



Sistematización de la ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la Empresa  
Línea Comunicaciones S.A.S

Verónica Torres Ciro

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Rectoría Antioquia y Chocó

Sede Bello (Antioquia)

Programa Administración en Salud Ocupacional

mayo de 2020

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Sistematización de la ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la Empresa  
Línea Comunicaciones S.A.S

Verónica Torres Ciro

Sistematización presentada como requisito para optar al título de Administrador en Salud  
Ocupacional

Asesor(a):  
Paola Viviana Ordoñez Erazo  
Psicóloga  
Especialista en Gerencia del Talento Humano

Corporación Universitaria Minuto de Dios  
Rectoría Antioquia y Chocó  
Sede Bello (Antioquia)  
Programa Administración en Salud Ocupacional  
mayo de 2020

### **Dedicatoria**

Dedico este proyecto principalmente a Dios, por haberme dado la oportunidad de vivir esta gran experiencia, de la cual aprendí mucho a nivel profesional y personal. A mi madre, por ser el pilar más importante y por demostrarme siempre su cariño y apoyo incondicional. A mi padre, a pesar de nuestra distancia física, siento que estás conmigo siempre y aunque nos faltaron muchas cosas por vivir juntos, sé que este momento hubiera sido tan especial para ti como lo es para mí. A mis amigos, colegas y compañeros de clase quiero agradecerles su compañía y apoyo, fue de gran importancia contar con personas como ustedes, siempre tan dispuestos y colaborativos en todo momento.

### **Agradecimientos**

En primer lugar, debo agradecer a Dios por permitirme culminar satisfactoriamente este proceso que nos hace mejores personas y profesionales, valorando y poniendo en práctica en la vida laboral la ética, la tolerancia y la honestidad.

En segundo lugar, debo agradecer a mis padres quienes han acompañado este proceso y han brindado su apoyo y comprensión en cada momento de felicidad y de agotamiento, sin embargo, las adversidades o dificultades fueron superadas, debido a que el objetivo principal no es solamente tener un título universitario, sino la adquisición de conocimiento durante todo este proceso.

También debo agradecer a los docentes que hicieron parte de este proceso de formación como Administradores de Seguridad y Salud en el Trabajo, en especial aquellos que brindaron su apoyo en los encuentros presenciales y asesorías, son ellos quienes nos brindan esa orientación desde sus conocimientos, experiencias, estrategias y herramientas de trabajo que nos permiten desarrollar la innovación y exploración en lo que día a día es más competitivo en nuestro campo de aplicación de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Y finalmente quiero agradecer a la organización que me abrió sus puertas y jugó un papel muy importante para el desarrollo de este proyecto, también debo agradecer la disposición y colaboración de la asesora Paola Viviana Ordoñez Erazo, quien acompañó esta etapa final del proceso, que por supuesto es de gran importancia para culminar esta carrera como profesional.

**Contenido**

Listado de tablas.....	8
Listado de figuras.....	9
Resumen.....	10
Abstract.....	11
Introducción.....	12
Justificación.....	15
Objetivo general.....	18
Objetivos específicos.....	18
CAPÍTULO I.....	19
1. Contextualización.....	19
1.1 Misión.....	20
1.2 Visión.....	20
1.3 Mega.....	20
1.5 Valores corporativos.....	21
1.5 Problemática.....	21
1.6 Rol practicante.....	23
CAPÍTULO II.....	27
2. Antecedentes del estado del arte.....	27

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

2.1 Nivel Nacional.....	29
CAPÍTULO III .....	40
1. Marco referencial .....	40
1.1 Marco Legal .....	40
1.2 Marco Conceptual .....	45
1.3 Marco Teórico .....	53
Línea de acción 1. Fortalecimiento de La Gestión Institucional .....	59
Línea de acción 2 Comportamiento Humano .....	60
Línea de acción 3. Vehículos Seguros .....	61
Línea de acción 4. Infraestructura Segura, .....	64
Línea de acción 5. Atención a víctimas .....	64
CAPÍTULO IV .....	66
2. Aspectos Metodológicos .....	66
4.1 Enfoque y alcance .....	66
4.2 Población y muestra .....	66
4.3 Instrumentos .....	66
4.4 Procedimientos .....	71
4.5 Análisis de información.....	73
4.6 Consideraciones éticas.....	73
CAPÍTULO V .....	80
3. Interpretación de la crítica de práctica .....	80
Conclusiones .....	95

7

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Recomendaciones..... 99

Bibliografía ..... 101

**Listado de tablas**

Tabla 1.	Líneas Estratégicas PESV .....	58
Tabla 2.	Lineamientos de la encuesta para el PESV .....	68
Tabla 3.	Frecuencia de Inspecciones a Vehículos.....	70
Tabla 4.	Plan de Trabajo PESV 2019.....	71
Tabla 5.	Indicadores de resultado.....	75
Tabla 6.	Indicadores de actividad.....	76
Tabla 7.	Caracterización de la accidentalidad .....	84



**Listado de figuras**

Ilustración 1 Logo Corporativo de Línea Comunicaciones S.A.S .....	19
Ilustración 2. Valores corporativos de Línea Comunicaciones S.A.S.....	21
Ilustración 3. Esquema de la matriz de Haddon.....	56
Ilustración 4. Calificación PESV 2017. ....	80
Ilustración 5. Indicadores de Frecuencia y Severidad del PESV 2019 .....	83
Ilustración 6. Indicadores de los Accidentes de Trabajo 2019.....	83
Ilustración 7. Capacitación 1. Capacitación basada en comportamiento .....	86
Ilustración 8. Capacitación 1. Capacitación basada en comportamiento .....	87
Ilustración 9. Capacitación 2. Capacitación basada en comportamiento .....	87
Ilustración 10. Capacitación 2. Capacitación basada en comportamiento .....	88
Ilustración 11. Capacitación 3.....	88
Ilustración 12. Capacitación 4.....	89
Ilustración 13. Capacitación 5.....	89
Ilustración 14. Capacitación 6.....	90

### Resumen

El documento presentado como sistematización de práctica es el resultado de la gestión, compromiso y apoyo que se presentó tanto por parte del estudiante como de la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S en cuanto a la entrega de documentación y registros para el fortalecimiento que se requería para el Plan Estratégico de Seguridad Vial -desde ahora PESV-, en el cual se pretendía proponer y establecer estrategias que permitirán a la empresa dar cumplimiento a todos los requisitos de la normatividad vigente como la Resolución 1565 de 2014 , la cual contempla los lineamientos que deben hacer parte del plan y que además debe ser soportado por medio de la gestión, verificación y seguimiento al plan de trabajo establecido para la disminución en la accidentalidad vial, lo cual podría acarrear afectaciones no solo a la vida humana, sino también a nivel empresarial.

Por medio de este proyecto se identificarán los aspectos legales y preventivos a los que debe dar cumplimiento el PESV, para lo cual se debía realizar un análisis para gestionar estrategias que permitieran a la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S fortalecer el plan y a su vez disminuir los accidentes viales, obteniendo de esta manera mejoras significativas en el ausentismo de los diferentes proyectos que se encuentran expuestos al riesgo público por accidentes de tránsito y que involucren a los diferentes actores viales.

*Palabras claves:* Plan Estratégico de Seguridad Vial, riesgo público, normatividad, estrategias preventivas, accidentalidad.

### **Abstract**

The document presented as a systematization of the practice is the result of the management, commitment and support that was presented by the student and the company LÍNEA COMUNICACIONES SAS regarding the delivery of documentation and records for the strengthening required for the Strategy Plan in Road Safety, in which it was intended to propose and establish strategies that will allow the company to comply with all the requirements of current laws, such as Resolution 1565 of 2014, which includes the guidelines that must be part of the plan and also It must be supported through the management, verification and follow-up of the work plan established to reduce road accidents, which could have consequences not only for human life, but also at the business level.

Through this project, the legal and preventive aspects to which the Strategy Plan in Road Safety must comply were identified, for which an analysis had to be carried out to manage strategies that would allow the company LINEA COMUNICACIONES S.A.S to level up the plan and in turn into a decrease in road accidents, thus obtaining significant improvements in absenteeism of the different projects that are exposed to public risk for traffic accidents and that involve the different road actors.

*Keywords:* Strategy Plan in Road Safety, Public risk, Regulations, Preventive strategies, Accidentality.

## **Introducción**

El Gobierno Nacional día a día realiza esfuerzos por promover acciones en pro de la seguridad de las personas, en materia de seguridad vial se realizan proyectos de promoción de la cultura del respeto por la vida en las vías, el fomento de la educación tanto de los conductores de vehículos motorizados y no motorizados, al igual que de los peatones, siendo estos últimos la población más vulnerable en las vías.

Lo anterior parte de la necesidad de construir modelos de ciudades sostenibles, donde la educación vial y el control no sea una responsabilidad y un trabajo netamente gubernamental, sino por el contrario parta desde la base de toda sociedad, la familia y la escuela, fortaleciendo el conocimiento y la responsabilidad social en la empresa, procurando el cuidado de los empleados y la calidad de vida de los mismos, como así mismo la disminución de los costos por atenciones en accidentes en las vías, en resumen: la seguridad vial en una cultura ciudadana, es responsabilidad de todos.

Según la Organización Mundial de la Salud – OMS – “cada año mueren 1.24 millones de personas y 50 millones padecen traumatismos a causa de accidentes de tránsito alrededor del mundo”. (OMS, 2013). En Colombia hubo en las 2019 6634 víctimas fatales en accidentes de tránsito, 158 más que el año anterior (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2020). Por este motivo la OMS ha declarado la problemática de la accidentalidad vial como un tema de salud pública, buscando con su declaración del decenio de la seguridad vial (2011-2020) el apoyo y trascendencia de los esfuerzos en el orden gubernamental de cada país, con el objetivo de disminuir el número de víctimas fatales en las vías con acciones público-privadas.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Colombia se ha sumado a los esfuerzos de la OMS en materia de seguridad vial, mediante la Ley 1503 de 2011 que orienta los lineamientos generales en responsabilidad social empresarial para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía destacando criterios autónomos, solidarios y prudentes en la toma de decisiones en momentos de desplazamiento en la vía pública. Por medio de esta se establece además la elaboración del PESV y las responsabilidades de las entidades público privadas para elaborar dichos planes, concientizando a peatones, conductores de vehículos motorizados y no motorizados, autoridades, entidades y organizaciones sobre la necesidad de lograr modelos de ciudades con movilidades adecuadas, racionales, sostenibles y seguras, reduciendo así el número de víctimas fatales en las vías y las consecuencias de las lesiones producidas por este tipo de eventos.

LÍNEA COMUNICACIONES S.A.S. nació como una compañía de servicios, especializada en soporte técnico, operativo, y asesorías en Telecomunicaciones, con sede principal en la ciudad de Medellín, brindando servicios a la multinacional Impsat.

En los años posteriores abre sedes alternas en Cali, Montería, Apartadó, Pereira, Pasto y Bogotá, personal en las ciudades de Manizales, Armenia, Popayán, Buenaventura, y 20 poblaciones más. Proporcionamos una atención ágil, efectiva y segura, a través del más capacitado y atento recurso. Expandiendo su base de clientes a servicios móviles.

El personal que desarrolla las actividades se moviliza a nivel nacional y los desplazamientos que deben realizar se hacen en los diferentes medios de transporte como lo son los terrestres, aéreos, náuticos y de tracción animal, de esta manera se pudo determinar que el riesgo público era uno de sus principales riesgos, especialmente por accidentes de tránsito, adicional cada uno de sus proyectos que maneja la compañía tuvieron un crecimiento importante y de esta manera se determinó la necesidad de construir y ejecutar en el año 2017 el PESV, el

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

cual les permitiría tener un mayor control y mejor gestión del riesgo, fue así como se establecieron procedimientos, inspecciones, protocolos y seguimientos, sin embargo su gestión no ha sido continua en más de un año y medio, lo cual generó una alerta por el significativo aumento de accidentes laborales en el año 2018 y 2019, en donde se veían involucrados los diferentes actores viales (conductor, acompañante, pasajero, peatón, entre otros). Por esta razón se debía analizar al PESV implementado para realizar las actualizaciones y gestión necesaria para su funcionamiento eficaz y oportuno.

Por medio del PESV se podría obtener una notoria mejoría en la disminución de accidentes, a través de estrategias preventivas que permitirán una gestión efectiva del riesgo, acompañada de lineamientos que pudieran generar un impacto positivo de cultura a nivel organización y concientización al personal directamente impactado por este riesgo.

Es por esta razón que se vio la necesidad y la importancia de reactivar el PEVS, el cual debía ser complementado con todos los ajustes necesarios que permitirán mantenerlo actualizado y funcional, además este no era uno más de los requisitos que se debían cumplir, es un programa que permitiría disminuir la accidentalidad y por ende también se vería un reflejo significativo en los costos que generan los controles adicionales, incapacidades y tiempos de respuesta a nivel operativo y administrativo frente a los clientes y a la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S.

### **Justificación**

La sistematización de la práctica realizada en LINEA COMUNICACIONES S.A.S, tiene como objetivo poner en manifiesto las actividades desarrolladas por el estudiante, y cómo contribuyó durante ese periodo a la implementación del PESV como parte del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. Con base al diagnóstico de la autoevaluación de la Resolución 0312 de 2019, realizado por el practicante, se evidenció que la temática de la accidentalidad no es un asunto de momento o de campañas, la correcta prevención de los siniestros en las vías debe basarse en el ejercicio del día a día, por tal motivo, el Congreso de la República de Colombia expidió la Ley 1503 en el cual establece que:

Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la educación en seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos. (Congreso de Colombia, 2011, Artículo 56).

En el capítulo IV del Decreto 2851 por su parte se establece que:

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, ensamblen, 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

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

documento que lo modifique o sustituya y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa (Ministerio de Transporte, 2013, Artículo 10).

Como respuesta a la Ley 1503 de diciembre 29 de 2011, hacemos uso de los SG-SST y de la responsabilidad social, definida como “la capacidad de respuesta que tiene una empresa o una entidad, frente a los efectos e implicaciones de sus acciones sobre los diferentes grupos con los que se relaciona” Centro Colombiano de Responsabilidad Empresarial (como se citó en Abreu y Cruz, 2011). Por ende, es una herramienta importante en este trabajo a la hora de intervenir en materia de fomento cultural, específicamente en movilidad en este caso. En general, el concepto de responsabilidad social empresarial se corresponde con una visión integral de la sociedad y del desarrollo que entiende que el crecimiento económico y la productividad, están asociados con las mejoras en la calidad de vida de la comunidad.

Igualmente, el Centro Colombiano de Responsabilidad Empresarial (2011) asume que:

El fin general de la economía es proporcionar bienestar a la sociedad y que dichas demandas sociales se expresan insuficientemente en las normas legales, lo que implicaría un compromiso más profundo y exigente de los actores económicos con el resto de la sociedad. Centro Colombiano de Responsabilidad Empresarial (como se citó en Abreu y Cruz, 2011).

