propia de los autores

4.3 DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA

INNOVAR SALUD SAS es una empresa dedicada a la prestación de servicio médicos domiciliarios, constituida desde el 13 de diciembre de 2001, La Empresa está ubicada en la Cra. 49D N. 91 – 56, con teléfono: 2362066 y correo de contacto: E-mail:

contáctenos@innovarsalud.com.

La empresa se suma a la responsabilidad de establecer actividades de promoción y prevención de accidentes en vía pública. Por ello, todos los contratistas y personal propio suministrados con

vehículos de la organización o de terceros para el ejercicio de su labor diaria, son responsables de participar en las diversas actividades que se programen y desarrollen por parte de la empresa, con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes que puedan afectar la integridad física, mental y social del personal, contratistas, y demás interesados.

4.3.1 MISION

Prestar programas de salud humanizados y con calidad a nuestros usuarios, su familia y cuidadores en un contexto deshospitalizado integral, comprometidos con la Responsabilidad Social.

4.3.2 VISION

Para el año 2015, INNOVAR SALUD® será gestor y líder de un modelo de atención deshospitalizada Integral, que incorpore e-salud, impactando positivamente la calidad de vida de los usuarios, su familia y cuidadores.

4.3.3 VALORES

Para INNOVAR SALUD® la relación con usuarios, clientes y colaboradores está basada en los siguientes valores:

1. Honestidad: justo, recto e íntegro
2. Responsabilidad
3. Respeto
4. Lealtad
5. Tolerancia

4.4 COMPONENTE ORGANIZACIONAL

NOMBRE DE LA EMPRESA: INNOVAR SALUD SAS

ACTIVIDAD ECONOMICA: Prestación de servicios de salud domiciliarios

SEGMENTO AL QUE PERTENECE: Salud

UBICACIÓN GEOGRAFICA: La empresa se encuentra a nivel nacional, distribuida

en las siguientes sedes:

SEDE PRINCIPAL	
SEDE CASTELLANA	
DEPARTAMENTO	CUNDINAMARCA
CIUDAD	BOGOTA
DIRECCION	CRA 49D N. 91-56
TELEFONO	2362066
NOMBRE ARL	COLMENA

SEDE CARTAGENA	
DEPARTAMENTO	BOLIVAR
CIUDAD	CARTAGENA
DIRECCION	CRA 66 N. 3076
TELEFONO	6925105

SEDE ATLANTICO	
DEPARTAMENTO	ATLANTICO
CIUDAD	BARRANQUILLA
DIRECCION	CALLE 58 N. 23-139
TELEFONO	3269917

SEDE ANTIOQUIA	
DEPARTAMENTO	ANTIOQUIA
CIUDAD	MEDELLIN
DIRECCION	CRA 51B N. 69-13
TELEFONO	5167300

SEDE TOLIMA	
DEPARTAMENTO	TOLIMA
CIUDAD	IBAGUE
DIRECCION	CRA 5 N. 1124
TELEFONO	2618014

SEDE HUILA	
DEPARTAMENTO	HUILA
CIUDAD	NEIVA
DIRECCION	CRA 7 N. 6-84
TELEFONO	8719766

SEDE CUNDINAMARCA	
DEPARTAMENTO	CUNDINAMARCA
CIUDAD	FUSA- GASUGA
DIRECCION	CALLE 9 N. 4-45
TELEFONO	8717024

TIPO DE VEHICULOS	N. DE VEHICULOS	PRO-PIOS	SUBCONTRATADOS	ROL DENTRO DE LA EMPRESA
Particulares	13	2	11	Vehículos utilizados para el transporte de personal asistencial
Van	1	NA	1	Utilizado para el transporte de residuos peligrosos.

Tabla 5 Descripción de la flota.

Fuente: Propia de los autores

EMPLEADOS / CONTRATISTAS	CANTIDAD	ROL DENTRO DE LA VIA		
		CONDUCTOR	PEATON	PASA-JERO
EMPLEADOS ADMINISTRATIVOS	30	X	X	X
EMPLEADOS ASISTENCIALES	13	X	X	X
EMPLEADOS DIRECTIVOS	4	X	X	X
CONTRATISTAS	17	X	X	X

Tabla 6 Cantidad de empleados y contratistas.

Fuente: Propia de los autores

En la realización de las encuesta de la población, no se tomó la muestra a los contratistas, ya que ellos manejan otro proceso de selección de proveedores, garantizando el cumplimiento de los requerimientos legales aplicables, se realizaron a los 30 empleados administrativos, los 13 empleados asistenciales y 4 empleados directos.

Dentro de la selección y evaluación de los proveedores se encuentran parámetros tales como la ejecución y cumplimiento de su propio Plan de Seguridad Vial.

4.5 CONFORMACIÓN DEL EQUIPO DE TRABAJO

El equipo de trabajo debe estar definido por la alta dirección mediante acta firmada para formalizar su participación mediante la creación de un comité de seguridad vial, su objetivo será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa

INNOVAR SALUD SAS.

