

**PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL DE ALTO IMPACTO EN EL
MUNDO, EN EMPRESAS DE DISTRIBUCIÓN DE ARTÍCULOS MÉDICOS, UNA
INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL, I SEMESTRE 2021.**

CARLOS ARTURO MONTAGUT MONTAGUT

**CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS
SEDE VIRTUAL Y A DISTANCIA
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
PROGRAMA ADMINISTRACIÓN EN SALUD OCUPACIONAL
CÚCUTA NORTE DE SANTANDER.**

2021

PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL DE ALTO IMPACTO EN EL MUNDO, EN EMPRESAS DE DISTRIBUCIÓN DE ARTÍCULOS MÉDICOS, UNA INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL, I SEMESTRE 2021.

CARLOS ARTURO MONTAGUT MONTAGUT

Documento resultado de trabajo de grado para optar por el título de Administrador en Salud Ocupacional.

Director: CLAUDIA MERCEDES DELGADO CRUZ

**CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS
SEDE VIRTUAL Y A DISTANCIA
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
PROGRAMA ADMINISTRACIÓN EN SALUD OCUPACIONAL
CÚCUTA NORTE DE SANTANDER.
2021.**

Dedicatoria

En primera instancia dedico el siguiente trabajo investigativo a Dios por brindarme la oportunidad semestre a semestre de triunfar y que a pesar de las adversidades siempre me dio su mano, también a mi madre quien me brindó su apoyo en el momento que más lo necesite, a mi pareja quien fue de vital ayuda en este proceso y a la vez doy agradecimientos a mis compañeros de carrera quienes fueron un gran equipo de trabajo, mis docentes por habernos transmitido sus conocimientos y sin olvidarme de mi padre que desde el cielo me acompaña y sé que estará muy orgulloso de mi.

Agradecimientos

Como estudiante UNIMINUTO, doy gracias a la corporación universitaria Minuto de Dios y a cada uno de los docentes que fueron de vital importancia para la formación profesional que hemos tenido hasta el momento, agradecer su gran entrega y dedicación a la hora de transmitirnos sus conocimientos, siempre cumpliendo con algo muy representativo de nuestra universidad como lo es el servir, no haciéndolo más extenso solo quedan palabras de agradeciendo por su gran labor.

También doy gracias a la docente Claudia Mercedes Delgado Cruz quien me brindó su apoyo y me supo guiar en este proceso investigativo, lo cual ha sido algo muy enriquecedor para mi aprendizaje, fue un proceso el cual me ha permitido aplicar mis conocimientos adquiridos a lo largo de mi formación, me ayudado a generar confianza en mí y a su vez crear nuevos hábitos de estudio.

Tabla de contenido

1. Problema	11
1.1 Descripción del problema	11
1.2 Formulación o pregunta problema.....	13
2. Objetivos	14
2.1 Objetivo general	14
2.2 Objetivos específicos	14
3. Justificación.....	14
4. Marco de referencia	16
4.1 Marco legal.....	16
4.2 Marco investigativo	22
5. Metodología	34
5.1 Enfoque y alcance de la investigación.....	34
6. Resultados.	41
7. Presupuesto.....	44
8. Conclusiones	45
9. Recomendaciones.	46
10. Anexos.....	47
11. Referencias.	49

Listado de Figuras

	Pág.
Anexo A.....	47
Anexo B.....	47
Anexo C.....	48
Anexo D.....	48

Listado de Tablas

	Pág.
Tabla 1.....	17
Tabla 2.....	20
Tabla 3.....	35

Resumen

La presente investigación se logró realizar con la finalidad de indagar los diferentes planes estratégicos de seguridad vial que se han desarrollado de manera global y han sido de alto impacto, con el propósito de analizar las diferentes investigaciones existentes sobre el tema de estudio, las cuales se realizaron a través de una revisión documental, el presente estudio busco la compilación de la información mediante análisis de contenido y resultados que posibilitaron el diseño de afrontamiento, favoreciendo la transformación y el fortalecimiento de todo lo requerido por la normatividad en el momento de implementar el sistema en cada empresa; así mismo se buscaron acciones encaminadas a alcanzar propósitos en modelos de prevención más eficaces y con resultados positivos; como se mencionó anteriormente la búsqueda de la información se realizó basada en los planes estratégicos de seguridad vial existentes a nivel global, para consolidar el análisis y construcción de los resultados fue necesario indagar entre investigaciones científicas, artículos, trabajos de grado, libros, revistas y manuales, dejando como evidencia después de realizar un análisis crítico, la poca información encontrada sobre los (PESV) en el sector de transporte de artículos médicos o logística no obstante a esto se puede resaltar la buena información suministrada por estudios de (PESV) de alto impacto de otros sectores que lograron ser guía del desarrollo de la investigación y así mismo se espera que pueda ofrecer un aporte significativo a futuras investigaciones e intervenciones sobre el mismo tema planteado.

Palabras Clave: Accidente, logística, plan estratégico, seguridad vial, sistema.

Introducción

La importancia del presente estudio radica en la investigación sobre los Planes de seguridad vial de alto impacto en el mundo en empresas de artículos médicos, basado en una revisión documental que posibilitó el diseño de estrategias de afrontamiento, fortaleciendo teóricamente la importancia de poder tener información clara, actualizada y acorde a la normatividad presente para este tipo de plan estratégico, como lo es la seguridad vial.

Siendo hoy por hoy una de las problemáticas que se puede percibir a nivel mundial, la seguridad no solo juega un papel importante en la parte de legal de una empresa, también hace parte del día a día de las personas que quizás no hagan parte de una empresa legalmente constituida o lo estén y no tengan previo conocimiento de esto.

El constante crecimiento económico y de la población junto con los diferentes cambios tecnológicos han llevado al desarrollo de nuevas necesidades de movilidad, logrando que cada día la normatividad sea un poco más fuerte y a esto podemos unir las multas que se podrían dar por el incumplimiento de ellas, de esta misma manera nacen nuevas investigaciones las cuales teóricamente cumplen un papel fundamental en el momento de desarrollar o aplicar un plan estratégico de seguridad vial que logre tener un impacto positivo tanto para la empresa como para los estudios futuros.

De tal manera, de acuerdo a la idea de esta investigación podemos reconocer el funcionamiento y los estudios investigativos a partir de antecedentes pasados. Contribuyendo directamente a futuras investigaciones a partir de la revisión documental relacionada al tema investigativo.

Seguidamente se fundamentó la justificación del estudio en el cual se da a conocer el por qué y para que, de la realización del mismo, esta investigación está basada en la descripción de antecedentes investigativos internacionales, nacionales y locales de alto impacto, que nos podrán garantizar un abordaje completo sobre el tema planteado. Se plantea el marco teórico el cual es está estructurado en tres capítulos de las categorías a profundizar. El primer capítulo comprende los Planes Estratégicos, el segundo capítulo Seguridad Vial y el tercer capítulo profundiza la Seguridad y Salud en el Trabajo

Por lo anterior expuesto, el presente proyecto de investigación se elaboró bajo una metodología de enfoque descriptivo y su diseño mediante una revisión documental profunda que incorporo técnicas y fases de procedimiento para la obtención de resultados con la finalidad de llevar a cabo el cumplimiento de los objetivos propuestos, en respuesta a la pregunta problema: ¿Qué planes estratégicos de seguridad vial de alto impacto en el mundo, permiten orientar eficazmente la gestión de la seguridad vial en empresas como las de distribución de artículos médicos?

Arrojando como resultado final que no se logró encontrar evidencia e información acerca de los (PESV) de alto impacto para el sector de transporte de artículos médicos o de logística, los cuales surgirían de gran ayuda para el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (SG-SST), para el cumplimiento de los objetivos, a su vez se resalta la información suministrada por los (PESV) de alto impacto para otros sectores que fueron guía para la diferenciación entre un (PESV) de alto impacto, un diseño de (PESV) y un (PESV) que no logro generar un impacto positivo.

1. Problema

1.1 Descripción del problema

Los accidentes de tránsito en la actualidad, son un hecho indiscutible que se han venido presentando de manera constante y con una tendencia de incremento, hasta convertirse en una problemática de carácter social, puesto que han tenido un gran impacto y repercusión en todas las poblaciones colombianas. Es por ello, que se parte de la premisa de que los accidentes de tránsito pueden ser el resultado del crecimiento de la población, a medida que haya más distancia que recorrer se hace necesario el uso de medios de transporte, lo que implica que sea una parte esencial para la movilización diaria de las personas; por tanto, se ha configurado una fracción importante del espacio urbano (Lascarro & Carrascal, 2010), adicional a esto se suma la problemática que se presenta en la poca existencia de los (PESV), en los cuales no se evalúa el impacto que lograría tener al incorporar estos estudios en las empresas, por el debido desconocimiento de su existencia en este caso, en las empresas de transporte de artículos médicos.

