

**ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL INCLUIDAS EN EL
SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO**

Proyecto: Revisión documental

FABIAN LEONARDO ALVARADO TORRES. ID 643409

PABLO ANDRES DEPABLOS RUIZ. ID 677148

**CORPORACION UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS - UNIMINUTO
ESPECIALIZACION EN GERENCIA EN RIESGOS LABORALES
SAN JOSE DE CUCUTA**

2020

**ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL INCLUIDAS EN EL
SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO**

Proyecto: Revisión documental

FABIAN LEONARDO ALVARADO TORRES. ID 643409

PABLO ANDRES DEPABLOS RUIZ. ID 677148

**Trabajo de grado para optar al título de:
ESPECIALISTA EN GERENCIA EN RIESGOS LABORALES**

Director del Proyecto:

FRANCIA ALMANZA

**CORPORACION UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS - UNIMINUTO
ESPECIALIZACION EN GERENCIA EN RIESGOS LABORALES
SAN JOSE DE CUCUTA**

2020

**ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL INCLUIDAS EN EL
SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO**

Proyecto: Revisión documental

FABIAN LEONARDO ALVARADO TORRES. ID 643409

PABLO ANDRES DEPABLOS RUIZ. ID 677148

Tutora: Francia Almanza

**CORPORACION UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS - UNIMINUTO
ESPECIALIZACION EN GERENCIA EN RIESGOS LABORALES
SAN JOSE DE CUCUTA**

2020

Resumen

En 2004, la Organización Mundial de la Salud (OMS) lanzó el primer informe mundial para el control y prevención de las lesiones causadas por la movilidad vial. No obstante, entre ese año y 2009, el problema continuó en ascenso, motivo por el cual, para 2010, la misma OMS, en conjunto con las Naciones Unidas, emitió la Resolución 64/255, con el propósito de generar, entre 2011 y 2020, un grupo de medidas a nivel mundial que permitieran controlar y mitigar este problema de salud pública. A este periodo se le denominó “La Década de Acción de la Seguridad Vial”, la cual pretendía desde un inicio que todos los países se comprometieran con diseñar e implementar acciones en cinco grandes pilares: gestión de la seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más seguras, vehículos más seguros, usuarios de vías de tránsito más seguros, y respuesta tras los incidentes viales, con el propósito de reducir en 50% las lesiones y muertes que ocurrían a nivel mundial.

La OMS señala que cada año se pierden aproximadamente 1,35 millones de vidas como consecuencia de los accidentes de tránsito y siniestros viales, Prevenir los accidentes de tránsito y sus consecuencias es un reto que incumbe a toda la sociedad, muestra de todo esto es que el factor humano está presente en el 90% de estos accidentes.

Los accidentes de tráfico representan un problema de Salud Pública de primer orden a nivel mundial y se pueden evitar adoptando medidas de prevención; El Gobierno Nacional definió como una prioridad y como una política de Estado la Seguridad Vial tras involucrar a la sociedad civil, al sector público y privado en su

realización. En este orden de ideas los accidentes viales, así como la promoción y prevención de los mismos, son temas que el sector de la salud debe tener muy presentes. Para eso es fundamental la relación de las políticas de seguridad vial y el desarrollo integral de las estrategias de salud y seguridad en el trabajo articulando de manera adecuada el plan estratégico de seguridad vial con el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo con la finalidad de promover y adoptar la seguridad vial como parte inherente de toda organización.

Tabla de Contenido

Resumen	4
1 Introducción.....	8
2 Planteamiento del problema.....	10
3 Objetivo general	13
3.1 Objetivos específicos.....	13
4 Marco referencial	14
4.1 El inicio de la seguridad vial	14
4.2 La seguridad vial y su integración con la SST	16
5 Marco metodológico.....	31
5.1 Tipo de Investigación.....	31
5.2 Diseño	32
5.3 Instrumento.....	33
5.4 Criterios de selección	34
5.5 Procedimiento de la investigación documental.....	35
6 Informe final	37
7 Bibliografía	41

Tablas

Tabla 1 Matriz Haddon. Fuente: Plan nacional de seguridad vial Colombia.	15
Tabla 2 Requisitos legales. Fuente: propia.	27
Tabla 3 Instrumento de recolección de documentación. Fuente: Propia.....	34

1 Introducción.

El desarrollo de la sociedad está ligado a un factor de interconexión como es el desplazamiento de las comunidades usando la infraestructura vial como soporte para la dinámica económica, intercambio comercial, competitividad y acercamiento de mercados rurales a centros urbanos. La identificación de las condiciones en que se realiza la movilidad determina riesgos que son necesarios tener en cuenta para la seguridad de quien se moviliza.

En el Decreto 2851 de 2013 se define la seguridad vial como el 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 fin de proteger la vida de los usuarios de las vías. Establece la incorporación e implementación en cada empresa de los Planes Estratégicos de seguridad vial (P.E.S.V), además de su funcionalidad y procesos sancionatorios dando cabida a la necesidad de que este factor impacte directamente a las organizaciones de todos los sectores de la economía, tanto privadas como públicas, absolutamente todos hacen uso de los corredores viales, no obstante a ello se divisa la prioridad de mantener la integridad de todos los actores viales pues coadyuvan a evitar los riesgos que puedan derivarse de dicha circulación.

