

PROGRAMA OPERACIONAL DE CUMPLIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL
PARA LOS COLABORADORES DE LA EMPRESA ZUKERINO POR EL PRIMER
SEMESTRE DE 2018



CAROLINA CONTRERAS PINZÓN
NATALIA CONTRERAS PINZÓN
EDWIN GEOVANNY RODRÍGUEZ

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS
SEDE VIRTUAL Y A DISTANCIA
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESPECIALIZACIONES
BOGOTÁ D.C.

2018

PROGRAMA OPERACIONAL DE CUMPLIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL
PARA LOS COLABORADORES DE LA EMPRESA ZUKERINO POR EL PRIMER
SEMESTRE DE 2018



CAROLINA CONTRERAS PINZÓN
NATALIA CONTRERAS PINZÓN
EDWIN GEOVANNY RODRÍGUEZ

ALVARO CASTRILLON

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS
SEDE VIRTUAL Y A DISTANCIA
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESPECIALIZACIONES
BOGOTÁ D.C.

2018

DEDICATORIA

El programa esta dedicado cada uno de los ciudadanos que se han visto involucrados en un accidente de tránsito, ya que se ha logrado establecer que la participación de los ciudadanos en las vías por directrices laborales es más alta de lo que se pensaba, y es este el propósito principal, dar un aporte a la responsabilidad social y establecer programas que protejan la seguridad de los empleados en las vías y reducir los accidentes de tránsito.

AGRADECIMIENTOS

A Dios.

Por habernos permitido llegar hasta esta etapa de nuestras vidas.

A nuestros padres.

Que con su ejemplo, dedicación y apoyo nos han acompañado en el camino y desarrollo de nuestras metas, gracias a sus consejos, sus valores y la motivación constante pero más que nada, por su amor.

A nuestros esposos.

Por qué la construcción de nuestro hogar se basa en el crecimiento de cada uno de nosotros y en ustedes hemos encontrado ese apoyo, constancia e interés de ser mejores cada día.

A nuestros hijos.

Por ser el motor de cada uno de nosotros, por ellos que con nuestro ejemplo alcanzaran cada una de los objetivos que se tracen.

A mis maestros.

Que a pesar del corto tiempo de interacción lograron transmitirnos su conocimiento, y aportarnos gran cantidad de información que hoy bajo el lumbral de una especialización son los conceptos que nos forman como excelentes profesionales.

CONTENIDO

Resumen ejecutivo

Introducción

RESUMEN EJECUTIVO	6
INTRODUCCIÓN	7
1. PROBLEMA	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	8
1.2 PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	9
2. OBJETIVOS	9
OBJETIVO GENERAL	9
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	9

3. JUSTIFICACIÓN	10
4. MARCO DE REFERENCIA	11
4.1 MARCO TEÓRICO	12
4.2 ANTECEDENTES O ESTADO DEL ARTE (MARCO INVESTIGATIVO)	15
4.3 MARCO LEGAL	17
5. METODOLOGÍA	23
5.1. ENFOQUE Y ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN	23
5.2. POBLACIÓN (TIPO DE MUESTREO, CRITERIOS DE INCLUSIÓN O EXCLUSIÓN)	23
5.3. INSTRUMENTOS	24
5.4. PROCEDIMIENTOS	26
5.5. ANÁLISIS DE INFORMACIÓN	26
5.6. CONSIDERACIONES ÉTICAS	26
6. CRONOGRAMA	27
7. PRESUPUESTO DEL ANTEPROYECTO	28
8. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	29
9. CONCLUSIONES	40
10.REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	41

Resumen ejecutivo

Con base en los hallazgos del diagnóstico de seguridad vial y en las encuestas de seguridad vial de las sedes administrativas y operativas de la empresa ZUKERINO S.A.S, el estado de los vehículos, comportamientos inseguros viales por parte del personal, incumplimiento por parte de los procesos encargados para la gestión en seguridad vial teniendo en cuenta el cumplimiento legal en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 "Por lo cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones", ordena a todas las entidades, organizaciones o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades como, fabricación, ensamble, comercialización, contratación o administración de flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial. De acuerdo a lo evidenciado en la Organización se requiere fortalecer el plan vial que se tiene para todos los colaboradores que generen un desplazamiento en sus horarios laborales.

Es indispensable dentro del marco teórico resaltar los artículos 12 de la Ley 1503 de 2011, el decreto 2851 de 2013 y la resolución 1565 del 2014. Podremos encontrar anexos del programa para dar un primer paso a la ejecución y consecución del mismo dentro de la organización. (Capacitaciones, cronograma de actividades, políticas, objetivos y metas, procedimiento de selección de conductores, comunicados pertinentes)

Introducción

La seguridad vial en la actualidad ha tenido un impacto muy importante referenciado por la educación para la conducción y comportamiento en calles y rutas. De ahí la gran relevancia y acato que se merece la Ley 1503 de 2011 y la resolución 1565 de 2014. En la primera en su Artículo 1 la presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamiento y conducta seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

Hoy, los accidentes de tránsito se identifican como una de las principales causas violentas de muerte en el mundo; en Colombia los accidentes de tránsito ocupan la segunda posición después de las muertes por homicidio. Desde el ámbito laboral es necesario que las empresas, para este caso particular, demuestren todo el compromiso posible frente al cuidado de los trabajadores, implementando modelos de prevención de riesgos, para fomentar la cultura del cuidado, promover ciudades seguras e impulsar el conocimiento colectivo

La participación de las organizaciones en las vías es más alta de lo que se pensaba, y es este motivo que con el propósito de dar un aporte a la responsabilidad social se establecen programas que protejan la seguridad de los empleados en las vías, el objetivo principal de estos es preservar la seguridad de nuestros colaboradores, y reducir los accidentes de tránsito.

1.1 Descripción del problema

Zukerino es una empresa de alimentos reconocida en el gremio, que para el suministro de sus productos utiliza vehículos (motocicletas, carros, propios y alquilados), adicionalmente hay personal que se desplaza a pie entre puntos trasladando insumos y productos terminados para el suministro final al cliente, igualmente gran parte de la población se desplaza en bicicleta y transporte público; Dextre, J. &. Menciona en 2014 como ejemplo de otras organizaciones, durante la realización de estas actividades se vienen presentando incidentes que a pesar de que no se han materializado han tenido el potencial de pérdida de haber sido incluso incidentes mortales o consecuencias graves para el bienestar propio, de sus familias y a la empresa, Brenes, L. (2003).

Después de analizar los resultados de las encuestas de seguridad vial aplicadas a todo el personal y de realizar un diagnóstico con la herramienta del ministerio de transporte en la empresa de acuerdo a los requerimientos legales, (Recuperado el 12 de abril de 2016, de <http://www.envigado.gov.co/>) se encontró que se debe intervenir la gestión administrativa, operacional y gerencial enfocada a la prevención de accidentes de tránsito por medio de un programa operacional de control y seguimiento, ya que no se generan planes de acción de tipo preventivo y correctivo, programas, procedimientos y estándares que disminuyan el potencial de pérdida en la organización por accidentes de tránsito (Recuperado de: <http://ansv.gov.co/bajan-cifras-accidentalidad-bogota/>). Estos planes de acción permitirán asegurar la no ocurrencia de accidentes de tránsito en cada uno de los actores de la vía identificados en el diagnóstico del ministerio de transporte y encuestas de seguridad vial realizadas como lo son conductores de vehículos, conductores

de motocicletas, pasajeros, peatones y ciclistas, igualmente la reducción de los indicadores de accidentalidad por incidentes de tránsito durante las operaciones, prevención de daño a la propiedad de la empresa y de terceros, prevención de la afectación a la integridad física del personal, afectación a familiares y la no afectación a la imagen corporativa de la organización.(Decreto 2851)

1.2 Pregunta de investigación

¿Qué método operacional puede brindarnos pautas de control y seguimiento generando cumplimiento de seguridad vial para los colaboradores de la empresa ZUKERINO durante el primer semestre de 2018?

1. Objetivos

Objetivo general

Diseñar un programa operacional de seguimiento y control para cumplimiento del plan de seguridad vial para la empresa ZUKERINO

Objetivos específicos

2.2.1. Cumplir los requisitos del ministerio de transporte para diseñar un programa operacional de seguimiento de seguridad vial para la empresa Zukerino.

2.2.2. Definir una matriz legal en seguridad vial para dar cumplimiento a la legislación vigente en Colombia.

2.2.3. Diseñar formatos de Control operacional, con el fin de dar continuidad y garantía del cumplimiento del PESV.

2. Justificación

Los Planes Estratégicos de Seguridad Vial van encaminados a la prevención de accidentes de tránsito en las empresas dados los indicadores de accidentalidad emitidos por el Ministerio de Transporte, lo cual genera cientos de víctimas mortales año tras año en Colombia, personas con discapacidades permanentes, afectación no solo de conductores y pasajeros si no de peatones y ciclistas, cobrando vidas por la falta de gestión y control operacional a nivel nacional. No solo afecta a los implicados, afecta a sus familiares, amigos, conocidos, a las empresas, al país en general por los gastos que genera esta tendencia de accidentalidad, es una problemática que en cualquier momento puede afectar a cualquier persona que se desplace por cualquier vía de nuestro territorio ya sea de peatón, pasajero, conductor o ciclista.

La falta de cultura de las personas en materia de tránsito de los colombianos es preocupante. No se respetan las normas de tránsito, se conducen vehículos en estado de embriaguez, los vehículos no cumplen con el mantenimiento técnico mecánico, no se conoce la legislación en materia de seguridad vial por parte de las empresas.

Los planes Estratégicos de Seguridad Vial son la herramienta creada por el Ministerio de Transporte para disminuir la accidentalidad desde las organizaciones, es de tipo obligatorio y legal, por lo tanto surge la necesidad de implementarlos y así disminuir el potencial de pérdidas por accidentes de tránsito.

Zukerino es una empresa de alimentos reconocida en el gremio, que para el suministro de sus productos utiliza vehículos (motocicletas, carros, propios y alquilados), adicionalmente hay personal que se desplaza a pie entre puntos trasladando insumos y productos terminados para el suministro final al cliente, igualmente gran parte de la

población se desplaza en bicicleta y transporte público; durante la realización de estas actividades se vienen presentando incidentes que a pesar de que no se han materializado han tenido el potencial de pérdida de haber sido incluso incidentes mortales o consecuencias graves para el bienestar propio, se sus familias y a la empresa.

Este proyecto diseñado por profesionales de la Corporación Universitaria Uniminuto quienes estamos capacitados para procurar el bienestar de las personas, es un proyecto elaborado con rigor académico e investigativo dando respuesta al problema planteado, buscando generar un impacto positivo a los directivos y trabajadores de la empresa para prevenir accidentes de tránsito.