Teniendo en las estadísticas dadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS), a nivel mundial mueren alrededor de 1,3 millones de personas por siniestros viales, y destaca que las lesiones causadas por siniestros viales son la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años, siendo los más afectados los peatones, ciclistas y motociclista (OMS,2015).

Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, estos mismos en algunos casos provocan alguna discapacidad la cual termina originando disminución de sus capacidades físicas y laborales (OMS,2015). Adicionalmente el 48% de las defunciones se da en intervalos de edad de 15 a 44 años, y de estas el 73% afecta a hombres menores de 25 años, estos casos incrementan con mayor frecuencia en países bajos.

Ante este panorama la OMS declaró el periodo 2011 – 2020 como la década de la “seguridad vial” estableciendo acciones que permitan reducir en un 50% las muertes en las vías. Para ello se determinaron como focos de intervención los cinco factores de riesgo más importantes que afectan a la seguridad vial: la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del casco cuando se circula en motocicleta, el uso del cinturón de seguridad y el uso de sistemas de retención infantil; para a través de ellos modificar leyes que permitan mejores prácticas de conducción. Así mismo se busca regular que los países con economías emergentes adopten normas y medidas sobre la fabricación de vehículos seguros dado su aumento de producción en los últimos años. (OMS, 2015).

Según lo recorrido en los meses de enero y febrero del 2021, y según lo informa el boletín de Medicina Legal y Ciencias Forenses se han reportado un total de muertes por accidentes de transporte de 1497 muertes, de las cuales 1252 son hombres y 245 son mujeres, a su vez se reportan muertes violentas por transporte en el año 2018 de 6.879 y en el año 2019 de 6892, incrementando un 0,19% las muertes por accidentes de tránsito y los eventos de transporte en el

año 2018 fueron de 39.537 y en el año 2019 de 36.832, arrojando un baja del 6,84%, en los accidentes. (Forenses, 2019).

Por todo lo anteriormente mencionado nace la necesidad de la búsqueda de información acorde a los (PESV), en el sector de transporte o distribución de artículos médicos, los cuales fueran generado un impacto positivo en el momento de implementarlos, de manera mundial, nacional y local que lograran generar aportes al tema de estudio. Con lo anterior se logró percibir que no se cuentan con (PESV) que fueran generado un impacto positivo, con lo que también se evidencia la no existencia de (PESV) para el sector de transporte de artículos médicos, detectando la problemática de seguridad vial.

con el fin de proporcionar y controlar los accidentes de tránsito presentes en todo el ciclo productivo de la prestación del servicio de transporte y conocer las cifras exactas acerca de la accidentalidad presente en las empresas analizadas por medio de una investigación documental desde la parte local hasta la internacional abordando una matriz donde se organizarán las diferentes investigaciones de alto impacto encontradas en empresas de distribución de artículos médicos.

1.2 Formulación o pregunta problema.

¿Qué planes estratégicos de seguridad vial de alto impacto en el mundo, permiten orientar eficazmente la gestión de la seguridad vial en empresas como las de distribución de artículos médicos?

2. Objetivos

2.1 Objetivo general

Conocer los estudios, investigaciones, planes estratégicos de seguridad vial de alto impacto, de los diferentes países en los últimos 5 años, que permitan diseñar eficazmente los planes para el sector logístico de distribución de artículos médicos en el 2021.

2.2 Objetivos específicos

Establecer a nivel local, nacional e internacional los planes estratégicos de seguridad vial alto impacto ya realizado para aportar nuevos conocimientos en el diseño eficaz de estos.

Identificar las características particulares de los planes estratégicos de seguridad vial de alto impacto que puedan ser útiles en el diseño eficaz de estos.

Determinar los aspectos más relevantes a tener en cuenta en los planes estratégicos de seguridad vial de alto impacto hallados que permita orientar su diseño eficaz.

3. Justificación

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), es una de las actividades que hoy en día hace parte de toda empresa legamente constituida, la normatividad nos dice que donde exista un riesgo público de esta índole, debe existir todo sistema de seguridad vial, el cual está enfocado a mitigar los accidentes de tránsito que se puedan presentar (Resolución 1565,2014), a su vez es un instrumento de planificación para las acciones, mecanismos estrategias y medidas que deben adoptar de manera obligatoria las diferentes entidades públicas o privadas para evitar y reducir la accidentabilidad de los integrantes de las organizaciones y disminuir los afectos de los accidentes de tránsito.

Desde hace varios años las empresas a nivel global, han mostrado un especial interés en controlar los Accidentes de Tránsito, ya que en los países se ha venido desarrollando un alto

interés en el cuidado y la salud de los trabajadores por parte de los gobiernos nacionales e internacionales, el cual va dirigido hacia las empresas encargadas de prestar cualquier servicio hacia la población.

Según CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe), todos los años fallecen más de 1, 2 millones de personas en las vías de tránsito en el mundo, y entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales. (Unidas,2005).

En cuanto al tema tratado la Organización Mundial de la Salud (OMS), nos informa que el 93% de las muertes por accidentes de tránsito se producen en países de ingresos bajos y medianos, que solo cuentan con el 54% de los vehículos matriculados en el mundo, de esta misma manera la OMS, prevé que los traumatismos por accidentes de tránsito aumentarían para pasar a ser la quinta causa de mortalidad en el año 2030. (OMS, 2009).

Un número importante de víctimas fatales vulnerables de la vía pública, como lo son los peatones, ciclistas y conductores o pasajeros de vehículos motorizados de dos y tres ruedas se conocen colectivamente como usuarios vulnerables de la vía pública, las cuales representan la mitad de todas las muertes por accidentes de tránsito en todo el mundo, como lo mencionamos anteriormente esto suele presentarse mayormente en países de más bajos recursos.

Pero los accidentes de tránsito no suelen presentarse de forma repentina, una de las causales de estos es el aumento de la velocidad, esto lo podemos relacionar de la siguiente manera. A medida que la aumenta la velocidad media, también aumenta la probabilidad de accidente y la gravedad de sus consecuencias, la OMS nos indica que solo 47 países que representa el 13% de la población mundial, tiene leyes en consonancia con las mejores prácticas sobre la velocidad en zonas urbanas. (OMS,2009).

A su vez tenemos que otra de las malas prácticas cotidianas que suele ser la segunda causa de accidentes de tránsito, es la conducción bajo los efectos del alcohol, conducir bajo los efectos

de concentración de alcohol en la sangre (CAS), mayor a 0,05 g/dl aumenta el riesgo de sufrir un accidente de forma significativa. Estudios muestran que solo 34 países, que representan el 29% de la población mundial, tiene leyes nacionales sobre la conducción bajo los efectos del alcohol en consonancia con las mejores prácticas.

De acuerdo a la búsqueda realizada y con la información mencionada anteriormente resulta de gran interés el desarrollo del estudio investigativo en el sector de distribución de artículos médicos, ya que estos requieren implementar planes de alta eficacia, de alto impacto o gran éxito, proporcionando no solo el cuidado de las personas y el cumplimiento de la parte normativa, sino las repercusiones al sector y a la sociedad.

El siguiente trabajo investigativo documental toma conciencia de la importancia y el alto compromiso que se tiene por llegar a tener un alto impacto positivo en los relacionado con la seguridad vial en las empresas del sector salud, así mismo, contribuye a futuras investigaciones con impacto social de futuros profesionales del área de Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), como referente literario y medida de prevención, ya que esta revisión bibliográfica contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las empresas, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial, de esta manera aportar un modelo de estudio diferente que pueda evitar o reducir los efectos que generan los accidentes de tránsito.

4. Marco de referencia

4.1 Marco legal

Tabla 1.

Marco Legal Nacional

<u>Norma</u>	<u>Institución Normalizadora</u>	<u>Año</u>	<u>Descripción</u>	<u>Aporte al Proyecto</u>
--------------	----------------------------------	------------	--------------------	---------------------------

<u>Ley 769</u>	<u>Poder Público y Rama Legislativa</u>	<u>2002</u>	Por medio del cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones (artículo 4°, parágrafo 1°).	<u>Objetivo 3</u>
<u>Ley 1450</u>	<u>Congreso de Colombia</u>	<u>2011</u>	Por medio de la cual se expidió el plan nacional de desarrollo 2010-2014 (artículo 92, parágrafo).	<u>Objetivo 2</u>
<u>Ley 1383</u>	<u>Congreso de Colombia</u>	<u>2010</u>	Por medio de la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.	<u>Objetivo 2</u>
<u>Ley 1503</u>	<u>Congreso de Colombia</u>	<u>2011</u>	Por medio de la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones (artículo 12).	<u>Objetivo 3</u>
<u>Ley 1702</u>	<u>Congreso de Colombia</u>	<u>2013</u>	Por el medio de la cual se creó la agencia nacional de seguridad vial y se dictaron otras disposiciones (artículos 2°, 3°, 5° y 9°)	<u>Objetivo 2</u>
<u>Ley 2050</u>	<u>Congreso de Colombia</u>	<u>2020</u>	Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones generales para la consolidación y difusión de los PESV.	<u>Objetivo 2</u>
<u>Decreto 2851</u>	<u>Presidente de la Republica de Colombia</u>	<u>2013</u>	Por la cual se reglamentan los (artículos 3°, 4°, 5°,	<u>Objetivo 3</u>