Este documento pretende analizar minuciosamente los lineamientos y políticas de implementación de la seguridad vial a partir de la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial descrita en la resolución 1565 de 2014 y la relación directa con el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo determinado por el ministerio del trabajo mediante Decreto 1072 de 2015 de acuerdo con lo emitido por el

congreso de Colombia en la Ley 1503 de 2011 Conocida como ley de seguridad vial, describe en sus artículos 4, 7, 9 y 10 la promoción y formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones.

2 Planteamiento del problema

Actualmente en Colombia, los accidentes relacionados con la movilidad vial son considerados como un problema social y de salud pública, tanto que constituye la segunda causa de muerte violenta en el país, después de los homicidios. Pese a que los actores de la vía se concientizan de lo importante que es cuidar y preservar la salud y la vida de quienes hacen uso de los corredores viales y en este sentido el gobierno nacional, los gobiernos departamentales y municipales las instituciones educativas y las organizaciones, tienen la responsabilidad de contribuir a hacer este propósito una permanente realidad tal como lo dice la Ley 1503 de 2011 Conocida como ley de seguridad vial, donde describe en sus artículos 4, 7, 9 y 10 la promoción y formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, estableciendo obligatoria en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media académica la enseñanza en educación vial de manera sistemática.

Señala que el Ministerio de Educación, mediante un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Salud y Protección Social, deberá orientar y apoyar el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles, desarrollando los programas marco.

Sin embargo, las organizaciones se ven afectadas teniendo en cuenta que los eventos de tránsito son la primera causa de muerte e invalidez en el trabajo, con cerca del 40% de los casos y la preocupación es aún más relevante cuando más del 70% de estos eventos se presentan en empresas con actividad económica diferente al

transporte, por ejemplo: servicios, educación, financiero, el campo, entre otros y que la mayoría de los trabajadores afectados se desempeñaban en cargos diferentes al de conductor.

Es indispensable acotar que muchas organizaciones creen de una u otra manera, que son solamente sus empleados quienes deben garantizar el cumplimiento de requisitos legales para conducir y así mismo, por sus propios medios adquirir la inteligencia y habilidades adecuadas para fortalecer la destreza al conducir de manera segura pero se les olvida que como empleadores o como gerentes y dueños de las empresas tienen un compromiso y una responsabilidad de tener un plan estratégico de seguridad vial en el que debe estar estipulado todas las medidas , mecanismos, y estrategias , que deben adoptar de manera obligatoria para poder funcionar o darle el uso indicado y seguro de protección tanto a empleados como a la población que circula por las vías de un territorio cuando estos esta en desarrollo de las actividades laborales.

La gestión del riesgo en materia de seguridad vial enmarcada en el cumplimiento de la seguridad y salud en el trabajo para quienes se movilizan en desempeño de sus funciones laborales presenta inconvenientes teniendo en cuenta que se enfrentan a diferentes riesgos fuera del alcance de los empleados y que son difíciles de sortear.

Sin embargo, la legislación colombiana estructura para las empresas la implementación del sistema gestión de seguridad y salud en el trabajo a través del Decreto 1072 de 2015 y la resolución 0312 de 2019 con la definición de los estándares mínimos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo. Y a su vez en un

marco regulativo diferente a través del decreto 2851 de 2013 busca entregar instrumentos por medio de la Resolución 1565 de 2014 que expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial para aquellas empresas que poseen o administren vehículos superiores a 10 unidades o contrate o administre personal de conducción. Las organizaciones deben relacionar de manera directa y hacia el mismo propósito el plan estratégico de seguridad vial con el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para que puedan trabajarse de manera articulada.

3 Objetivo general

Analizar las políticas y lineamientos de seguridad vial incluidas en el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo como requisito legal en Colombia a través de la revisión documental.

3.1 Objetivos específicos

1. Identificar la producción científica de los lineamientos y políticas de seguridad vial desde el sistema de gestión seguridad y salud en el trabajo en Colombia en un periodo de tiempo de 2015 a 2020.
2. Señalar la normatividad vigente de la seguridad vial desde el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.
3. Describir la relación de las políticas de seguridad vial en el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y su implementación.

4 Marco referencial

4.1 El inicio de la seguridad vial

Para poder entender y comprender la Seguridad Vial, es necesario conocer a William Haddon, pionero en el estudio de la seguridad dentro de la industria automotriz, que a finales de los 60 advirtió sobre la peligrosa concepción del sistema «hombre-máquina». Haddon, en sus investigaciones, ideó un método que analizaba los factores de riesgo y que dividía las políticas de seguridad vial en las dirigidas al individuo, al vehículo, a las infraestructuras o al entorno. Todo ello, tras considerar la relación de estos factores con el momento en el cual se produce la colisión, es decir, si actúan en la fase previa a, o durante o después de la misma.

Los resultados de las investigaciones dieron origen a la matriz de Haddon, en dicha matriz se provee una sencilla visualización de las oportunidades para prevenir y mitigar accidentes que interrelaciona dos dimensiones: verticalmente se ubican las fases de un hecho de tránsito, antes, durante y después; y de manera horizontal, los tres factores que intervienen en un accidente: Comportamiento humano, Vehículo y equipamiento y Vías y entorno. Así, la Matriz de Haddon permite, de forma dinámica, el análisis de un hecho de tránsito, por medio de nueve interrelaciones, donde se puede identificar uno o más factores que pueden haber influido en este.

Tabla 1 Matriz Haddon. Fuente: Plan nacional de seguridad vial Colombia.