3. Marco de referencia

Durante el siglo XX el pensamiento sobre la seguridad vial evolucionó siguiendo cuatro paradigmas o enfoques propios. De cada forma de concebir el fenómeno resultaron distintas metodologías de investigación y varios modelos de causación y de prevención. Sobre este tema la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico – OCDE publicó en 1997 un documento cuya síntesis se expone a continuación por su importancia para entender el desarrollo del pensamiento sobre la seguridad vial y como se llegó a las concepciones actuales. (Tabasso, s.f.).

El proceso de aprendizaje evolucionó en el enfoque de la prevención de siniestros, transitando desde el problema de la identificación de las causas y la generación de contramedidas a la priorización de estas. Obviamente, también los modelos de causación fueron correlativos a la visión de cada paradigma. El primero y el segundo, con sus focos puestos en la mecánica del vehículo y en los errores del conductor dieron lugar a los modelos secuenciales. En la época del tercer paradigma, cuando el alcance de la prevención

se extendió considerando el tránsito como una organización compleja, surgieron los modelos epidemiológicos y en el período del cuarto, el alcance volvió a extenderse tratando de alcanzar la totalidad del transporte entendido como un sistema sociotécnico global.

(Tabasso, s.f.)

Dando por aceptado que el paradigma actual de que la seguridad vial apunta al sistema global de transporte es muy difícil dilucidar si al respecto hoy predomina alguna teoría propiamente dicha como las que en su momento gozaron de un importante grado de aceptación entre los especialistas. Entre otras, Macías (2009) enumera las siguientes: Teoría del Azar Puro (Greenwood y Woods, 1919), Teoría de la Propensión al Siniestro (Arbour y Kerrich, 1951), Teoría de las Metas Libertad-Atención (Kerr 1957), Teoría del Riesgo Cero (Naatanen y Sumala, 1974, Montoro, 2005), Teoría de la Acción Razonada y del Comportamiento Planeado (Ajzen, 1975), Teoría de la Amenaza-Evitación (Fuller, 1984) y Teoría de la Homeostasis del Riesgo (Wilde, 1988). No obstante, existen importantes teorías más generales que, por lo mismo, pueden incluir la seguridad vial, como sucede particularmente con la Teoría de Sistemas postulada inicialmente por Von Bertalanffy en la década del 40 al 50 y con un riquísimo desarrollo posterior, cuya consistencia y poder descriptivo la hacen útilmente aplicable al campo de la seguridad vial. (Tabasso, s.f.)

4.1 Marco teórico

Teóricamente existen tres tipos de seguridad vial: la Nominal o Normativa; la Sustantiva o Real, y la Percepción de Seguridad. La Nominal se relaciona con los textos normativos que indican las características de diseño de las vías: una vía es segura si cumple con los requisitos indicados en la normativa. Así, si ocurre un accidente de tránsito en una vía en la que no se ha respetado la norma de diseño, esto trae consecuencias legales, puesto

que se puede denunciar al responsable de la vía por daños y perjuicios. La Sustantiva también conocida como seguridad objetiva o estadística, está relacionada con los registros de la cantidad y la severidad. de los accidentes. La Percepción de Seguridad o la Seguridad Subjetiva tiene dos dimensiones:

a) Qué nivel de riesgo perciben las personas acerca del tráfico.

b) Qué nivel de disconformidad sienten las personas en referencia a ese nivel de riesgo. La primera componente es la parte cognitiva, mientras que la segunda es la parte emocional. (Dextre, 2014)

El Ministerio de Transporte en Colombia se ha guiado por la Teoría de Sistemas, y busca con la Guía Metodológica en Prevención de Accidentes de Tránsito actuar sobre las empresas para que mejoren sus estándares de seguridad con miras a la idea de cero accidentes. Para ello deben cumplirse una serie de protocolos que justamente son los reseñados para su aplicación. Ello no impide que el mismo Ministerio apunte también desde lo legal a que se apliquen estándares internacionales en el diseño de vías, o que se impartan recomendaciones a todos los ciudadanos en cultura vial. Por otra parte, la Planeación Estratégica es un concepto que surgió hacia la primera mitad del siglo XX, cuando algunas de las más grandes empresas comerciales estadounidenses de aquel entonces se enfocaron en planear a largo plazo, y no para el mediano y corto plazo como se venía haciendo hasta entonces (Steiner, 1983).

La Planeación Estratégica vendría a ser para Steiner, el esfuerzo sistemático de una compañía para establecer sus propósitos, objetivos, políticas y estrategias básicas, para desarrollar planes detallados y así obtener sus objetivos. Humberto Serna Gómez la define como un proceso por el cual una organización define su visión de largo plazo y las

estrategias para alcanzarla. Para ello debe hacer el análisis de sus fortalezas, oportunidades, amenazas y debilidades. También debe inmiscuirse a toda la organización y estar en permanente revisión y seguimiento. (Serna, 1994) Brenes Bonilla considera el Plan Estratégico como el proyecto que incluye un diagnóstico de la posición actual de una entidad, la(s) estrategia(s) y la organización en el tiempo de las acciones y los recursos que permitan alcanzar la posición deseada (Brenes, 2003).

En síntesis, la Planeación Estratégica es una herramienta de planificación a largo plazo y por la cual una organización o compañía avizora el futuro y plantea estrategias y acciones para convertirlo en realidad. El Plan Estratégico de Seguridad Vial es la aplicación de la planeación estratégica a dicho campo. Así pues el 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. (Ministerio del Transporte, 2014)

4.2 Antecedentes o Estado del arte (marco investigativo)

Se elaboró un Plan de Acción Mundial para orientar a los países sobre las medidas necesarias para reducir esas muertes y alcanzar así el objetivo del Decenio. En este informe, que sirve de referencia para el seguimiento del Decenio, se presenta el estado de esas medidas en 182 países participantes.¹

En Colombia, el director de la ANSV, Ricardo Galindo, recordó que durante 2016 se presentaron en la ciudad de Bogotá 582 muertos y 6637 lesionados en accidentes de tránsito, por lo cual todas las instituciones del orden nacional y distrital están trabajando para seguir llevando a la baja estas cifras y en los diferentes picos que se han dado en 2017 ya se ven bajas, que si bien aún no son las ideales, muestran una tendencia que demuestra que se va por buen camino y que exige el compromiso de todos los actores viales para llevarlas a sus mínimos.

El siguiente cuadro muestra el comportamiento de los últimos 5 años en la ciudad de Bogotá en lo referente al número de lesionados y muertos en accidentes de tránsito, discriminado por género y condición de la víctima, conforme al seguimiento que hace el Observatorio de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ANSV.²

de validación y consistencia para garantizar su calidad

Condición de la víctima	2012			2013			2014			2015			2016p																	
	Muertos			Lesionados			Muertos			Lesionados			Muertos			Lesionados														
	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total									
Peatón	200	82	282	680	642	1.322	228	79	307	874	842	1.716	211	78	289	1.169	1.123	2.292	196	77	273	1.153	1.186	2.339	198	82	280	958	965	1.923
Motociclista	103	14	117	755	57	812	93	6	99	992	129	1.121	119	11	130	1.620	203	1.823	120	13	133	1.932	322	2.254	159	14	173	1.771	266	2.037
Acompañante Motociclista	9	1	10	80	130	210	11	10	21	107	207	314	3	24	27	119	293	412	12	20	32	130	340	470	6	20	26	114	337	451
Pasajero/Acompañante	55	24	79	227	441	668	22	17	39	281	653	934	26	18	44	400	951	1.351	15	14	29	420	1.075	1.495	14	10	24	335	899	1.234
Conductor	25	4	29	118	33	151	15	3	18	158	57	215	13	-	13	317	105	422	14	1	15	218	82	300	6	1	7	192	66	258
Ciclista	31	1	32	202	19	221	43	2	45	322	46	368	48	7	55	475	101	576	60	3	63	559	148	707	64	7	71	527	155	682
Acompañante Bicicleta	-	1	1	13	2	15	1	1	2	16	16	32	2	1	3	13	33	46	-	-	-	21	39	60	-	1	1	17	31	48
Sin información	17	3	20	3	1	4	2	1	3	2	-	2	65	14	79	4	2	6	6	5	11	5	-	5	-	-	-	4	-	4
BOGOTÁ D.C.	440	130	570	2.078	1.325	3.403	415	119	534	2.752	1.950	4.702	487	153	640	4.117	2.811	6.928	423	133	556	4.438	3.182	7.620	447	135	582	3.918	2.719	6.637

Seguindo la lógica del origen y propósito de la inseguridad vial, podemos afirmar que es un problema complejo, porque no es posible reconocer que sea una sola causa la del mentado descontrol social, sino que es el resultado de complejas secuencias de acciones e interacciones entre los diferentes componentes, denominado sistema de seguridad e iniciativa vial, que no puede ser otro que dar respuesta a los múltiples interrogantes que se hacen cuando sucede un siniestro vial, como por ejemplo: ¿dónde sucedió el accidente?, ¿cómo sucedió el accidente?, ¿cuándo ocurrió?, ¿quiénes están comprometidos?, ¿consecuencias?, ¿cuántos heridos?, ¿cuántos muertos? y en fin, un sinnúmero de preguntas, las cuales requieren de un soporte político y social, que garantice que la seguridad vial se convierta en una Responsabilidad Social. Por esta razón, la Organización Mundial de la Salud afirma en el Informe sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, que el problema de la seguridad vial también es un problema de salud pública y compete a los Estados solucionar dicha situación; ya que desatenderla origina un supuesto descontrol social.

4.3 Marco legal

El Ministerio de Transporte en Colombia se ha guiado por la Teoría de Sistemas, y busca con la Guía Metodológica en Prevención de Accidentes de Tránsito actuar sobre las empresas para que mejoren sus estándares de seguridad con miras a la idea de cero accidentes. Para ello deben cumplirse una serie de protocolos que justamente son los reseñados para su aplicación. Ello no impide que el mismo Ministerio apunte también desde lo legal a que se apliquen estándares internacionales en el diseño de vías, o que se impartan recomendaciones a todos los ciudadanos en cultura vial. Por otra parte, la Planeación Estratégica es un concepto que surgió hacia la primera mitad del siglo XX, cuando algunas de las más grandes empresas comerciales estadounidenses de aquel entonces se enfocaron en planear a largo plazo, y no para el mediano y corto plazo como se venía haciendo hasta entonces (Steiner, 1983).