Pero no solo podemos hablar de responsabilidad social empresarial, sino de la responsabilidad en general de todos los actores de la vía, quienes hacemos uso constante de las mismas y por ende debemos estar comprometidos en su comportamiento, que garantizara el respeto por todos los actores viales y aún más el decline de las cifras de accidentalidad y muerte en las vías.



## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

La finalidad de establecer un plan de seguridad vial es principalmente preventiva, aunque se puedan establecer medidas de control y corrección, no es un asunto que derive en un modelo sancionatorio, a menos que dichas faltas incurran en violaciones a la legislación colombiana y a la seguridad de las personas a nivel general. Para establecer un conjunto de medidas y estrategias que generen impacto en la disminución del riesgo por siniestros viales, por lo tanto, es era necesario conocer la situación de la compañía LINEA COMUNICACIONES S.A.S en materia de seguridad vial. Dicha información se recopiló por medio de inspecciones, evaluaciones, seguimientos, entre otros métodos.

Para lo anterior, se definió un alcance con el fin de dar cumplimiento al tiempo establecido durante el periodo de la práctica. Las actividades se organizaron por medio del ciclo de mejora continua PHVA frente al PESV de LINEA COMUNICACIONES S.A.S pretendió ofrecer una alternativa de educación, pedagogía, control, auditoría y estrategias de intervención, que buscaban orientar a los diferentes actores viales el uso adecuado y responsable de espacios públicos.

De igual forma no obviamos a los otros grupos representados en los contratistas y aquellos colaboradores que hacen uso de sus vehículos particulares para asistir a sus jornadas laborales, esta muestra inicial representa un panorama que nos lleva a determinar la situación en que se encuentra la población y de esta forma poder establecer las medidas necesarias para cumplir con los aspectos requeridos por los programas de SG-SST y el PESV.

### **Objetivo general**

Sistematizar la ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la empresa LÍNEA COMUNICACIONE S.A.S.

### **Objetivos específicos**

- Analizar la información documentada del PESV de la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S. para conocer la clasificación de los accidentes de trabajo en materia de seguridad vial.
- Conformar el comité del PESV para generar compromiso y dar continuidad a la gestión del PESV.
- Plantear un plan de trabajo anual enfocado en seguridad vial para prevenir accidentes de tránsito.
- Desarrollar las actividades de promoción y prevención de seguridad vial a toda la población expuesta al riesgo público con apoyo de la alcaldía de Medellín.

## CAPÍTULO I

### 1. Contextualización

*Ilustración 1* Logo Corporativo de Línea Comunicaciones S.A.S



*Nota:* Adaptado de *Línea Comunicaciones S.A.S., 2016*

LÍNEA COMUNICACIONES S.A.S es una compañía colombiana de servicios con veintidós (22) años de experiencia y más de 300 empleados; especializada en soporte técnico, asesorías y outsourcing en telecomunicaciones. Con sede principal en la ciudad de Medellín, sucursales en Cali, Bogotá, Pereira, Montería, Barranquilla, Bucaramanga y personal en 35 ciudades y 980 municipios del país. Le proporcionamos una atención ágil, efectiva y confiable, a través del más capacitado y atento recurso humano y el más actualizado recurso tecnológico.

La responsabilidad, el cumplimiento, la confidencialidad y el compromiso que Línea Comunicaciones asume de manera estricta en cada trabajo, apoyado en la certificación ISO 9001:2015, le permite lograr que nuestra representación consiga a plena satisfacción los objetivos de las empresas con las que tenemos relaciones comerciales y el prestigio de sus servicios en todo lugar a donde LÍNEA COMUNICACIONES S.A.S llega a representarlo.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

### **1.1 Misión**

LÍNEA COMUNICACIONES S.A.S. es una empresa prestadora de servicios de base tecnológica y logística con el fin de convertir los proyectos de nuestros clientes en experiencias memorables, que contribuyan a agregarles valor y prestigio en el mercado.

### **1.2 Visión**

LÍNEA COMUNICACIONES S.A.S. pretende ser una empresa sostenible que esté a la vanguardia del sector, adaptándose con flexibilidad a sus clientes, ofreciendo diversificación de productos y servicios.

### **1.3 Mega**

LÍNEA COMUNICACIONES S.A.S. para el año 2022 se triplicará la base de clientes, con un crecimiento de ventas del 50% con eficiencia operacional, en el cual el 20% este representado en nuevas líneas de productos o servicios. (Línea Comunicaciones S.A.S., 2016).

## 1.5 Valores corporativos

*Ilustración 2. Valores corporativos de Línea Comunicaciones S.A.S*



*Nota: Adaptado de Línea Comunicaciones S.A.S., 2016*

## 1.5 Problemática

El PESV de la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S fue desarrollado e implementado en el año 2017, a sí mismo este fue alineado a los requisitos y condiciones que tiene cada uno de los proyectos que manejaba la compañía, en los cuales se fue identificando un incremento en el índice de accidentalidad, donde uno de los factores principales eran los siniestros viales y a pesar de no contar con accidentes graves o mortales, si se generó un importante incremento en el ausentismo.

Al realizar el análisis de la situación que se presentaba en la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S, se identificó que, dentro del seguimiento, gestión del riesgo y el plan de trabajo planteado no se ha tenido una ejecución suficiente, además de no contar con la

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

información de los accidentes, ausentismo, comité vigente y anexos que permitieran soportar la trazabilidad.

Siendo este uno de sus riesgos prioritarios por tener presencia de los diferentes actores viales y mecanismos de transporte que aumentan la probabilidad de que ocurran accidentes laborales, se vio la necesidad de retomar y definir funciones, responsabilidades y mecanismos que permitieran por medio una periodicidad verificaciones efectiva en campo y que además pudiera generar un impacto importante en la concientización al personal expuesto.

En verificación de cada uno de los registros con los que contaba la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S se evidencio en su mayoría la información desactualizada por falta de seguimiento, entre ella se encontraba el comité de seguridad vial, actas de reunión, inspecciones, accidentalidad, ausentismo, matriz de peligros, capacitaciones y campañas. Por lo tanto no se contaban con los soportes suficientes para demostrar una correcta gestión de este riesgo, adicionalmente la compañía manifestó que era un tema que se debía reforzar y que dentro de los factores principales que se debían retomar era la actualización del comité de seguridad vial y que este a su vez aportara en gran medida al funcionamiento del plan, es decir que realizaran la programación de reuniones, capacitaciones, campañas, seguimiento al plan de trabajo y participación activa en las investigaciones de los accidentes que involucraran los diferentes medios de transporte y actores viales, así mismo realizar seguimiento a los registro de inspección que eran muy interrumpidos y no tenían una periodicidad definida, entre las pocas que realizaban no tenían un seguimiento para verificar su cumplimiento y cierre de hallazgos identificados, en cuanto a las actividades de capacitación, al no contar con un cronograma definido con los temas de seguridad vial que fueran de interés para el personal expuesto, no se lograba tener la cobertura

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

de todo el personal, ya que al estar distribuidos a nivel nacional, se dificultaba extender la información con los recursos que disponían para dichas divulgaciones o socializaciones.

### **1.6 Rol practicante**

LINEA COMUNICACIONES S.A.S cuenta con un departamento de gestión humana, el cual a su vez hace parte el área de seguridad y salud en el trabajo, el equipo es conformado por 3 personas, entre ellas se encuentra la Coordinadora y dos inspectores de seguridad y salud en el trabajo, como practicante de seguridad y salud en el trabajo tenía asignadas unas zonas del país y debía apoyar el desarrollo de las actividades del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Luego de la verificación de las necesidades de la compañía se estableció la importancia de la estructuración del PESV, el cual fue asignado al practicante especificando tareas y responsabilidades para su ejecución, con la finalidad de retomar las actividades y pendientes de dicho plan, de esta manera se empezó a recopilar y dar trazabilidad a toda la información.

Entre los indicadores que manejaba la organización no contaba con una trazabilidad de los indicadores de accidentalidad y ausentismo por siniestros viales, a pesar de manejar una caracterización de accidentalidad no se clasificaban por riesgo público enfocado a los accidentes de tránsito o que estuvieran involucrados con algún actor vial.

En cuanto a la movilización del personal de algunos de los proyectos de la compañía a nivel nacional, muchas de las zonas que el personal debía visitar eran zonas remotas y de difícil acceso, en donde era muy común que se manejara transporte informal e incluso utilización de animales tales como caballos, por tal motivo se vio la necesidad de establecer parámetros que

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

permitieran realizar un seguimiento y tener un mejor control de los desplazamientos en transporte formal y no formal.

De igual forma se tenían que establecer controles para los vehículos contratados y subcontratados, en donde era necesario crear un mecanismo de verificación periódica que permitiera verificar el estado del vehículo, su documentación reglamentaria y documentos del conductor, en este caso se debía incorporar las inspecciones de los vehículos.

Así mismo se requería la actualización de los integrantes del PESV, con la finalidad de retomar las reuniones e investigaciones de accidentes laborales.

Entre los aspectos importantes que se debía apoyar era en la realización de campañas y capacitaciones que permitirán generar mayor impacto en la población trabajadora, por medio de la sensibilización en temas de riesgos público, enfocado en las principales causas de los accidentes de tránsito y actores viales involucrados, en este caso se debía contactar y solicitar a las alcaldías y secretarías de movilidad los servicios de capacitación teórica y práctica en las diferentes sedes de la compañía, con la finalidad de dar cobertura a todo el personal.

Entre las funciones delegadas como practicante:

- Divulgar al personal el reglamento de higiene y seguridad industrial.
- Integrar el comité PESV y velar por el desarrollo efectivo del mismo al interior de la organización.
- Verificar que el personal conozca y cumpla las responsabilidades del personal en materia de SST y lograr que el personal asimile la información.
- Realizar inducción y reinducción del personal en materia de SST.
- Ejecutar el programa de capacitación y entrenamiento en materia de SST y dar ejecución al mismo.



## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- Informar a la Coordinación de SST la gestión de Salud Ocupacional, Seguridad Industrial y Medio Ambiente en la empresa, coordinar su desarrollo y vigilar su cumplimiento.
- Realizar la identificación permanente de peligros, evaluación y valoración de riesgos, identificando amenazas y evaluando la vulnerabilidad.
- Evaluar en campo la efectividad de los controles que se deriven de la matriz de peligros.
- Realizar investigaciones de los accidentes e incidentes laborales y ambientales con su respectivo análisis, caracterización y evaluación estadística.
- Ejecutar los planes de acción que se derivan de los accidentes de Trabajo y demás planes de mejoramiento del SG SST.
- Gestionar y evaluar el PESV con sus respectivos objetivos, actividades, plan de acción e indicadores de medición.
- Realizar requisiciones de elementos e implementos de seguridad personal y garantizar la entrega oportuna de los EPP a todo el personal asignado en su zona.
- Realizar inspecciones y ejecutar las acciones que se deriven de las mismas, documentando los planes de mejora.
- Acompañar el comité PESV para el apoyo en actividades enfocadas en la mitigación del riesgo.
- Apoyar la ejecución de las auditorías internas y externas relacionadas con el sistema de gestión de SST.
- Realizar la revisión por la Gerencia con periodicidad anual.
- Ejecutar las actividades que se derivan de los sistemas de vigilancia epidemiológico con base en los estados de salud.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- Garantizar la realización de exámenes médicos periódicos y controlar los vencimientos y recomendaciones de estos.
- Dar cumplimiento al plan de visitas a puestos de Trabajo.
- Aplicar los requisitos legales en materia de SST.
- Dictar charlas de seguridad y capacitaciones requeridas para la ejecución del SG SST.
- Realizar registro y seguimiento a indicadores de SST con periodicidad de informe mensual.
- Implementar medidas de control, revisión y auditoría al interior del SG SST y aplicar los planes de acción.

## CAPÍTULO II

### 2. Antecedentes del estado del arte

En cuanto al riesgo público enfocado en los accidentes de tránsito y los diferentes actores viales, se identificaba un aumento en la atención de lesionados y muertos cada año en todos los países del mundo, en donde determinaron que debían poner en marcha estrategias que permitieran una disminución (OMS, 2017).

Es por esta razón que las empresas también debían apoyar y hacer gestión ante este riesgo que tomaba cada vez más fuerza, además de identificar los beneficios que el PESV podría traerles, entre las más interesadas se encontraban las empresas de servicios de transporte público y logístico, adicional los cambios que se han sufrido en las adaptaciones y actualizaciones que se han tenido que hacer en la fabricación de los vehículos, normatividad, infraestructura vial, actividades de promoción y prevención, tecnologías y entes que puedan regular todos estos aspectos de la seguridad vial.

Por medio de todos los mecanismos de control que se han generado es importante ver el impacto que tiene el PESV en las organizaciones. Estas, se identifican en por el Ministerio de Transporte (2014):

- Reducen significativamente la ocurrencia de accidentes
- Bajan los niveles de accidentalidad, morbilidad y mortalidad
- Mejora la eficiencia de los sistemas de transporte
- Incrementa la fluidez de la movilidad.
- Reducción del lucro cesante.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- Se evita el costo de los deducibles de las pólizas de seguros y descuentos por reclamación
- Se evita la depreciación del vehículo por accidentes y partes no cubiertas por el Seguro.
- Se evitan pagos de honorarios administrativo y de abogados, para comparecer en audiencias o durante la investigación, o incluso incapacidades.
- Disminución en tiempos de viajes y costos de los tráficos obstruidos.
- Se mejora la calidad del servicio público de transporte de personas y mercancías.
- Optimizar los costos de operación.
- Protegemos la imagen corporativa y los efectos relacionados con un incidente o accidente de tránsito (Resolución 1565 de 2014).

Generalmente en requisitos legales como lo es en el caso del PESV existe la tendencia a “cumplir por cumplir” y se termina “implementando” programas alejados de la realidad o que nunca se aplican eficientemente, esto se da por el desconocimiento que se tiene sobre los enormes beneficios que trae para la compañía el funcionamiento de los planes y acciones que buscan controlar los riesgos o mitigar las consecuencias con las respectivas afectaciones económicas y patrimoniales que se pueden llegar a tener, por lo tanto es necesario tener claro que impacto positivo puede generar la implementación del PESV y no esperar sanciones o consecuencias mayores.

## 2.1 Nivel Nacional

### Consulta de estudios sobre el PESV

#### Estudio 1

- Título: Propuestas estratégicas para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la empresa propietarios de camiones – PROCAM S.A
- Nombre del autor: Bibian Stephani Ladino Sánchez y Andrea Stefannia Muñetón Rinco
- Año: 2018
- Objetivos:

#### General

Proponer estrategias para la implementación eficaz del Plan Estratégico de Seguridad Vial conforme a la Resolución 1565 de 2014– Guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial para PROCAM S.A. 2.2

#### Específicos

1. Diagnosticar la situación actual del Plan Estratégico de Seguridad Vial través de la matriz establecida en la guía para la evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial – Resolución

- Categoría: Proyecto de grado

#### Conclusiones:

1. De acuerdo al diagnóstico aplicado por medio del instrumento dinámico de calificación del PESV establecido por la Superintendencia de Puertos y Transportes para realizar la 46 calificación de los PESV radicados por cada entidad se encuentra que los pilares de

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

vehículos seguros no cuenta con ninguna medida preventiva por lo que su puntaje fue de 0, seguido se encuentra el ítem de infraestructura segura, atención a víctimas, fortalecimiento de la gestión institucional y por último el comportamiento humano. Dando como resultado un puntaje de 33.52 sobre 100 de esta manera no se obtiene el aval.