Fases		Factores		
		Ser humano	Vehículo y equipamiento	Vías y entorno
Antes del Accidente	Prevención de Accidentes	<ul style="list-style-type: none"> - Información - Capacitación - Normativa - Fiscalización y control - Control de salud preventivo permanente 	<ul style="list-style-type: none"> - Estado técnico (mantención permanente) - Luces - Frenos - Maniobrabilidad - Control de velocidad 	<ul style="list-style-type: none"> - Diseño y trazado de la vía pública - Limitación de la velocidad - Vías peatonales
En el Accidente	Prevención de traumatismo durante el accidente	<ul style="list-style-type: none"> - Utilización de dispositivos de retención - Discapacidad - Primeros auxilios 	<ul style="list-style-type: none"> - Dispositivo de retención de los ocupantes - Otros dispositivos de seguridad - Diseño protector contra accidentes 	<ul style="list-style-type: none"> - Objetos protectores contra choques y colisiones
Después del Accidente	Conservación de la vida	<ul style="list-style-type: none"> - Acceso a atención médica 	<ul style="list-style-type: none"> - Facilidad de acceso - Riesgo de incendio 	<ul style="list-style-type: none"> - Servicios de socorro - Congestión - Diseño Vial

Haddon permitió identificar las tres modalidades de prevención existentes al momento de llevar a cabo un plan de prevención vial. La matriz se compone de:

- Antes del accidente: se encuentran aquellas acciones que se planean para evitar que este se produzca. Son llamadas medidas de prevención de los accidentes.
- Durante el accidente: contempla los aspectos que deben ser tenidos en cuenta con anterioridad para que en el caso de producirse el accidente las consecuencias no sean tan severas. Son las medidas para disminuir los efectos

del accidente y en su conjunto son las medidas de protección aplicadas a la vía-vehículo-persona o a la máquina-trabajador-entorno.

- Después del accidente: comprende aquellas acciones que se planean para evitar que los efectos del accidente sean mayores y la recuperación sea más efectiva; son medidas de asistencia aplicadas a la vía-vehículo-persona o a la máquina-trabajador-entorno.

La matriz Haddon incluye una mirada amplia e integral de las variables que influyen en un accidente de tránsito y no ha perdido vigencia a pesar de ser una teoría de hace 60 años, es claro que su aplicación en el medio colombiano es escasa, dado que en el nivel nacional y en muchas entidades territoriales, se han limitado en generar medidas en la fase preventiva y “olvidan” las acciones a desarrollar durante y después del accidente. Así mismo, las actividades se han concentrado normalmente en los factores de comportamiento y de infraestructura primordialmente, y por el contrario, el factor vehículo ha tenido desarrollos mínimos.

4.2 La seguridad vial y su integración con la SST

Así como encontramos un punto de partida para entender la seguridad vial lo vemos de la misma forma para la seguridad y salud en el trabajo pues Desde los albores de la historia, el hombre ha hecho de su instinto de conservación una plataforma de defensa ante la lesión corporal, este esfuerzo probablemente fue en un principio de carácter personal, instintivo - defensivo. Así nació la Seguridad, reflejada en un simple esfuerzo individual más que en un proceso organizado. La nueva

generación de la Seguridad y Salud en el Trabajo tiene una historia tan larga como la de la humanidad, por los riesgos y mecanismos que el hombre creaba para evitarlos.

La misma ha venido evolucionando y en este transcurso ha sufrido cambios en su nomenclatura (Protección e Higiene del Trabajo (PHT), Seguridad e Higiene Ocupacional (SHO) y por último la Seguridad y Salud en el Trabajo (SST), seguidamente daremos un vistazo por 4 etapas según su evolución y desarrollo: La primera etapa que va desde el año 400 a.c. hasta el siglo XVII. En ella se comienzan a describir las enfermedades más comunes de los esclavos, se pronuncian los primeros rudimentos para la elevación de las cargas con incipientes criterios de seguridad, por primera vez se utiliza el término “Higiene”. Las primeras referencias escritas se remontan a la época de Hipócrates (400 a.c.), donde este ya recomendaba “baños higiénicos” a los mineros.

En las grandes construcciones de catedrales en la Edad Media, se utilizaban mecanismos para la elevación de las cargas con incipientes criterios de seguridad. De mayor importancia fue el aporte de Bernardo Ramazzinni, creador de la medicina del trabajo, que en su obra “De Morbis Artificum Diatriba” publicada en 1690, propone ya el término “Higiene” y describe detalladamente los riesgos de 54 profesiones distintas. También Platón y Aristóteles estudiaron ciertas deformaciones físicas producidas por ciertas actividades ocupacionales, planteando la necesidad de su prevención. Con la Revolución Francesa se establecen corporaciones de seguridad destinadas a resguardar a los artesanos, base económica de la época.

La segunda etapa se enmarca en el siglo XVIII, hubo un incremento de accidentes y enfermedades profesionales, lo que conllevó al establecimiento de leyes que tendían a la protección de los trabajadores y al tratamiento de las enfermedades. Ejemplo: el inicio de la Revolución Industrial permitió un auge de la industria con la aparición de la fuerza del vapor y la mecanización de la industria que no correspondió con un desarrollo consecuente de la protección de los trabajadores por lo que la lucha de los mismos obligó progresivamente al establecimiento de leyes que tendían a su protección. Esto fue acompañado por el reconocimiento de los capitalistas de los beneficios económicos que podían obtener con la mejoría de las condiciones de trabajo.