La Planeación Estratégica vendría a ser para Steiner, el esfuerzo sistemático de una compañía para establecer sus propósitos, objetivos, políticas y estrategias básicas, para desarrollar planes detallados y así obtener sus objetivos. Humberto Serna Gómez la define como un proceso por el cual una organización define su visión de largo plazo y las estrategias para alcanzarla. Para ello debe hacer el análisis de sus fortalezas, oportunidades, amenazas y debilidades. También debe inmiscuirse a toda la organización y estar en permanente revisión y seguimiento. (Serna, 1994) Brenes Bonilla considera el Plan Estratégico como el proyecto que incluye un diagnóstico de la posición actual de una entidad, la(s) estrategia(s) y la organización en el tiempo de las acciones y los recursos que permitan alcanzar la posición deseada (Brenes, 2003).

En síntesis, la Planeación Estratégica es una herramienta de planificación a largo plazo y por la cual una organización o compañía avizora el futuro y plantea estrategias y acciones para convertirlo en realidad. El Plan Estratégico de Seguridad Vial es la aplicación de la planeación estratégica a dicho campo. Así pues el 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. (Ministerio del Transporte, 2014)

El Objetivo del PESV es definir los planes y acciones o intervenciones concretas que deben llevar a cabo las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas, para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas. (Ministerio del Transporte, 2014) La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial, es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas. (Ministerio del Transporte, 2014)

4.2 Antecedentes o Estado del arte (marco investigativo)

Las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros serán las responsables de realizar directamente el mantenimiento preventivo de los vehículos de servicio público vinculados a su parque automotor, a través de un centro especializado y con cargo al propietario del vehículo. Las intervenciones correctivas que sea necesario realizar al vehículo podrán ser contratadas por el propietario, pero el vehículo no podrá ser despachado sin la validación satisfactoria por parte de la empresa de las reparaciones realizadas. Artículo 3°. Mantenimiento de vehículos. El mantenimiento de los vehículos será preventivo y correctivo. El mantenimiento preventivo constituye la serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar fallos o desperfectos; no podrá entenderse por mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección. El mantenimiento correctivo es aquel que se ejecuta en cualquier momento al vehículo y ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes.

El mantenimiento preventivo se realizará a cada vehículo en los periodos determinados por la empresa, para lo cual se garantizará como mínimo el mantenimiento bimensual, llevando una ficha de mantenimiento donde consignará el registro de las intervenciones y reparaciones realizadas, indicando día, mes y año, centro especializado e ingeniero mecánico que lo realizó y el detalle de las actividades adelantadas durante la labor. En la ficha de mantenimiento, además, se relacionarán las intervenciones correctivas realizadas indicando día, mes y año, centro especializado y técnico que realizó el mantenimiento, detalle de las actividades adelantadas durante la labor de mantenimiento correctivo y la aprobación de la empresa.

Las empresas de transporte deberán ajustar sus fichas físicas de mantenimiento a lo dispuesto en la presente resolución y conservar la de cada vehículo a disposición permanente de las autoridades de inspección, vigilancia y control de su operación.

Parágrafo. La empresa transportadora no podrá percibir directa ni indirectamente ningún beneficio económico por la selección del centro especializado, ni por la prestación de sus servicios, los cuales deberá contratar siempre de manera directa y respondiendo a criterios de eficiencia económica que permitan valores acordes con los promedios del mercado. Lo anterior sin perjuicio de los costos administrativos en que incurra con la implementación de los programas de seguridad. Artículo 4°. Protocolo de alistamiento. Sin perjuicio del mantenimiento preventivo y correctivo realizado al vehículo, todas las empresas de transporte terrestre de pasajeros, las empresas de transporte de carga y las empresas de transporte mixto, realizarán el alistamiento diario de cada vehículo, dentro del período comprendido entre el último despacho del día y el primero del día siguiente, donde se verificarán como mínimo los siguientes aspectos:

- Fugas del motor, tensión correas, tapas, niveles de aceite de motor, transmisión, dirección, frenos, nivel agua limpia brisas, aditivos de radiador, filtros húmedos y secos.
- Baterías: niveles de electrolito, ajustes de bordes y sulfatación.
- Llantas: desgaste, presión de aire.
- Equipo de carretera.
- Botiquín.

El alistamiento lo realizará la empresa con personal diferente de sus conductores pero con la participación del conductor del vehículo a ser despachado.

4.3 Marco legal

Ley 1503 de 2011 “lineamientos para el sector privado en seguridad vial. artículo 12. Toda entidad, organization o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley”

Decreto 2851 de 2013 “planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de seguridad vial. “Artículo 10. Planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial. Además de las acciones contenidas en el Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, los Planes estratégicos de Seguridad Vial adoptados por las entidades, organizaciones o empresas que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posean, fabriquen, ensambren, comercialicen, contraten, o administren flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contraten o administren personal de conductores tanto del sector público como privado deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2016 o al documento que lo modifique o sustituya y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa.

Dichas líneas de acción son:

- Fortalecimiento de la gestión institucional
- Comportamiento humano
- Vehículos Seguros
- Infraestructura Segura

- Atención a Víctimas

Resolución 315 de 2013 “por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones”.

"Que se ha podido establecer que las condiciones mecánicas de los vehículos y el agotamiento físico de los conductores son causales recurrentes en los accidentes de tránsito, por lo tanto, se hace necesario adoptar medidas que permitan verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas con el fin de garantizar las condiciones de seguridad requeridas en las operaciones de transporte. Artículo 1°. Revisión técnico mecánica. La revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes de que trata el artículo 51 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 11 de la Ley 1383 de 2010, modificado por el artículo 201 del Decreto número 019 de 2012, deberá realizarla directamente la empresa de transporte terrestre de pasajeros sobre los vehículos que tenga vinculados a su parque automotor, a través del Centro de Diagnóstico Automotor Autorizado que seleccione para el efecto, con cargo al propietario del vehículo. Parágrafo. La empresa transportadora no podrá percibir directa ni indirectamente ningún beneficio económico por la selección del Centro de Diagnóstico Automotor, ni por la prestación de los servicios, los cuales deberá contratar siempre de manera directa. Lo anterior sin perjuicio de los costos administrativos en que se incurra con la implementación de los programas de seguridad. Artículo 2°. Revisión y Mantenimiento de los vehículos.

5. Metodología

5.1. Enfoque y alcance de la investigación

La metodología utilizada para la investigación se basará en un estudio explicativo, orientado a la comprobación de hipótesis causales por medio de investigación cualitativa. Para identificar el grado de cumplimiento en materia de seguridad vial se realizarán **encuestas** al 100% del personal, (conductores, carros, motocicleta, bicicleta, uso de transporte público y peatones). Pretendemos brindar explicación y alineamiento de hipótesis de acuerdo a legislación vigente que se basa en la implementación de un plan estratégico de seguridad vial, para Rusu, (2011).

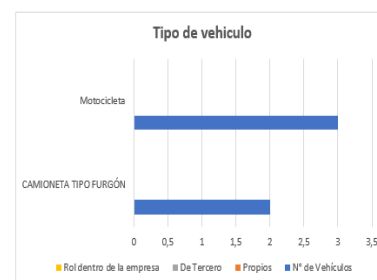
5.2. Población (tipo de muestreo, criterios de inclusión o exclusión)

El tipo de muestro usado en la investigación es un Muestreo probabilístico (aleatorio): Se toma como muestra el 100% de la población de la empresa ZUKERINO para la toma de información, (conductores carro, motocicleta, bicicleta, uso de transporte público y peatones), se utilizaron criterios asociados a la prevención de accidentes de tránsito derivados de la Resolución 1565 de 2014, la cual define las preguntas a utilizar para la toma de datos y emitir los planes de acción para el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Tabla 1.
Cantidad empleados y tipo de contratación



Tabla 2.
Tipo de vehículos al servicio de la compañía, cantidad, tipo de contratación y rol dentro de la empresa




5.3. Instrumentos

En relación con lo anterior, se pretende la recolección de datos mediante encuestas para identificar riesgos presentes en las rutas en sus recorridos diarios de la operación, en desplazamientos del personal de acuerdo con el medio que usan para desplazarse (carro, moto, bicicleta, servicio público, a pie), tiempos de desplazamiento del trabajo a la casa y viceversa, entre otros. La toma de datos permitirá lograr el cumplimiento total de lo propuesto en el objetivo principal del plan estratégico que es prevenir accidentes de tránsito. Lo que se busca con la toma de datos es realizar diagnóstico de las condiciones actuales de la empresa y cumplimiento en materia de seguridad vial, permitiendo a su vez una serie de aspectos a tener en cuenta sobre los cuales se hará su debido análisis para finalmente generar posibles soluciones a las problemáticas mencionadas.

En la siguiente encuesta se realiza de acuerdo con cada objetivo específico que es la prevención de accidentes mediante la identificación de peligros viales. Como instrumento para la toma de información se usó un formato de encuesta y un informe diagnóstico que se muestran a continuación para la evaluación y planificación de las actividades a realizar dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Encuesta Para La Identificación De Peligros Y Valoración De Riesgos Viales

		ENCUESTA PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y VALORACIÓN DE RIESGOS VIALES			
Fecha: _____		Ciudad: _____			
Nombres y apellidos: _____		C.C. _____			
Edad: <input type="text"/>	Género:		Masculino <input type="checkbox"/>	Femenino <input type="checkbox"/>	
Categoría licencia de conducción:	A1 A2 B1 B2 B3 C1 C2	Fecha de vigencia:			
Grupo de trabajo al que pertenece:	Administrativo	Comercial			
	Producción	Otro		Cual	
Experiencia en años de conducción:		Cargo en la empresa:			
Tipo de trabajador:		Directo	En misión	Contratista	
Accidentes: ¿Ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito?				SI	NO
Describa brevemente las circunstancias:					
Incidentes: ¿Ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciéndose daños materiales, pero no personales?				SI	NO
DESPLAZAMIENTO EN MISIÓN - TRABAJO					
FRECUENCIA	Diario		Alguna vez a la semana		Quincenal
	Una o dos meses al mes		Varias veces al año		
VEHICULO UTILIZADO PARA DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN	Propio		DESPLAZAMIENTO EN MISIÓN PLANIFICADO POR	Mi mismo	
	De la empresa			La empresa	
IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS (marque con una X los peligros a los que usted se expone al realizar desplazamientos en misión)					
PELIGROS	Intensidad del tráfico		Estado psicofísico: (cansancio, estrés, sueño, fatiga, uso de medicamentos, drogas, etc.)	Peatones/ciclistas en la	
	Estado del vehículo			OTROS: explique cual:	
	Conducción propia				
	Exceso de confianza		Condiciones del clima		
	Otros conductores				
	Falta de iluminación				
Falta de señalización		Estado de la vía			
DESPLAZAMIENTO IN ITINERE (CASA - TRABAJO- CASA)					
MEDIO DE DESPLAZAMIENTO PARA TRAYECTOS CASA-TRABAJO	A pie		Urbano		Tiempo diario utilizado para el desplazamiento casa-trabajo (en minutos): _____
	Bicicleta		Masivo		
	Motocicleta		Taxi		
	Automovil		Otro		
IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS (marque con una X los peligros a los que usted se expone al desplazarse de su casa al trabajo y viceversas)					
PELIGROS	Intensidad del tráfico		Estado psicofísico: (cansancio, estrés, sueño, fatiga, uso de medicamentos, drogas, etc.)	Peatones/ciclistas en la vía	
	Estado del vehículo			OTROS: explique cual:	
	Conducción propia				
	Exceso de confianza		Condiciones del clima		
	Otros conductores				
	Falta de iluminación				
Falta de señalización		Estado de la vía			

Ver Anexo 1: Resultados del Informe Diagnóstico

5.4. Procedimientos

Los procedimientos usados para la recolección de datos informativos de condiciones enfocadas a seguridad vial en **ZUKERINO** fue una **encuesta**, combinada con observación de comportamientos y un informe diagnóstico de seguridad vial basado en los requisitos legales en Colombia, posteriormente la realización del **análisis de datos obtenidos** de los resultados para definir las acciones a generar para la prevención de accidentes de tránsito y fortalecimiento institucional con un análisis secundario por medio del informe diagnóstico de seguridad vial.