2. En la ejecución del plan de trabajo realizado para dar cierre a las brechas encontradas por medio del diagnóstico se observa que la empresa contaba con algunos controles, sin embargo, estos no se encontraban relacionados o evidenciados en el documento radicado ante la Superintendencia de Puertos y Transporte por lo que no se tuvieron en cuenta en su calificación inicial, ya que estos no se encontraban estandarizados a nivel nacional.

3. Los mecanismos definidos para el seguimiento y control permitirán a la empresa medir continuamente la eficacia de las estrategias adoptadas a nivel de seguridad vial y de esta forma garantizar que se mantengan, pero es importante que desde la alta dirección se controle el cumplimiento de estas, con el fin de darle la importancia que amerita la seguridad vial, sobre todo en este contexto en el que se desarrolla PROCAM S.A. (Ladino y Muñetón, 2018).

### **Estudio 2:**

- Título: Programa operacional de cumplimiento de seguridad vial para los colaboradores de la empresa Zukerino por el primer semestre de 2018.

- Nombre del autor: Carolina Contreras Pinzón, Natalia Contreras Pinzón y Edwin Geovanny Rodríguez

- Año: 2018

- Objetivos:

General

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

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

Específicos.

1. Cumplir los requisitos del ministerio de transporte para diseñar un programa operacional de seguimiento de seguridad vial para la empresa Zukerino.
2. Definir una matriz legal en seguridad vial para dar cumplimiento a la legislación vigente en Colombia.
3. Diseñar formatos de Control operacional, con el fin de dar continuidad y garantía del cumplimiento del PESV.

- Categoría: Proyecto de grado

Conclusiones:

1. Cumplir los requisitos del ministerio de transporte para diseñar un programa.
2. Operacional de seguimiento de seguridad vial para la empresa Zukerino.
3. De acuerdo con 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.
4. Definir una matriz legal en seguridad vial para dar cumplimiento a la legislación vigente en Colombia.
5. Con el normograma establecido enfocado a la compañía ZUKERINO, 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.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

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

7. 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. (Contreras, Contreras y Rodríguez, 2018).

**Estudio 3:**

- Título: Manual de estrategias para la prevención y disminución de la accidentalidad por riesgo en seguridad vial, en una empresa del sector de laboratorios ambientales ubicada en la ciudad de Bogotá D.C.

- Nombre del autor: Andrea Esperanza Balaguera Cobos y Jenifer Vanessa Castañeda Ballén

- Año: 2019

- Objetivos:

General

Diseñar un manual de estrategias para la disminución de accidentalidad por riesgo en seguridad vial, para la empresa del sector de laboratorios ambientales ubicada en la ciudad de Bogotá D.C. 2.2

Específicos

1. Identificar el riesgo por accidentalidad, a través de diferentes herramientas de recolección de información.

2. Analizar las diferentes herramientas de recolección de información.



## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

3. Buscar información sobre la estructura que debe poseer un manual de estrategias para la disminución de accidentalidad por riesgo de seguridad vial.

- Categoría: Proyecto de grado
- Conclusiones: Durante el desarrollo del trabajo investigativo se logró identificar que el riesgo por accidentalidad en una empresa del sector de laboratorios ambientales siendo evidente que los funcionarios en el desarrollo de los instrumento (encuesta) demostraron que aunque conocen términos generales la seguridad vial, carecen de conciencia al momento de aplicar los comportamientos deseados por la organización; es probable que el exceso de confianza y las técnicas para divulgar la información de seguridad vial sean obsoletas y se hayan convertido en monotonía, ya que muchos de los colaboradores ejercen su oficio de conductor hace varios años. En el análisis efectivo de las herramientas de recolección de información, se confirma que la empresa aunque ha identificado los riesgos y peligros, esta identificación se encuentra desactualizada y los riesgos han aumentado pero no se han identificado, además no están siendo comunicados a sus colaboradores de manera adecuada, es claro que lo que pretende la empresa es que los riesgos a los que están expuestos los funcionarios sean minimizados, sin embargo las técnicas convencionales no están generando impacto, por ende y más allá de los resultados se pretende crear estrategias de interés para los colaboradores, que apliquen a la prevención y reducción de los accidentes en las vías ocasionados por descuidos humanos o por omisión de deberes propios de su cargo, de esta manera no llegar a la mortalidad. Se ejecutó tal como se planteó en los objetivos el diseño de un manual de estrategias práctico y sencillo para disminución de accidentalidad por seguridad vial, se apeló a un lenguaje sencillo y de fácil captación, se plasmaron estrategias innovadoras para generar el interés, teniendo en cuenta que el riesgo por accidentalidad vial tradicionalmente, se ha considerado como un asunto privado del

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

interés de cada compañía, sin embargo en este manual se ha planteado la idea de involucrar no solo a las gerencias y entes como la Policía sino también a las familias y amigos de los funcionarios de tal manera que se convierta en un tema de interés público y que de ser posible trascienda fuera de la compañía, por medio de la educación popular. (Balaguera y Castañeda, 2019).

### **Estudio 4:**

- Título: Propuesta pedagógica basada en la neuroeducación en seguridad vial en el marco del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para conductores.

- Nombre del autor: Angela Milena Camelo Espinosa, Ana María Olarte Silva, Lady Johanna Panqueva Alarcón y Ana Paola Sarmiento Másmela.

- Año: 2018

- Objetivos:

#### General

Diseñar una propuesta pedagógica basada en la neuroeducación en seguridad vial en el marco del SG-SST para minimizar riesgos laborales en conductores.

#### Específicos

1. Identificar las líneas específicas de capacitación para la realización de la propuesta pedagógica a través de la revisión bibliográfica existente.

2. Definir los contenidos temáticos de cada línea de capacitación basada en la neuroeducación a través de los instrumentos de recolección de información: Observación participante, diario de campo y talleres de intervención.

- Categoría: Proyecto de grado.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- Conclusiones:

1. Las teorías de la normatividad vial quedan limitadas a conocimiento y no están siendo aprehendidas para las vivencias cotidianas de los conductores, por lo que mejorar la calidad y fortalecer la formación de conductores reconociendo la Neuroeducación con base en la gamificación es una oportunidad para el desarrollo de gestión emocional, social y cognitiva.

2. Al término de la revisión bibliográfica existente, se identificaron como áreas en las que se han dado intervenciones de educación vial en Bogotá D. C: técnica - conceptual, actitudinal - emocional, resolución de conflictos, y de salud. Estas responden a los hallazgos en investigaciones sobre accidentalidad vial y los programas de los PESV.

3. Como resultado de la revisión bibliográfica existente, se identificaron cuatro áreas en las que se ha hecho intervención en capacitación, estas son: técnica, actitudinal - emocional, resolución de conflictos y de salud que responden a los hallazgos en investigaciones sobre accidentalidad vial y movilidad en el marco del sistema de gestión de seguridad vial para los conductores de la ciudad de Bogotá D. C.

4. Se estableció que, en la coyuntura actual, el desarrollo de emociones y habilidades es complementario a la formación y aprendizaje de conocimientos, con lo que se propuso hacer intervenciones basadas en la Neuroeducación como parte estructural de pedagogía transformadora.

5. Se consolidaron cuatro líneas de capacitación para la formación de conductores, las cuales permitieron la generación de estrategias diferentes a lo actualmente propuesto por otros investigadores y se integraron a los constructos planteados desde la neurociencia. Estas son: 1. Línea ConCiencia - Alerta; 2. Línea Individual - Vida; 3. Línea Social - Conexión; 4. Línea Salud – Bienestar.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

6. Se definieron por cada línea de capacitación tres módulos con los contenidos temáticos y las herramientas didácticas de neuroaprendizaje lúdico, en donde los conductores tienen la posibilidad de mejorar sus prácticas y comportamientos, creando entornos de formación más dinámicos e interactivos para complementar el proceso de enseñanza - aprendizaje, facilitando la cocreación de una cultura de paz responsable con la movilidad eficiente, el trabajo en equipo y el quehacer laboral.

7. Este trabajo de investigación para la formulación de una propuesta pedagógica tuvo como producto final el diseño de 3 estrategias de intervención desde la neuroeducación: programa de capacitación, cartilla interactiva, juegos de entrenamiento mental en el marco de movilidad, dando así cumplimiento a las tres acciones exigidas en el art. 12 de la Ley 1503 de 2011.

8. El programa de capacitación integra el entrenamiento mental de 60 horas, dividido en 4 talleres, cada uno con 3 módulos de 5 horas clase. Cada sesión abarca 3 fases: a. diagnóstico; b. conceptualización y construcción de saberes; c. retroalimentación con compromisos.

9. Acoplando la gamificación a la metodología de pedagogía de la cartilla interactiva se innova con educación creativa para el entrenamiento mental y refuerzo de conocimientos que orienta los aprendizajes de forma dinámica, complementando el proceso de enseñanza - aprendizaje, estimulando los procesos mentales garantizando que los conductores se vuelvan actores de la construcción de su propio saber.

10. Los juegos que fueron diseñados se caracterizan en desarrollar competencias laborales y habilidades como: toma de decisiones, razonamiento, resolución de problemas, creatividad, flexibilidad de pensamiento, entre otras, impactando en la minimización de riesgos

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

para desarrollar una cultura de movilidad con conductas preventivas sinérgicas a una cultura de paz con responsabilidad social en las vías.

11. Con la propuesta pedagógica realizada basándose en neuroeducación, como una ciencia que aporta herramientas a la pedagogía de forma creativa y emotiva para el entrenamiento mental, la gestión emocional, social y cognitiva, se aportó a dar alternativas de respuesta en prevención en seguridad vial y cultura ciudadana, articulando el SG-SST y los PESV con el fin de que mejoren el ambiente de trabajo, el bienestar, la productividad y la calidad de vida laboral de los colombianos (Camelo, Olarte, Panqueva y Sarmiento, 2018).

### **Estudio 5:**

- Título: Diagnóstico y análisis de seguridad vial en la intersección entre calles 28<sup>a</sup> y 29 con carrera 10 (sector glorieta jumbo) en el municipio de Girardot, Cundinamarca.

- Nombre del autor: Andrés Felipe Cantor Montenegro y Diego Mauricio Castaño  
Abril

- Año: 2019

- Objetivos:

General

Realizar un diagnóstico y análisis frente a la seguridad vial de vehículos, motocicletas, ciclistas y peatones en la intersección de la glorieta del sector de Jumbo en el municipio de Girardot – Cundinamarca, aplicando conceptos de ingeniería y normatividad colombiana.

Específicos:

1. Construir un inventario en la intersección sobre los componentes de seguridad vial existentes tales como: (señalización horizontal y vertical).

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

2. Generar las respectivas soluciones para dicha intersección con base en los aforos realizados durante la investigación.
3. Analizar la tasa de accidentalidad, señalización, planos y registros de la intersección de la glorieta del sector de Jumbo en el municipio de Girardot.
4. Diseñar una modelación o plan señalización vial de la glorieta del sector de Jumbo en el municipio de Girardot.
  - Categoría: Proyecto de grado
  - Conclusiones:
    1. Como resultado del diagnóstico y análisis de seguridad vial en la intersección entre calles 28ª y 29 con carrera 10 (sector glorieta jumbo) en el municipio de Girardot - Cundinamarca, se plantean las siguientes conclusiones:
      2. Se determinó que la intersección carece de señalización tanto vertical como horizontal, además la poca señalización existente no es adecuada, ya que se encuentra en alto estado de deterioro y no cumple con las condiciones óptimas acorde al manual de señalización vial.
      3. Se establece que en este punto de la ciudad se han presentado varios accidentes de tránsito, involucrando pérdidas humanas como se evidencia en algunas noticias locales, para darle más fuerza a estas afirmaciones se solicitó mediante documento radicado ante la secretaría de tránsito municipal, los registros de los diferentes tipos de accidentes ocasionados en el área de influencia a la glorieta, donde no se obtuvo una respuesta oportuna por la entidad en mención.
      4. Como resultado de los aforos vehiculares se proponen las siguientes soluciones de acuerdo con el volumen vehicular observado y registrado en la intersección, las anteriormente

nombradas se ven reflejadas a continuación en las recomendaciones, siendo estas a corto, mediano y largo plazo (Cantor y Castaño, 2019).

**Estudio 6:**

- Título: Adolescentes, situaciones de riesgo y seguridad vial
- Nombre del autor: Carmen Meneses Falcona, Eugenia Gil García y Nuria Romo

Avilés.

- Año: 2010
- Objetivos:

Describir los comportamientos de riesgo relacionados con la seguridad vial en los adolescentes.

- Categoría: Documento
- Conclusiones: Los chicos de cursos avanzados y los residentes en Andalucía

mostraron más conductas de inseguridad vial. Este perfil debe tenerse presente al diseñar medidas preventivas en la educación vial (Meneses, Gil y Romo, 2010).

## CAPÍTULO III

### 1. Marco referencial

#### 1.1 Marco Legal

- **LEY 105 DE 1993**, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
- **LEY 191 DE 1995**, por medio de la cual se dictan disposiciones sobre zonas de frontera.
- **LEY 336 DE 1996**, por el cual se adopta el estatuto nacional de transporte.
- **LEY 688 DE 2001**, por medio del cual se crea el Fondo Nacional para la reposición del parque automotor del servicio público de transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones.
- **LEY 769 DE 2002**, Código de Nacional de Tránsito Terrestre.
- **LEY 1383 DE 2010**, Reforma el Código de Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
- **LEY 1503 DE 2011**, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.
- **DECRETO 105 DE 1995**, por el cual se reglamenta la Ley 105 de 1993.
- **DECRETO 2263 DE 1995**, por el cual se reglamenta la Ley 105 de 1993 y se modifica el Decreto 105 de 1995.



## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- **DECRETO 3109 DE 1997**, por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación.
- **DECRETO 101 DE 2000**, por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte.
- **DECRETO 171 DE 2001**, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.
- **DECRETO 172 DE 2001**, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi.
- **DECRETO 173 DE 2001**, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor de carga.
- **DECRETO 174 DE 2001**, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial.
- **DECRETO 175 DE 2001**, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor mixto.
- **DECRETO 2762 DE 2001**, por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.
- **DECRETO 1609 DE 2002**, por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera.
- **DECRETO 1660 DE 2003**, por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- **DECRETO 3366 DE 2003**, por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor y se determinan unos procedimientos (ver sentencia del consejo de estado del 22 de mayo de 2008, declara nulos varios de sus artículos).
- **DECRETO 1072 de 2004**, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte por cable de pasajeros y carga.
- **DECRETO 4116 DE 2004**, por el cual se reglamenta la ley 903 de 2004.
- **DECRETO 400 DE 2005**, por medio del cual se establecen las condiciones, términos y requisitos para autorizar la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores a los residentes en las unidades especiales de desarrollo fronterizo y se reglamenta el procedimiento respectivo.
- **DECRETO 3244 DE 2005**, por medio del cual se regula la salida temporal de vehículos internados a los municipios que integran la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo del Departamento de la Guajira, con destino al Distrito Turístico de Santa Marta en el departamento de Magdalena o de Valledupar en el departamento del Cesar.
- **DECRETO 4190 DE 2007**, por el cual se establece el procedimiento para otorgar el permiso de prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto.
- **DECRETO 4116 DE 2008**, por el cual se modifica el decreto 2961 de 2006, relacionado con las motocicletas.
- **DECRETO 4125 DE 2008**, por medio del cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro.
- **DECRETO 1842 DE 2007**, por el cual se modifica parcialmente el decreto 173 del 5 de febrero de 2001.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- **DECRETO 1872 DE 2008**, por el cual se adoptan unas disposiciones en materia de transporte terrestre automotor de carga.
- **DECRETO 2085 DE 2008**, por el cual se reglamenta el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga.
- **DECRETO 2450 DE 2008**, por el cual se modifica parcialmente el decreto 2085 del 11 de junio de 2008.
- **DECRETO 4372 DE 2008**, por el cual se modifica el parágrafo del artículo 4 del decreto 2450 del 4 de julio de 2008.
- **DECRETO 4654 DE 2008**, por el cual se modifica parcialmente el decreto 2450 del 4 de julio de 2008.
- **DECRETO 805 DE 2008**, por el cual se adoptan unas medidas especiales para la prestación del servicio de transporte escolar.
- **DECRETO 1131 DE 2009**, por el cual se modifica parcialmente el decreto 2085 de junio 11 de 2008.
- **DECRETO 087 DE 2011**, por medio del cual se modifica la estructura del ministerio de transporte, se determinan las funciones de sus dependencias, deroga el decreto 2053 de 2003.
- **DECRETO 2851 DE 2013**, por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 y 19 de la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.
- **DECRETO 1047 DE 2014**, por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- **DECRETO 1906 DE 2015**, Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial”.
- **DECRETO 1310 DE 2016**, por el cual se amplía el plazo para la presentación del PESV, hasta el último día vigente del mes de diciembre de 2016.
- **RESOLUCIÓN 319 DE 2008**, por la cual se dicta una medida en materia de vehículos de transporte público terrestre automotor de carga
- **RESOLUCIÓN 1555 DE 2005**, por la cual se reglamenta el procedimiento para obtener el certificado de aptitud física, mental, y de coordinación motriz para conducir y se establecen los rangos de aprobación de la evaluación requerida.
- **RESOLUCIÓN 2394 DE 2009**, por la cual se dictan unas disposiciones en materia de seguridad.
- **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.
- **RESOLUCIÓN 1565 DE 2014**, por el cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- **RESOLUCIÓN 1231 DE 2016**, por el cual se expide la Guía metodológica para el diagnóstico, evaluación y autorización del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

## 1.2 Marco Conceptual

### Conceptos de seguridad vial

**Acera:** “Orilla de la calle o de otra vía pública, por lo general ligeramente elevada y enlosada, situada junto a las fachadas de las casas y particularmente reservada al tránsito de peatones” (Real Academia Española [RAE], s. f).

**Acompañante:** “Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Advertencia:** “Escrito, por lo común breve, con que en una obra o en una publicación cualquiera se advierte algo al lector” (RAE, s.f.).

**Alcoholimetría:** “Examen o prueba de laboratorio o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre con base en prueba de aliento” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Alcoholemia:** “Prueba que determina la cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre con base en muestra de sangre” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Accidente:** “Suceso eventual o acción de que resulta daño involuntario para las personas o las cosas. Seguro contra accidentes” (RAE, s.f.).

**Accidente de tránsito:** “Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Autobús:** Vehículo automóvil de transporte público y trayecto fijo que se emplea habitualmente en el servicio urbano. (RAE, s.f).

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

**Automotor:** “Perteneiente o relativo a los vehículos automotores, especialmente los automóviles” (RAE, s. f).

**Autopista:** “Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Avenida:** “Vía ancha, a veces con árboles a los lados” (RAE, s.f).

**Bandas de desaceleración:** “Son los llamados policía acostados, que consiste en unas bandas ligeramente elevadas a lo ancho de la calzada, con el fin de que los vehículos disminuyan la velocidad” (Suarez, 2014)

**Bicicleta:** “Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Buseta:** “Vehículo automotor destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Calle:** “Vía pública, habitualmente asfaltada o empedrada, entre edificios o solares” (RAE, s.f)

**Calzada:** “Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Capacidad de pasajeros:** “Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Capacidad de carga:** “Es el máximo tonelaje autorizado para transportar en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

**Carretera:** “Vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Carril:** “Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Carro:** “Vehículo o armazón con ruedas que se emplea para transportar objetos diversos, como el cesto de la compra, libros, comida, equipaje” (RAE, s.f).

**Cinturón de seguridad:** “Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Circulación:** “Tránsito por las vías públicas, y, por antonomasia., el de automóviles” (RAE, s.f).

**Chofer:** “Persona que, por oficio, conduce un automóvil” (RAE, s.f).

**Conductor:** “Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Comité de seguridad vial:** El Ministerio de Transporte lo define como:

(...) el mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes (Resolución 1565 de 2014).

**Croquis:** “Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los

hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Distribuidor:** “Parte de la vía en forma circular, que por lo general nace de los puentes, para hacer conexión con otras vías” (Suarez, 2014)

**Embriaguez:** “Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Estacionamiento:** “Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Intersección:** “Es el cruce de dos o más vías” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Licencia de conducción:** “Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, que autoriza a una persona para la conducción de vehículos automotores con validez en todo el territorio nacional” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Marcas viales:** “Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Microbús:** “Vehículo automotor destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Modelo del vehículo:** “Referencia o código que asigna la fábrica o ensambladora a una determinada serie de vehículos” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Motocicleta:** “Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante” (Ley 769, 2002, Artículo 2).



## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

**Pasajero:** “Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.”

(Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Parada:** “Sitio donde se detienen los vehículos para dejar o recoger pasajeros” (Suarez, 2014)

**Paso peatonal:** “Paso para circular los peatones” (Suarez, 2014)

**Peatón:** “Persona que anda a pie por las calles o caminos” (Suarez, 2014)

**Semáforo:** “Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Señales horizontales:** “Llamadas también marcas viales, son líneas, dibujos, símbolos o palabras trazadas sobre el pavimento de las vías de circulación” (Suarez, 2014).

**Señales informativas:** “Son rectangulares o cuadradas con marco azul y símbolos negros sobre fondo blanco y verde. Ayudan a identificar las vías y proporcionan información para llegar a destinos, distancia a recorrer entre poblaciones o servicios”. (Suarez, 2014)

**Señales preventivas:** Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste. (Ley 769, 2002, Artículo 110).

**Señales reglamentarias:** Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará” (Ley 769, 2002, Artículo 110).

**Señales verticales:** “Son dispositivos instalados a nivel de la vía o sobre ella, con el fin de reglamentar el tránsito y de advertir o informar a los peatones y a los conductores mediante palabras o símbolos determinados” (Suarez, 2014)

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

**Tráfico:** “Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Tránsito:** “Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada, abierta al público” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Transporte:** “Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico” (Ley 769, 2002, Artículo 2).

**Vehículo:** “Aquello que sirve para conducir o transmitir fácilmente algo, como el sonido, la electricidad, las enfermedades contagiosas, etc.” (RAE, s.f)

**Vehículo contratado:** Vehículo automotor para uso y manejo de la empresa contratista, a través de un contrato de alquiler y/o para el servicio de transporte terrestre de personal. (Resolución 1565 de 2014, 2014)

**Vía:** “Espacio que hay entre los carriles que señalan las ruedas de los carruajes” (RAE, s.f).

**Vías clase I:** Según el Ministerio de Transporte, son:

Vías asfaltadas con anchos de banca de 8 a 12 metros con pendientes longitudinales máximas cercanas al 8% con radios de curvatura que en su mayoría permiten el giro de vehículos pesados y que se encuentran en condiciones aceptables para el tránsito de todo tipo de vehículos. (Resolución 1565 de 2014, 2014)

**Vías clase II:** En la Resolución 1565 de 2014 se define como

Categoría que se desprende de las vías clase i. Dentro de esta clasificación se encuentran vías asfaltadas o en afirmado, con anchos de banca que oscilan entre 5 y 8 m. En estas

**PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S**

vías es frecuente encontrar trazados defectuosos con pendientes longitudinales altas (por tramos), curvas con radios pequeños, zonas de inestabilidad de la banca o del talud, o puntos donde faltan obras de drenaje. Se incluyen en este grupo las vías que con la ejecución de algunas obras puntuales permiten el paso de vehículos pesados. (Ministerio de Transporte, 2014)

**Vías clase III:** El Ministerio de Transporte en su Resolución 1565 indica que estas son: Vías con las que se tiene acceso al DDV (derecho de vía) y a las instalaciones temporales. Dentro de este grupo se incluyen aquellas vías que carecen de especificaciones técnicas adecuadas y presentan un alto grado de deterioro. Estas vías se desprenden de las vías clase I o clase II

**Definiciones aplicables al Plan Estratégico de Seguridad Vial:**

**PEMT** Plan Estratégico de Movilidad Territorial

**DNP** Departamento Nacional de Planeación

**CNTT** Código Nacional de Tránsito y Transporte

**MT** Ministerio de Transporte

**OMS** Organización Mundial de la Salud

**SM** Secretaría de Movilidad

**PNSV** Plan Nacional de Seguridad Vial

**ANSV** Agencia Nacional de Seguridad Vial

**PLSV** Plan Local de Seguridad Vial

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

**CIGTT** Centro Integrado de Gestión de Tránsito y Transporte

**POT** Plan de Ordenamiento Territorial

**SG-SST** Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo

**HSEQ** Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.

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

### 1.3 Marco Teórico

El alcance general del PESV desarrollado por Línea Comunicaciones S.A.S. nos menciona que:

Este documento contiene los planes y el conjunto de acciones a desarrollar por la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano tanto en su rol laboral como personal, y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de su compañía, entre ellos los funcionarios directos que tiene el cargo como conductor motorizado, peatones, conductores de vehículos no motorizados y demás usuarios de la vía; así como el seguimiento que se realizará a las empresas con flotas de transporte subcontractadas para apoyar el objeto social de la compañía, tanto a nivel de las vías internas como el recorrido que se realiza en vías externas a la compañía. (p. 22).

Por otra parte, Línea Comunicaciones S.A.S indica genera como diagnóstico de la situación respecto a la problemática

La finalidad de establecer un plan de seguridad vial es principalmente preventiva, aunque se puedan establecer medidas de control y corrección, no es un asunto que derive en un modelo sancionatorio, a menos que dichas faltas incurran en violaciones a la legislación colombiana y a la seguridad de las personas a nivel general. Para establecer un conjunto de medidas y estrategias correctas, tendientes a la disminución del riesgo por siniestros viales se debe conocer la situación de la población en la compañía LINEA COMUNICACIONES S.A.S en materia de seguridad vial. Dicha información se recopila y se obtiene por medio de inspecciones, evaluaciones, seguimientos y otros métodos.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Para ello se ha implementado un sistema de recopilación de información de los diferentes actores viales, tomando inicialmente la decisión de realizar seguimiento y evaluación a una porción de la compañía representada en un grupo de conductores de vehículos automotores directos y motociclistas, teniendo presente que peatones y conductores de vehículos no motorizados, son parte estratégica de las medidas a implementar, al igual que ser el grupo prioritario para preservar.

De igual forma se tiene en cuenta a los otros grupos representados en los contratistas y aquellos colaboradores que hacen uso de sus vehículos particulares para asistir a sus jornadas laborales, esta muestra inicial representa un panorama que nos lleva a determinar la situación en que se encuentra la población y de esta forma poder establecer las medidas necesarias para cumplir con los aspectos requeridos por los programas de SG-SST y el PESV. (PESV, 2016, p. 25).

De modo que para estructurar el PESV (2016) es necesario:

(...) no solo un punto de partida; investigación y un análisis crítico de las condiciones y hechos que lo abordan, sino también se hace necesario tener unos pilares o norte de los enfoques a tratar, no se trata simplemente de establecer un conjunto de acciones a desarrollar, sino aún más importante vincular a los actores indicados en el tiempo adecuado, analizar los aspectos y condiciones necesarias que nos permitan tener una visión global que permita seleccionar de manera adecuada las estrategias a desarrollar y evitar así desgaste de los diferentes recursos, o peor aún, no alcanzar las metas propuestas inicialmente.

Es de tener en cuenta que la población objeto inicial de este plan, es aquella que labora para la compañía, pero no debemos olvidar que este conjunto de acciones pretende al

igual hacerse extensiva a la comunidad en general, sin obviar que las estrategias a nivel laboral requieren del estudio de otras disciplinas diferentes a las utilizadas en la comunidad en general. Por esta razón este PESV pretende hacer uso de una matriz flexible que nos permita vincular diferentes disciplinas en tres aspectos importantes en el análisis de las situaciones y la conclusión para posterior establecimiento de medidas de acción, como así mismo los tres tiempos relevantes para generar un verdadero impacto medible en el tiempo y en resultados.

A pesar de que el marco de análisis propuesto por el Dr. William Haddon tenga ya cerca de cuarenta años, sigue siendo totalmente utilizable a la hora de analizar los fenómenos relativos a los accidentes de tráfico y sus vías de prevención. Haddon propuso una matriz formada por las dos siguientes dimensiones: fases y factores.

- Las fases: antes, durante y después.
- Los factores: la persona, el vehículo y su equipamiento, y el entorno vial.

*Ilustración 3. Esquema de la matriz de Haddon.*

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

*Nota: Adaptado de Línea Comunicaciones S.A.S., 2016*

Este programa de seguridad vial se estructura en base a la correlación entre las fases y factores, sin dejar de la mano y teniendo siempre presente el cumplimiento de la actual legislación en materia de seguridad vial. (Línea Comunicaciones S.A.S, pp. 89-90).

Para mencionar la importancia del autor mencionado unos párrafos antes González nos menciona lo siguiente:

En 1970 el Dr. William Haddon, epidemiólogo estadounidense, propuso una matriz formada por dos dimensiones, la primera compuesta por las fases del siniestro vial: antes (pre-siniestro), durante (siniestro) y después (post-siniestro) y los factores intervinientes en el siniestro: humano, vehículo y vía.

La matriz permite interconectar ciencias diferentes y disciplinas diversas, pero que están vinculadas por tener en su campo de estudio aspectos de la siniestralidad vial.



## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Lo que nos establece un campo enorme para empezar a estudiar. Esta matriz, aunque sea ya clásica (pero en la actualidad constituye la clasificación más extendida y utilizada en la materia), sigue poniendo en valor los aspectos más relevantes de las fases de un siniestro vial; y al igual que otras materias que estudian la seguridad vial, la criminología vial debe regirse por lo establecido en ella, ya que sirve de guía y establece el camino a seguir.

(Blog oficial del Observatorio Criminológico de la Seguridad Vial, 2013).