La tercera etapa se marca en el siglo XIX, por lo que a las tendencias anteriores se le añaden las preocupaciones de los gobiernos por el estado de la SST, se utilizaron aunque rudimentarios los primeros medios de protección. Ejemplo: En 1833 se realizaron las primeras inspecciones gubernamentales; pero fue hasta 1850 que se verificaron ciertas mejoras como resultado de las recomendaciones hechas entonces, se acortó la jornada, estableció un mínimo de edad para los niños trabajadores e hicieron algunas mejoras en las condiciones de seguridad. Poco a poco se tomó conciencia de la necesidad de conservar al elemento humano. En 1874 Francia aprobó una ley estableciendo un servicio especial de inspección para los talleres, en 1877 en Massachusetts se ordenó el uso de resguardos en maquinaria peligrosa. En 1883 se pone la primera piedra de la Seguridad del Trabajo moderna cuando en París se establece una empresa que asesora a los industriales.

Por último se declara una cuarta etapa a partir del siglo XX hasta la actualidad donde se añaden las tendencias siguientes: la normalización de la SST, la aparición de organismos internacionales que se ocupan de este proceso de gestión. Ejemplo de ello: el tema de la Seguridad en el Trabajo alcanza su máxima expresión al crearse la Asociación Internacional de Protección de los Trabajadores. En la actualidad la Organización Internacional del Trabajo (OIT), constituye el organismo rector y guardián de los principios e inquietudes referentes a la seguridad del trabajador en todos los aspectos y niveles. Por otra parte, para dar respuesta a la necesidad de orientar la elaboración de sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo en las empresas Europeas, se ha impulsado el sistema de certificación OHSAS (Occupational Health and Safety Assessment Series). Estas normas surgieron como respuesta a la demanda de certificación de estos sistemas en los distintos países.

En el 2011, Nazif, Rojas, Sanchez y Velazco plantean los desarrollos que han tenido los aportes de Sivak y Tsimhoni (2008) así como los de Elvik (2008) en la seguridad vial. Sivak y Tsimhoni proponen un cuarto elemento como complemento a la matriz de Haddon, y es el concepto de exposición, definido como “la probabilidad de un evento o riesgo potencial por distancia recorrida o por unidad de tiempo determinada”. Igualmente, consideran los conceptos de riesgo y consecuencia, que fueron ya desarrollados por Haddon. El hecho de haber incluido la concepción de exposición significó un avance en la teoría de la seguridad vial y contribuyó a mejorar la efectividad de las decisiones técnicas referentes a las medidas que se han de implementar.

Sin embargo, estos autores explican que las reacciones de los componentes del modelo no se dan de manera automática, lo cual indica que en salud pública es necesario tener en cuenta que las acciones dirigidas a la parte más dominante del problema no implica que se está siendo efectivo; por ejemplo, el caso de los jóvenes como grupo de riesgo, en los que una reducción del 20%, no implica necesariamente que se presente una reducción inmediata del mismo porcentaje de los otros dos componentes, es decir, la exposición y la consecuencia.

Habiendo hecho un recorrido por la historia de estos dos grandes conceptos es de gran necesidad encontrar la relación entre ellos y es así como le damos una vista a una problemática como lo es los accidentes viales quien es el factor más influyente en estas dos conceptos que entendemos como seguridad vial y seguridad y salud en el trabajo; en Colombia anualmente se pierden cantidades significativas de vidas humanas por culpa de los accidentes de tránsito por ello se debe relacionar estos accidentes de tránsito con una matriz de peligros en el trabajo y/o enfermedades laborales y estos los encontramos ubicados en las condiciones de seguridad, es allí donde se relacionan estos dos conceptos y es de destacar las políticas públicas que hacen su aporte significativo a estas dos grandes sistemas como son dos resoluciones que abren un gran paso a la seguridad vial y seguridad y salud en el trabajo-

La Resolución 6045 de 2014 donde hablamos del plan nacional de seguridad y salud en el trabajo 2013-2021 y es de destacar la estrategias de implementación como lo fue el Fomento de la transversalidad de la SST en el conjunto de políticas públicas, Fortalecimiento institucional de la SST, fortalecimiento de la promoción de la SST y la

prevención de los riesgos Laborales y la Optimización y garantía del reconocimiento de las prestaciones al Trabajador en el sistema general de riesgos laborales; En la resolución 2273 del 2014 donde sale a relucir el plan nacional de seguridad vial Colombia 2011-2021.

Al pasar los años vemos que la accidentalidad es una problemática de nivel mundial y que así como en el mundo es un factor alto de mortalidad en Colombia pasa lo mismo Los accidentes de tráfico laborales pueden ser de dos tipos. Los que conocemos como accidentes 'in itinere', es decir, los que ocurren en el trayecto de casa al trabajo y del trabajo a casa, y los accidentes en misión, los que se producen durante la jornada laboral. Para que un accidente se considere 'in itinere' tiene que producirse en un trayecto habitual, sin desvíos para realizar otras actividades y dentro de un período de tiempo estimado desde la salida y la llegada al punto de destino, porque es indispensable tener en cuenta estos datos pues la gran mayoría de accidentes que se presentan es en jornadas laborales debido a diferentes factores entre los cuales predomina el descuido al volante este factor es de un alto riesgo y peligrosidad así las personas que están conduciendo un vehículo porten un manos libres lo que están hablando puede provocarles un descuido y mayor desatención al conducir.