4.5.1 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

El Comité Estratégico de Seguridad Vial pondrá en marcha el Plan Estratégico de Seguridad Vial de INNOVAR SALUD a que hace relación la Ley 1503 de 2011, el Decreto 2851 de 2013 y la Resolución 1565 de 2014.

Los integrantes del comité son:

NOMBRES	CARGO DENTRO DEL COMITÉ	FIRMAS
DRA. MARIA CRISTINA ZULUAGA	SUBGERENTE JURIDICO Y TALENTO HUMANO	
CAROLINA HINCAPIE	JEFE ADMINISTRATIVO	
TATIANA OLAYA	ASISTENTE ADMINISTRATIVO	
CARLOS PACHON	CONDUCTOR DE INNOVAR SALUD	
SANDRA GONZALEZ	LIDER SALUD OCUPACIONAL	

Tabla 7 Integrantes del Comité.

Fuente propia de los autores.

4.5.2 ROLES Y FUNCIONES COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

Las funciones del Comité de Seguridad Vial son:

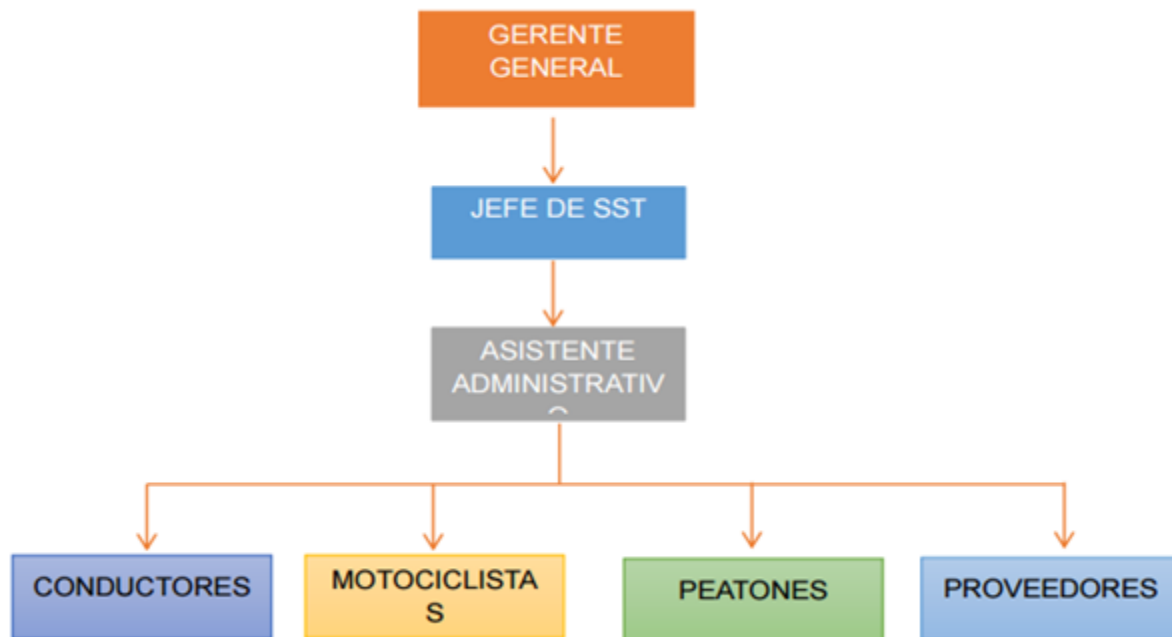
- Determinar y aprobar el plan de capacitaciones anual.
- Proponer y ejecutar las capacitaciones a desarrollar dentro de la empresa.
- Determinar las auditorias de seguridad vial requeridas.
- Establecer las campañas y acciones de acompañamiento y divulgación del Plan estratégico de seguridad vial (PESV).
- Aprobar el cronograma de las actividades establecidas en el PESV.
- Actuar como instrumento de vigilancia para el cumplimiento la política y el Plan estratégico de seguridad vial.
- Investigar las causas de los eventos en donde los conductores y los vehículos se vean involucrados.
- Promoverá y establecerá las políticas de aplicación de los límites de velocidad de los vehículos que prestan el servicio a la INNOVAR SALUD.
- En el evento de que los vehículos sean contratados para la prestación del servicio de transporte, INNOVAR SALUD, verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan.

- Garantizar la existencia de un protocolo, con el propósito de que los empleados conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito.

4.5.3 ROLES Y FUNCIONES DE LA ALTA DIRECCION

El Presidente, Directivo, o Gerente de INNOVAR SALUD, debe:

- Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Involucrar un representante de cada área de la organización, según sea pertinente y que se entienda, participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial.
- Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso.
- Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y documentos relacionados aplicables.



A continuación se presenta el Organigrama del Comité de Seguridad Vial

Grafico No. 15 Organigrama Comité de Seguridad Vial.

Fuente: Propia de los autores

4.6 COMPROMISO DE LA ALTA GERENCIA

De acuerdo al compromiso y responsabilidad de la Alta gerencia, se establece la POLÍTICA VIAL, donde se socializara y divulgará todo el personal de la compañía, proveedores, contratistas y subcontratistas de INNOVAR SALUD, con el fin de contribuir a la minimización de la accidentalidad ocurrida dentro y fuera de la organización.