5.5. Análisis de Información

Después de realizar el diagnóstico de la situación actual de la empresa **ZUKERINO**, se realizará un análisis detallado de todos los datos recolectados; es decir, tomar cada una de las variables y resultados, plantear medidas de intervención de las mismas y así llegar a una solución general que permita contrarrestar el problema que se tiene en cuanto a incidentes de tránsito de manera periódica. Como medida general se procede al paso a paso en la solución del problema mediante pasamos a la elaboración de las líneas estratégicas bajo unos lineamientos generales en los que se determinan según la guía metodológica propuesta a través de la Resolución 1565 de 2014.

5.6. Consideraciones éticas

Este proyecto se desarrolla teniendo dentro de sus prioridades la orientación a la protección de la información de **ZUKERINO**, sus procesos, sus grupos de interés (clientes, proveedores, contratistas, colaboradores y comunidades, conservando en todo momento confidencialidad de las distintas fuentes primarias y secundarias de la organización. De

igual manera, la protección de los investigadores y colaboradores. Se garantizarán los principios éticos en investigación, las estrategias que adoptarán para el tratamiento de datos personales según normatividad vigente, el mecanismo de acceso a la información de la organización, la protección que asumirán los investigadores para prevenir riesgos a ellos mismos como a los participantes y terceros.

6. Cronograma

CRONOGRAMA DESARROLLO DEL PROYECTO - DISEÑO PLAN DE SEGURIDAD VIAL				
No	Actividad	PROGRAMAD O	EJECUTAD O	Producto*
1	Contextualización del proyecto			
1.1	Conformar equipo - máximo 3	13/01/2018	13/01/2018	Equipo conformado
1.2	Formular problema de investigación	20/01/2018	21/01/2018	Documento institucional hasta problema de investigación
1.3	Definir objetivos	27/01/2018	27/01/2018	Documento institucional hasta objetivos
1.4	Elaborar justificación	3/01/2018	3/01/2018	Documento institucional hasta justificación
2	Fundamentación teórica			
2.1	Elaborar marco conceptual	10/02/2018	10/02/2018	Documento institucional hasta marco conceptual
2.2	Elaborar antecedentes	17/01/2018	17/01/2018	Documento institucional hasta antecedentes
3	Diseño metodológico			
3.1	Definir tipo, alcance y muestra	3/02/2018	3/02/2018	Documento institucional hasta tipo, alcance y muestra
3.2	Diseñar instrumentos	3/02/2018	3/02/2018	Documento institucional hasta instrumentos
3.3	Validar instrumentos	3/02/2018	3/02/2018	Documento institucional hasta instrumentos
4	Informe final de anteproyecto			
4.1	Entregar anteproyecto en plantilla institucional	10/03/2018		Anteproyecto en plantilla institucional

4.2	Entregar anteproyecto en plantilla azul	17/03/2018		Anteproyecto en plantilla azul
5	Resultados			
5.1	Desarrollar objetivo específico 1	24/03/2018		Documento institucional hasta objetivo específico 1
5.2	Desarrollar objetivo específico 2	25/03/2018		Documento institucional hasta objetivo específico 2
5.3	Desarrollar objetivo específico 3	26/03/2018		Documento institucional hasta objetivo específico 3
6	Conclusiones y recomendaciones			
6.1	Elaborar conclusiones	7/04/2018		Documento institucional hasta conclusiones
6.2	Elaborar recomendaciones	17/04/2018		Documento institucional hasta recomendaciones
7	Informe final de proyecto de grado			
7.1	Actualizar bibliografía y anexos	24/04/2018		Documento institucional hasta bibliografía y anexos
7.2	Elaborar presentación de sustentación	18/04/2018		Presentación de sustentación

7. Presupuesto Del Anteproyecto

ANEXO 9 - PRESUPUESTO PESV			
TIPO DE PRESUPUESTO: PRESUPUESTO PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL			
DESCRIPCION	PROYECTADO 2018	EJECUTADO 2018	OBSERVACIONES
1. GESTIÓN INTEGRAL			
1.1. CONSULTORIA EN SEGURIDAD Y SALUD			
Consultoría en la implementación del PESV	\$ 1.200.000		Distribuido en partes iguales de manera mensual
SUBTOTAL	\$ 1.200.000	\$ -	
1.2. DIVULGACION -CONSCIENTIZACION - MOTIVACION (Políticas, Procedimientos, Manuales, Instructivos, Guías, Campañas de prevención y promoción entre otros)			
Cartelera	\$ 100.000		
Plegables y volantes	\$ 50.000		
Capacitación	\$ 2.100.000		Promedio de 6 horas al año por 70 personal x 5000 pesos horas por persona
Cursos Manejo Defensivo	\$ 800.000		
SUBTOTAL	\$ 3.050.000	\$ -	
1.3. ELEMENTOS DE PROTECCIÓN MENSAJEROS			
Rodilleras, chaqueta anti fricción, guantes anti fricción, botas	\$ 860.000		Valor individual de 430000 x 2 mensajeros - Valores promedio - rodilleras \$70000, chaqueta \$120000, guantes \$40000, botas \$200000
SUBTOTAL	\$ 860.000	\$ -	
2. RECURSOS HUMANOS SST			
Responsable SST externo (porcentaje del PESV)	\$ 1.200.000		Promedio mensual \$100000 por 12 meses
SUBTOTAL	\$ 1.200.000	\$ -	
3. GESTIÓN SST			
3.1. PROGRAMA DE MEDICINA PREVENTIVA Y DEL TRABAJO			
Exámenes de Ingreso para conductores	\$ 236.334		1 conductor promedio para ingreso al año
Exámenes Periódicos para conductores	\$ 320.824		4 conductores al año%
SUBTOTAL	\$ 557.158	\$ -	
4. CURSOS			
4.1. MANIPULACIÓN DE ALIMENTOS			
Manipulación de Alimentos	\$ 60.000		4 conductores por \$15000
SUBTOTAL	\$ 60.000	\$ -	
5. AUDITORIA			
Auditoria al Plan Estratégico de Seguridad Vial	\$ 180.000		Consultor externo Sumiservis
SUBTOTAL	\$ 180.000	\$ -	
TOTAL	\$ 7.107.158	\$ -	

8. Resultados y discusión

Diagnostico caracterización de la empresa

Razón social: Biscottino Ltda.

Actividad económica: Elaboración de productos de panadería.

Sede principal: Carrera 19ª # 89 -43, Bogotá

Puntos de venta: Sede 2: Calle 90 # 13ª – 31

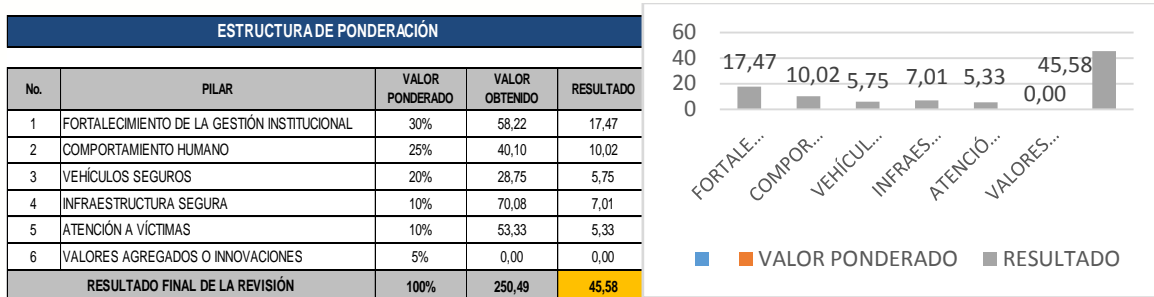
Sede 3: Transversal 17 # 98 - 14

Rutas que Opera: por el tipo de actividad de la empresa, no se tienen definido rutas fijas para la circulación del personal que conduce vehículos. El personal se desplaza, de acuerdo con los requerimientos de los clientes por las rutas urbanas de la ciudad de Bogotá.

Cumplir los requisitos del ministerio de transporte para diseñar un programa operacional de seguimiento de seguridad vial para la empresa Zukerino.

Se realiza nuevamente un diagnóstico del cual se generó el informe con los planes de acción de acuerdo a las falencias encontradas, y a su vez se generó el cronograma de actividades para dar cumplimiento en diciembre de 2017 y todo 2018, el resultado del diagnóstico fue el siguiente:

Tabla 1: Ponderación Informe Diagnóstico Grafica 1: Ponderación cumplimiento PESV Según Diagnóstico

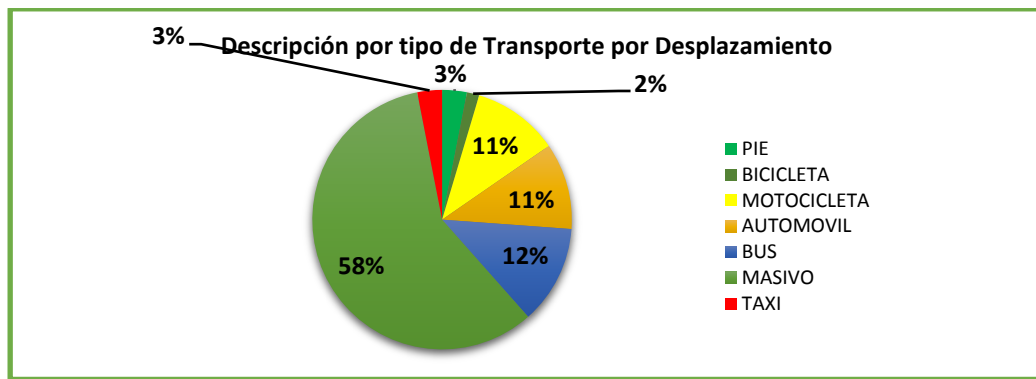


Análisis: Se debe reforzar el control operacional del Plan Estratégico, comportamiento humano, vehículos seguros y atención de víctimas, reforzar procesos de selección de conductores, capacitación y entrenamiento en seguridad vial.