A todo esto, se debe tener en cuenta el aporte de Agustín Galdón "La seguridad vial no está entre las prioridades de trabajadores y empresa. Por un lado, las empresas no invierten en este tipo de formación, y por otro, como conductores, no somos conscientes de que parte del problema somos nosotros, debido a que no reconocemos nuestros riesgos y limitaciones", Es muy cierto decirlo, en Colombia los sectores de la

economía piensan que todo lo relacionado con seguridad para los empleados es perder dinero y tiempo, su costo lo traducen como pérdidas en vez de ver el lado bueno o el verdadero significado de tener a los empleados en óptimas condiciones, ellos son las personas más importantes dentro de una empresa y son el motor de funcionamiento de sus sectores productivos. De otra parte, quienes desarrollan funciones como conductores en estas empresas no son conscientes del compromiso que deben tener y la responsabilidad de tomar unas llaves y conducir; entonces es allí donde vemos que esto es compromiso de ambas partes para gozar de una vida saludable y de mejor bienestar para todos como actores de la vía.

Durante el proceso de producción científica y análisis investigativo vemos una serie de conceptos claves que es de importancia dar a conocer y no dejar pasar por alto pues estos conceptos nos ubicarán mejor en el área de conocimiento la S.V y SSST y podremos entender con más claridad todo lo relacionado con ello

- **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.
- **Actores de la vía:** Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.
- **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 ~agógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados

- **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.
- **Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV):** Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.
- **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.
- **Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.
- **Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.
- **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.
- **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.
- **Vehículo de tracción animal:** Vehículo no motorizado halado o movido por un animal.
- **Vehículo no automotor:** Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.
- **Peligro:** Se define como cualquier fuente, situación o acto con un potencial de producir un daño en términos de una lesión o enfermedad, daño a la propiedad, daño al medio ambiente o una combinación de estos. Este término se usa para describir algo presente en el lugar de trabajo que tiene el potencial de causar una

lesión a los trabajadores, ya sea un accidente de trabajo o una enfermedad profesional.

- **Riesgo:** Se trata de la combinación de la probabilidad de que ocurra un evento o una exposición peligrosa y la severidad de la lesión o enfermedad que puede ser causada por el evento o exposición.
- **Evaluación de riesgos:** es el proceso para identificar los peligros derivados de las condiciones de trabajo. Se trata de un examen sistemático de todos los aspectos de las condiciones de trabajo para: identificar lo que pueda causar lesiones o daños, eliminar los peligros que puedan ser suprimidos evaluar los riesgos que no se puedan eliminar inmediatamente planificar la adopción de medidas correctoras.
- **Seguridad:** se trata de un concepto de difícil definición. La seguridad consiste en la situación de estar "seguro", es decir, libre de cualquier daño o riesgo aunque en la práctica es imposible conseguir esta situación de total seguridad. Por lo tanto, la seguridad se debe entender como un determinado nivel de riesgo que pueda ser considerado aceptable.
- **Salud:** en relación con el trabajo no sólo incluye la ausencia de afecciones o enfermedades, sino también los elementos físicos y mentales directamente relacionados con el trabajo, que puedan afectar negativamente a la salud.
- **Enfermedad profesional:** es la enfermedad contraída como resultado de una exposición durante un período de tiempo a factores (agentes químicos, físicos o biológicos) provenientes de la actividad laboral. Incluye cualquier dolencia crónica producida como resultado de un trabajo o actividad laboral. Este tipo de

enfermedad se identifica al demostrar que es más frecuente en un determinado sector laboral que en la población general o que en otros grupos de trabajadores.

- **Prevención:** son todos los pasos o medidas adoptadas o previstas en todas las fases de la actividad de la empresa para evitar o reducir los riesgos laborales.
- **Equipo de protección individual:** Cualquier equipo destinado a ser llevado o sujetado por el trabajador para que lo proteja de uno o varios riesgos que pueda afectar su seguridad y salud en el trabajo.

Es de suma importancia destacar los requisitos legales que rigen la seguridad vial y la seguridad y salud en el trabajo donde se dan destinaciones y direccionamientos para las respectivas acciones de la sociedad en general para que se den estricto cumplimiento con el fin general de preservar la vida de las personas.

Tabla 2 Requisitos legales. Fuente: propia.

A CARGO	NORMAS	NÚMERO	AÑO	TÍTULO
Congreso de Colombia	Código	Código Sustantivo del Trabajo	1951	Regulación de Relaciones Laborales
Ministerio del Trabajo y Seguridad Social	Resolución	2400	1979	Por la cual se establecen algunas disposiciones sobre vivienda, higiene y seguridad en los establecimientos de trabajo.