Sobre las líneas de actuación que ha formulado la compañía sobre el del PESV (2016) se referenciará lo estructurado dicho plan, donde:

Fundamentados en el marco metodológico de la matriz de Haddon y articulado con el PNSV 2011-2016, el PESV de la compañía LINEA COMUNICACIONES S.A.S. 2016-2018, se adhiere a las líneas de acción establecidas por el PNSV. Para cada una de estas líneas de acción postulamos diferentes alternativas y programas a seguir en materia de seguridad vial, y que corresponden al estudio y análisis interno de la situación de nuestra población en materia del tema que nos acomete. Estas alternativas son el resultado del estudio de los antecedentes, investigación y bases de datos obtenidas durante la etapa de diagnóstico enunciada en capítulos anteriores, donde se logró identificar los factores multicausales que contribuyen a la siniestralidad de la población propia de la compañía en materia de uso de las vías y que serán abordadas con estrategias de prevención e intervención mediante el conjunto de destrezas designadas en los próximos capítulos, para poder así lograr el objetivo general de este plan, como así mismo cada uno de los objetivos específicos designados como propósito del mismo. De igual forma este plan considera también el tratamiento del fenómeno del uso de las vías en Colombia y en cada una de las ciudades de aplicación de las medidas de mitigación de siniestros de tránsito.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

En el marco de la Matriz de Haddon, el PESV de LINEA COMUNICACIONES S.A.S S.A.S contendrá cinco líneas estratégicas o de acción, que son las siguientes:

*Tabla 1. Líneas Estratégicas PESV*

1° Fortalecimiento de la gestión institucional.
2° Estrategias sobre el comportamiento humano.
3° Estrategias sobre los vehículos.
4° Estrategias sobre las vías o el entorno.
5° Atención a Víctimas de siniestros de tránsito.

*Fuente: PESV de la compañía Línea Comunicaciones S.A.S., 2016*

A continuación se despliegan cada una de las estrategias y medidas contenidas en las líneas de acción del PESV-LINEA COMUNICACIONES S.A.S. 2016-2018, teniendo siempre presente los tres aspectos importantes según la matriz de Haddon y haciendo una descripción detallada que contenga principalmente: la medida o estrategia a implementar y su descripción, el tiempo de ejecución, los integrantes y responsables según el tipo de medida, los aspectos relevantes a considerar para su aplicación, las áreas de intervención, formatos de aplicación, entre otros. (Línea Comunicaciones S.A.S, pp. 90-91).

Para los estudiosos de la seguridad vial, será indispensable conocer los temas abordados por el referido informe y su repercusión en los distintos países miembros de la destacada OMS.

Dentro de los temas abordados, resaltan los vinculados con el hecho de considerar a los accidentes de tránsito como un problema de salud pública; la importancia que tiene desde el punto de vista económico los costos sociales y económicos de las lesiones causadas por el tránsito; la necesidad que tienen los países de modificar las concepciones fundamentales sobre

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

los accidentes de tránsito, además de reconocer que existe la posibilidad de predecir y evitar las lesiones causadas por estos. A todo eso se suma la necesidad de que se cuente con datos de buena calidad y de un enfoque científico, porque en definitiva la seguridad vial es un problema de salud pública y de equidad social. (El Tiempo, 2018)

Se advierte la necesidad de conocer los sistemas que tienen presente el error humano y los Sistemas que tienen en cuenta la vulnerabilidad del cuerpo humano, aunado a la exigencia de la transferencia de tecnología procedente de países de ingresos altos. Se invita a la utilización del nuevo modelo, con un enfoque sistémico, donde se debe desarrollar la capacidad institucional, mejorando la eficacia, compartiendo responsabilidades, fijando metas y creando alianzas. (Seguridad vial con psicología positiva, 2014).

La estructura del PESV (2016) se delimita en 5 líneas de acción:

1. Línea de acción 1. Fortalecimiento de La Gestión Institucional
2. Línea de acción 2 Comportamiento Humano
3. Línea de acción 3. Vehículos Seguros
4. Línea de acción 4. Infraestructura Segura,
5. Línea de acción 5. Atención a víctimas

### **Línea de acción 1. Fortalecimiento de La Gestión Institucional**

El conjunto de acciones y estrategias a desarrollar durante el transcurso de ejecución del plan, están directamente relacionados en diversos aspectos por medio de diferente modalidad que en principio son de materia y criterio administrativo, es decir: la intervención inicial es fundamentalmente de origen institucional, lo que implica que la dirección de la empresa no sólo creará una estructura participativa de las acciones a seguir en materia de seguridad vial, sino que deberá modificar o adicionar en los

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

programas del SG-SST normas al interior de la compañía que prevengan, controlen, auditen, sensibilicen, comprometan y comuniquen las acciones en materia de mitigación de los siniestros viales, entre muchas otras acciones.

A continuación, se detallan las medidas de intervención y gestión en materia de prevención de siniestros viales, que tienen relación directa con la participación y control de los entes administrativos, iniciando por la creación de los grupos de trabajo que tendrán la labor de estructura, modificar, ejecutar, controlar, vigilar y auditar las medidas de acción del PESV LINEA COMUNICACIONES S.A.S. 2016-2018. (Línea Comunicaciones S.A.S., p. 92).

Para el cumplimiento de esta, el equipo de trabajo estará conformado por la alta dirección – presidencia del PEVS y el comité de seguridad vial.

Adicional, se delimitará acerca de lo enmarcado en el PESV (2016), como el aspecto del comportamiento humano, donde se delimita lo siguiente:

### **Línea de acción 2 Comportamiento Humano**

1. Perfil ocupacional del conductor.
2. Selección y contratación de conductores y/o empresas prestadoras del servicio.
  - 2.1. Perfil y requisitos.
  - 2.2. Criterios médicos e idoneidad de quienes realizan las evaluaciones médicas.
  - 2.3. Habilidades y competencias para el cargo de conductor.
  - 2.4. Condición especial para la contratación de conductores.
  - 2.5. Selección de conductores de vehículos automotores.
    - 2.5.1. Idoneidad de los evaluadores.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

2.5.2. Pre inducción e inducción general, y específica y en temas de seguridad y salud en el trabajo a conductores.

3. Capacitación en seguridad vial.

3.1. Capacitación a terceros y requisitos de capacitación de contratistas.

4. Control de documentos de los conductores propios y de terceros o contratistas.

5. Regulación de hábitos y comportamientos de conductores (propios y contratistas o terceros).

6. Uso de elementos de protección personal y criterios de selección

6.1. Normas de seguridad referentes al EPP para la conducción de vehículos de cuatro ruedas o más.

6.2. Normas de seguridad referentes al EPP para la conducción de motocicletas.

7. Seguridad vial y estímulos.

7.1. Abordaje inicial a nivel laboral de personas bajo el efecto de licor y/o drogas psicoactivas.

7.2. Protocolo del tamizaje de licor en aliento.

7.3. Descripción del procedimiento para realizar las pruebas de licor en aliento.

7.4. Medidas sancionatorias referentes al uso y cuidado de los EPP.

7.5. Medidas sancionatorias referentes al cumplimiento de las normas de tránsito.

(Línea Comunicaciones S.A.S, pp. 105-123).

### **Línea de acción 3. Vehículos Seguros**

La selección adversa, anti selección o selección negativa es un término usado en economía, que describe aquellas situaciones previas a la firma de un contrato, en las que una de las partes contratantes, que está menos informada, no es capaz de distinguir la

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

buena o mala calidad de lo ofrecido por la otra parte. El proceso que seguirá a esta asimetría de las partes es un fenómeno de selección adversa por el que solo se ofrecerán las peores calidades. Existen, no obstante, medios que tratan de evitar este resultado como es la señalización por algún método de los productos o clientes de buena calidad, así como aprobación de leyes para prevenir el oportunismo, el escrutinio, las comparaciones independientes y los estándares y certificaciones de calidad. Para nuestro caso haremos referencia a la elección de los vehículos, estableciendo un método de selección idóneo, pues el objetivo en esta línea del PESV es inicialmente hacer una correcta elección a la hora de adquirir un vehículo propio para la compañía y las exigencias o requisitos en materia de seguridad y aceptación de acuerdo a la tarea a desarrollar para la selección en la contratación con un tercero de servicios de transporte o vehiculares.

Gracias al estudio realizado durante el diagnóstico de los vehículos en este plan, hemos encontrado factores determinantes a la hora de hablar no solo de efectividad en el cumplimiento de la labor, sino también en términos de seguridad y servicio posventa en la selección y uso de la flota de vehículos utilizados por la compañía, encontrando en muchos de los casos que las decisiones a la hora de la adquisición propia o por terceros no ha sido la más efectiva, incluso errando en algunos casos en los criterios de selección de los proveedores para el servicio de mantenimiento y repuestos de nuestras flotas. Es por eso por lo que en este capítulo pretendemos generar un estándar de selección y determinación idónea de criterios para la selección de las flotas de vehículos que apunten a la mejora continua, basando en los siguientes criterios:

- Vehículos seguros para las personas: Con sistemas que protejan los usuarios.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- Vehículos de calidad: Sostenibles en términos de costos por mantenimiento y repuestos.
  - Vehículos amigables con el medio ambiente: Con bajas o nulas emisiones contaminantes.
  - Vehículos acreditados: en materia ambiental, de calidad y seguridad.
  - Vehículos con respaldo de marca: Que garanticen la atención posventa en todo el territorio del país.
  - Vehículos que cumplan con la legislación nacional: en cumplimiento de los requisitos de ley acordes a la labor destinada en el contrato.
  - Vehículos adecuados a la tarea y ruta a recorrer: Que cumplan con condiciones técnicas y mecánicas acordes a la labor a desarrollar.
1. Criterio de selección de vehículos en base a la seguridad de las personas.
  1. Criterios de selección de los vehículos en base a la calidad.
  2. Criterios de selección de los vehículos en base a la norma y el cuidado ambiental.
  3. Criterios de selección de los vehículos de acuerdo con la acreditación.
  4. Criterios de selección de los vehículos de acuerdo con el respaldo de marca.
  5. Criterios de selección de los vehículos de acuerdo con el cumplimiento de la legislación nacional.
  6. Criterios de selección de los vehículos de acuerdo a la tarea y ruta a recorrer.
  7. Registro y documentación de los vehículos.
  8. Plan de mantenimiento preventivo.
  - 8.1. Características de los mantenimientos de los vehículos automotores de dos ruedas.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- 8.2. Características de los mantenimientos de los vehículos automotores de cuatro o más ruedas.
- 8.3. Inspección rutinaria de los vehículos.
- 8.4. Documentación del plan de mantenimiento.
- 8.5. Idoneidad.
9. Normas generales para transporte de persona
10. Criterios para utilizar taxis
11. Criterios para utilizar transporte público urbano
12. Recomendaciones especiales para peatones
13. Implementación de sistemas de posicionamiento global

### **Línea de acción 4. Infraestructura Segura,**

1. Entornos físicos internos.
2. Señalización.
3. Rutas externas.
4. Inspecciones de ruta.
5. Criterios de selección de rutas.

### **Línea de acción 5. Atención a víctimas**

1. Objetivo.
2. Alcance.
3. Definiciones.



## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

4. Atención de emergencias en la vía.
5. Procedimiento de reporte de accidentes en la vía.
6. En caso de accidente siga el siguiente procedimiento.
7. Como reportar e investigar los accidentes.
8. Esquema de reporte, investigación y seguimiento de los accidentes de trabajo por movilidad y transporte.
9. En caso de accidente se debe seguir el siguiente procedimiento. (Línea Comunicaciones S.A.S, pp-92-155).

## CAPÍTULO IV

### 2. Aspectos Metodológicos

#### 4.1 Enfoque y alcance

Para la estructuración del PESV de la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S se requirió la utilización de diferentes herramientas tales como: encuestas, listas de chequeo, recolección de información de ARL, recolección de información técnica de la empresa, por lo que se concluye con enfoque mixto (cualitativo y cuantitativo).

En cuanto al enfoque cuantitativo se da por la realización de auditorías en campo, observaciones técnicas y operativas de la empresa, adicional se requería recolectar información por medio de encuestas para el personal técnico y que esta tuviera relación con el riesgo público enfocados accidentes de tránsito, esto con el fin de tener un diagnóstico de cumplimiento en cuanto a los requisitos legales que debían tenerse en cuenta para identificar el nivel de riesgo.

#### 4.2 Población y muestra

Para el desarrollo del proyecto se toma el 100% del personal contratado directamente por LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- Personal administrativo: 81 personas
- Personal de campo: 304

#### 4.3 Instrumentos

- Recolección de la información: Esta se realiza a través de los registros con los que contaba la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S y la ARL, con lo cual se buscaba

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

obtener las estadísticas de accidentalidad vial, verificaciones realizadas al PESV y evaluaciones del sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo.

- **Formatos de Inspecciones:** Las inspecciones documentadas permitían estandarizar los requisitos que se debían cumplir, esto de acuerdo con la Resolución 1565 de 2014 (guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial), además de tener en cuenta lo implementado en LINEA COMUNICACIONES S.A.S.

- **Encuestas:** Por medio de las encuestas que se realizaron se buscaba identificar la población expuesta al riesgo público por accidentes de tránsito de cada proyecto de la compañía, conocer los antecedentes relacionados con los accidentes de tránsito de origen común y laboral, los mecanismo de control y elementos de protección personal utilizados, rutas, distancia, recorridos, frecuencia de movilización, infracciones de tránsito, mecanismo de transporte, a qué tipo de actor vial pertenecía, jornada laboral, mantenimientos preventivos y correctivos a vehículos propios, tipos de licencia y recomendaciones médicas.

La encuesta ayudó no sólo a recopilar información, sino también a enterar a la población sobre los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, las medidas tomadas desde la alta gerencia y posteriormente a dejar un registro físico y digital de la información obtenida, la cual es custodiada por LINEA COMUNICACIONES S.A.S, además la encuesta puede ser actualizada anualmente para que el PESV cuente con información confiable y vigente, esto permitiría trabajar con datos reales y en cuanto a los controles podrían ser adaptados acorde a las necesidad que tenga en el momento la compañía, siendo de esta manera más efectivos en la disminución de los accidentes y ausentismo por origen común o laboral, así mismo poder fomentar el autocuidado en la población expuesta al riesgo público.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Tabla 2. Lineamientos de la encuesta para el PESV

<b>Nombre</b>	<b>Enlace</b>	<b>Población</b>	<b>Objetivo</b>
<b>Origen destino y actor vial</b>	Bases de datos de la compañía y registros de seguimiento y control.	Dirigida al 100% De la población laboral, para la encuesta se toma una muestra representativa inicial de 111 empleados.	Determinar el perfil socio demográfico de la población de Línea Comunicaciones S.A.S. y su medio de movilización tanto en misión con in itinere.
<b>Formato de inscripción de conductores</b>	Bases de datos de la compañía y registros de seguimiento y control.	Conductores en misión.	Determinar los conductores de la compañía y su perfil.
<b>Formato de inscripción de vehículos</b>	Bases de datos de la compañía y registros de seguimiento y control.	Vehículos propios o contratados en misión laboral.	Determinar los vehículos usados en misión, sus trayectos y estado técnico mecánico.
<b>Formato de análisis de siniestralidad</b>	Bases de datos de la compañía y registros de seguimiento y control. Registro de accidentes y siniestros de tránsito FURAT.	Accidentes por riesgo en la movilidad tenidos en los últimos años.	Determinar el tipo de accidentes, origen y demás aspectos relevantes para su control y prevención.