Esta política será revisada y actualizada, mínimo una vez al año, con el fin de garantizar la mejorar continua y cumplimiento de la misma.

4.7 POLITICAS

4.7.1 POLITICA DE SEGURIDAD VIAL

INNOVAR SALUD, es una empresa de servicios médicos domiciliarios, comprometida desde la alta gerencia al cumplimiento de los requisitos legales aplicables y vigentes a la normatividad Colombiana.

Donde todos los agentes viales como: trabajadores, proveedores, contratistas, peatones, subcontratistas y visitantes de INNOVAR SALUD, son responsables del auto cuidado y de la mejora continua, con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito que puedan generar, lesiones físicas, mentales y sociales a los trabajadores, a la comunidad en general y al medio ambiente.

Por medio de actividades de promoción y prevención frente a los riesgos asociados a la accidentalidad vial.

Igualmente es compromiso de todos los integrantes de INNOVAR SALUD, participar activamente a realizar, vigilar y controlar la realización de los mantenimientos preventivos y correctivos de vehículos y motos, propios o de prestación de servicios, asistir a las capacitaciones periódicas realizadas al personal en temas de manejo defensivo y normas de seguridad vial.

La gerencia destinará los recursos financieros, técnicos y talento humano necesario para dar cumplimiento a esta política.

Se firma a los Ocho (08) días de Septiembre de 2015,

Publíquese y Cúmplase.

Firma Representante Legal

4.7.2 POLÍTICA DE NO ALCOHOL, TABACO Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

Se Considera, que el consumo de alcohol, tabaco y otras sustancias psicoactivas representa un factor de riesgo para la seguridad vial y salud pública.

Por lo tanto:

1. La entidad acata y respeta la Legislación Colombiana en seguridad vial, respecto al no consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas, por parte de los conductores y ocupantes de un vehículo propio o tercero que este prestando un servicio a la sociedad.
2. Está prohibido llegar a trabajar bajo los efectos de alcohol u otras sustancias psicoactivas y fumar dentro de las instalaciones de la empresa y en los vehículos.
3. Se promoverá con los proveedores y contratistas de servicios de transporte de la entidad la adopción de políticas frente al no consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas.
4. El comité de Seguridad Vial, revisará anualmente la política y la actualizará de ser necesario.

Se firma a los Ocho (08) días de Septiembre de 2015,

Publíquese y Cúmplase.

Firma Representante Legal

4.7.3 POLÍTICA DE REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

INNOVAR SALUD SAS bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG SST y el Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, implementará y mantendrá programas para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causantes accidentes del tránsito, los cuales pueden llegar a afectar todos los trabajadores, proveedores y contratistas. Mediante la adopción de esta política, la organización busca garantizar un óptimo desempeño de sus operaciones dentro del marco de la seguridad vial, se implementará la práctica de pausas activas como una medida obligatoria para promover y regular el adecuado descanso de los conductores.

En consecuencia, los programas que se implementen bajo esta política deberán:

- Establecer tiempos de reposo y descanso para prevenir la fatiga.
- Establecer pausas activas cada 2 horas. (ejercicios de estiramiento)
- Establecer esquemas de seguimiento sobre el cumplimiento de los tiempos de reposo y pausas a los conductores que realicen actividad en recorridos largos.
- Incluir temas de capacitación sobre hábitos de sueño y descanso, nutrición y ejercicio los cuales pueden prevenir la fatiga en los trabajadores.
- Evaluar en caso de accidente o incidente de trabajo la probabilidad de causalidad por la fatiga.

Se firma a los Ocho (08) días de Septiembre de 2015,

Publíquese y Cúmplase.

Firma Representante Legal

4.7.4 POLÍTICA DE REGULACIÓN DE VELOCIDAD

Sin excepción todos los conductores de INNOVAR SALUD SAS, que transportan a miembros de la empresa o pacientes, deben cumplir con los límites de velocidad establecidos en la normatividad vigente (Código Nacional de Tránsito). Sin perjuicio de lo anterior, en ningún caso un vehículo al servicio de INNOVAR SALUD SAS., deberá exceder la velocidad de 80 Km/h en carreteras nacionales o departamentales, 60 Km/h en vías urbanas y carreteras municipales, y 30 Km/h en zonas escolares o residenciales.

Se firma a los Ocho (08) días de Septiembre de 2015,

Publíquese y Cúmplase.

Firma Representante Legal

4.7.5 POLÍTICA DE USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

El uso de cinturón de seguridad, es de uso obligatorio para conductores de vehículos propios o al servicio de INNOVAR SALUD SAS, independiente la magnitud de los trayectos y ellos son responsables por que cada uno de los ocupantes del vehículo lo usen de manera apropiada, segura y en todo momento.

Se firma a los Ocho (08) días de Septiembre de 2015,

Publíquese y Cúmplase.