			6°, 7°, 9°, 10°, 12°, 13°, 18° y 19°) de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones (artículos 2°, 10° y 11°).	
<u>Decreto 1079</u>	<u>Presidente de la Republica de Colombia</u>	<u>2015</u>	Por el cual se expidió el decreto único reglamentario del sector transporte; en su parte 3 reglamentaciones en materia de tránsito, título 2 Seguridad Vial.	<u>Objetivo 1</u>
<u>Decreto nacional 1906</u>	<u>Presidente de la Republica de Colombia</u>	<u>2015</u>	Por medio de este decreto se hace modificación adicional al decreto 1079 de 2015 en lo que tiene que ver con el PESV (artículo 3).	<u>Objetivo 2</u>
<u>Decreto 2106</u>	<u>Presidente de la Republica de Colombia</u>	<u>2019</u>	Por medio de este decreto se simplifican, refuerzan y suprimen procedimientos, procesos y tramites que se consideran innecesarios en la administración pública (artículo 10).	<u>Objetivo 3</u>
<u>Resolución 1282</u>	<u>El Ministro de Transporte</u>	<u>2012</u>	Por el cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial desde el año 2011 al 2016 (artículos 1°, 2° y 5°).	<u>Objetivo 3</u>
<u>Resolución 1565</u>	<u>La Ministra de Transporte</u>	<u>2014</u>	Por la cual expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (artículo 1).	<u>Objetivo 2</u>
<u>Resolución 2273</u>	<u>La Ministra de Transporte</u>	<u>2014</u>	Por medio de la cual se ajusta el Plan	<u>Objetivo 2</u>

			Nacional de Seguridad Vial del año 2011 al 2021 y se dictan otras disposiciones (artículos 1º, 2º y 4º).	
<u>Resolución 1231</u>	<u>La Ministra de Transporte</u>	<u>2016</u>	Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (artículos 1º, 2º, 3º y 4º).	<u>Objetivo 1</u>
<u>Resolución 7495</u>	<u>La Ministra de Transporte</u>	<u>2020</u>	Por la cual deroga la resolución 1231 de 2016, por medio de la cual se adoptó el documento que sirve de guía para evaluar los PESV (artículo 1).	<u>Objetivo 1</u>

Fuente. Propia

Tabla 2.

Marco Legal Internacional

<u>Norma</u>	<u>Institución Normalizadora</u>	<u>Año</u>	<u>Descripción</u>	<u>Aporte al Proyecto</u>
<u>Ley 24.557</u>	<u>Honorable Congreso de la Nación de Argentina</u>	<u>1995</u>	Riesgo del trabajo, Objetivos y ámbito de aplicación. Prevención de los riesgos del trabajo. Contingencias y situaciones cubiertas. Prestaciones dinerarias	<u>Objetivo 2</u>

			y en especie. Determinación y revisión de las incapacidades. Régimen financiero. Gestión de las prestaciones. Derechos, deberes y prohibiciones. Fondos de Garantía y de Reserva. Entes de Regulación y Supervisión. Responsabilidad Civil del Empleador. Órgano Tripartito de Participación. Normas Generales y Complementarias. Disposiciones Finales.	
<u>Ley 18.059</u>	<u>La junta de Gobierno de la República de Chile</u>	<u>1982</u>	Se designa al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT), como organismo Rector a nivel nacional en materia de tránsito.	<u>Objetivo 2</u>
<u>Ley de tránsito 18.290</u>	<u>Ministerio de justicia</u>	<u>1984</u>	Se indica que la señalización de tránsito para las vías públicas del país, será determinada por el MTT (artículo 99°).	<u>Objetivo 1</u>
<u>Real decreto 320</u>	<u>Ministerio del Interior</u>	<u>1994</u>	Por el que se aprueba el reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.	<u>Objetivo 1</u>
<u>Real decreto 2822</u>	<u>Ministerio de la Presidencia</u>	<u>1998</u>	Por el que se aprueba el reglamento general de vehículos.	<u>Objetivo 3</u>
<u>Real decreto 1428</u>	<u>Ministerio de la Presidencia</u>	<u>2003</u>	Por el que se aprueba el reglamento general de	<u>Objetivo 2</u>

			circulación para la aplicación y el desarrollo del texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real decreto legislativo 339 (1990).	
<u>Real decreto 1514</u>	<u>Ministerio de la presidencia, Relaciones con las cortes e Igualdad</u>	<u>2018</u>	Por el que se modifica el reglamento general de circulación, aprobado por el Real decreto 1428 (2003).	<u>Objetivo 2</u>
<u>Real decreto 970</u>	<u>Ministerio de la presidencia, Relaciones con las cortes y Memoria Democrática</u>	<u>2020</u>	Por el que se modifica el reglamento general de circulación, aprobado por el Real decreto 1428 (2003) y el reglamento general de vehículos, aprobado por el Real decreto 2822 (1998), en materia de medidas urbanas de tráfico.	<u>Objetivo 1</u>
<u>Resolución 1313</u>	<u>Superintendencia de Riesgos del Trabajo</u>	<u>2011</u>	Establece el registro de cumplimiento de norma de salud, higiene y seguridad en el trabajo, modifica la Resolución 463 (2009).	<u>Objetivo 2</u>
<u>Resolución 905</u>	<u>Ministerio de Salud y Protección Social</u>	<u>2015</u>	establece las funciones que deberán desarrollar los servicios de higiene y seguridad en el trabajo y medicina del trabajo en cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Decreto 1.338 (1996).	<u>Objetivo 3</u>

4.2 Marco investigativo

Teniendo en cuenta que, para poder soportar el desarrollo del proyecto, es necesario remitirnos a estudios referentes a la investigación descrita, de acuerdo a lo anteriormente mencionado se procede a realizar una revisión del tema de estudio, Planes Estratégicos de Seguridad Vial de alto impacto en el mundo, en empresas de distribución de artículos médicos.

Siguiendo este orden de ideas, se evidencio que no se logró obtener resultados de estudios anteriores en las diferentes bases de datos consultadas para el tema de estudio, a continuación, se procede a mencionar las diferentes plataformas académicas en que se trabajó en la búsqueda de la información.

Google Académico, Microsoft Academi, Scielo, Science Research, WorldWideScience.ORG, ProAQuest.

4.3 Marco teórico

Capítulo I

Planes Estratégicos

Plan estratégico de seguridad vial

Un plan se puede definir como el conjunto de acciones coordinada entre sí, con el objeto de alcanzar una meta en común. En este contexto el plan estratégico de seguridad vial se entiende como un documento en el que una organización o entidad establecen su compromiso, estrategias y actividades de promoción de la seguridad vial, definiendo claramente las responsabilidades en su ejecución, mecanismos de seguimiento, control de resultados y mejora continua que garanticen la disminución de la siniestralidad. (Monclús,2007).

Para Colombia, el plan estratégico de seguridad vial se encuentra definido por el Ministerio de transporte en su decreto 2851 de 2013, como: El instrumento de planificación que oficialmente 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, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.(p. 3).

Por lo que para el Estado colombiano los planes estratégicos de seguridad vial se consolidan a nivel legal como la herramienta que promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, mediante el desarrollo de programas pedagógicos de educación vial aplicados a todas las organizaciones sectoriales. La aplicación de programas integrales de seguridad vial no garantiza el éxito en todos los casos, pero si maximiza las probabilidades de conseguir una reducción de la siniestralidad o al menos de reducir las lesiones a las personas en un accidente de tránsito.

Metodología para la elaboración del plan estratégico a nivel mundial.

Las etapas de implementación del PESV se presentan la siguiente metodología según la normatividad vigente aplicable donde se basan aquellos planes a los cuales se les va a dar cumplimiento en el programa de seguridad vial (PESV):

Conformación del equipo de trabajo: Esta etapa es definida por la alta gerencia, siendo aquí donde se empiezan a involucrar todas las personas de la organización en las siguientes actividades principalmente:

Comité de seguridad vial: Se debe establecer y/o conformar un comité con personas de la empresa para que lleven a cabo medidas que permitan la toma de conciencia de todos los actores viales de la empresa, las responsabilidades del comité están adjuntas en la resolución 1565 del 2014.

Roles y funciones de la alta dirección: Por primera instancia la alta gerencia debe estar liderando la implementación del PESV para poder tomar decisiones y poder estipular roles y responsabilidades de todo el personal de la empresa y que se cumpla con todo lo establecido.

Política de seguridad vial: se debe crear la política según los lineamientos establecidos como compromiso por parte de los actores viales incluyendo alta gerencia y comunicación, lo cual debe estar a disposición de todo el personal de la compañía.

Informar al personal de la empresa: como se decía anteriormente esta debe estar documentada y comunicada con todo el personal de la empresa como así mismo la evolución de los resultados.