Seguidamente, se presentan los resultados de la encuesta vial, a través de la cual se determinan los peligros asociados a operación in itinere y en misión:

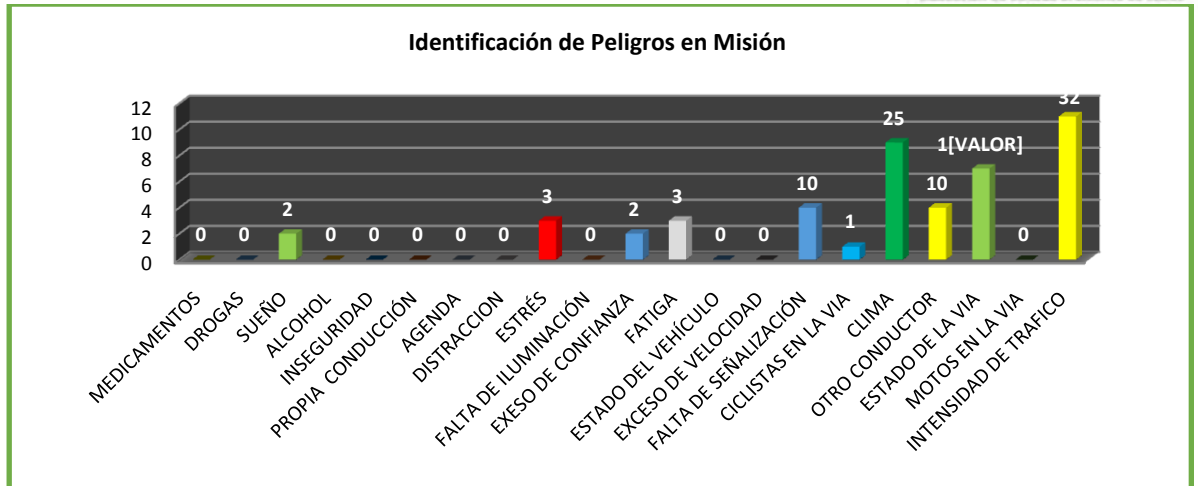
- ❖ Riesgos asociados al desplazamiento en misión - trabajo

GRÁFICA 2: Tipo de Transporte para Desplazamiento



Análisis: El 58% del personal se desplaza en transporte masivo, el 12% en SITP, un 11% en automóvil, otro 11% en motocicleta, 3% en taxi, otro 3% a pie y el restante 2% en bicicleta.

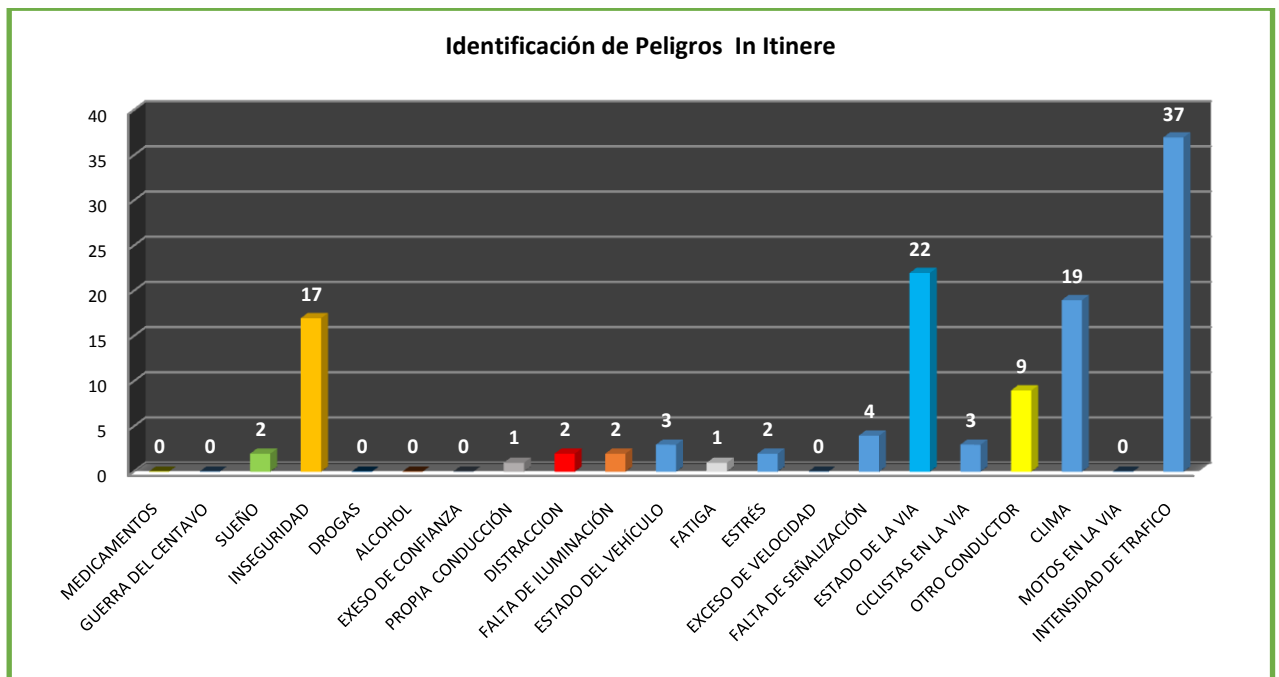
GRAFICA 4: Consolidado de peligros viales desplazamientos en misión



Análisis: El 32% de los encuestados refiere que el mayor peligro es la intensidad del tráfico, el 25% al clima, el 17% al estado de la vía, el 10% a falta de señalización, otro 10% a otros conductores y el 16% porcentaje restante relaciona peligros por estrés, fatiga, sueño, exceso de confianza y otros ciclistas

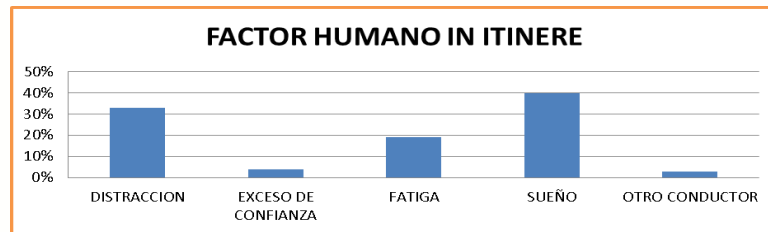
GRAFICA 7: Consolidado de peligros viales desplazamientos en itinere

Gráfica 8. Planes de acción de acuerdo a peligros viales



El 37% refiere peligros por la intensidad del tráfico, el 22% el estado de la vía, el 19% por el clima, el 17% la inseguridad, el 9% otros conductores y el porcentaje restante alusivo a ciclistas en la vía, falta de señalización, estado de los vehículos, fatiga y estrés.

Grafica 12. Representación gráfica de los riesgos asociados al factor humano en desplazamiento in itinere



Análisis: de acuerdo con los resultados expuestos anteriormente, se tiene que los peligros principales asociados al FACTOR HUMANO (desplazamiento IN ITINERE) (a pie, en vehículo, como pasajero, transporte masivo), son: Sueño (40%), distracción (33%) y fatiga (19%).

Análisis del Riesgo de acuerdo a los resultados de la encuesta – Análisis informe diagnóstico PESV.

De acuerdo a los resultados obtenidos en la encuesta realizada por los trabajadores de la empresa, de igual manera se incluye informe diagnóstico al PESV realizado en Febrero de 2018 Se realiza el siguiente análisis del riesgo en Seguridad Vial con los que se emiten las siguientes apreciaciones y medidas de intervención:

Tabla 1: Resultados del Informe Diagnóstico - Ponderación cumplimiento PESV Según Diagnóstico realizado.

ITEM PONDERACIÓN	%	JUSTIFICACIÓN	MEDIDA DE INTERVENCIÓN
FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	17,47 % de 30% posible	No conformidades en cuanto a reuniones de comité, auditorías, indicadores de gestión, mecanismos de contratación a conductores, planes de acción, presupuesto, cronograma de actividades en seguridad vial que incluya cronograma de capacitación, objetivos y metas.	<ul style="list-style-type: none"> -Completar firmas de integrantes y gerencia del documento del PESV radicado -Completar todas las actas del PESV, faltan junio, agosto y diciembre -Realizar capacitación en legislación en Seguridad Vial y PESV a encargada por la gerencia Milena Gonzales – RRHH -Realizar auditorías anuales al PESV -Adecuar los objetivos y metas del PESV de acuerdo a los propósitos de la organización. -Ajustar el análisis de la encuesta en el PESV versus los planes de acción -Disponer normatividad en la que se basó para la matriz de peligros viales en el documento base del PESV -Realizar nuevo cronograma de actividades de seguridad vial para 2018 incluyendo actividades que no se realizaron en 2018. -Diseñar e implementar las hojas de vida de indicadores según lo establecido