Firma Representante Legal

4.7.6 POLÍTICA DE NO USO DE EQUIPOS DE COMUNICACION MÓVILES MIENTRAS SE CONDUCE

El uso de equipos de comunicación está prohibido mientras se conduce un vehículo al servicio de INNOVAR SALUD SAS. Los siguientes son los requisitos mínimos de operación:

- El uso de teléfonos móviles, dispositivos de mensajes de texto, computadoras y otros dispositivos electrónicos móviles (ya sea de otra persona o de propiedad de la compañía) está prohibido cuando el vehículo está en movimiento. El uso de dispositivos de manos libres mientras el vehículo está en movimiento también está prohibido.
- Si es necesario realizar una llamada del teléfono móvil en cualquier momento mientras se conduce un vehículo, el conductor deberá detener el vehículo en un lugar seguro donde pueda realizar la llamada.
- Los conductores no llevarán auriculares u otros dispositivos mientras se conduce un vehículo.

Se firma a los Ocho (08) días de Septiembre de 2015,

Publíquese y Cúmplase.

Firma Representante Legal

4.8 EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS

Es importante evaluar todas las causas o amenazas que puedan ocasionar la posibilidad o probabilidad de una situación de Peligro, el Nivel de Riesgo asociado con cada uno de los Peligros identificados puede ser cuantificado y la mejor evaluación se logra con una revisión a fondo y un análisis de todos los incidentes graves que se han presentado en la empresa durante este año.

Para esto se podrá utilizar una MATRIZ DE RIESGOS para determinar el Riesgo para cada Peligro. Esta Matriz podría ser acondicionada de acuerdo a las actividades que se realicen y se relacionen con la seguridad vial así mismo también servirá para analizar el potencial de gravedad de cualquier incidente. **(Ver Anexo)**

4.9 ACCIONES CORRECTIVAS Y PREVENTIVAS

REFERENCIA	DESCRIPCION DE PELIGROS Y FACTORES DE RIESGO
Matriz de Análisis de Riesgos Operacionales	Posturas inadecuadas : Ergonómico Incumplimiento con las normas de seguridad vial. Condiciones inadecuadas del vehículo : Mecánico Mal estado de las vías : Locativo Turnos de trabajo prolongados : Psicosocial Desconocimiento, Falta de destreza : Psicosocial

Tabla 8 Identificación de peligros y riesgos.

Fuente: Propia de los autores

REFERENCIA	DESCRIPCIÓN DEL REQUISITO LEGAL
Legales	Código Nacional de Transito Decreto 1609 de 2002 Art. 4 a 7 Transporte mercancías peligrosas Ley 769 de 2002 Art. 31 SOAT Estatuto Nacional de Transporte
Otras	Normas contractuales

Tabla 9 Referencia a requisitos legales y otros.

Fuente: Propia de los autores

4.10 SEGUIMIENTO Y EVALUACION

La empresa debe medir sus actividades a través de indicadores ya que los entes de control tales como los organismos de transito verificaran a través de visitas de control por lo menos una vez al año.

4.10.1 INDICADORES DE RESULTADO

DESCRIPCION	DEFINICION	MET A	PERDIODO DE MEDICION
Tasa de Accidentes de Transito	$[(\text{No de Accidentes de Tránsito en un Periodo})/(\text{Promedio de Personas Expuestas por Periodo})]*100$	80%	Semestral
Frecuencia de Accidentes de Transito	$[(\text{No de Accidentes de Tránsito en un Periodo})/(\text{No de Vehículos de la empresa})]$	80%	Semestral
% de Afectación	$[(\text{No de Conductores Lesionados con Accidente Transito})/(\text{Total de Accidentes de tránsito en el periodo})]*100$	80%	Semestral

	$[(\text{No de días de incapacidad con Accidente Transito})/(\text{Total de Accidentes de tránsito en el periodo})]*100$	80%	Semestral
	$[(\text{No de días de vehículos no disponibles})/(\text{Total de Accidentes de tránsito en el periodo})]*100$	80%	Semestral
Impacto Económico de los Incidentes de Transito	Costos directos + Costos Indirecto	80%	Semestral

Tabla 10 Indicadores de Resultado

Fuente: Propia de los autores

4.10.2 INDICADORES DE ACTIVIDAD

DESCRIPCION	DEFINICION	META	PERIODO DE MEDICION
Número de personal formado en Seguridad Vial.	$[(\text{Número de personas formadas})/(\text{Total de personas formar en seguridad vial})]*100$	100%	Semestral
Cumplimiento en los programas de mantenimiento preventivo de los vehículos.	$[(\text{Número de mantenimientos realizados})/(\text{Total de mantenimientos programados})]*100$	100%	Semestral
Numero de Evaluaciones Practicas de los conductores	$[(\text{Número de evaluaciones realizadas})/(\text{Total de evaluaciones programados})]*100$	100%	Semestral

Tabla 11 Indicadores de Actividad

Fuente: Propia de los autores

4.11 AUDITORIAS

La empresa debe de garantizar, además de la medición de los indicadores, auditorías internas o externas, como mecanismo que facilite el mejoramiento, se propone implementar programas anuales de auditoria interna con el fin de verificar si las actividades contempladas en el PESV se llevan a cabo de acuerdo con lo establecido por la ley, deben ser objetivos fundamentales de estas auditorías:

- Planear y efectuar las auditorías internas y de contratistas mediante la aplicación de técnicas de auditoria debidamente definidas.
- Determinar el alcance y la frecuencia de las auditorías internas y de los contratistas, con base en el riesgo de la actividad.
- Tomar acciones correctivas eficaces que eliminen la causa de los hallazgos reportados.
- Hacer seguimiento a los resultados de auditoria interna y de los contratistas.
- Proveer información sustentada para establecer si las acciones implementadas en el PESV cumplen con la normatividad legal.
- Es responsabilidad del área de Salud y Seguridad en el trabajo la programación y preparación de estas auditorías.
- En el comité de seguridad vial se revisarán, analizarán y hará seguimiento los resultados generales y particulares de las auditorías y se definirán acciones, pasos a seguir y estrategias.

4.12 PLANES DE ACCION

ACTIVIDADES	RESPONSABLE	PERIODICIDAD
Revisar certificaciones de los conductores	Administrador de la sede / HSEQ/ RRHH	Trimestral
Enviar a conductores que tienen certificaciones vencidas al curso de manejo defensivo	Administrador de la sede / HSEQ/ RRHH	Cada vez que se requiera
Realizar mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.	Administrador de la sede	Mantenimiento preventivo trimestral, mantenimiento correctivo cuando se requiera.

Tabla 12 Actividades para cumplimiento de indicadores

Fuente: Propia de los autores

TIPO DE CONTROL/ PROCEDIMIENTO	RESPONSABLE	UBICACIÓN
Verificar los carné de manejo defensivo del personal que lo requiere	Administrador de la sede / HSEQ/ RRHH	Documentación sede operativo en las ciudades
Realizar los exámenes de ingreso, periódicos correspondientes, pruebas prácticas y teóricas.	RRHH	Documentación sede operativo en las ciudades
Capacitaciones, sensibilizar en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras	HSEQ/ RRHH	Documentación sede operativo en las ciudades
de movilidad, Incluir temas sobre la normatividad vigente		
Controlar y verificar los elementos de protección personal.	HSEQ/ RRHH	Documentación sede operativo en las ciudades

Tabla 13 Controles Específicos

Fuente: Propia de los autores

4.13 CONCLUSIONES

- Se puede concluir que el presente plan estratégico de seguridad vial, cumple con los requerimientos legales aplicables y con base en reducir los índices de accidentalidad de la empresa INNOVAR SALUD, ya que debido a su actividad económica las personas están expuestas a tener un accidente de tránsito, como son los conductores de motocicleta, vehículos, peatones y pasajeros.
- Se determina que generar estos hábitos de buen comportamiento facilita el buen funcionamiento de la empresa, es muy importante tener documentación en regla: tarjeta de propiedad del vehículo, licencia de conducción, tener la cedula de ciudadanía, tener el SOAT vigente, revisión tecno mecánica vigente, realizar las inspecciones diaria del vehiculó por parte del conductor.
- Para concluir el diagnóstico de la compañía se puede establecer que la causa que más motiva el riesgo se debe principalmente la intensidad del tráfico que existe con un porcentaje 89.4 %, las vías no están capacitadas para tener mayor flujo de automóviles lo cual hace que en cualquier momento se presenten accidentes.
- Como resultado principal a los accidentes de tránsito por acto inseguro se debe a la falta de pericia y autocuidado de algunos conductores y como condición insegura se debe al aumento y número de vehículos y motos, generando trancón en la venta de vehículos y no sacar de circulación a los vehículos que lleven más de 20 años.
- De acuerdo a lo anterior, el presente PESV se soporta en las falencias que tiene la organización después de realizar el diagnóstico, para lo cual se tiene ya considerado el diseño

estratégico de seguridad vial que permite reducir los costos por pérdidas de vidas por no contar con este plan, a la organización permite mejorar la imagen con sus cliente y ser más reconocida en el mercado.

4.14 RECOMENDACIONES

- Se recomienda, que de acuerdo al control y seguimiento de la normatividad legal vigente en Colombia, de acuerdo a la implementación del plan estratégico de seguridad vial, para los contratistas de la empresa INNOVAR SALUD S.A.S, se debe establecer en el procedimiento de selección, evaluación y reevaluación de proveedores, donde se establezcan los requerimientos específicos de seguridad y salud en el trabajo y de acuerdo al proveedor de transporte, como: Requisitos legales (cámara de comercio, RUNT), Requisitos de Seguridad (Documentos legales del vehículo o moto, SOAT y revisión tecno mecánicas) y Requisitos SG SST (Certificación de las normas ISO 9001, OHSAS 18001 o el PESV de la empresa, en caso de no tenerlo documentado, el proveedor deberá establecer como propio el PESV de la empresa INNOVAR SALUD.
- Se recomienda anexar en la matriz de riesgos de la empresa INNOVAR SALUD, el (anexo No 2).de la matriz, donde se identificaron los riesgos, evaluación, medidas de control e intervención y de acuerdo a la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial,
- Se recomienda a la empresa INNOVAR SALUD, implementar los formatos anexos del la lista de chequeo de vehículos y motos, con el fin de cumplir la estrategia de la vehículos e infraestructura segura, donde se establece las medidas optimas de seguridad.
- En cuanto a las propuestas para reducir el riesgo un por contaje más representativo considera que se debe realizar capacitaciones en seguridad vial, establecer horarios que

permitan mejorar la movilidad tener inteligencia vial, ser precavidos al utilizar los puentes evidenciar los riesgos tener un buen autocuidado.