Diagnóstico: En este ítem la organización debe realizar un diagnóstico de toda la conformación de su empresa y su contexto organizacional con el fin de determinar los riesgos en materia vial a los que están expuestos. La Resolución 1565 de 2014 y la Resolución 1231 de 2016 en sus anexos 1 y 3 respectivamente ofrecen una guía de lo que se debe conocer, siendo las etapas a realizar las siguientes (Depestre y Lorenzo, 2018).

Características de la empresa: esta información es acerca de la empresa como actividades que se realizan, tamaño de la empresa, segmento al que pertenece, tipos de vehículos utilizados para el desplazamiento (cabe decir que también aplica para ciclistas), cantidad de empleados directos o indirectos, contratistas y proveedores, clasificación del personal según su rol dentro de la empresa, rol de las personas dentro de la vía, tipos de desplazamientos en misión, y en itinere, relación de sus actividades con el riesgo vial.

Levantar información: se consolida la información recolectada a través de un formato de levantamiento de información.

Consolidar la información y analizarla: La persona responsable deberá recolectar la diferente información, por consiguiente, analizarla para lograr obtener la realidad de los desplazamientos.

Evaluación del riesgo: Según la normatividad nos recomienda seguir una serie de pasos según esta la información consolidada y analizada. Clasificar al personal dependiendo su rol dentro de la compañía, y dentro de la vía, establecer un listado de conductas en la conducción y su entorno de acuerdo con la naturaleza del trabajo y su nivel de exposición al riesgo y por último asignar un nivel de riesgo para cada variable (Depestre y Lorenzo, 2018).

Una vez estén determinados los riesgos deben ser clasificados y priorizados para poder trabajar en cada uno de ellos para eliminar o mitigar los riesgos. Se debe definir los objetivos, seleccionar acciones y analizar las mejores prácticas.

Implementación del PESV: Allí se sugiere tener en cuenta los aspectos como:

Planificar todas aquellas actividades que se han definido implementar en la organización, para llevar un orden adecuado a cada una de las actividades se recomienda llevar un cronograma de actividades.

Comunicar a la empresa sobre los lineamientos de las acciones definidas dentro del PESV. Se recomienda gestionar lo necesario para la implementación de las acciones definidas.

Seguimiento y evaluación: se recomienda darle seguimiento al sistema a través de: Medición de indicadores de desempeño del PESV para detectar los resultados del sistema, indicadores de resultado para conocer el grado de cumplimiento de los objetivos y finalmente indicadores de actividad para poder evidenciar la información sobre el grado de consecución de las acciones que conforman el plan.

Auditorias: se deben implementar auditorías internas o externas que deben proporcionar información acerca del funcionamiento del PESV (Depestre y Lorenzo, 2018).

Información documentada: Según la normatividad 1565 del 2014 nos dice que se debe elaborar un solo documento que incluya todos los aspectos del Plan Estratégico De Seguridad Vial, el cual debe incluir todos los elementos contemplados dentro del diseño, desarrollo e implementación, según las etapas descritas.

Capítulo II

Seguridad Vial.

La Seguridad Vial se encarga de prevenir y/o minimizar los daños y efectos que provocan los accidentes viales, su principal objetivo es salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo.

La seguridad vial debe estar presente en toda la infraestructura viaria tanto urbana como rural, según investigaciones se caracteriza la primera por el mayor número de accidentes y la segunda por la gravedad de los mismos. También se debe considerar la seguridad vial en cada sector socioeconómico que mueve un país, uniendo vías, garantizando la seguridad de los caminos y de los trabajos que se realizan en ellos (Depestre y Lorenzo, 2018).

Algunos de los conceptos dado por autores son:

La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

La seguridad vial no es más que la reducción del riesgo de accidentes y lesiones en las carreteras, lograda a través de enfoques multidisciplinarios que abarcan ingeniería vial y gestión del tráfico, educación y formación de los usuarios de las carreteras y diseño de los vehículos. (García,2010).

En Cuba el criterio de seguridad vial está definido en la Ley No 109, del Código de Seguridad Vial y plantea que: la seguridad vial es un sistema integral que comprende el conjunto de actividades, funciones e instituciones jurídicas, íntimamente vinculadas entre sí, que tiene como finalidad el máximo aprovechamiento y duración de las inversiones, y el desplazamiento fluido, seguro y eficiente de vehículos y peatones en las vías (Asamblea Nacional del Poder Popular, 2010).

Elementos de la seguridad vial.

La mayoría de los accidentes de tránsito no pueden ser atribuidos a una sola causa y son el resultado final de una compleja secuencia de acciones e interacciones entre los componentes del sistema de seguridad vial.

El vehículo: desde el punto de vista de la ingeniería de tránsito, el vehículo es tratado como la unidad componente de la corriente vehicular, la cual se define por sus parámetros macroscópicos: volumen, velocidad media y densidad. Los que se estudian agrupados por tipos, debido a la influencia particular de cada uno en las corrientes vehiculares y en las características geométricas de las carreteras, ya sea por su dimensión, radios de giro, velocidades de circulación, altura de los ojos del conductor, relación peso-potencia, efectividad del frenado y otras características.

El hombre: el componente humano en el sistema es el factor más difícil de cambiar, por lo que las limitaciones y características humanas son una variable determinante en las

investigaciones de seguridad vial, las cuales deben ser reconocidas y atendidas, desde la expectativa de la ingeniería de tránsito (Depestre y Lorenzo, 2018).

El entorno: el elemento carretero también conocido como infraestructura, se encuentra comprendido dentro del entorno. Los componentes de la carretera inciden en la accidentalidad tales como la sección transversal, diseño en planta, perfil, combinación de ambos y otros. Otros factores que inciden son: el estado de la carretera, deterioros de los parámetros de explotación y la falta de señalización e iluminación (Depestre y Lorenzo, 2018).

Enfoques de la seguridad vial.

La seguridad vial implica uno de los grandes retos de las sociedades posmodernas, que están marcadas por los desarrollos de las metrópolis, las ciudades y aún de los sectores rurales, y donde la incursión de los vehículos tiene primacía, incluso sobre las personas; por los que son muchos los estudios e investigaciones que arrojan numerosos enfoques acerca de la misma. Según cual fuere la referencia adoptada para basarla, estimarla o medirla, en la seguridad vial se distinguen cuatro dimensiones:

- Seguridad nominal
- Seguridad legal
- Seguridad sustantiva
- Seguridad real

Seguridad nominal. Dada por los criterios y preceptos recogidos en las normas y recomendaciones de diseño, donde aparecen determinados parámetros que se interpretan erróneamente como umbrales de la seguridad. Los valores de las normas no son la frontera entre lo seguro y lo inseguro; simplemente recogen lo que unos profesionales consideraban una práctica aceptable en ese momento, muchas veces condicionada por otros objetivos del diseño

vial, como la economía, la integración ambiental, etcétera. Por tanto, cumplir con la seguridad nominal no es garantía de que el diseño sea seguro. En ella se sigue cobijando un mal entendido y utilizado. (Farias.2015).

Seguridad legal, que deja en el ámbito exclusivo del conductor la responsabilidad de la accidentalidad, debida a un camino con defectos. El cumplimiento de determinados preceptos legales no tiene por qué garantizar ningún nivel concreto de seguridad vial, ya que muchos de ellos se establecieron para limitar las repercusiones económicas, o para responsabilizar exclusivamente a los conductores de los accidentes en que se vean involucrados, aunque el camino tenga defectos asociados con un riesgo no perceptible o insuperable por ellos. Estos preceptos realmente amparan a los funcionarios viales responsables, fomentando la desidia y la ineficacia. (Farias.2015).

Seguridad real. Está determinada por la siniestralidad en una red vial en explotación. Tras el error de conducción propio del conductor o inducido por defectos del camino (punto negro existente o en gestación), el análisis debe orientarse a la búsqueda de soluciones efectivas; la investigación conjunta y rigurosa mejora el conocimiento de la seguridad vial, para propiciar una seguridad sustantiva más eficiente. “Monografía sobre Seguridad Vial” 17 Fundamentada en la seguridad real, la aplicación de la seguridad sustantiva permitirá trascender la seguridad nominal, y abordar un dominio más amplio del diseño vial que incorpore los nuevos conceptos de comportamiento humano, flexibilidad y adaptación al entorno. Lo crucial es seleccionar medidas adecuadas, comparar opciones, priorizar proyectos, cuantificando y prever su comportamiento frente a la seguridad vial de los diferentes elementos del camino. (Farias.2015).

Seguridad sustantiva. Estima los resultados que un determinado diseño o mejoramiento del camino pueda tener en la siniestralidad futura. Para ello se precisan métodos para pronosticar o predecir la frecuencia futura de los choques y sus consecuencias, según las condiciones o

parámetros incorporados al diseño. Es necesario basarse en hechos y no en conjeturas, fundamentarse en conocimientos obtenidos de la investigación y no en juicios sin sustento. Hasta hace medio siglo, las investigaciones terminaban fomentando la seguridad nominal al actualizar por nuevas los coeficientes de modelos matemáticos racionales de las normas de diseño (Farias.2015).