Ministerio del Trabajo y Seguridad Social	Resolución	2013	1986	Por la cual se reglamenta la organización y funcionamiento de los Comités de Medicina, Higiene y Seguridad Industrial en los lugares de trabajo
Ministerio del Trabajo y Seguridad Social	Resolución	1792	1990	Por la cual se adoptan valores límites permisibles para la exposición ocupacional al ruido.
Congreso de Colombia	Ley	105	1993	"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."
Ministerio del Trabajo y Seguridad Social	Decreto – Ley	1295	1994	Por el cual se determina la organización y administración del Sistema General de Riesgos Profesionales
Congreso de Colombia	Ley	336	1996	"Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".
Congreso de Colombia	Ley	769	2002	"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"
Congreso de Colombia	Ley	1010	2006	Por medio de la cual se adoptan medidas para prevenir, corregir y sancionar el acoso laboral y otros hostigamientos en el marco de las relaciones de trabajo
Congreso de Colombia	Ley	1010	2006	Por medio de la cual se adoptan medidas para prevenir, corregir y sancionar el acoso laboral y otros hostigamientos en el marco de las relaciones de trabajo

Ministerio de la Protección Social	Resolución	1401	2007	Por la cual se reglamenta la investigación de incidentes y accidentes de trabajo.
Ministerio de la Protección Social	Resolución	2346	2007	Por la cual se regula la práctica de evaluaciones médicas ocupacionales y el manejo y contenido de las historias clínicas ocupacionales.
Ministerio de la Protección Social	Resolución	2646	2008	Por la cual se establecen disposiciones y se definen responsabilidades para la identificación, evaluación, prevención, intervención y monitoreo permanente de la exposición a factores de riesgo psicosocial en el trabajo
Congreso de Colombia	Ley	1383	2010	Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”
Congreso de Colombia	Ley	1503	2011	“Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.”
Ministerio del Trabajo	Resolución	00000652	2012	Por la cual se establece la conformación y funcionamiento del Comité de Convivencia Laboral en entidades públicas y empresas privadas y se dictan otras disposiciones.
Ministerio del Trabajo	Resolución	1409	2012	Por la cual se establece el reglamento de seguridad para protección contra caídas en trabajo en alturas.
Ministerio de Transporte	Resolución	315	2013	“por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones.”

Congreso de Colombia	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.”
Congreso de Colombia	Ley	1696	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".
Congreso de Colombia	Ley	1702	2013	“Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.”
Ministerio de Transporte	Resolución	1565	2014	“Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”
Ministerio del Trabajo	Decreto	1072	2015	Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo
Ministerio de Transporte	Resolución	1231	2016	“Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
Ministerio del Trabajo	Resolución	0312	2019	Por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST

5 Marco metodológico

5.1 Tipo de Investigación

La presente revisión documental es de tipo cualitativa descriptiva que implica examinar y evidenciar las diferentes investigaciones tomadas como referencia para la analizar los lineamientos y políticas de implementación de la seguridad vial desde el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo en el sector empresarial.

Sobre la base de la idea expuesta se define el objetivo de la investigación cualitativa, el cual es el de proporcionar una metodología de investigación que permita comprender el complejo mundo de la experiencia vivida desde el punto de vista de las personas que la viven (Taylor y Bogdan, 1984). Las características básicas de los estudios cualitativos se pueden resumir en que son investigaciones centradas en los sujetos, que adoptan la perspectiva emic o del interior del fenómeno a estudiar de manera integral o completa. El proceso de indagación es inductivo y el investigador interactúa con los participantes y con los datos, busca respuestas a preguntas que se centran en la experiencia social. La investigación cualitativa puede ser vista como el intento de obtener una comprensión profunda de los significados y definiciones de la situación tal como nos la presentan las personas, más que la producción de una medida cuantitativa de sus características o conducta.

Su elección se basa en que la metodología cualitativa se refiere, entonces, a procedimientos que posibilitan una construcción de conocimiento que ocurre sobre la

base de conceptos. Son los conceptos los que permiten la reducción de complejidad y es mediante el establecimiento de relaciones entre estos conceptos que se genera la coherencia interna del producto científico. (Krause, M. 1995).

5.2 Diseño

En las sociedades modernas, el registro de los acontecimientos sociales de todo tipo, con fines no científicos, sino informativos, se realiza de manera institucionalizada y permanente a través de escritos, películas, fotografías, reproducciones de sonidos y objetos de toda clase, etc., materializándose y trascendiendo así la información y, por tanto, constituyendo el objeto de la observación documental (Sierra Bravo, 1997). En este sentido, las fuentes de archivos, tales como las memorias anuales y otras fuentes de documentación públicas e internas, pueden usarse para proporcionar medidas “objetivas” de las condiciones del entorno y de la organización, de los propósitos iniciales del cambio, de las actuaciones realizadas, de las variaciones en los resultados, etc., y proporcionan una referencia útil para construir una cronología de eventos clave (Dawson, 1997; Rajagopalan y Spreitzer, 1997).

La revisión documental que se expone en este proyecto presenta un diseño no experimental, esto quiere decir que este tipo de investigaciones no manipula deliberadamente las variables que busca interpretar, sino que se contenta con observar los fenómenos de su interés en su ambiente natural, para luego describirlos y

analizarlos sin necesidad de emularlos en un entorno controlado, cumpliendo así un papel de observadores críticos.

Dicha herramienta permite extraer información mediante la verificación de las diferentes fuentes de información, accediendo paralelamente a la validación de la información encontrada, contrastando datos y complementando de una manera específica la interceptación adecuada para el objeto de estudio y que profundiza en el conocimiento del marco de nuestra revisión documental.

5.3 Instrumento

La recolección de la información se hizo a través de una herramienta sistemática para poder cuantificar, definir cronológicamente y categorizar los resultados obtenidos de la revisión documental, con la finalidad de que sea accesible la información a interpretación y análisis. Su composición contempla datos específicos para la construcción de la revisión documental.