- Mejorar el comportamiento que tenemos como actores en la vía conociendo las normas que rigen en el país evidenciando que por algunas excusas no la estamos cumpliendo y esto hace que generemos accidentes.
- Es importante realizar la lista de cheque mensual de cada vehículo, es fundamental contar con el kit de carreteras, que debe tener un gato hidráulico, cruceta, señalización, botiquín, extintor como mínimo de 5 libras, tacos para bloquear el vehículo, caja de herramienta, llanta de repuesto, linterna para saber en qué estado se encuentra, cumplir con las señales de tránsito.
- Los ciclistas y motociclistas deben usar chaleco reflectivo, usar casco que cumpla con las condiciones mínimas exigidas, se permite transitar por la vía si es una motocicleta ocupando un carril, es prohibido transitar con niños menores de 10 años, si usa el carril central no pueden transitar con pasajero, las bicicletas por la ciclo ruta, como peatones transitar por sitios autorizados, usar los puentes peatonales, cebras, tener un auto cuidado para no poner en riesgo la integridad física.

CAPÍTULO V. BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA

- Cabrera, G., Velasquez, N., & Valladares, M. (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 200-225.
- Código Nacional de Transito. (13 de Septiembre de 2002). *Bogotá Jurídica Digital*. Recuperado el 02 de abril de 2015, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>
- Congreso de la República. (29 de diciembre de 2011). *Renting Colombia*. Recuperado el 03 de abril de 2015, de <http://www.rentingcolombia.com/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheadername1=content-type&blobheadername2=Content-Disposition&blobheadername3=MDT-Type&blobheadervalue1=application%2Fpdf&blobheadervalue2=inline%3B+filename%3Dmyfile&blobheadervalue3=abinary%>
- Gerencie.com. (16 de Julio de 2012). *Gerencie.com Derecho Laboral*. Obtenido de <http://www.gerencie.com/trabajadores-independientes-por-los-que-el-contratista-debepagar-los-aportes-a-riesgos-laborales.html>
- Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación - ICONTEC. (19 de diciembre de 2003). *ICONTEC Internacional*. Recuperado el 03 de abril de 2015, de <http://tienda.icontec.org/brief/NTC4533.pdf>
- Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2010). *Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses*;
- Martínez Torres, D. P., & García Guevara, C. A. (Febrero de 2013). *Movilidad Humana*. Recuperado el 03 de abril de 2015, de http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/audio_y_video/Informe%20Accidentalidad%20motocicleta.pdf
- Ministerio de Transporte. (16 de junio de 2013). *MINTRANSPORTE*. Recuperado el 03 de abril de 2015, de <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=3348>
- Ministro de Gobierno de la República de Colombia. (24 de junio de 1994). *Bogotá Jurídica Digital*. Recuperado el 02 de abril de 2015, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=2629>
- Movilidad, S. D. (2014). *Secretaría Distrital de Movilidad*. Obtenido de http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/ideofolio/presentacion-explicativapesv_23014.pdf
- Organización Mundial de la Salud. (Mayo de 2015). *Organización Mundial de la Salud*. Obtenido de <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/>
- Quintero Roa, J. F. (2014). LAS ESTRATEGIAS DEL PLAN NACIONAL DE. *Revista Digital Apuntes de Investigación*, 5-15.
- Rueda, J. (9 de julio de 2014). *Sura* . Obtenido de <http://www.sura.com/blogs/autos/erroresmotoclista.aspx>
- Secretaria Distrital de Movilidad . (s.f.). *Movilidad Humana*. Obtenido de <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=60>
- Secretaria Distrital de Movilidad. (s.f.). *Movilidad Humana*. Recuperado el 03 de abril de 2015, de <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=60>

Tiempo, R. E. (23 de Julio de 2010). *El Tiempo*. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-7821654> transito, Secretaria Distrital de Movilidad Subsecretaria de politica Sectorial Direccion de Seguridad Vial y comportamiento del. (Febrero de 2013). Obtenido de http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/audio_y_video/Informe%20Accidentalidad%20motocicleta.pdf

ANEXOS

Anexo No. 1 Encuesta

FECHA: _____ CIUDAD: _____

NOMBRES Y APELLIDOS: _____

Número de Identificación: _____ Ciudad: _____

Categoría de la licencia de conducción: _____ Fecha de Vigencia: _____

Edad: _____ Años : Género: Masculino ___ Femenino ___

Grupo de trabajo al que pertenece:
 Administrativo ___ Comercial ___ Técnico ___ Operativo ___ Otro ___ Explique: _____

Tipo de contrato: Indefinido ___ Definido: ___ Contratista: ___ Otro: _____

Cargo: _____

EXPERIENCIA EN LA CONDUCCION: _____ Años

Accidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito? Sí ___ No ___
 Describa brevemente las circunstancias:

Incidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciéndose daños materiales, pero no personales? Sí ___ No ___

¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?
 A diario Alguna vez a la semana
 Una o dos veces al mes Varias veces al año

¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?
 Sí ___ No ___

Mis desplazamientos en misión son, en general, planificados por:
 Mí mismo ___ La empresa _____

¿Con cuánto tiempo de antelación se suelen prever mis misiones?