Capítulo III

Seguridad y salud en trabajo.

Dentro de la presente investigación realizada con la finalidad de investigar acerca de la seguridad vial debe ser incluido el tema de la seguridad y salud en el trabajo puesto que la presente investigación se realiza para tener una noción de la accidentalidad en cuanto a las medidas no adoptadas en las empresas abordadas en forma teórica.

La Seguridad y Salud Laboral, se puede definir como “las condiciones y factores que inciden en el bienestar de los trabajadores, contratistas, visitantes y otras personas en el sitio de trabajo”. La seguridad y salud laboral, más allá de ser una estrategia enfocada simplemente a la prevención de lesiones y enfermedades, es un concepto que ayuda a la competitividad de las empresas; fundamentado al considerar que los accidentes y enfermedades como una consecuencia de la ineficiencia de los procesos, de quienes los ejecutan y de las tecnologías que se utilizan al interior de la empresa, que a su vez depende de su estructura y capacidad económica(Orozco, 2019).

En la medida en que se actúen sobre las causas que ocasionan dichas ineficiencias, mediante la aplicación de medidas preventivas, se generarán ahorros en materia prima, insumos, energía, impactos al medio ambiente, y; lo más importante, se evitará el sufrimiento y dolor que provoca un accidente o una enfermedad laboral.

De esta forma se contribuirá a mejorar la capacidad competitiva de la empresa y también su desempeño laboral. Los procesos de globalización están cambiando rápidamente el contexto de las empresas, con relación a su gestión, siendo muy importante, la Gestión de la Seguridad y Salud laboral (Orozco 2019). Se incrementan nuevas exigencias de los mercados relacionados con el cumplimiento de estándares de seguridad, haciendo prever que, en un futuro muy cercano, se convertirá en un aspecto de supervivencia empresarial.

Por otra parte se debe hablar acerca de otro termino dentro de este tema ya que es de gran relevancia dentro de la presente investigación y es administración en seguridad y salud en el trabajo pues al iniciar con la palabra administrativa su significado cambia; El Sistema de Administración de la Seguridad y Salud en el Trabajo, es un modelo de gestión establecido por la Dirección del Seguro General de Riesgos del Trabajo del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) el mismo que centra su objetivo en la prevención de riesgos laborales (Orozco, 2019). Involucra la gestión técnica, la gestión administrativa y la gestión del talento humano, que deben formar parte de la política y el compromiso de la gerencia en beneficio de la salud y la seguridad de los trabajadores, el desarrollo y productividad de las empresas y de toda la sociedad.

Este sistema se desglosa en tres grandes ramas: Gestión Técnica, Gestión Administrativa, Gestión del Talento humano la cual se relaciona de la siguiente manera.

Según el diagrama anterior cada una complementa a la otra siendo indispensable manejar las tres dentro de cualquier organización teniendo esto como base para desarrollar cualquier plan estratégico previniendo cualquier accidente.

Ahora se debe tener en cuenta que: La Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) reiteradamente han hecho llamados a los gobiernos para que establezcan políticas públicas en seguridad y salud laboral que incentiven a los empresarios a invertir en prevención de los accidentes y enfermedades relacionadas con el

trabajo, ya que el costo económico y social de esta problemática es muy alto. Esto porque la accidentalidad laboral tiene consecuencias sobre la productividad y competitividad de las empresas y sobre la sociedad en su conjunto (Casallas y Navarrete, 2017).

En este sentido, como estrategia para la prevención de los riesgos laborales surgen con relativa fuerza sistemas estandarizados de gestión, tales como la norma ISO 45001 del 2018, enfocados particularmente en la gestión de la (SST). De esta forma, son muchas las empresas que en el mundo han adoptado e implementado estos sistemas con el propósito de mejorar continuamente en el campo de la salud en el trabajo, puesto que la implementación de estos sistemas trata de responder a las demandas y presiones de los entes regulatorios, empleadores y trabajadores para garantizar un ambiente de trabajo seguro previniendo los accidentes y reduciendo el número de lesionados (Casallas y Navarrete, 2017).

En Colombia por las exigencias normativas, de calidad en los procesos, requerimientos de compañías multinacionales o para la exportación de productos a mercados extranjeros, la necesidad de contar con un sistema certificado ha aumentado en los últimos años. En el pasado, en el país la gestión de los riesgos laborales implicaba sólo la necesidad de cumplir con la reglamentación en términos de tener un programa de salud ocupacional; sin embargo, a partir del año 2012, se les exige a las empresas implementar unos sistemas de gestión con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la Seguridad y Salud en el Trabajo (Casallas y Navarrete, 2017).

La Agencia Europea para la Seguridad y Salud en el Trabajo establece que los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo son componentes esenciales de cualquier estrategia destinada a potenciar ambientes de trabajo seguro y saludable. Para la OIT, estos sistemas de gestión tienen por objeto proporcionar un método para evaluar y controlar los riesgos en el trabajo mejorando los resultados en la prevención de accidentes y enfermedades laborales. De

estos sistemas, la norma OHSAS 18001 es el único sistema certificable, razón por la cual es el que tiene más reconocimiento y aceptación en el mundo (Casallas y Navarrete 2017).

En general, los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST) son una herramienta para el desarrollo de actividades preventivas en la organización, brindando medios para la gestión de la seguridad y la salud de una forma organizada y estructurada. Al aplicar dichos sistemas de gestión, la organización puede obtener como resultado una reducción de la accidentalidad, además de un aumento en la productividad, lo cual impacta directamente en los resultados económicos y financieros de la empresa.

El sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, bajo la norma OHSAS 18001, indica unos requisitos mínimos para la gestión de los riesgos laborales con el fin de mejorar su desempeño en este campo⁷. Se puede indicar que el sistema de gestión en salud y seguridad, OHSAS 18001, constituye un mecanismo para sistematizar y organizar el trabajo en materia de riesgos, posibilita la conexión entre las distintas áreas de la organización y proporciona técnicas y metodologías para una apropiada utilización de los recursos disponibles, permitiendo el desarrollo de las actividades de la empresa a través del establecimiento de políticas y objetivos (Pérez, 2019).

La norma OHSAS 18001 es un estándar certificable que le permite a la organización garantizarle a sus partes interesadas y terceros que tiene una adecuada gestión de salud y seguridad para controlar los riesgos, permitiendo fortalecer la relación con los accionistas, acreedores, clientes, sindicatos, aseguradores y el gobierno e incrementar su poder de negociación.

La finalidad de cualquier sistema de gestión es el mejoramiento continuo; por tanto, cuando una empresa inicia un proceso de implementación, mantenimiento y certificación de su sistema de gestión, se espera que en el largo plazo este presente mejores resultados, que para el

caso de la seguridad y salud en el trabajo es la reducción de la accidentalidad laboral. De hecho, el estándar OHSAS 18001 busca que las organizaciones certificadas tengan un mejor desempeño de seguridad y menos accidentalidad.

5. Metodología

5.1 Enfoque y alcance de la investigación.

En este apartado se presenta la metodología, la cual hace parte fundamental de la presente investigación, el diseño metodológico, las fases y recursos que conlleva, que son pertinentes e hicieron parte del proyecto investigativo.

De acuerdo a Fernández (2002) citado de (Cadena, y otros, 2017) indica que la investigación cualitativa trata de identificar la naturaleza profunda de las realidades, la relación y estructura dinámica, por otro lado, la investigación cuantitativa trata de determinar la fuerza de las asociaciones o correlación entre variables, la generalización y objetivación de los resultados a través de una muestra para ser inferencia en una población.

Por lo tanto, estudios los cualitativos dan como resultado información o descripciones de situaciones, eventos, gentes, acciones recíprocas y comportamientos observados, citas directas de la gente y extractos o pasajes enteros de documentos, correspondencia, registros y estudios de casos prácticos. De esta manera, la investigación bajo el enfoque cualitativo se sustenta en evidencias que se orientan más hacia la descripción profunda del fenómeno con la finalidad de comprenderlo y explicarlo a través de la aplicación de métodos y técnicas derivadas de sus concepciones y fundamentos epistémicos, como la hermenéutica, la fenomenología y el método inductivo. (Sánchez, 2019).

Tipo de investigación.

El alcance de la investigación es de tipo analítico, ya que esta puede representar la descripción de varios estudios en su contexto (Aguirre & Guillermo, 2015), frecuentemente el propósito del investigador es describir situaciones y eventos. Esto es, decir cómo es, como se implementan y se desarrollan determinados estudios. Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro trabajo que sea sometido a análisis. Los autores Dankhe, (1986); (Hernández et al., 1997) citado por (Campiño, 2015) refieren que este tipo de alcance mide y evalúa diversos aspectos, dimensiones o componentes del estudio o estudios a investigar.