La recolección de la documentación se realizó por medio de una plantilla de Excel que organiza la información de cada documento objeto de estudio indicando el año de publicación, la referencia, el título, la fuente y el resumen de su contenido, facilitando y accediendo a la totalidad de los documentos.

Tabla 3 Instrumento de recolección de documentación. Fuente: Propia

PLANTILLA INSTRUMENTO DOCUMENTAL						
TIPO	AÑO	REFERENCIA	TITULO	FUENTE	RESUMEN	OBSERVACIONES

5.4 Criterios de selección

Se seleccionaron documentos de tipo científico, artículos, trabajos de grados, libros, trabajos de investigación, seminarios y congresos y otros materiales que pueden ser útiles para la revisión documental, estos documentos escritos a nivel nacional.

La muestra está constituida por 18 documentos que se encuentran publicados en el periodo del año 2015 y el primer trimestre del año 2020. La base de datos de dicha información fue Google académico que presto de guía para acceder a los diferentes canales educativos y normativos con terminología aplicada tal como: seguridad vial en Colombia, planes estratégicos de seguridad vial, la seguridad vial como política de salud pública, la seguridad vial en el marco empresarial, riesgos laborales asociados a la seguridad vial y complementando la información con el acceso a la normatividad en las páginas web del ministerio de trabajo, el ministerio de salud y protección social y las administradores de riesgos laborales.

La Universidad Pedagógica Experimental Libertador (2005, p, 7) señala que los estudios documentales son:

- 1. Estudios de desarrollo teórico:** presentación de nuevas teorías, conceptualizaciones o modelos interpretativos originales del autor, a partir de análisis crítico de información empírica y teorías existentes.

- 2. Revisiones críticas del estado del conocimiento:** integración, organización y evaluación de la información teórica y empírica existente sobre un problema, focalizando ya sea en el progreso de la investigación actual y posibles vías para su solución, en el análisis de la consistencia interna y externa de las teorías y conceptualizaciones para señalar sus fallas o demostrar su superioridad de unas sobre otras, o en ambos aspectos.

Reconocimiento, descubrimiento y formulación. Estos momentos aparecerían de la siguiente manera: primero, debe reconocer los hechos clasificados preliminarmente y delimitados según algún criterio válido, sobre todo el de la relevancia. En esa labor se ha debido encontrar lagunas, incoherencias o cualquier otro detalle, es decir, ha hecho un hallazgo o descubrimiento de un problema.

5.5 Procedimiento de la investigación documental.

Según la UPEL (2006), el procedimiento se refiere “al resumen de cada uno de los aspectos que se toman en cuenta para la ejecución ordenada y metódica de una investigación monográfica”.

Posterior a la selección del diseño de la investigación y a la selección de la bibliografía más apropiada de acuerdo al problema de investigación, el paso siguiente es la recolección, selección y recopilación de información más cerca al objeto de estudio.

Dentro de las técnicas más utilizadas en la elaboración de este estudio, destaca el resumen, que según Santalla de Banderali (2011, p. 42) debe consistir en una exposición breve y comprensiva del propósito y los contenidos más relevantes de la investigación.

6 Informe final

Son numerosas las iniciativas para visibilizar en la agenda pública lo que implica la magnitud, severidad y distribución de las lesiones y muertes causadas por la tránsito a nivel mundial como problema de salud pública, la promoción de dichas iniciativas para evitar las lesiones y muertes no han causado el efecto esperado y los datos no han disminuido. En países como Colombia se ha incrementado, manteniéndose sin una gran variación y con una tenencia al aumento (Rodríguez-Hernández JM, 2019)

Diversos estudios nacionales han caracterizado el problema, relacionado con la explosión de ventas de vehículos, la fácil expedición de las licencias de conducción, la falta de control por parte de las autoridades a las escuelas que expiden estas licencias, la débil estructura de control, supervisión y sanción que existe en el país para la aplicación y el cumplimiento de la legislación ante los diversos comportamientos de los actores de la vía.

Sin embargo, el gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte estableció mediante resolución 2273 de 2014 el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013- 2021 (Colombia), enfocado a mejorar la seguridad vial que involucra a los poderes públicos y privados, buscando fortalecer la estructura de seguridad vial del país. Busca elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a generar una cultura de prevención y de autocuidado de todos los actores del tránsito (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016) Su principal objetivo es reducir del número de

víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nacional para el año 2021 (Ministerio de Transporte, 2015). Los pilares fundamentales de este plan son la gestión institucional, comportamiento humano, infraestructura y vehículos, como se muestra en la figura 1. (Ministerio de Transporte,2015).

La seguridad vial en las empresas

Existen dos guías propuestas para la gestión de la seguridad vial en las empresas, la primera establecida por el Ministerio de Transporte en su Resolución 1565 del 6 de junio de 2014, donde presenta una Guía Metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial y la segunda es el modelo de gestión propuesto por ISO en su norma ISO 39001:2012, la cual fue acogida por Colombia en el año 2014 en su versión emitida por el Instituto Colombiano de Normas Técnicas ICONTEC como la NTCISO 39001:2014 Sistema de Gestión de la Seguridad Vial, requisitos para su uso. Es de resaltar que la primera propuesta es de obligatorio cumplimiento para toda empresa tanto privada como pública, mientras que la segunda es opcional a implementar para cualquier tipo de organización o empresa que desee gestionar sus riesgos asociados a lesiones o muertes relacionadas con accidentes de tráfico

Con lo anterior se pretende empoderar a las empresas con la autogestión y cambios preventivos frente a la forma de asumir y practicar la conducta social en relación con la movilidad vial, es decir, asumir la cultura de la seguridad vial como responsabilidad de todos y logrando entender que la prioridad sobre la vía la tiene la vida.