Trayectos *in-itinere*: medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo

A pie _____ Automotor _____ En bicicleta _____ Transporte público _____
 Moto o ciclomotor _____ Transporte colectivo de empresa _____

Número de km diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y Vuelta _____)Kms

Tiempo medio diario que utilizo para desplazarme entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta _____) Horas.

Número de kilómetros mensuales recorridos en la labor profesional _____ Kms

Principales factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida-vuelta del domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

Estado de la infraestructura / vía mi vehículo _____
 La organización del trabajo _____
 Mi propia conducción _____
 Otros _____

Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso):

- Intensidad del tráfico
- Condiciones climatológicas
- Tipo de vehículo o sus características estado del vehículo
- Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)
- Su propia conducción
- Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
- Otros conductores
- Estado de la infraestructura / vía
- Falta de información o formación en seguridad vial
- Otras _____

Concrete el riesgo que percibe

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:


Anexo No. 2 Matriz de Riesgos

APLICA PARA: NOMBRE DEL CLIENTE U OPERACIÓN: FECHA DE ELABORACION Y/O ACTUALIZACION: CIUDAD Y SEDE: REALIZADO POR: REVISADO POR: NUMERO DE TRABAJADORES:				<table border="1"> <tr><td>INNOVAR SALUD</td></tr> <tr><td>20 DE AGOSTO DE 2015</td></tr> <tr><td>BOGOTÁ D.C</td></tr> <tr><td>ESTUDIANTES ESPECIALIZACION EN GERENCIA SST</td></tr> <tr><td>ING HEBERTO SAAVEDRA ANGULO</td></tr> <tr><td>50</td></tr> </table>		INNOVAR SALUD	20 DE AGOSTO DE 2015	BOGOTÁ D.C	ESTUDIANTES ESPECIALIZACION EN GERENCIA SST	ING HEBERTO SAAVEDRA ANGULO	50
INNOVAR SALUD											
20 DE AGOSTO DE 2015											
BOGOTÁ D.C											
ESTUDIANTES ESPECIALIZACION EN GERENCIA SST											
ING HEBERTO SAAVEDRA ANGULO											
50											
AREA O PROCESO	ZONA / LUGAR	ACTIVIDAD RUTINARIA SI O NO	PELIGROS		EFECTOS POSIBLES						
			CLASIFICACION	DESCRIPCION							
TRANSPORTE	TERRENO	CONDUCTOR 1. Supervisión de infraestructura de fibra óptica, redes y obra civil 2. Aseguramiento de la información en los sistemas definidos del trazado de la red de fibra óptica 3. Definición de rutinas de recorridos para el control y seguimiento de la fibra óptica	SI	Condiciones de Seguridad (Accidentes de tránsito)	Accidentes de tránsito.	Lumbagos, lesiones en articulaciones (hombros y rodillas) y columna vertebral.					
			SI	Biomecánica	Postura (prolongada, mantenida, forzada)	Dolor de oído, dolor de cabeza, pérdida del equilibrio					
			SI	Fenómenos naturales	Sismo, Terremoto, Precipitaciones, (lluvias, granizadas).	Lesiones menores en brazos o piernas, politraumatismo					
			SI	Psicosocial	Estrés Laboral, Ansiedad, Depresión, Irritabilidad, Enfermedades Acido peptica	Estrés Laboral, Ansiedad, Depresión, Irritabilidad, Enfermedades Acido peptica					
			SI	Condiciones de seguridad (Locativo)	Superficies de trabajo, Organización del área, Estructuras, Instalaciones, Espacio de trabajo, Orden y Aseo	Politraumatismos, heridas de diferente consideración, fracturas o muerte por atropellamiento.					