Es decir, se selecciona una serie de estudios y se midió cada una de ellas independientemente, de esta manera se analizó lo que se investigó. En este sentido, la presente investigación busco especificar el impacto que han tenido las diferentes investigaciones para analizarlas y obtener información de manera independiente sobre las categorías o unidades de análisis a indagar “Seguridad vial” y “Planes estratégicos de alto impacto”.

5.2. Cuadro resumen de objetivos, actividades, herramientas y población (o muestra) utilizada en la recolección de la información.

Tabla 3.

Cuadro resumen de objetivos

<u>Objetivo General</u>	<u>Objetivos Específicos</u>	<u>Actividades</u>	<u>Instrumento</u>	<u>Población o Muestra</u>
Conocer los estudios, investigaciones, planes estratégicos de seguridad vial de alto impacto, de los diferentes	Establecer a nivel local, nacional e internacional los planes estratégicos de seguridad vial alto impacto	Actividad 1 Búsqueda de información en base de datos.	Internet, libros, artículos y bases de datos académicas	Personal de logística o distribución de artículos médicos.
		Actividad 2 Seleccionar la información.	Fuentes primarias y fuentes secundarias	
		Actividad 3 Ordenar la información.	Matriz de revisión documental	

países en los últimos 5 años, que permitan diseñar eficazmente los planes para el sector logístico de distribución de artículos médicos en el 2021.	ya realizado para aportar nuevos conocimientos en el diseño eficaz de estos.	Actividad 4 Registrar la información	Matriz de revisión documental	
Conocer los estudios, investigaciones, planes estratégicos de seguridad vial de alto impacto, de los diferentes países en los últimos 5 años, que permitan diseñar eficazmente los planes para el sector logístico de distribución de artículos médicos en el 2021.	Identificar las características particulares de los planes estratégicos de seguridad vial de alto impacto que puedan ser útiles en el diseño eficaz de estos.	Actividad 1 Búsqueda de información en base de datos.	Internet, libros, artículos y bases de datos académicas	Personal de logística o distribución de artículos médicos.
		Actividad 2 Seleccionar la información.	Fuentes primarias y fuentes secundarias	
		Actividad 3 Ordenar la información.	Matriz de revisión documental	
		Actividad 4 Registrar la información	Matriz de revisión documental	
Conocer los estudios, investigaciones, planes estratégicos de seguridad vial de alto impacto, de los diferentes países en los últimos 5 años, que permitan diseñar eficazmente los planes para el sector logístico de distribución de	Determinar los aspectos más relevantes a tener en cuenta en los planes estratégicos de seguridad vial de alto impacto hallados que permita orientar su diseño eficaz.	Actividad 1 Ajustar la información de los planes encontrados.	Matriz de revisión documental	Personal de logística o distribución de artículos médicos.
		Actividad 2 Seleccionar la información de los planes de alto impacto	Matriz de revisión documental	
		Actividad 3 Ordenar la información en colores diferentes para diferenciar los Nacionales, locales e internacionales .	Matriz de revisión documental	
		Actividad 4 Culminar la revisión documental, anexarla al	Matriz de revisión documental	

artículos médicos en el 2021.		documento final y elaboración con hallazgos y resultados.	
-------------------------------	--	---	--

Fuente. Propia

5.3 Descripción detallada del diseño metodológico desarrollado para el logro de los objetivos.

Diseño de investigación

Al atender las investigaciones del objeto de estudio se hace necesario abordar como diseño la investigación documental el cual es el proceso metódico y formal que facilita y apoya el acceso ágil y sistematizado al producto de investigaciones científicas reportado en fuentes documentales en relación al tema de investigación a analizar las investigaciones existentes en la literatura científica internacional, nacional y local sobre la afectación psicológica de la violencia basada en el género. Entre los objetivos de la revisión documental se destaca, facilitar la obtención y selección de datos, coadyuvar en la sistematización, asimilación, organización y clasificación de los elementos del conocimiento, acrecentar la asimilación de los conocimientos ya generados y posibilitar que las afirmaciones o conclusiones que se generen puedan ser verificables. (Chong, 2019).

Unidad de análisis

Planes estratégicos de seguridad vial de alto impacto.

En primera instancia un Plan Estratégico de Seguridad Vial se define como un instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas en el sector público y privado existente en Colombia (Resolución 1565,2014).

Y al momento de hablar de seguridad vial nos referimos 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 (Resolución 1565,2014).

Teniendo en cuenta la definición de los dos significados anteriores, el Plan Estratégico de Seguridad Vial, es un documento guía, que permite llevar a la práctica todos los objetivos y lineamientos consignados en la norma relacionadas con el tema.

Su propósito es implementar medidas eficaces para disminuir la accidentalidad vial, a través de él es posible pensar, planear y diseñar un mapa de acciones para reducir las tasas de accidentalidad en materia de tránsito (Resolución 1565,2014).

Partiendo de lo anteriormente mencionado un Plan Estratégico de Seguridad Vial de alto impacto o gran éxito, es aquel sistema o estudio que proporcione resultados de mejora encaminados a el cuidado de las personas, la parte económica y el entorno legal, por lo contrario, no podría aplicar aquel (PESV) que se implemente solo con objetivo de dar cumplimiento a un protocolo legal.

En base a la información que se logró recolectar y analizar podemos deducir lo importante que es y la necesidad que se tiene de poder crear, documentar, socializar y aplicar un (PESV) de alto impacto, ya que consigo traen resultados de gran alcance, el cual logra que la Seguridad y Salud en el Trabajo (SST), marque una gran diferencia en torno a los resultados a comparación con los de años anteriores, a su vez la gran necesidad de poder crear este tipo de planes para el sector de distribución de artículos médicos o logística, ya que no se lograron evaluar este tipo de (PESV) para este sector, sin duda alguna estos tipos de estudios, ayudarían a las empresas en el cumplimiento de sus objetivos en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), serian empresas con proyecciones de liderazgo y cumplimiento de los estándares mínimos de cumplimiento.

Herramientas de análisis

A continuación, se describen los tipos de documentos de información científica referenciados, en donde se obtendrá información compilatoria de investigaciones en relación al tema a indagar.

Artículos.

El artículo es un trabajo relativamente breve que aporta resultados originales, o reúne o critica otras teorías y trabajos de investigación, y el elemento fundamental de la comunicación científica. Los artículos científicos pueden ser de muchos tipos en función de su contenido: describir una investigación, hacer una revisión del estado del conocimiento en un área o tema concreto, plantear un modelo teórico, criticar trabajos anteriores, etc. Estas revisiones pueden ser simplemente bibliografías anotadas en un campo determinado, o estudios críticos e interpretativos de las obras publicadas en ese campo.

Trabajos de grado.

Estudios específicos sobre un tema concreto dentro de una disciplina, que exponen la línea de investigación de un autor o autores. Cubren un campo mucho más amplio que los artículos de revista y son muy valiosas para conocer en profundidad dicho campo. Pero tardan en elaborarse y su proceso de edición es más laborioso que el de las revistas o las publicaciones de congresos, siendo por tanto su información menos actual o reciente.

Libros.

Los libros científico técnicos son aquellos pertenecientes a las ciencias experimentales puras y a las ciencias aplicadas en sus vertientes tecnológica e industrial. En su elaboración se utilizan métodos y técnicas científicos y emanan de los contextos profesionales y académicos.

Procedimiento de la Revisión documental

En el proceso de investigación documental se requiere primero que nada una fase de investigación, es decir, la búsqueda e identificación de fuentes de información, su localización y

obtención de la información. Una vez analizadas y valoradas es necesario sistematizar toda la información que consideremos valiosa. Después debemos determinar la modalidad de exposición de la información encontrada, esto es, la manera de presentar tal información. (Chong, 2019). En este sentido, de acuerdo a los planteamientos del investigador (Meneses, 2007) respecto al diseño y las fases de la investigación: a) Fase preparatoria; b) Aplicación técnicas, información; c) Fase informativa; d) Fase analítica, se contextualiza con la presente investigación teniendo en cuenta las directrices de los asesores académicos de la Corporación Universitaria Minuto de Dios UNIMINUTO de la siguiente manera:

Fase Preparatoria.

Esta fase inicial da respuesta a la revisión de literatura bibliográfica especializada relacionada con el objeto de estudio. Revisión de libros, artículos, actas de congresos, investigaciones, etc. con la finalidad de identificar temas clave y de iniciar la construcción un marco teórico para el informe final de la investigación.

Fase Descriptiva.

En esta fase se produce la implementación del diseño de la investigación, revisión documental la cual comprende la indagación de literatura teórica, redacción y análisis del tema según las fichas de revisión documental a la que pertenezcan dichas investigaciones en relación con todo el abordaje experimental de la investigación: “Planes estratégicos de seguridad de alto impacto” que persigue la obtención de la información. El desarrollo del trabajo de campo implica a la vez una revisión constante del diseño de la investigación por parte de la docente asesora; supone, por tanto, la evaluación continua de su desarrollo respecto a los objetivos perseguidos.