*Fuente: PESV de la compañía Línea Comunicaciones S.A.S., 2016*

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- Listas de chequeo: Los protocolos de inspección fueron establecidos con frecuencia diaria, semanal o quincenal a los vehículos que están en servicios para la compañía, por medio de las inspecciones se podía evidenciar y revisar los elementos críticos de seguridad activa y pasiva que se registraron en el formato de inspección diaria, las cuales fueron asignadas a los conductores como principales responsables en adelantarlas.

El área de seguridad y salud en el trabajo debía verificar que todos los conductores propios o externos contratados por LINEA COMUNICACIONES S.A.S, recibieran la inducción para realizar la inspección de manera correcta, oportuna y segura.

La aplicación periódica (preoperacional o mensual) de listas de chequeo permitiría hacer un seguimiento continuo al estado mecánico y de seguridad de los vehículos.

La información de los problemas críticos detectados con las listas de chequeo, se utilizarían como insumo para el plan de mantenimiento en un período determinado, estas listas eran almacenadas por el jefe del PESV.

Cada conductor debe diligenciar un preoperacional del vehículo diario, semanal o quincenal de acuerdo con el uso y tipo de vehículo.

*Tabla 3. Frecuencia de Inspecciones a Vehículos.*

Tiempo→	Frecuencia pre-operacional		
	Diario	Semanal	Quincenal
Tipo de vehículo↓			
Vehículos tipo motocicleta	X		
Vehículos livianos 1(camperos o automóviles).	X		
Vehículos livianos 2 para el transporte de personal (tipo camperos cabinados)	X		
Vehículos para transporte de personal (buses, busetas, micros).	X		
Vehículos pesados	X		

*Fuente: PESV de la compañía Línea Comunicaciones S.A.S., 2016*

Las inspecciones constituían una de las principales actividades en materia de Seguridad Vial, considerándose éstas como actividades operativas que se realizan de modo sistemático y permanente, con el objeto de detectar, analizar y controlar los riesgos. La compañía LINEA COMUNICACIONES S.A.S en este sentido, permitiría llevar a cabo un plan permanente y consistente de inspecciones, en las cuales se verificarían aspectos como la documentación del vehículo y del conductor, equipo de carretera y de emergencias, estado general del vehículo y jornada laboral. Capacitaciones y campañas: Buscar estrategias y personal idóneo para fortalecer a nivel formativo y sensibilizar al personal con actividades lúdicas, teórico – prácticas, temas innovadores y que pudieran generar un impacto, un nivel de conciencia y cultura en la población expuesta al riesgo de manera directa e indirecta.

**4.4 Procedimientos***Tabla 4. Plan de Trabajo PESV 2019.*

<b>Actividades</b>	<b>Responsable</b>
Realizar plan de trabajo PESV	SST
Revisar y legalizar acta de conformación del PESV de nuevos integrantes	SST
Divulgar política del PESV	SST y ARL
Revisar el plan de inducción e incluir información general del PESV y su política	SST
Evidenciar los mecanismos de contratación de los vehículos	Compras
Analizar viabilidad de los planes de acción propuestos	SST – Comité PESV
Elaborar cronograma de planes de acción con fechas, responsables	SST – Comité PESV
Elaborar presupuesto del plan de acción del PESV	SST – Comité PESV
Definir los responsables para calcular los indicadores	SST y Logística
Cálculo de indicadores	SST – Comité PESV
Definir los planes de acción que se van a auditar del PESV	Comité PESV
Evidenciar la idoneidad de la entidad que realiza los exámenes médicos mediante certificación, licencia, etc.	SST
Fijar y documentar los criterios para la realización de exámenes psicossomáticos a los conductores	SST - ARL
Evidenciar certificaciones (idoneidad) de todo el personal que realiza pruebas a los conductores	SST
Evidenciar idoneidad de la entidad o persona que realiza y califica los exámenes teóricos	SST
Evidenciar idoneidad de la persona o entidad que realiza las pruebas prácticas a los conductores	SST

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Definir la idoneidad de las personas o entidades que realizan las pruebas de control preventivo a los conductores	SST
Agregar fechas al cronograma de formación para conductores y personal de la organización	Comité PESV
Definir los responsables de los programas de capacitación	Comité PESV
Definir la intensidad horaria en el cronograma de capacitación en seguridad vial	Comité PESV
Citar el PESV de las empresas contratadas, para evidenciar las capacitaciones de los conductores no propios	Logística
Evidenciar el control y la trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas en el PESV con documentación aleatoria diligenciada, no solo con formatos	Comité PESV
Establecer un procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores propios	SST – Comité PESV
Definir responsable para la verificación y aplicación de los procedimientos en caso de presentar comparendos los conductores	Logística
Definir idoneidad de quien realiza pruebas de alcohol y drogas	SST – Comité PESV
Establecer mecanismos de control de velocidad y monitorearlos	SST – Comité PESV
Evidenciar la aplicación de sanciones a los conductores que hacen uso de equipos bidireccionales durante la conducción	SST – Comité PESV
Identificar los puntos críticos de las rutas y establecer estrategias de prevención	SST – Comité PESV
Planificar con más frecuencia el desplazamiento del personal	SST – Comité PESV
Monitorear y retroalimentar los comportamientos viales	SST – Comité PESV
Monitorear las tecnologías usadas y generar acciones preventivas	SST – Comité PESV
Inspecciones de vehículos	SST – Comité PESV

*Notas: Se presenta el plan de trabajo por área que se realizó en el 2019.*



#### **4.5 Análisis de información**

Se realizó la interpretación de los datos cualitativos como: encuestas, auditorías de campo u observación, de igual forma se tuvieron en cuenta los siguientes pasos:

- Recolección de datos
- Categorización de los datos
- Reducción de datos u observación lo que permite consolidar y cuantificar la

información.

Para el análisis e interpretación de los datos cuantitativos como: resultados de diagnóstico, definición de indicadores y tabulación de encuestas, se organizó por medio de tablas y gráficos.

#### **4.6 Consideraciones éticas**

Para la manipulación de la información se solicitó inicialmente autorización a la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S, teniendo en cuenta que es información confidencial y sensible de la compañía.

Para el análisis de la información se realizó un proceso de verificación del PESV que ya tenía construido la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S, el cual fue diseñado e implementado en el año 2017.

Por medio de este documento se pudo identificar los hallazgos principales, necesidades y requerimientos puntuales para establecer un plan de trabajo que permitiera mejorar el nivel de cumplimiento del PESV, disminuir la accidentalidad, el ausentismo y generar una cultura de autocuidado, adicional se utilizaron herramientas estadísticas para consolidar la información puntual del PESV en cuanto a los accidentes de tránsito para generar la priorización.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

**Calificación del PESV:** Se verifica la calificación del PESV obtenida por la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S, así mismo se tuvo en cuenta toda la documentación que estuviera relacionada con el PESV, lo cual incluía el documento construido en el 2017, sus anexos y gestión realizada hasta el primer semestre del 2019, de esta manera se pudo determinar un mecanismo de organización, actualización, almacenamiento y control de los documentos, además facilitaría la construcción de un plan de mejoramiento y seguimiento oportuno al cumplimiento de las actividades establecidas, lo cual podía medirse desde la eficiencia y eficacia de cada acción ejecutada, de igual manera se podría tener un control general y activación de todos los mecanismo de apoyo establecidos para la disminución de los accidentes y ausentismo, tales como el comité, las lista de chequeo, inspecciones, auditorías en campo, reporte de actos y condiciones y capacitaciones.

**Indicadores de Frecuencia, Severidad y por Accidentes de Trabajo:** La empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S no contaba con indicadores específicos para el PESV, solo contaba con los indicadores del SG-SST, por lo tanto, se procedió con la recolección de la información y se consolidó, lo cual permitió establecer y construir los indicadores correspondientes para medir el ausentismo por accidentes de trabajo en materia de seguridad vial. La verificación, el seguimiento, la documentación y actualización de estos indicadores fue asignada a cada una de las áreas responsables, así mismo como la consolidación y análisis de los aspectos más relevantes que requirieran de un seguimiento y apoyo por parte del comité PESV, dicha información debía ser presentada al menos de manera semestral al comité de PESV para la respectiva gestión y tratamiento.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Los indicadores establecidos fueron de resultado, proceso o actividad, por medio de los indicadores de resultado la compañía LINEA COMUNICACIONES S.A.S podría conocer el grado de cumplimiento de las actividades

*Tabla 5.* Indicadores de resultado.

<b>Descripción</b>	<b>Definición</b>	<b>Fuente de información</b>	<b>meta</b>	<b>Periodo de medición</b>
<b>Número de incidentes y accidentes de tránsito, en un periodo determinado</b>	Número de incidentes y accidentes de tránsito.	Reportes de incidentes y accidentes FURAT	10%	Mínimo trimestralmente
<b>Tasa de accidentalidad Vehicular</b>	Número de accidentes de tránsito reportados / Número de personas expuestas al riesgo de tránsito * 100	Reportes de accidentes en la ARL / Reportes de accidentes Informe policial de tránsito	10%	Mínimo trimestralmente
<b>Tasa de vehículos inspeccionados</b>	Número vehículos inspeccionados / Número de vehículos *100	Base de datos de la empresa y formatos pre operacionales.	70%	Mínimo trimestralmente

*Fuente: PESV de la compañía Línea Comunicaciones S.A.S., 2016*

Los indicadores de actividad permitirán obtener información sobre el grado de consecución de las acciones que conforman el plan.

Tabla 6. Indicadores de actividad.

<b>Descripción</b>	<b>Definición</b>	<b>Fuente de información</b>	<b>Meta</b>	<b>Periodo de medición</b>
<b>Número de personal formado en Seguridad Vial.</b>	Número de personas formadas / Total de personas formar en seguridad vial *	Registros de asistencia	70%	<b>Mínimo trimestralmente</b>
<b>Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos.</b>	Número de mantenimientos realizados / Total de mantenimientos programados *	Registros de mantenimiento	100%	<b>Mínimo trimestralmente</b>

*Fuente: PESV de la compañía Línea Comunicaciones S.A.S., 2016*

**Caracterización Accidentalidad:** Para la identificación de los accidentes de trabajo en materia de seguridad vial, se requería elaborar una caracterización de accidentalidad solo para el PEVS, por medio de la cual se podía consolidar toda la información de cada evento y de esta manera se podría realizar una trazabilidad para intervenir y hacer seguimiento a cada caso, los cuales debían ser socializados con el comité PESV, quienes apoyarían los planes de acción que

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

se derivaran de la investigación de los incidentes, accidentes, actos o condiciones inseguras, buscando prevenir que estos se materialicen o tengan una mayor severidad.

**Comité PESV:** Al momento de la implementación del PESV, la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S estableció un comité, el cual solo funciono un año, por lo tanto, se requiere realizar una nueva conformación con integrantes que apoyaran con el seguimiento y ejecución del plan de trabajo.

Así mismo se asignaron responsabilidades tales como inspecciones, auditorías de campo, apoyo en la ejecución de los planes de acción de los incidentes, accidentes, actos o condiciones inseguras, capacitaciones, actividades de promoción y prevención, campañas, reuniones trimestrales y extraordinarias en caso de ser necesario y que estuvieran directamente relacionadas con la seguridad vial.

Por lo tanto, se buscó un mecanismo que facilitara el mejoramiento continuo y se implementó en conjunto la realización de auditoría con el fin de verificar si las actividades contempladas en el PESV, las cuales se llevaban a cabo de acuerdo con lo establecido por la normatividad, los aspectos fundamentales de este mecanismo son:

- Planear y efectuar las auditorías de campo, lo cual permitiría evaluar, inspeccionar e identificar los aspectos por mejorar y el cumplimiento del PESV.
- El alcance y la frecuencia de las auditorías se realizarían cuatro por mes y las inspecciones de vehículos contratados y sub contratados se realizarían mensualmente.
- Asegurar el cierre y seguimiento oportuno del ciclo de auditorías de campo e inspecciones por los responsables de los procesos, tomando acciones correctivas eficaces que eliminaran la causa de los hallazgos reportados o identificados.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

**Capacitaciones:** Para la ejecución de las capacitaciones se realizó la solicitud de apoyo y acompañamiento a la ARL, alcaldías y secretarías de movilidad de cada ciudad para la realización de actividades teóricas y prácticas con el personal expuesto a riesgo público por accidentes de tránsito.

- Se realizó la programación de las fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores viales de la empresa.
- Se establecieron estrategias de concientización a los trabajadores a través de capacitaciones de orientación a la prevención de accidentes de tránsito y respeto a las señales de tránsito vehicular, que permitirían la adopción de conductas proactivas frente al manejo preventivo.
- El PESV y su política fueron divulgados a través de procesos de capacitación directa a los empleados de la compañía, por medio de correos electrónicos, carteleras de información, plegables, volantes, entre otros.
- El plan de capacitación anual de la compañía LINEA COMUNICACIONES S.A.S, fue diseñado e implementado teniendo en cuenta las necesidades, así como los perfiles de los cargos en la empresa.
- Sensibilizar en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad a todo el personal de la compañía.
- Brindar información acerca de la normatividad vigente en temas de tránsito y transporte.
- Se socializaron técnicas de conducción preventiva de acuerdo con el tipo de vehículo y labor.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- Sensibilizar en todos los roles de la seguridad vial, tanto en el ámbito laboral como en lo cotidiano.
- Se tuvo en cuenta el análisis de todos los factores de riesgo, de acuerdo con los ejes definidos dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Se dirigieron temas sobre las acciones frente al modo de actuar en un incidente o accidente de tránsito.
- El plan de capacitación fue desarrollado en el segundo semestre del 2019 en formatos presenciales y virtuales, en estas actividades se tuvo en cuenta la cobertura a nivel nacional y participación de todo personal, con el fin de lograr un oportuno y adecuado manejo de la seguridad vial.

## CAPÍTULO V

### 3. Interpretación de la crítica de práctica

#### Calificación del PESV:

Se toma como base los resultados de la calificación del PESV obtenido en el año 2017, el cual obtuvo un 85% de cumplimiento y se tenía un plan de acción para el mejoramiento y buen funcionamiento de este, este permitiría hacer un seguimiento, el cual no fue realizado por los responsables, por esta razón se debía realizar un análisis para actualizar el PEVS de la compañía y establecer los planes de acción que permitirían hacer seguimiento y verificar su cumplimiento oportuno.