			<p>en el PESV radicado</p> <ul style="list-style-type: none"> -Realizar auditoría al PESV por lo menos una vez al año -Formar carpetas de los vehículos tercerizados, seguimiento a la documentación de vehículos y conductores tercerizados de acuerdo a los requerimientos legales para el control operacional. -Aplicación de encuestas de seguridad vial aplicando las preguntas del anexo 1 de la Resolución 1565 de 2014
COMPORTAMIENTO HUMANO	10,02% de 25% posible	No conformidades en cuanto a Perfiles de cargo, procedimiento de selección, pruebas psicotécnicas, capacitación y formación en seguridad vial, divulgación de políticas asociadas, seguimiento a comportamientos y cumplimiento de normas de seguridad	<ul style="list-style-type: none"> -Incluir item alusivos a bicicletas y peatones para los planes de acción para el control operacional - factor humano en el plan estratégico de seguridad vial. -Aplicar pruebas psicotécnicas para selección de conductores -Aplicar pruebas teóricas a los conductores en la selección de personal -Aplicar pruebas prácticas a conductores en la selección -Incluir temas de capacitación faltantes en el plan de capacitación alusivos a seguridad vial de acuerdo al PESV -Implementar procedimiento para la realización de pruebas para el control de alcohol y drogas -Incluir dentro de la política de seguridad vial se excluye el cumplimiento a los límites de velocidad y de igual manera no se han divulgado a los conductores propios y tercerizados -Implementar metodología para el monitoreo de control de velocidad - Verificar si es aplicable a ZUKERINO por la cantidad de vehículos. - Evidenciar metodología dentro del PESV para el reporte de comparendos por parte de los conductores - Verificar si es aplicable a ZUKERINO por la cantidad de vehículos
VEHÍCULOS SEGUROS	5,75% de 20% posible	No conformidades en cuanto a Programa de mantenimiento e inspecciones pre operacionales a vehículos, control operacional de documentación de conductores, cronograma de mantenimiento, seguimiento a acciones correctivas a realizar en los vehículos,	<ul style="list-style-type: none"> -Implementar un programa de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo de vehículos así como el seguimiento en hoja de vida individual para cada vehículo -Solicitar a las empresas de vehículos tercerizados evidencia de mantenimiento y hojas de vida de los vehículos -Evidenciar en 2018 los registros de los mantenimientos correctivos realizados

		auditorías al chequeo de los vehículos	a los vehículos propios y solicitar mantenimientos a empresas contratadas -Realizar inspecciones pre operacionales a los vehículos de los conductores propios, solicitar listas de chequeo de conductores con vehículos contratados
INFRAESTRUCTURA SEGURA	7,01 % de 10% posible	No conformidades en cuanto a estudio de rutas (tener en cuenta que los conductores se desplazan por todo Bogotá, no están definidas rutas), estrategias de prevención de acuerdo al estudio, políticas de socialización preventivas en cuanto a seguridad vial se refiere	-Realizar los estudios de rutas (rutogramas), identificar puntos críticos -Divulgar políticas de prevención en seguridad vial y demás asociadas -Crear plano zona de cargue y descargue en la instalación principal de Zukerino.
ATENCIÓN A VICTIMAS	5,33% de 10% Posible	Protocolos de atención a víctimas, procedimiento o protocolos en caso de accidentes de tránsito, fuentes para el reporte y registro de accidentes de tránsito	-Ajustar el protocolo de atención a víctimas al contexto de la organización -Implementar un protocolo en caso de incidente o accidente de tránsito, divulgado a conductores -Definir la fuente de registro o metodología para obtener información sobre accidentes de tránsito -Realizar seguimiento a los indicadores de gestión planteados en el documento del PESV, diseñar las hojas de vida de los indicadores para su seguimiento.

Definir una matriz legal en seguridad vial para dar cumplimiento a la legislación vigente en Colombia.

La empresa, ha identificado los peligros y valorado los riesgos viales teniendo en cuenta el rol del personal en la vía: peatón, pasajero, ciclista y conductor.

La clasificación de los peligros se ha realizado teniendo en cuenta la Guía Metodológica GTC 45. Guía para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional.

NOTA: La implementación de la Matriz de Peligros Viales se basó en la información resultante de las encuestas de seguridad vial, incidentalidad vial, resultado de las inspecciones, informe diagnóstico vial, resultado de las inspecciones de seguridad, auditoría interna y normatividad alusiva a seguridad vial:

<p>LEY 1503/2011</p>	<p>"Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones"</p>
<p>Decreto 2851 de 2013</p>	<p>Reglamenta entre otros, el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Consumo responsable de alcohol Procedimientos en materia de educación vial Atención de víctimas</p>
<p>Resolución 1565 del 2014</p>	<p>Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.</p>

Ver anexo 1. Normograma

Diseñar formatos de Control operacional, con el fin de dar continuidad y garantía del cumplimiento del PESV.

Se generan documentos formulados con el fin de garantizar un continuo seguimiento y control del PESV, estos entregables se podrán utilizar para cualquier compañía, el objetivo dar continuidad y garantía del cumplimiento del programa, a continuación, daremos a conocer el funcionamiento de cada uno.

Cronograma de mantenimiento preventivo: Recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento De acuerdo con las especificaciones técnicas de los vehículos se tiene identificado los sistemas de seguridad pasiva y activa. La seguridad activa la componen los elementos que ayudan a que no se produzca un accidente de tránsito y por este motivo se debe exigir en temas de seguridad (Sistema de Frenos, llantas, suspensión, dirección, conjunto óptico, sistema de Seguridad Pasiva. El cronograma de intervenciones de mantenimiento de vehículos y motocicletas será responsabilidad del propietario del vehículo, Biscottino Ltda, supervisará el cumplimiento del cronograma de mantenimiento BC-SST-PRT-035 a través de la solicitud y revisión de los soportes que valida la realización de los mantenimientos.

ZUKERINO		SEGUIMIENTO A NO CONFORMIDADES, ACCIONES PREVENTIVAS - CORRECTIVAS Y DE MEJORA					BC-SST-PRT-037 VERSION 01 VIGENCIA 04/01/18					
Proyecto:	PESV	Fecha de Actualización:	10-Jan-18	Jefe de Área:	Maria Alejandra Daza ONATE	Año: 2018						
RRHH:	Milena Gonzales	Área:	RRHH	Gerente SST:	EDWIN RODRIGUEZ							
No de Hallazgo	Fecha del Reporte (dd/mm/aaaa)	Lugar / Área	Hallazgo / no conformidad / condición insegura / auto inseguro	Descripción del Hallazgo	Acción Correctiva / Preventiva o de Mejora	Responsable	Prioridad de la Intervención	Fecha Propuesta para el Cierre del Hallazgo (dd/mm/aaaa)	Fecha de Cierre del Hallazgo (dd/mm/aaaa)	Tiempos que se Tardó el Área Responsable para Cerrar el Hallazgo (Días)	Estado del Hallazgo	Seguimiento a la Implementación de las Acciones Preventivas, Correctivas y de Mejora para el Cierre de Hallazgos Identificados hasta su cierre

Hoja de Vida vehículos: Seguimiento de mantenimiento y normograma indicada en la vida y por el PESV, garantizando el mínimo riesgo por causas mecánicas de los vehículos de la compañía.

ZUKERINO		BASE DE DATOS SEGUIMIENTO Y CONTROL VEHICULOS												BC-SST-PRT-034									
		FECHA DE VIGENCIA		Certificado de Inspección Técnica Mecánica y de gases (OTM) / FECHA DE RECIBIMIENTO		FECHA ULTIMO PAGO					No. 01			Vigencia: 20/12/2018									
														Página: 1 de 1									
NI	CUIDAD	PUEBLO	MARCA	LINEA	MODELO	TIPO	PROPIETARIO	ESTADO	SOATE.E.	VIGENCIA SOAT	OTM Y G.E.F.H.	VIGENCIA OTM	IMPUESTO DE VEHICULO F.A.P.	COLOR	NUMERO CHASSIS	NUMERO MOTOR	TRAMITES	AGENCIA DE CONDUCCION	NOMBRE CONDUCTOR	FECHA DE MATRICULA	FECHAS TRANSPORTE DE ALBIERTOS	CARE MANIPULACION DE ALBIERTOS	REPORTES DE COMPARANDOS

9. Conclusiones

- Cumplir los requisitos del ministerio de transporte para diseñar un programa operacional de seguimiento de seguridad vial para la empresa Zukerino.

De acuerdo a lo encontrado en la compañía Zukerino estamos cumpliendo a un 45% el PESV, lo que nos genera un panorama amplio de aplicaciones en las fases a cumplir, es por tal razón que dando inicio al cronograma de actividades lo que requerimos es capacitar y sensibilizar a los colaboradores generando un trabajo en equipo y con compromiso del resultado.

- Definir una matriz legal en seguridad vial para dar cumplimiento a la legislación vigente en Colombia.

Con el normograma establecido enfocado a la compañía SUKERINO, para dar cumplimiento del PESV . generando mayor claridad al supervisor logístico y encargado del SST, y dando pautas de control de la calidad del programa, garantizando el cumplimiento, es importante mantener actualizado el normograma.

- Diseñar formatos de Control operacional, con el fin de dar continuidad y garantía del cumplimiento del PESV.

El diseño de estos documentos facilita el control de calidad de los procesos enfocados a la prevención de los incidentes en la vía, y de esta manera generar alertas de correctivas de acuerdo sea el caso.

10. Recomendaciones

Frente a los diferentes puntos encontrados, se sugieren los siguientes parámetros para dar continuidad con el fortalecimiento del PESV en la compañía SUKERINO:

- Aplicación programa PESV, puesta en marcha del programa operacional para la aplicación del plan estratégico de seguridad vial diseñado de manera inmediata.
Aplicando formatos y herramientas creadas para la gestión
- Generar un Seguimiento al cronograma de actividades propuesto para la implementación del PESV Seguimiento a los indicadores de Gestión propuestos para medir la implementación y desarrollo de las actividades del PESV
- Divulgar el PESV y sus herramientas para la implementación a los encargados y responsables, desde la gerencia general, mandos medios, conductores, peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas
- Formar al personal en seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito de acuerdo al cronograma de capacitación definido en las fechas propuestas
- Aplicar la matriz legal en seguridad vial propuesta para evitar sanciones y multas por incumplimiento a la legislación alusiva, divulgar responsabilidades legales a todo el grupo de trabajo.

11. Referencias Bibliográficas

- Agencia Nacional de Seguridad Vial, (mayo, 2017) Bajan Cifras de accidentalidad en Bogotá. Recuperado de: <http://ansv.gov.co/bajan-cifras-accidentalidad-bogota/>

- Alcaldía de Envigado. (2015). Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Alcaldía de Envigado. Envigado, Antioquia. Recuperado el 12 de abril de 2016, de <http://www.envigado.gov.co/>
- Brenes, L. (2003). Dirección estratégica para organizaciones inteligentes. San José: UNED.
- Decreto 2851. Constitución política de Colombia, 6 de diciembre de 2013.
- Dextre, J. &. (2014). Notas en torno a la seguridad vial. Una revisión desde las ciencias sociales. 60(2), 419-433. Documents d' Análisi Geogràfica. Recuperado el 5 de abril de 2016, de <http://dag.revista.uab.es/article/view/v60-n2-dextre-cebollada/pdf-es>
- Dr. Tedros Adhanom Ghebreyesus, (2013). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Recuperado de: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/es/
- García, R (2006). Guía práctica de normas internacionales APA. Sistema Nacional de Bibliotecas. Recuperado de : https://drive.google.com/file/d/0Bw_FgCVgUu9gVHBZWHp3NkdsUEU/view
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2010). Metodología de la investigación (5ta ed.). México D.F.: McGraw-Hill Interamericana.
- Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2013. Legado de la Seguridad Vial en Colombia. 4. Fondo de Prevención Vial, Informe de Gestión
- Ley N° 1503. Congreso de Colombia, 29 de diciembre de 2011.