Fase de Categorización.

Esta fase implica diferentes finalidades que requieren de actividades concretas, entre ellas la reducción de datos; implica la relación, síntesis y agrupamiento de la identificación de

información obtenida y la clasificación de elementos. Se pretende identificar y clasificar los datos obtenidos en las fichas de la revisión documental respecto de las dimensiones y objetivos establecidos. Una vez realizadas estas actividades, se realiza la triangulación de datos y el estudio de los resultados obtenidos a partir del análisis general.

Fase Expositiva.

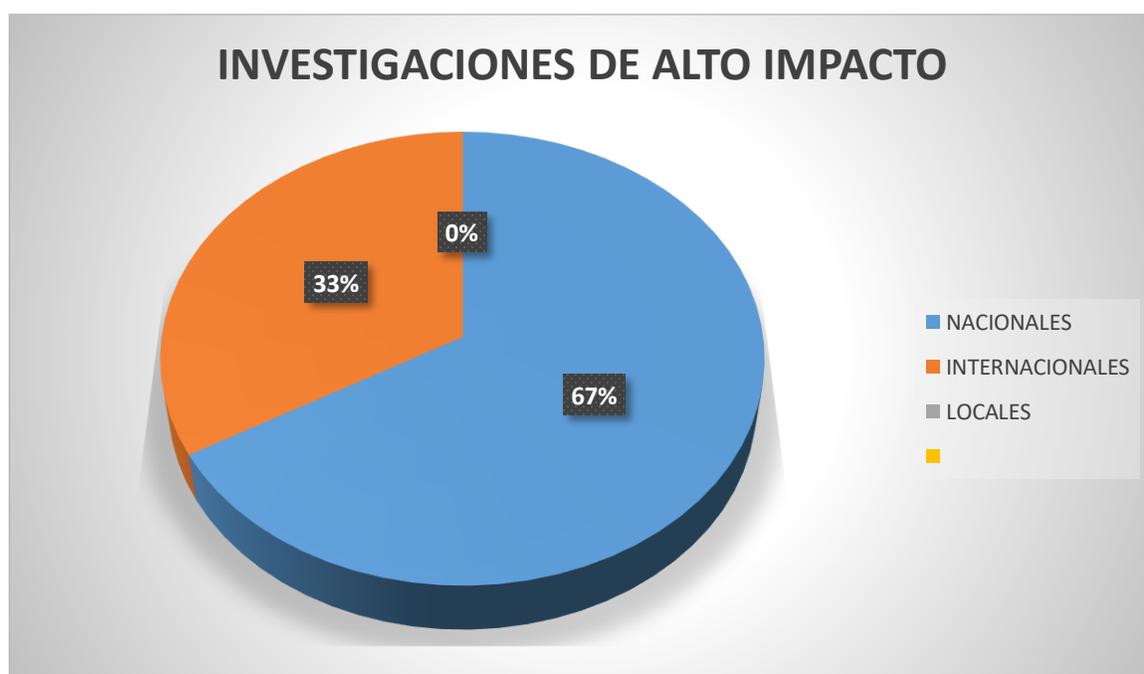
La última fase presenta las conclusiones y recomendaciones finales en perspectiva con las líneas de futuro orientadas a la profundización del problema investigativo. Las orientaciones que se tratarán de atender son, la construcción del discurso con una organización adecuada de las ideas y la presentación de modo atractivo la sustentación de los resultados de la investigación con un estilo de redacción que atraiga la atención del lector y aporte significativamente al mismo.

6. Resultados.

Dentro de los resultados obtenidos después de realizar la presente investigación se encuentran aportar conocimientos nuevos en manera de cifras y comparación sobre los planes estratégicos implementados en cada una de las investigaciones aportadas a el siguiente trabajo documental abriendo una puerta a las siguientes investigaciones que se puedan realizar acerca de este lo relacionado con la seguridad vial o planes estratégicos.



Del 100% de las investigaciones encontradas el 72% son nacionales, 16% internaciones y el 12% son locales.



Del 100% de las investigaciones de alto impacto encontradas el 67% hacen parte de las nacionales y el 33% de las internacionales.

Se logra identificar y determinar que las características principales de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de alto impacto están basadas en el cumplimiento de la normatividad, los requisitos legales aplicables para cada empresa y los resultados positivos que se obtienen al evaluar los indicadores de la seguridad vial.

Basado en cada una de las investigaciones encontradas referente a los (PESV), se espera lograr tener un impacto significativo para aquellas personas que tengan desconocimiento sobre todo lo que abarca la seguridad vial, aportando importantes datos que generen nuevas rutas de investigación, las cuales puedan contemplar nuevas estrategias de soporte informativo para nuevas investigaciones.

7. Presupuesto.

PERIODO	UNIDADES	RECURSO	COSTO
Febrero	1	Docente asesor	
	1	Estudiante X semestre de Administración en salud ocupacional.	
		Consumo de energía	\$ 45.000
	1	Uso quipo de computo	\$ 70.000
	1	Tiempo empleado	\$ 470.000
	1	Red de internet	\$ 70.000
Marzo	1	Docente asesor	
	1	Estudiante X semestre de Administración en salud ocupacional.	
		Consumo de energía	\$ 45.000
	1	Uso equipo de computo	\$ 70.000
	1	Tiempo empleado	\$ 470.000
	1	Red de internet	\$ 70.000
Abril	1	Docente asesor	
	1	Estudiante X semestre de Administración en salud ocupacional.	
		Consumo de energía	\$ 45.000
	1	Uso equipo de computo	\$ 70.000
	1	Tiempo empleado	\$ 470.000
	1	Red de internet	\$ 70.000
Mayo	1	Docente asesor	
	1	Estudiante X semestre de Administración en salud ocupacional.	
		Material de papelería	\$ 45.000
	1	Uso equipo de computo	\$ 70.000
	1	Tiempo empleado	\$ 470.000
	1	Red de internet	\$ 70.000
			TOTAL \$ 2.600.000

8. Conclusiones

- De acuerdo al análisis de la investigación realizada por medio del documento utilizado Matriz documental, se pueden resaltar los siguientes datos, la cual se puede apreciar en el Anexo A
 - Planes Estratégicos de Seguridad Vial hay diversos.
 - Planes Estratégicos de Seguridad Vial evaluados que tuvieron alto impacto positivo en el sector de transporte de artículos médicos no se encontraron.
 - Planes Estratégicos de Seguridad Vial que tuvieron alto impacto positivo en el sector de logística no se encontraron.
 - Se resalta particularmente los planes de alto impacto evaluados que se lograron obtener de otros sectores.
- En la ejecución de la investigación se observa que no se cuenta con la suficiente información relacionada o evidenciada sobre Planes Estratégico de Seguridad Vial de alto impacto o sin impacto positivo para el Sector de transporte de artículos médicos, por lo que no pudieron tener en cuenta para ser analizados.
- Con el desarrollo del presente documento futuras investigaciones podrán tener más claridad respecto al tema de estudio lo cual podrá proporcionar oportunidades de mejora para el sector de transporte de artículos médicos o de logística.
- A través de la investigación desarrollada se resalta la importancia de poder tener una base informativa, actualizada, clara y veras sobre las los (PESV), para el sector de transporte de artículos médicos o logística, con el propósito fundamental de crear conciencia y hacer partícipes a las que personas que hagan parte de este sector, las cuales también puedan generar propuestas de mejora.

- No se lograron conocer los estudios, investigaciones, planes estratégicos de seguridad vial de alto impacto, de los diferentes países en los últimos 5 años, que permitan diseñar eficazmente los planes para el sector logístico de distribución de artículos médicos en el 2021.

9. Recomendaciones.

Se sugiere crear estudios que puedan generar ideas o puedan ser modelos guía de Planes Estratégicos de Seguridad Vial de alto impacto en el mundo que permitan orientar el diseño para la gestión eficaz de la seguridad vial en empresas como las de distribución de artículos médicos

Se recomienda realizar más proyectos de investigación sobre la seguridad vial ya que la información encontrada es escasa y la implementación de un plan estratégico sobre este tema en empresas donde se hace uso de vehículos para transportar utensilio médico es de suma importancia para el buen manejo de la seguridad de los trabajadores de empresas prestadoras de servicios de salud.

Se sugiere al estado que pueda implementar medidas de vigilancia, control y evaluación en cuanto a la revisión del cumplimiento de la respectiva normatividad de los Planes estratégicos de Seguridad Vial (PESV), para las empresas de transporte de artículos médicos o de logística.

Se recomienda a las empresas implementar el PESV, porque de lo contrario deben asumir unas sanciones previstas en la norma de Seguridad y Salud en el Trabajo que complementa hace 1.000 salarios mínimos mensuales o acciones que incluyen el cierre temporal o definitivo de la empresa cuando se compruebe que un accidente laboral se produjo bajo 80 circunstancias en las que no se gestionó adecuadamente el riesgo de las personas que desarrollaron el trabajo

Es importante destacar y sugerir que se puedan seguir tomando medidas de enseñanza en cuanto a la correcta manera de llevar un (PESV) para que logre generar un impacto positivo.