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

CONTROLES EXISTENTES			EVALUACION DEL RIESGO							VALORACION DEL RIESGO	CRITERIOS PARA CONTROLES			MEDIDAS DE INTERVENCION				
FUENTE	MEDIO	INDIVIDUO	ND = NIVEL DE DEFICIENCIA	NE = NIVEL DE EXPOSICION	NP = NIVEL DE PROBABILIDAD	INTERPRETACION DEL NIVEL DE PROBABILIDAD	NC = NIVEL DE CONSECUENCIA	NR = NIVEL DE RIESGO	INTERPRETACION DEL NR	ACEPTABILIDAD DEL RIESGO	N DE TRABAJADORES EXPUESTOS	PEOR CONSECUENCIA	EXISTE REQUISITO LEGAL ESPECIFICO ASOCIADO (Si o No)	LEGISLACION RELACIONADA	SUSTITUCION	CONTROL DE INGENIERIA	SEÑALIZACION, ADVERTENCIA, CONTROLES ADMINISTRATIVOS	EQUIPOS / PROTECCION PERSONAL (EPPs)
Atropellamiento por vehículo	Inspeccion previa (Check list)	Sensibilización de los riesgos públicos. Programa de seguridad vial	2	4	3	BAJO	10	30	III	ACEPTABLE	125	Patologias en el cuerpo producidas por accidente de trabajo	SI	Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.	N.A.	Usar cinturón de seguridad	Capacitación en manejo defensivo	Equipo de carretera
Propios del trabajo		PVE Biomecánico, Capacitación Higiene Postural, Pausas Activas, exámenes médicos periódicos con énfasis osteomuscular,	2	4	3	BAJO	10	30	III	ACEPTABLE	3	Lumbago	SI	Decreto 2663/1950, Art 57; Resolución 2400/1979, Art. 392	N.A.	Sistemas de transporte de cargas (Ayudas mecánicas)	Capacitación Higiene postural, disponer de manera permanente de los	NA
Riesgos naturales	SEÑALIZACION PLAN DE EMERGENCIA	Plan de Emergencia, análisis de vulnerabilidad y procedimientos para respuesta ante las emergencias. reporte de actos y condiciones	2	4	3	BAJO	10	30	III	ACEPTABLE	3	Lesiones premalignas, con incapacidad temporal	SI	Decreto 2222 de 1993, Decreto 919 de 1989, Decreto 93 de 1998	N.A.	Adecuar planta de reserva de agua en caso de una emergencia	Señalización equipos de áreas de mayor peligro, Capacitación brigadas de emergencias, Mantenimiento a equipos	NA

Anexo No. 3 Formato Lista de chequeo Vehículos y Motos

LISTA DE CHEQUEO CONDICIONES DE VEHÍCULOS					
		Código:	Version:	Vigente a partir de:	
PROPIETARIO				C.C.	
NOMBRE DE CENTRO DE COSTOS		CÓDIGO			
PLACA DEL VEHÍCULO		MARCA		MODELO	
CONDUCTOR			LICENCIA DEL CONDUCTOR		
TIPO DE VEHÍCULO			TIPO DE COMBUSTIBLE		
FECHA DE LA REVISIÓN			INSPECCIÓN REALIZADA POR:		
ULTIMO MANTENIMIENTO REALIZADO:	Fecha		CAMBIO DE ACEITE	Ultima revisión tecnomecánica	
	Consistió en:			Próxima Revisión:	
PARÁMETROS A REVISAR		SI	NO	N/A	EN CASO DE ENCONTRAR NO CONFORMES
69 de 2002	1. Un gato con capacidad para elevar el vehículo.				
	2. Una cruceta.				

3. Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo				
4. Un botiquín de primeros auxilios.				
5. Un extintor				
6. Dos tacos para bloquear el vehículo.				

7. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicates, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.				
8. Llanta de repuesto.				
9. Linterna.				
Seguro obligatorio				
Extracto del contrato				
Seguro de responsabilidad civil				
Tarjeta de propiedad del vehículo				
Tarjeta de Operación				
Licencia de Conduccion				
Revisión técnico mecánica	Escriba el CDA donde se realizó			
Cinturón de seguridad				
Luces frontales en buen estado				
Direccionales en buen estado				
Luces de freno en buen estado				
Luces de parqueo				
Pito de reversa				
Pito adecuado (¿Suena?)				
Espejos adecuados y suficientes				
Llantas en buen estado				

Limpiabrisas en buen estado				
Frenos				
Vidrios				
Aviso Imantado con legenda				
¿El vehículo presenta emisiones visibles?				
OBSERVACIONES				
FIRMA DEL CONDUCTOR				



LISTA DE CHEQUEO CONDICIONES DE MOTOS

Código:
Versión:
Vigente desde:

PROPIETARIO				C.C.	
NOMBRE DE CENTRO DE COSTOS			CÓDIGO		
PLACA DE LA MOTO		MARCA		MODELO	
CONDUCTOR			LICENCIA DEL CONDUCTOR		
CILINDRAJE			KILÓMETROS		
FECHA DE LA REVISIÓN			INSPECCIÓN REALIZADA POR		

PARÁMETROS A REVISAR	SI	NO	N/A	EN CASO DE ENCONTRAR NO CONFORMES
-----------------------------	-----------	-----------	------------	--

Casco con identificación				
Gafas				
Guantes				
Chaleco reflectivo con identificación				
Impermeable				
Zapatos				
Retrovisores				
Condiciones Llantas				
Presión de las llantas				
Pito				
Direccionales				
Luz de Freno				
Embrague				
Tacometro				
Amortiguadores				
Mofle				
Freno trasero				
Freno delantero				
Rines y Radios				
Sistema de transmisión de fuerza				
Luz Delantera				
Velocímetro				
La moto presenta algun ruido anormal?				
Aceite				
OBSERVACIONES				

FIRMA DEL CONDUCTOR