*Ilustración 4. Calificación PESV 2017.*

ESTRUCTURA DE PONDERACION				
PILAR		VALOR OBTENIDO	VALOR PONDERADO	RESULTADO
1	FORTALECIMIENTO EN LA GESTION INSTITUCIONAL	82	30%	24.64
2	COMPORTAMIENTO HUMANO	77.8	30%	23.34
3	VEHICULOS SEGUROS	100	20%	20.00
4	INFRAESTRUTURA SEGURA	72.16	10%	7.22
5	ATENCION A VICTIMAS	100	10%	10.00
6	VALORES SGREGADOS O INNOVADORES	0	5%	0.00
<b>RESULTADO FINAL DEL EJERCICIO</b>			<b>105%</b>	<b>85.20</b>

*Nota: Adaptado de Línea Comunicaciones S.A.S., 2016*

Para llevar a cabo una estructura acorde a las necesidades de la empresa se requiere realizar una intervención inmediata para la disminución de los accidentes trabajo por riesgo público asociados a los accidentes de tránsito, los cuales eran representados en un 60% perteneciente al primer semestre del año 2019.



## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

De acuerdo con el análisis y plan de trabajo establecido se realizó la siguiente gestión:

- Inicialmente se dio una revisión a los documentos existentes de la compañía con respecto a seguridad vial, lo cual permitió desde el inicio tener la mayor información posible para poder establecer actividades enfocadas al mejoramiento del PESV, de esta manera se llevaría a cabo un seguimiento y mayor control en el medio y la persona.
- La información de PESV , sus anexos, y gestión realizada desde el año 2017 al 2019, no se encontraba consolidada, para lo cual se tuvo que iniciar con la recopilación y clasificación de la información de manera digital, ya que algunos documentos se encontraban físico y otro de manera virtuales, esta actividad permitiría contar con la información organizada según correspondiera, además facilitaría la búsqueda y almacenamiento de nueva información, el objetivo era poder hacer entendible y manejable la información para cualquier persona que la requiriera.
- Por medio del cronograma de trabajo, procedimientos, actividades de promoción y prevención, campañas, auditorías de campo, inspecciones y reporte de actos y condiciones inseguras, se podría brindar una respuesta más oportuna y preventiva frente al riesgo público por accidentes de tránsito, dicha información y planes de acción propuestos y ejecutados por parte de la empresa en conjunto con el área de SST, ARL y alcaldías de las ciudades se pudo llevar a cabo exitosamente, logrando una notoria mejoría en el ausentismo y accidentes de trabajo en el segundo periodo del año 2019.
- La planeación que se realizó para el PESV debía estar alineada con las necesidades de la compañía y de los empleados, adicional esta debía dar un cubrimiento y alcance en la intervención de controles específicos por las condiciones de trabajo en zonas urbanas, remotas y vías nacionales, por lo tanto se debía tener en cuenta la mitigación de los

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

riesgos en los diferentes actores viales, especialmente en el personal que se desplazaba en vehículos automotores, fluvial y semovientes, de esta manera se logró llegar a cada proyecto y atacar cada uno de los riesgos, por medio de los procedimientos, actividades de promoción y prevención, campañas, auditorías de campo, inspecciones, reporte de actos y condiciones inseguras.

- La compañía y el personal objeto tuvo una respuesta bastante receptiva y positiva frente a los métodos implementados, de esta manera se pudo demostrar la importancia del PESV y las personas que lo conforman, siendo estos los responsables de su funcionamiento y seguimiento oportuno, generando beneficios y resultados bastante positiva frente al riesgo público por accidentes de tránsito, así mismo se debe resaltar que el compromiso por parte del personal expuesto a este riesgo, también era fundamental y no sería posible si no existía un híbrido que permitiera la alineación en el cumplimiento de objetivos respaldados en una mejoría significativa en la disminución del ausentismo y accidentes de tránsito.

- A pesar de que en la organización no se han presentado accidentes graves y mortales, si han pasado por experiencias de seguimiento a colaboradores por accidentes de tránsito de origen común y laboral, que no solo a nivel normativo se debe cumplir con unos requisitos específicos, sino que también se generaron unos compromisos que requerían de acompañamientos y apoyo de las áreas responsables de la compañía y de la ARL, adicional tenían varios casos en seguimiento médico o con recomendaciones puntuales a las que debían dar cumplimiento y por esta razón se buscaba la disminución de la severidad causada por los accidentes de tránsito y semovientes, por tal razón la compañía decidió retomar de manera eficiente el PEVS para adquirir resultados positivos y acciones pertinentes que se mantengan en

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

el tiempo, que sean alcanzables y que ante el personal genere conciencia frente a la seguridad vial no solo a nivel laboral sino también a nivel personal.

- **Indicadores de Frecuencia, Severidad y por Accidentes de Trabajo**

Con la finalidad de tener cifras que representaran un seguimiento más asertivo y que diera lugar al ausentismo, se inició con la construcción de los indicadores enfocados a los accidentes de tránsito del primer semestre del año 2019, los cuales serían presentados a las áreas interesadas para demostrar la trazabilidad que se tenía y la necesidad de iniciar con medidas de control que tuvieran un impacto significativo a nivel económico y operacional.

*Ilustración 5. Indicadores de Frecuencia y Severidad del PESV 2019*

AÑO 2019													
PARÁMETROS	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL 2019
Número de trabajadores	629	617	571	427	397	366	360	367					466.75
Número eventos (AT)	3	4	0	0	1	1	1	1					11
Días de Ausencia o perdidos AT	8	51	25	0	3	10	6	5					108.00
% PCL por AT													0.00
Días Cargados (6000*%PCL)													0.00
Índice de Severidad	1.27	8.27	4.38	0.00	0.76	2.73	1.67	1.36	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	23.14
Meta	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18

*Nota: Adaptado de Línea Comunicaciones S.A.S., 2016*

*Ilustración 6. Indicadores de los Accidentes de Trabajo 2019*

AÑO 2019													
PARÁMETROS	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL 2019
Número de trabajadores	629	617	571	427	397	366	360	367					466.75
Número eventos (AT)	3	4	0	0	1	1	1	1					11
Índice de Frecuencia	0.48	0.65	0.00	0.00	0.25	0.27	0.28	0.27	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	2.36
Meta	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8

*Nota: Adaptado de Línea Comunicaciones S.A.S., 2016*

**Caracterización Accidentalidad:**

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- La compañía no contaba con un identificación oportuna de los accidentes de trabajo que tenían por riesgo público enfocado a los accidentes de tránsito, por esta razón se vio la necesidad de llevar a cabo una clasificación de accidentalidad por siniestros viales, para dicha necesidad se debía realizar una caracterización que permitiera identificar fácilmente los datos de cada evento, de esta manera se contaría con una base datos virtual que tuviera la información recopilada, lo cual lo haría mucho más práctico y oportuno para hacer seguimiento a cada uno de los casos.

Tabla 7. Caracterización de la accidentalidad

<b>Nro.</b>	<b>Cédula</b>	<b>Cargo</b>	<b>Proyecto</b>	<b>Tipo evento</b>
1	1020475665	Técnico De Soporte	Banca	Accidente Trabajo (At)
2	1129528982	Especialista En Aires	Huawei Flm	Accidente Trabajo (At)
3	1053821403	Técnico De Soporte	Banca	Accidente Trabajo (At)
4	1082855785	Técnico De Soporte	Banca	Accidente Trabajo (At)
5	8784700	Líder De Zona	Huawei Flm	Accidente Trabajo (At)
6	1232591382	Técnico De Soporte 1	Huawei Flm	Accidente Trabajo (At)
7	80741841	Técnico De Soporte	Banca	Accidente Trabajo (At)
8	1032476916	Técnico De Soporte	Banca	Accidente Trabajo (At)
9	1130652177	Técnico De Soporte	Centurylink	Accidente Trabajo (At)
10	1140855090	Técnico De Soporte	Won	Accidente Trabajo (At)
11	1090150135	Técnico De Soporte	Banca	Accidente Trabajo (At)

*Fuente: PESV de la compañía Línea Comunicaciones S.A.S., 2016*

- **Reuniones Comité PESV**

Uno de los apoyos que hacía parte del PESV era el comité, el cual no había sido funcional por más de un año, por lo tanto no existía evidencia alguna de las reuniones y por ende estaban totalmente desligados de las funciones que debían realizar, por esta razón se procedió con la actualización y conformación del nuevo comité con personas que pudieran estar directamente relacionadas con el plan, quienes podían tener un enfoque más claro y conocerían un poco más su funcionamiento, de esta manera se llevó a cabo el acta de conformación y el plan de trabajo al que debían dar cumplimiento, en este se establecieron las reuniones trimestrales y se indicó que en caso de presentarse alguna novedad estos podían ser citados a una reunión extraordinaria.

- **Capacitaciones**

Teniendo en cuenta que el proceso de capacitaciones es un aspecto fundamental y realmente importante para generar conciencia en el personal no solo a nivel laboral sino también a nivel personal, en donde se pretendía dar la importancia desde la teoría y demostrar desde la práctica un concepto más amplio y completo de los argumentos en los cuales se puede fallar fácilmente sin percibir las consecuencias que pueden verse reflejadas a nivel personal, social, familiar y laboral, adicional más que brindar una capacitación general, es poder dejar un mensaje y brindar herramientas que puedan poner en práctica y compartirlas con las personas que los rodean, por lo tanto estas capacitaciones se enfocan en indicadores, normatividad, actores viales, condiciones de la vía y tipos de transporte.

Además, se realizaban campañas que permitieran fortalecer los conocimientos y tener presente los conceptos de seguridad vial para tener en cuenta en su día a día y de esta manera poder lograr una disminución significativa en los accidentes e interés por cuidarse a sí mismos.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Las capacitaciones que se brindaron al personal fueron realizadas por proyectos y con temas específicos para cada uno, además de tener en cuenta el personal directamente expuesto al riesgo según las actividades que ejecutaban, los tipos de transporte utilizados y el papel que tuvieran como actores viales, en cada actividad brindaba la teórica se abordaba desde los conceptos básico y técnicos, normatividad, indicadores reales y actualizados a nivel mundial, nacional y departamental, con la finalidad de que el personal dimensionara la importancia del tema, sus consecuencia, principales riesgos y métodos preventivos que podían adoptar no solo a nivel laboral si no también personal.

- **Seguridad basada en comportamiento**

*Ilustración 7. Capacitación 1. Capacitación basada en comportamiento*



*Nota:* Evidencia #1 de capacitación [Fotografía] de elaboración propia.

*Ilustración 8. Capacitación 1. Capacitación basada en comportamiento*



*Nota:* Evidencia # 2 de capacitación [Fotografía] de elaboración propia.

- **Valorar en la movilidad el riesgo y la vulnerabilidad ante el mismo**

*Ilustración 9. Capacitación 2. Capacitación basada en comportamiento*



*Nota:* Evidencia # 3 de capacitación [Fotografía] de elaboración propia.

*Ilustración 10. Capacitación 2. Capacitación basada en comportamiento*



*Nota: Evidencia # 5 de capacitación [Fotografía] de elaboración propia.*

- **Seguridad vial**

*Ilustración 11. Capacitación 3*



*Nota: Evidencia # 6 de capacitación [Fotografía] de elaboración propia.*



- **El Encarrete**

*Ilustración 12. Capacitación 4*



*Nota: Evidencia # 6 de capacitación [Fotografía] de elaboración propia.*

- **Asumir la regulación existente**

*Ilustración 13. Capacitación 5*



*Nota: Evidencia # 7 de capacitación [Fotografía] de elaboración propia.*

- **Manejo de semovientes**

*Ilustración 14. Capacitación 6.*



*Nota: Evidencia # 8 de capacitación [Fotografía] de elaboración propia.*

Por medio del plan de trabajo y de la realización de las actividades se puede percibir la importancia de realizar un seguimiento oportuno y eficaz a un PESV, además de evidenciar como el personal se vuelve más receptivo en la información, procesos y mecanismos que se deben adoptar para realizar sus actividades de manera segura, generando de esta manera una cultura de mutuo cuidado y a su vez querer ayudar a los demás a cuidarse.

Cada actividad realizada a nivel administrativo o de campo genera un valor agregado a nivel profesional y personal, porque se trata de ayudar a preservar vidas, son experiencias enriquecedoras que pueden llevarse a cabo en cualquier empresa y con seguridad se obtendrán resultados positivos.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Dentro del proceso de práctica se vio la necesidad de darle continuidad al PESV, ya que este permite tener un control y atar un riesgo al que estamos expuestos en todo momento, pero que con entrenamiento, capacitación, inspecciones y auto cuidado se puede obtener un cambio significativo que impacte al personal y a la misma empresa.

Las teorías, estudios y sistematizaciones analizadas brindan los parámetros y las necesidades que cubre el PESV, además de demostrar la importancia que tiene este tema a nivel mundial, en cuanto a la severidad y el nivel de ausentismo que se ha incrementado con el pasar del tiempo, es por esta razón que cada día las empresas toman más conciencia y buscan fortalecer sus mecanismos de control en pro de ser más productivas y seguras, de esta manera se garantizaría una mayor sostenibilidad en el mercado.

También es importante que en el proceso de formación, educación y cultura se establezcan mecanismos que apunten directamente al riesgo y que además permitan ver de diferentes puntos de vista la información que se pretende transmitir, que además le llegue a el personal con más facilidad, por esta razón se deben buscar mecanismo de comunicación y apoyo, en este caso se realizó por medio de las alcaldías de las ciudades que brindaban actividades teórico – prácticas gratuitas relacionadas específicamente en seguridad vial, en donde el personal tiene más interacción con herramientas que le ayudan a reflexionar y tomar conciencia de las acciones y consecuencias que se pueden tener, de igual forma en conjunto con la ARL se buscaron capacitaciones especiales como la tracción animal, lo cual permitió transmitir la importancia al personal técnico de campo de velar por su seguridad.

Las capacitaciones tenían un objetivo muy puntual en cada proyecto, debido a que se requería la intervención de las condiciones de trabajo que enfrentaba el personal en el día a día de sus actividades, por esta razón se realizó el enfoque desde el comportamiento y acciones que

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

realizaban las personal normalmente frente a la seguridad vial, además del cumplimiento de los requisitos de la movilidad segura, independiente del transporte que se utilizara, en el caso de los vehículos automotores (motocicletas), fluviales y en semovientes, se manejan sus especificaciones y lineamiento para el funcionamiento de manera segura, por esta razón se realizaron las actividades teórico prácticas, con la posibilidad de que el personal viviera las experiencias acompañados de personal experto que brindara la orientación desde lo técnico y experiencias adquiridas en sus campos de acción, lo cual se acompañaba de la teoría relacionada con los temas más fundamentales para el personal, con la finalidad de brindar técnicas específicas y confiables que pudieran adoptar para poner en práctica el autocuidado.

El proceso de práctica fue bastante enriquecedor para la compañía y para el estudiante en práctica profesional, obteniendo valor para el mejoramiento continuo en los diferentes aspectos de seguridad y salud en el trabajo, en el cual se debían contemplar todos los peligros y riesgos que ocasionan los incidentes, accidentes, actos y condiciones inseguras, además se pudo identificar un crecimiento en el ausentismo y severidad de los eventos en el primer semestre de 2019, lo cuales si no eran debidamente tratados, podían salirse de control y no solo generar pérdidas económicas a la organización, si no también trabajadores inseguros, por esta razón se analizaron las prioridades de la compañía, entre las cuales se identificó un PESV sin funcionamiento que jugaba un papel muy importante en la productividad de la compañía.