- Ortega, P (2016). Responsabilidad Social en la Accidental vial en Bogotá.
 Recuperado de :
<http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/14765/5/OrtegaPerezNujadNayibe2016.pdf>
- Plan Estratégico de Seguridad Vial. Recuperado el 12 de abril de 2016, de Operadora de Transporte Masivo Organización Mundial de la Salud, OMS. (2014).
- Plan Estratégico de Seguridad Vial. Bogotá, D.C. Recuperado el 10 de abril de 2016, de <http://www.lasalle.edu.co/wps/wcm/connect/ef660204-99a7-473c-bf49-af1214a6f5b7/PESV+LA+SALLE++5+JUNIO+DE+2015.pdf?MOD=AJPERES>
- Ministerio del Transporte. (2014). Resolución 1565 (junio 6), por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Bogotá, D.C. Operadora de Transporte Masivo Movilizamos S.A. (abril de 2014).
- Resolución 1565. Ministerio de transporte, 6 de junio de 2014.
- Rusi, C, (2011). Metodología de la Investigación. Recuperado por:
http://zeus.inf.ucv.cl/~rsoto/cursos/DII711/Cap4_DII711.pdf
- Secretarias/SecretariadeTransporteyTransito/documentos/2015/PLAN-ESTRAT%C3%89GICO-DE-SEGURIDAD-VIAL-MUNICIPIO-DE-ENVIGADOGGGGG.pdf
- Serna, H. (1994). Planeación y Gestión Estratégica. 17-18. Bogotá, D.C.: Legis Editores. Servei Català de Trànsit. (2014). Plan estratégico de seguridad vial de Cataluña. Cataluña. Recuperado el 8 de abril de 2016, de

<http://transit.gencat.cat/web/.content/documents>


[/seguretat_viaria/pesv_2014_2020_cast.pdf](#)

- Steiner, J. (1983). Planeación estratégica: Lo que todo director debe saber. 21.
- México, D.F. Tabasso, C. (s.f.). Paradigmas, teorías y modelos de la seguridad y la inseguridad vial. 6. Recuperado el 5 de abril de 2016, de www.institutiivia.com/doc/tabasso_124.pdf Universidad de la Salle. (2015).

ANEXOS.


ANEXO 1.

NORMOGRAMA VIAL

 ANEXO 2: NORMOGRAMA SEGURIDAD VIAL							
TEMA O RIESGO	INFORMACIÓN REQUERIMIENTO						COMO SE CUMPLE EL REQUISITO
	NORMA	NÚMERO	AÑO	EMISOR	ARTICULOS	SITIO WEB PAR CONSULTA DE LA NORMA	


ANEXO 2.

PLANIFICACIÓN DE ACTIVIDADES SEGURIDAD VIAL

 ANEXO 6- PLANIFICACIÓN DE ACTIVIDADES SEGURIDAD VIAL																											
OBJETIVO ESTRATÉGICO:	Generar una cultura de prevención de accidentes de tránsito.																										
OBJETIVO DEL PROGRAMA:	Mantener en cero (0) los accidentes de tránsito																										
FACTOR DE RIESGO:	Factor humano, factor vial, factor vehicular, condiciones meteorológicas (lluvia, niebla, humo, luminosidad).																										
COMPORTAMIENTOS:	Excesos de velocidad, ingestión de alcohol o drogas, uso de vehículo en mal estado, conducción con problemas de agudeza visual y problemas de salud (epilepsia), no uso del cinturón de seguridad, no cumplir con las normas de tránsito.																										
CONSECUENCIAS:	Colisiones, lesiones, explosión, heridas, daños a la propiedad y al entorno, muerte.																										
ACTIVIDADES:	Desplazamiento en vías, como peatón, pasajero, ciclista y conductor.																										
RECURSOS TECNOLÓGICOS Y FINANCIEROS:	Equipos, herramientas, equipos de cómputo, software, impresora, papelería, personal, asignación de presupuesto.																										
NECESIDADES DE CAPACITACIÓN:	Manejo defensivo, competencias ciudadanas de seguridad vial.																										
RESPONSABLE:	Responsable SST y Responsable del PESV																										
ACCIÓN	<table border="1"> <tr> <th colspan="12">2018</th> <th rowspan="2">Responsable</th> <th rowspan="2">Frecuencia de Seguimiento Fecha</th> </tr> <tr> <th>ENE</th> <th>FEB</th> <th>MAR</th> <th>ABR</th> <th>MAY</th> <th>JUN</th> <th>JUL</th> <th>AGO</th> <th>SEP</th> <th>OCT</th> <th>NOV</th> <th>DIC</th> </tr> </table>	2018												Responsable	Frecuencia de Seguimiento Fecha	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
	2018												Responsable			Frecuencia de Seguimiento Fecha											
ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC																

ANEXO 3.

HOJAS DE VIDA INDICADORES SEGURIDAD VIAL


 ANEXO 7 - HOJA DE VIDA INDICADORES SEGURIDAD VIAL									
INDICADORES PESV									
NOMBRE DEL INDICADOR	Cumplimiento de auditorias al PESV								
PROCESO	Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV								
FORMULA	(Nº de auditoria ejecutadas ejecutadas / Nº de auditorias programadas)*100								
FUENTE DE INFORMACIÓN	Programa de Auditoria								
RESPONSABLE MEDICIÓN	RRHH/ SST								
PARAMETROS	<table border="1"> <tr> <td>ene-18</td> <td>feb-18</td> <td>mar-18</td> <td>abr-18</td> <td>may-18</td> <td>jun-18</td> <td>PROMEDIO</td> </tr> </table>	ene-18	feb-18	mar-18	abr-18	may-18	jun-18	PROMEDIO	
ene-18	feb-18	mar-18	abr-18	may-18	jun-18	PROMEDIO			
	<table border="1"> <tr> <td>META</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>FRECUENCIA DE MEDICIÓN</td> <td>ANUAL</td> </tr> <tr> <td>TIPO INDICADOR</td> <td>Cumplimiento</td> </tr> <tr> <td>VIGENCIA</td> <td>1 año</td> </tr> </table>	META	100%	FRECUENCIA DE MEDICIÓN	ANUAL	TIPO INDICADOR	Cumplimiento	VIGENCIA	1 año
META	100%								
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	ANUAL								
TIPO INDICADOR	Cumplimiento								
VIGENCIA	1 año								

ANEXO 4. TABLA DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS VIALES

 ANEXO 8 - TABLA DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS VIALES					
ACTIVIDAD	FACTOR	PELIGROS	IN ITINERE	EN MISIÓN	PLAN DE ACCIÓN
IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS VIALES	VÍA	CLIMA	X	X	RUTA GRAMAS/ CAPACITACIÓN
		INTENSIDAD DE TRAFICO	X	X	
		FALTA DE SEÑALIZACIÓN	X	X	
		FALTA DE ILUMINACIÓN	X	X	
		ESTADO DE LA VÍA	X	X	
	VEHÍCULO	ESTADO DEL VEHÍCULO	X	X	INSPECCION PRE OPERACIONAL
	SER HUMANO	EXCESO DE CONFIANZA	X	X	CAPACITACIÓN / ADECUACION DE VEHÍCULOS / CAMPAÑAS
		FATIGA	X	X	
		DISTRACCIÓN	X		
		ESTRÉS		X	

ANEXO 5.

FORMATO HOJA DE VIDA VEHÍCULOS

	ANEXO 14 - HOJA DE VIDA DE VEHICULOS									
FECHA: _____		NOMBRE DEL CONDUCTOR: _____			KM ACTUAL _____					
NUMERO DE LICENCIA: _____		VEHICULO PLACAS : _____			KM PRÓXIMO CAMBIO DE ACETE _____					
MARCA : _____		MODELO: _____		COLOR : _____		NOMBRE DEL PROPIETARIO: _____			PROVEEDOR: _____	
SOAT FECHA DE VENCIMIENTO: _____		REVISION TECNICO MECANICA FECHA DE VENCIMIENTO: _____		NUMERO DEL CHASIS: _____		NUMERO DEL MOTOR: _____			FECHA DE ADQUISICION: _____	
ITEM	FECHA	TIPO DE MANTENIMIENTO		MANTENIMIENTO REALIZADO	PROBLEMAS PRESENTADOS	KILOMETRAJE	VALOR	RESPONSABLE DE REALIZAR MANTENIMIENTO	NOMBRE DEL CONDUCTOR QUE ENTREGA	NOMBRE DEL QUIEN RECIBE
		PREVENTIVO	CORRECTIVO							

ANEXO 6.

FORMATO INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS Y MOTOS



UNIMINUTO
 Corporación Universitaria Minuto de Dios
 Educación de calidad al alcance de todos



ANEXO 15: INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS

Localización:		Contratista:	
Inspeccionado por:		Cargo:	
Reportado a:		Cargo:	
Fecha:		Placa:	

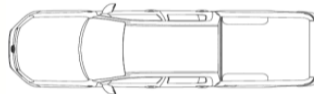
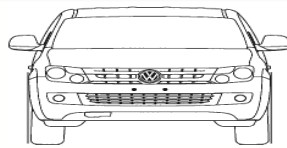
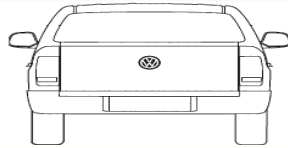
ASPECTOS GENERALES A EVALUAR		LUNES			MARTES			MIÉRCOLES			JUEVES			VIERNES			SABADO		
		SI	NO	NA	SI	NO	NA	SI	NO	NA	SI	NO	NA	SI	NO	NA	SI	NO	NA
kilometraje inicial																			
kilometraje final																			
LUCES	Direccionales (delanteras, traseras)																		
	Delanteras (altas, bajas, cocuyos)																		
	De frenado																		
	De parqueo (delanteras, traseras)																		
	Puerta de cierre automático																		
	Vidrio panorámico en buen estado																		
	Vidrio trasero																		
CABINA	Puerta de cierre automático																		
	Vidrio panorámico en buen estado																		
	Vidrio trasero																		
	Vidrios laterales																		
	Plumillas limpiabrisas																		
	Pito																		
	Escaleras acceso																		
	Asiento conductor en buen estado.																		
	Cinturón de Seguridad																		
	Indicadores (Hidráulicos, presión, corriente)																		
	Extintor de incendios (10 lbs) PQS																		
	Kit de carretera																		
	Botiquín de primeros auxilios																		
	Espejos retrovisor (central y laterales)																		
	Iluminación interior cabina																		
	Pasamanos techo interior																		
	Asientos pasajeros buen estado - Espaldar.																		
Piso en buen estado																			
Ventana de expulsión (emergencia) señalada																			
Alarma de retroceso.																			
Herramientas (gato, cruceta, conos)																			
Ventanas en buen estado																			
Alarma																			
MECANICA	Motor																		
	Freno (normal y emergencia)																		
	Dirección y terminales																		
	Suspensión (gatos, muelles, anclajes)																		
	Control fugas hidráulicas y de aire(mangueras / tanques)																		
	Caja de cambios																		
	Transmisión																		
	Cardan y crucetas (cadena de seguridad)																		
	Batería y cables en buen estado																		
	Llantas en buen estado, sin cortaduras profundas.																		
Llantas con huella mínima de 5 mm.																			
DOCUMENTOS	Seguro obligatorio (SOAT)																		
	Póliza Todo Riesgo																		
	Tarjeta de propiedad																		
	Certificado de gases																		