En función de esto no se puede dejar a un lado el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, el cual representa una de las herramientas de gestión más importantes para mejorar la vida laboral en las entidades y con ella su competitividad. Esto es posible siempre y cuando cada empresa sincronice la seguridad y salud en el trabajo con los demás procesos identificados. El objeto de estudio de este documento es el cumplimiento de las políticas de seguridad vial y el desarrollo integral de las estrategias de salud y seguridad en el trabajo, por medio de la cual se debe promover y adoptar la seguridad vial como valor propio de todos los integrantes de las empresas por medio de un diseño, implementación, seguimiento, control, evaluación y mejora continua de acciones concretas que permitan reducir el riesgo de muerte o de lesión de las personas aportando así a prácticas y entornos responsables de movilidad.

Las afirmaciones anteriores buscan dar claridad y erradicar la confusión de muchos lectores que interpretan que solo están obligados a implementar el plan estratégico de seguridad vial en aquellas empresas que tienen mas de 10 vehículos o más de 10 conductores. No hay que ignorar que el texto indica que la norma es aplicable sobre “flotas de vehículos automotores o no automotores”, y que señala que quedan cobijadas las empresas que contraten o administren “personal de conductores”. Esto quiere decir que, si en la empresa hay más de un conductor, que desarrolle actividades o utilice cualquier tipo de vehículo para cumplir fines misionales de la organización, entonces se debe elaborar el Plan Estratégico de Seguridad Vial. En otras palabras:

prácticamente todas las empresas están obligadas a diseñar e implementar este instrumento.

7 Bibliografía

Hernández, J. M. R. (2019). La Década de Acción de la Seguridad Vial” y la incidentalidad vial en Colombia ¿Qué es necesario hacer? *Gerencia y Políticas de Salud*, 18(37), 1-8.

Gallo García, A. C., & Castillo Villanueva, G. M. (2018). Análisis de las condiciones de seguridad vial ligadas a temas de infraestructura en las vías rápidas de Bogotá.

Restrepo Betancur, B. Aproximación a modelos de seguridad vial en intersecciones semaforizadas de Medellín (Doctoral dissertation, Universidad Nacional de Colombia-Sede Medellín).

Pérez, G. L., Torres, D. M., & Vimos, V. V. (2018). Perspectiva de la seguridad vial en países en desarrollo–Colombia. *Perspectiva*, 39(42).

GARZÓN, M., ESCOBAR, D., & GALINDO, J. (2017). Auditorias de seguridad vial. Ejemplo de aplicación metodológica. *Revista ESPACIOS*, 38(41).

Abella, A. H. (2018). Cinco retos de Colombia en materia de seguridad vial. *Revista Fasecolda*, (171), 36-39.

Espinosa López, A. M., Cabrera Arana, G. A., & Velásquez Osorio, N. (2017). Epidemiología de incidentes viales Medellín-Colombia, 2010-2015

Bibliografía

Garzón, M. E. R., Prado, N. C. R., & Camargo, E. A. D. (2017). Seguridad Vial y Procesos Psicológicos: Acciones Preventivas.

Rojas, W. A., & Pabón, S. B. C. (2017). Análisis de las fatalidades por accidentes de tránsito en Colombia acontecidos en el periodo 2011-2015. *Redes de Ingeniería*, 226-239.

Fuscaldo Jalkh, F., & Cure Álvarez, O. E. (2018). Influencia de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en la muerte de los diferentes actores viales en Colombia 2015-2017.

Cardona, A. M. S., Arango, D. C., Fernández, D. Y. B., & Martínez, A. A. (2017). Mortalidad por accidente de tránsito en el adulto mayor en Colombia. *Revista de Saúde Pública*, 51, 21.

Martínez, K. K. G. (2016). Propuesta de dos líneas y áreas de investigación sobre la movilidad, el tráfico y la seguridad vial en Colombia que sirva de referente para el desarrollo de los (PESV) en especial para centros de distribución (CEDI). *Revista RETO: Revista Especializada En Tecnologías Transversales De La Organización*, 4(4), 41-54.

Rojas Ardila, D. M. (2016). Desarrollo vial en Colombia y el impacto de las vías de cuarta generación.

Giraldo Salazar, J. D. (2015). Auditoria de la Seguridad Vial para cuantificar el riesgo en la vía de los usuarios, en los barrios Pablo Sexto, Galerías y Nicolás de Federmann.

Dallos, J. R. A. (2015). Índices de severidad para auditorías de seguridad vial en carreteras colombianas. *Revista Virtual Universidad Católica del Norte*, 1(44), 203-221.

Rodríguez, J. M., Camelo, F. A., & 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. Salud*, 49(2), 290-299.

Fuscaldo Jalkh, F., & Cure Álvarez, O. E. (2018). Influencia de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en la muerte de los diferentes actores viales en Colombia 2015-2017

Crane Pardo, S. (2017). Soluciones en las que los motociclistas urbanos en Colombia mejoren su seguridad vial reduciendo los accidentes de tránsito.