Anexo C

N	C	R	E	I	C	J	E	M
14	Reserva de Fondo. Regimen de la Regalía petrolera Brava.	Institución	Para subalbergar la regalía de petróleo según el artículo 288B del PBR	Para subalbergar la regalía de	México agnada	2010-2010	1,00	1,0
18	Mesa Redonda México-Panamá, Panamá México-Panamá, Mesa Redonda México-Brasil	Institución	Para subalbergar la regalía de gas que surge del PBR según el artículo 288C del PBR	Para subalbergar la regalía de	México agnada	2010	0,1	1,0
19	Mesa Redonda México-Brasil.	Tercer de parte.	Reserva de Fondo Regalía Petrolera de la Regalía de Gas Energía	Para subalbergar la regalía de	México agnada	2010	0,6	3,0
22	IMPACTO ECONOMICO DE LA REFORMA DE LA LEY DE INGRESOS DEL PBR	Wp, Inc. (México)	IMPACTO ECONOMICO DE LA REFORMA DE LA LEY DE INGRESOS DEL PBR	Para subalbergar la regalía de	México agnada	2010	1,000	1,0

Anexo D

28	Seg. Inicial Vida Brava.	Institución	FIN DE OPERACION DE RECURSOS DEL PBR DE COPOLIO DE BENSUELO	Para subalbergar la regalía de	México agnada	2010	0	3
31	Programa Brava Vida Brava, En Reducción de Emisiones Petroleras, México	Institución	FIN DE OPERACION DE RECURSOS DEL PBR DE BENSUELO	Para subalbergar la regalía de	México agnada	2010	30	1,0
33	MESA REDONDA MEXICO-PANAMA, PANAMA MEXICO-PANAMA, MESA REDONDA MEXICO-BRASIL	Institución	INFORMACIÓN DEL FIN DE OPERACION DE RECURSOS DEL PBR DE BENSUELO	Para subalbergar la regalía de	México agnada	2010	10,00	3
33	Indicador E	Tercer de parte.	INFORMACIÓN DEL FIN DE OPERACION DE RECURSOS DEL PBR DE BENSUELO	Para subalbergar la regalía de	México agnada	2010	31,22,24,25	1,0

11. Referencias.

Aguirre, J., & Guillermo, L. (2015). El papel de la descripción en la investigación cualitativa.

Obtenido de versión On-line ISSN 0717-554X:

https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-554X2015000200006

Aldana Briceño, Y. J., & Bernal Pulido, D. T. Elaboración del plan estratégico de seguridad vial para la empresa Russi SAS.

Cadena, P., Rendón, R., Aguilar, J., Salinas, E., Cruz, F., & Sangerman, D. (2017). Métodos cuantitativos, métodos cualitativos o su combinación en la investigación: un acercamiento en las ciencias sociales. Obtenido de Revista Mexicana de Ciencias Agrícolas Vol.8 Núm.7:

<https://www.redalyc.org/pdf/2631/263153520009.pdf>

Campiño. (2015). Metodología de la investigación. Obtenido de <https://josetavarez.net/Compendio-Methodologia-de-la-Investigacion.pdf>

Chong, I. (2019). Métodos y técnicas de la investigación documental. Obtenido de <file:///D:/Downloads/revisi%C3%B3n%20documental.pdf>

Chong, Isabel. (2019). Obtenido de Métodos y técnicas de la investigación documental: <https://es.slideshare.net/profemikejuarez/isabel-chong-investigacion-documental>

Constitución Política de Colombia/ Const/Julio 04 de 1991.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=4125>

Farías, N (2015): "Análisis del Modelo Reporte de Accidentes de Tránsito para determinar causas de la accidentalidad en Villa Clara".

Forenses, I. N. (enero- febrero de 2021). Boletín Estadístico Mensual. Obtenido de <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/boletines-estadisticos-mensuales>
<https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/forensis>

García, R. (2010): Caracterización de la accidentalidad en la provincia de Villa Clara y propuesta de modelo de comportamiento de la Seguridad Vial, Trabajo de diploma, Tutor Domingo Delgado Martínez, Facultad de Construcciones, Universidad Central —Marta Abreu de Las Villas, Villa Clara, Cuba.

Lascarro, L., & Carrascal, J. (2010). Accidentes de tránsito en motocicletas en el Municipio de Apartadó entre el 01/01/2006 y el 31/12/2008. Apartadó: Universidad CES, Facultad de Medicina, Gerencia en Salud Pública. Obtenido de <http://bdigital.ces.edu.co:8080/repositorio/bitstream/10946/928/1/TRABAJO%20DE%20GRADO%20ACCIDENTE%20DE%20MOTOS%20EN%20APARTADO.pdf>

Lorenzo, Z., & Esther, G. (2018). *Monografía sobre Seguridad Vial* (Doctoral dissertation, Universidad Central “Marta Abreu” de Las Villas. Facultad de Construcciones. Departamento de Ingeniería Civil.).

Meneses, G. (2007). Diseño y fases de la investigación. Obtenido de UNIVERSITAT ROVIRA Y VIRGILI : <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/8929/9Disenyofasesdelainvestigacion.pdf?sequen>

Montañez Tupayachi, A. (2018). Sistema de gestión de mantenimiento vial para las vías urbanas de la ciudad del Cusco-caso estudio Av. De la Cultura.

OMS. (s.f.). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Es hora de pasar la acción. Obtenido de <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

Orozco, C. C. (2009). Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo. *Eidos*, (2), 13-17.

Plan Decenal de Salud Pública 2012 – 2021, numeral 7.1 Dimensión Salud ambiental – Estrategia: Desarrollo de sistemas de transporte sostenibles y movilidad segura. Numeral 7.3 Dimensión Convivencia social y salud mental – Estrategia: Entornos protectores de la salud mental. Numeral 7.8 Dimensión Salud y ámbito laboral – Estrategia: Prevención de los riesgos laborales derivados del trabajo en el sector formal de la economía.

Real decreto 320 de 1994/ Ministerio del Interior/ Por el que se aprueba el reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial. Febrero 25 de 1994. <https://legislacionespanola.leyderecho.org/real-decreto-320-1994/>

Real decreto 1428 de 2003/ Ministerio de la Presidencia/ Por el que se aprueba el reglamento general de circulación para la aplicación y el desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real decreto legislativo 339 de 1990. Noviembre 21 de 2003. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23514>

Real decreto 1514 de 2018/ Ministerio de la presidencia. Relaciones con las Cortes e Igualdad/ Por el que se modifica el reglamento general de circulación, aprobado por el Real decreto 1428 de 21 de noviembre. Diciembre 28 de 2018. <https://www.boe.es/eli/es/rd/2018/12/28/1514>

Real decreto 2822 de 1998/ Ministerio de la Presidencia/ Por el que se aprueba el reglamento general de vehículos. Diciembre 23 de 1998. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1999-1826>

Resolución 905 de 2015/ Superintendencia de riesgos del trabajo/ Establece las funciones que deberán desarrollar los servicios de higiene y seguridad en el trabajo y medicina del trabajo en cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Decreto 1.338 de 1996/ Abril 23 de 2015.

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-905-2015-246509/texto>

Resolución 1282 de 2012/ Min Transporte/ Por el cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016/ Marzo 30 de 2012.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=46774>

Resolución 1313 de 2011/ Superintendencia de riesgos del trabajo/ Establece el registro de cumplimiento de norma de salud, higiene y seguridad en el trabajo, modifica la Resolución 463 de 2009/ Septiembre 09 de 2011.

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-1313-2011-186712/texto>

Resolución 1565 de 2014/ MinTransporte/ Por la cual el Ministerio de Transporte expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial/ Junio 06 de 2014.
https://www.arlsura.com/files/res1565_14.pdf

Resolución 2757 de 2014/ Superintendencia de riesgos del trabajo/ Crea el programa de apoyo de capacitación y difusión del sistema de riesgo de trabajo y deroga la Resolución S.R.T. 1.735 de 2012/ Octubre 10 de 2014.

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-2757-2014-236630/texto>

Riaño-Casallas, M. I., Hoyos Navarrete, E., & Valero Pacheco, I. (2016). Evolución de un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo e impacto en la accidentalidad laboral: Estudio de caso en empresas del sector petroquímico en Colombia. *Ciencia & trabajo*, 18(55), 68-72.

Sanchez, F. (2019). Fundamentos epistémicos de la investigación cualitativa y cuantitativa: Consensos y disensos. Obtenido de Rev. Digit. Invest. Docencia Univ. vol.13 no.1:

http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S2223-25162019000100008&script=sci_arttext

Unidas, N. (2005). Comisión Nacional para América Latina y el Caribe. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/6296-la-seguridad-vial-la-region-america-latinacaribe-situacion-actual-desafios>