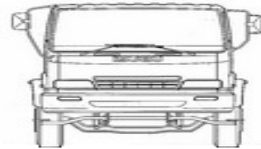
UNIMINUTO
Corporación Universitaria Minuto de Dios
Educación de calidad al alcance de todos

ESTADO FISICO

CAMIONETA, CAMIONETA CARPA LUV D-MAX



FURGON NHR, ESTACAS



RAYONES

X

GOLPE



ROTURA



Observaciones

Responsable de corregir la condición:

Firma:

Para la fecha:

Inspeccionado por:

Firma:

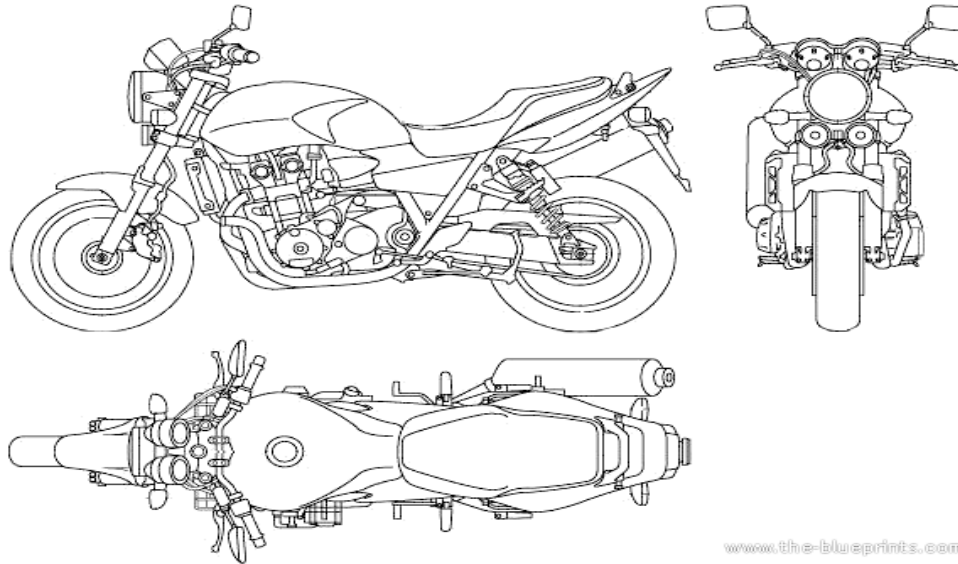
Fecha:

Fecha verificación compromisos:

49

ESTADO FISICO

Marque de acuerdo a la condición en el esquema:



- RAYONES X
- GOLPE □
- ROTURA ⊕


www.the-blueprints.com

Observaciones

Responsable de corregir la condición:	Firma:	Para la fecha:
Inspeccionado por:	Firma:	Fecha:
Fecha verificación compromisos:		


ANEXO 7.

INFORME DE INSPECCIÓN VEHÍCULOS

		ANEXO 16 - INFORME INSPECCIÓN VEHÍCULOS
FECHA:	22/03/2018	CLASE DE INFORME (Especifique):
LUGAR:	Zukerino - Zona de Descarga	INFORME DE INSPECCIÓN VEHÍCULOS (MOTOCICLETAS - CARROS)
ALCANCE:	Inspección Vehículos	

ANEXO 8.

PROTOCOLO EN CASO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

	Anexo 17 - PROTOCOLO DE ACTUACIÓN EN CASO DE INCIDENTE DE TRÁNSITO
<p>1. RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES</p> <p>✓ Jefe de Gestión Humana:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Asume la responsabilidad de coordinar con los conductores y jefes de proceso las acciones para controlar la contingencia que se presente con los vehículos de la compañía ○ Asegura el control operacional de los vehículos <u>de acuerdo a lo establecido al Plan Estratégico de Seguridad Vial</u> 	

ANEXO 9.

PLEGABLE SEGURIDAD VIAL

ANEXO 22 – PLEGABLE SEGURIDAD VIAL

¿QUE ES UN ACCIDENTE VIAL?

Es un suceso inesperado, en el que participa un vehículo de la empresa pero no reviste mayores problemas legales, ni parciales, pero sí acarrea gastos para ella.

ACCIDENTE EVITABLE

Es un suceso inesperado, en el que participa un vehículo de la empresa pero no reviste mayores problemas legales, ni parciales, pero sí acarrea gastos para ella.

A QUIEN AFECTA UN ACCIDENTE

- A nuestros seres queridos.
- A la empresa.
- A Terceros.
- Etc.

ERRORES DEL CONDUCTOR

- Violar las normas.
- Exagerar el límite de velocidad.
- Mal uso del vehículo.
- Acorralar las rutinas.
- Salir retrasado.
- Reusar cinturón.
- Retorceder sin ayuda, etc.

FÓRMULA PARA EVITAR ACCIDENTES

- Reconocer Peligros viales.
- Saber qué hacer.
- Actuar responsablemente.

SEGURIDAD VIAL

Contar con toda la precaución al momento de cruzar una vía. Si existe algún puente peatonal por la vía que usted desea pasar, UTILICE la inteligencia vial y evite algún accidente.

Use las cebras y los semáforos para cruzar las calles, avenidas y/o autopistas.

FACTORES INCIDENTES VIALES

El riesgo de sufrir un accidente en los desplazamientos con vehículos es la confluencia de 4 factores:

- El factor humano
- El factor vehículo
- El factor vía
- El factor entorno





ESTÁNDARES DE SEGURIDAD VIAL

Plan Estratégico de Seguridad Vial

SEGURIDAD Y SALUD SST

2018



REGLAS DE ORO PARA CONDUCTORES

- SIEMPRE, porta los documentos reglamentarios y vigentes.
- SIEMPRE, mantenga el vehículo en condiciones mecánicas de seguridad óptimas.
- SIEMPRE, realice la inspección por operacional.
- SIEMPRE, ceda el paso y conduzca respetuosamente. Cero agresividad con los demás usuarios de la vía.
- SIEMPRE, cuando aborde y descienda el vehículo verifique que no represente peligro para otros, asegúrese que los pasajeros lo hagan siempre por la derecha.
- SIEMPRE, use y respalde el uso de cinturón de seguridad a todos los ocupantes.
- SIEMPRE, en condiciones climatológicas adversas reduzca la velocidad, las condiciones son crítica, déjese y espere a que sean seguras.

CAUSAS MÁS FRECUENTES DE ACCIDENTES DE TRANSITO

El 90% o más obedecen a FALLAS HUMANAS (equiparación de conductores y peatones). Para evitar que USTED cometa los mismos errores es conveniente que conozca cuáles son las principales causas que producen accidentes.

- Exceso de velocidad (38,7%)
- Fallas mecánicas (13,2%)
- Adelantar en forma indebida (7,2%)
- Objetos extraños y animales en la vía (6,7%)
- Embraguez (6,7%)
- Distraición de conductor (4,1%)
- Falta de pericia en el manejo (3,1%)
- No mantener distancia (3%)

REGLAS DE ORO PARA PEATONES

- SIEMPRE, cruce por los espacios peatonales (cebras, puentes peatonales, esquinas) garantizando que efectivamente le han cedido el paso y que los vehículos se hayan detenido completamente, no cruce entre vehículos.
- SIEMPRE, antes de cruzar la vía, mire hacia ambos lados verificando que pueda pasar o que no venga un vehículo en contravía, no cruce en una curva ni cerca de ellos.

REGLAS DE ORO PARA CICLISTAS

- SIEMPRE, trate de desplazarse por las ciclo rutas.
- SIEMPRE, no se desplace por las vías rápidas de la ciudad.
- SIEMPRE, mantenga su derecha, no realice zigzag entre los Vehículos.
- SIEMPRE, use sus elementos de seguridad (casco, chaleco reflectivo, rodilleras, ubique luz delantera y trasera a su bicicleta, ubique reflectivos en la bicicleta).

Quien conduce a la defensiva debe: ESPERAR TODO, IMAGINARSE TODO, SUPONERSE TODO

En síntesis: **MANEJAR A LA DEFENSIVA SIGNIFICA SER PRUDENTE EN EXTREMO, EVITAR TODO EXCESO DE CONFIANZA**

CONTINUA DE COMPORTAMIENTO, ACTITUDES VIALES

¿Qué tan seguro es conducir en Bogotá?	POSITIVO
¿Por qué razón no se completó?	POSITIVO
¿Hay conciencia de sus comportamientos y actitudes respecto al conductor?	POSITIVO
¿Se toma en cuenta el exceso de confianza, exceso de velocidad?	POSITIVO
¿Se toma en cuenta el exceso de confianza, exceso de velocidad?	POSITIVO

PARA UN RECORRIDO SIN DEMORAS Y SIN AFAN:

- Planee el recorrido.
- Analice el recorrido y el estado de las vías.
- Salga y llegue a tiempo.
- Viaje sin afán y en calma.
- Deje sus problemas fuera del vehículo.
- Cancele todos los llamados de celular durante la conducción.
- Mantenga las luces encendidas en la carretera.
- Póngase el cinturón de seguridad, le puede salvar la vida.
- Lleve siempre el equipo de carretera.
- Lleve su licencia de conducción, el seguro obligatorio, paz y salvo de impuestos y la tarjeta de propiedad del vehículo a la mano. La policía lo sabe cuando lo revisen cualquier día.

Los siete pecados capitales del conductor

- No revisar el vehículo
- No planificar
- Llevar exceso de carga
- Obsesionarse por llegar rápido a su destino
- Bajar la guarda en trayectos cortos
- Distraerse con facilidad
- Exceso de velocidad