A pesar de no obtener un conocimiento tan técnico en todo lo que abarca la seguridad vial, se pudo recolectar la mayor información posible y sumado a esta la que tuviera la empresa ya establecida, de esta manera se buscó que el PESV fuera funcional al igual que las otras áreas o actividades de la compañía, este plan permitiría mejorar significativamente la accidentalidad y el ausentismo ocasionado por el riesgo público como lo eran los accidentes de tránsito, siendo este

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

factor el común denominador de los demás eventos, lo cual ocasionaba una afectación significativamente en sus indicadores y metas determinados.

Además, el apoyo y la disposición del personal de la compañía permitió un resultando bastante satisfactorio en cuanto al autocuidado, cultura y conciencia que ponen en práctica en su día a día, por medio de las actividades de promoción, prevención, capacitación, campañas y comité PESV. Sin embargo, las adversidades de sus actividades son bastante impredecible, poniendo a prueba todas las acciones que componen el PESV para superar las adversidades y buscar la mejor opción para lograr el bienestar de los trabajadores y una mejora continua, poniendo a reto las personas responsables del seguimiento constante y oportuno a la seguridad vial.

Cabe resaltar que es un gran reto y un campo bastante amplio, el cual de manera directa o indirecta puede afectar a nivel operativo de la organización y que además puede acarrear consecuencias, por esta razón el aprendizaje adquirido se estableció no solo desde el planear, sino también del ejecutar y evaluar los resultados, ya que es importante poder justificar cual es el objetivo, cumplirlo y buscar la manera de hacer que este sea funcional y que llegue a todo el personal para generar conciencia sobre el autocuidado y adaptación de los cambios para obtener resultados positivos.

El trabajo en equipo es fundamental, debido a que se construyen ideas y mecanismo de trabajo que permitieron generar planes de acción a implementar, por esta razón se involucraron a varias personas de la organización, las cuales conocían su funcionamiento, prioridades, aspectos por mejorar y especificaciones de cada proyecto a intervenir. De esta manera se obtuvo una visión más amplia para poder definir los controles y actividades que se debían ejecutar. Además, tuve la oportunidad de trabajar de la mano con personal especializado en el tema, los cuales me

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

brindaban todas las herramientas y el apoyo necesario, así mismo la interacción con el personal de la compañía, ARL y entidades externas que prestaban el servicio y ejecutaban actividades en seguridad vial, fue bastante significativo, ya que adquirí muchos conocimientos de cada uno de ellos, no solo desde la parte técnica, sino también desde el ser, ya que a medida que se iban desarrollando las actividades se generaban cercanías y respuestas positivas frente lo que se ejecutaba, valoraban el esfuerzo, empeño y dedicación, viéndose esto reflejado ante la compañía y sus colaboradores no solo un plan más, si no un mecanismo que buscaba la disminución de accidentes. Adicionalmente puede aprender a dimensionar la responsabilidad y el compromiso que se tiene en el área, debido a que requiere de un seguimiento constante, delegación de funciones y mecanismo que permitirían la continuidad de lo establecido para poder alcanzar resultados positivos en la implementación, así mismo pude determinar que más allá de lo que se establece en un documento, lo realmente importante es que este se lleve a cabo y se mida constantemente para verificar su eficiencia en la organización.

### **Conclusiones**

Para estructurar un plan de seguridad vial es necesario tener no solo un punto de partida; investigación y un análisis crítico de las condiciones y hechos que lo abordan, sino también se hace necesario tener unos pilares o norte de los enfoques a tratar, no se trata simplemente de establecer un conjunto de acciones a desarrollar, sino aún más importante vincular a los actores indicados en el tiempo adecuado, analizar los aspectos y condiciones necesarias que nos permitan tener una visión global que permita seleccionar de manera adecuada las estrategias a desarrollar y evitar así el malgasto de los diferentes recursos o peor aún, no alcanzar las metas propuestas inicialmente.

Es de tener en cuenta que la población objeto inicial de este plan, es aquella que labora para la compañía, pero no debemos olvidar que este conjunto de acciones pretende al igual hacerse extensiva a la comunidad en general, sin obviar que las estrategias a nivel laboral requieren del estudio de otras disciplinas diferentes a las utilizadas en la comunidad en general. Por esta razón este PESV pretende hacer uso de una matriz flexible que nos permita vincular diferentes disciplinas en tres aspectos importantes en el análisis de las situaciones y la conclusión para posteriormente establecer medidas de acción, además permite desarrollar las actividades en los tiempo y momentos establecidos para generar un impacto significativo y que pueda ser medible en el tiempo con resultados satisfactorio.

- La compañía debe fortalecer el cumplimiento de los requisitos legales frente a seguridad vial, debido a que, al contar con este programa, no significa que no debe realizarse el respectivo seguimiento y control oportuno que este requiere, con el fin de que su funcionalidad sea positiva y de alto impacto para la disminución de ausentismo y accidentes de trabajo.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- Acorde a lo analizado en la compañía es necesario la continuidad del plan de acción y cronograma de actividades que incorporan todos los aspectos por mejorar y que permitirán lograr una mejora significativa en la calificación del PESV, lo cual generaría un seguimiento más efectivo y acorde a las fases que se deben cumplir, adicional este requisito debe llevarse a cabo de manera efectiva para remitir a los clientes la respectiva gestión, al ser los accidentes de tránsito uno de los principales riesgos de la compañía, en las auditorías realizadas por parte los clientes se han generado las mismas observaciones, por lo tanto a los clientes también se les debe remitir los soporte de la gestión que se realice frente a seguridad vial.
- Por medio de las capacitaciones de seguridad vial se logró sensibilizar al personal y adopción de una cultura segura, debido a que es un método que requiere de un compromiso individual y colectivo, por tal razón la compañía también debe adoptar este compromiso y continuar con la metodología teórico - práctica, buscar el apoyo con su ARL, entidades como la alcaldía y a nivel interno con el área de SST para actualizar al personal sobre los temas de seguridad vial de manera efectiva.
- Los controles, acciones preventivas y de mejora implementadas en la compañía frente a seguridad vial, fueron realizadas acorde a las dificultades y condiciones identificadas en el transporte de vehículos automotores, semovientes, aéreo y fluviales.
- La compañía debe llevar a cabo el seguimiento y control del diligenciamiento de la lista de inspección a los vehículos contratados y sub contratados, con la finalidad de tener una mejora continua garantizando el cumplimiento y correcto funcionamiento del PESV, lo cual busca la prevención de los incidentes viales e identificación de hallazgos relevantes que requieran de una gestión puntual.



## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- Se pudo dar a conocer a la compañía los aspectos que se debían fortalecer para llevar a cabo el PESV eficientemente, debido a que durante la práctica se obtuvo una reacción positiva y apoyo frente a los aspectos que se iban implementando, adicional su notoria colaboración en la generación de espacios para las actividades a nivel teórico y práctico, acorde al plan y cronograma de trabajo se pudo demostrar la importancia de la seguridad vial y el impacto que se refleja en la compañía, clientes y colaboradores.
- El comité de seguridad vial que se definió, pudo contextualizar y poner en marcha todas sus funciones y responsabilidades asignadas para la continuidad de la promoción y prevención de la seguridad vial.
- El personal operativo y administrativo con exposición al riesgo público por accidentes de tránsito o como actor vial, durante la ejecución e implementación de las actividades, se evidenció respuesta positiva por medio de la participación obtenida en las actividades, procedimientos y formatos que se implementaron para el control y seguimiento.
- Los planes de acción y cronograma de actividades lograron una extensión a nivel nacional, generando su desarrollo satisfactoriamente con el apoyo del área de SST de la compañía, ARL y alcaldías, de esta manera se pudo ampliar y lograr una cobertura a todo el personal de la compañía expuesto al riesgo público por accidentes de tránsito, adicional durante la ejecución del PESV se pudo analizar progresivamente la disminución del ausentismo y accidentes de tránsito.
- Se resalta que las acciones y mecanismos tomados por la organización frente al PESV permitieron disminuir significativamente la severidad por medio de los controles preventivos y correctivos a los incidentes, accidentes, actos o condiciones inseguras.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Acorde a lo establecido y ejecutado en el segundo semestre del 2019 en la compañía, se pudo identificar una disminución significativa en los accidentes de tránsito, lo cual se pudo lograr con las intervenciones realizadas no solo en el individuo, sino también en el medio. También se evidencio una reacción positiva, debido a que en los reportes que se realizaban mensualmente se iban disminuyendo los accidentes y el ausentismo, ya que la severidad era cada vez más baja frente a las consecuencias de cada evento.

Por medio de esta sistematización se dio a conocer todos los controles y mecanismo implementados durante el proceso práctica, en donde los principales aprendizajes se derivan del manejo documental, la creatividad, la normatividad vigente, políticas y lineamientos de compañía, herramientas tecnológicas, apoyo de entidades externas, manejo del personal, planeación y programación, control de indicadores y análisis de la información, ya que para poder definir los aspectos por mejorar y tener un punto de partida se debía entender las condiciones en las que operaba la compañía y como se podían mejorar, a pesar de que la compañía contaba con un sistema de seguridad y salud en el trabajo bien estructurado, quería y logró fortalecer una de sus debilidades, que suma tanto a nivel interno como externo, como lo son sus principales clientes, además comprendieron que el compromiso es de todos y que en conjunto podrían continuar con mejorando los resultados con el apoyo que tiene y representa el PESV.

### **Recomendaciones**

De acuerdo con la evaluación realizada y los aspectos por mejorar del PESV de la empresa LINEA COMUNICACIONES S.A.S con la finalidad de fortalecer y darle continuidad a los diferentes aspectos establecidos, por lo tanto, se realizan las siguientes recomendaciones:

- Aplicación programa PESV, puesta en marcha del programa operacional para la aplicación del PESV 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.
- Es importante que la compañía continúe con la formación al personal frente a la seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.
- Actualizar y aplicar la matriz legal y la matriz de identificación de peligros y riesgos en seguridad vial propuesta para evitar sanciones y multas por incumplimiento a la legislación, además de divulgar las responsabilidades a todo el grupo de trabajo.
- Es de suma importancia que la compañía vea la implementación del PESV como una inversión y no como un gasto, ya que al contar con este tipo de controles podrán salvaguardar la integridad de los empleados.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

- Es necesario que la compañía tenga en cuenta la importancia de los impactos positivos y negativos significativos para la planificación, implementación, operación y seguimiento del PESV.
- Contar con toda la documentación de manera organizada y consolidada para acceder fácilmente a la información, lo cual permitirá alimentar constantemente la información y llevar el control de las actividades planeadas versus las ejecutadas.
- Se recomienda incorporar dentro de los exámenes médicos ocupacionales de ingreso y periódicos, los exámenes psicosenométricos que se requieren para el personal que conduce vehículos.
- Seguimiento y revisión constante a todos los planes de acción propuesto y establecidos, con la finalidad de poder identificar su adecuado funcionamiento y cumplimiento.
- Sería bastante enriquecedor y valioso, que la universidad brindara formación acerca del PESV, debido a que es un requisito con el que deben de cumplir las organizaciones y que cada día aumenta su demanda en su implementación y seguimiento. Por medio de la sistematización se puede llevar acabo un análisis general de lo productivo y significativo que fue, no solo para el estudiante en proceso de formación, sino también la adopción y oportunidades que brindan las organizaciones para construir en conjunto mecanismos que permitan mejorar alguna dificultad, lo cual permite generar un aprendizaje en común, ya que no es solamente construir un documento, sino que también se debe llevar a la realidad, lo cual no se puede comparar con la experiencia que se vive no solo desde la teoría sino también desde la práctica, permitiendo conocer los verdaderos resultados.

### Bibliografía

- Abreu, J. y Cruz, J. (2011). Responsabilidad social empresarial una visión integral (Corporate social responsibility an integral vision). *Innovaciones de negocios*, 8(15), 71-94.
- Balaguera, A. y Castañeda, J. (2019). *Manual de estrategias para la prevención y disminución de la accidentalidad por riesgo en seguridad vial, en una empresa del sector de laboratorios ambientales ubicada en la ciudad de Bogotá D.C.*(Tesis de grado). Recuperada de <https://hdl.handle.net/10656/8137>
- Borges, M.(2014). Matriz de Haddon. *Seguridad vial con psicología positiva*. Recuperado de <https://seguridadvialvenezuela2013.wordpress.com/educando-en-seguridad-vial/tema-de-la-semana/matriz-de-haddon/>
- Camelo, A., Olarte, A., Panqueva, L, y Sarmiento, A. (2018). *Propuesta pedagógica basada en la neuroeducación en seguridad vial en el marco del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para conductore*. (Tesis de grado). Recuperado de <https://hdl.handle.net/10656/8100>.
- Cantor, A. y Castaño, D. (2019). *Diagnóstico y análisis de seguridad vial en la intersección entre calles 28ª y 29 con carrera 10 (sector glorieta jumbo) en el municipio de Girardot, Cundinamarca*. (Tesis de grado). Recuperado de <https://hdl.handle.net/10656/7478>.
- Contreras, C., Contreras, N. y Rodríguez, E., (2018). *Programa operacional de cumplimiento de seguridad vial para los colaboradores de la empresa Zukerino por el primer semestre de 2018*. (Trabajo de grado). Recuperado de <https://hdl.handle.net/10656/8227>
- Decreto 88 de 2008 [Ministerio del Interior y de Justicia]. Por medio del cual se reglamenta el artículo 61 de la ley 975 de 2005. Marzo 27 de 2008.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Decreto 087 de 2011 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias. Enero 17 de 2011.

Decreto 101 de 2000 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones. Febrero 2 de 2003.

Decreto 1047 de 2014 [Ministerio del Trabajo]. Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones. Junio 4 de 2014.

Decreto 105 de 1995. Modificado por el Decreto Nacional 2263 de 1995 por el cual se reglamenta la Ley 105 de 1993. Enero 13 de 1995.

Decreto 1072 de 2004 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte por Cable de Pasajeros y Carga. Abril 13 de 2004.

Decreto 1131 de 2009 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2085 del 11 de junio de 2008, modificado por el Decreto 2450 del 4 de julio de 2008. Marzo 31 de 2009.

Decreto 1310 de 2016 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Agosto 10 de 2016.

Decreto 1609 de 2002 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera. Julio 31 de 2002.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Decreto 1660 de 2003 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad. Junio 16 de 2003.

Decreto 171 de 2001 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera. Febrero 5 de 2001.

Decreto 172 de 2001 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi. Febrero 5 de 2001.

Decreto 173 de 2001 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga. Febrero 5 de 2001.

Decreto 174 de 2001 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Febrero 5 de 2001.

Decreto 175 de 2001 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto. Febrero 5 de 2001.

Decreto 1842 de 2007 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 173 del 5 de Febrero de 2001. Mayo 35 de 2007.

Decreto 1872 de 2008 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se adoptan unas disposiciones en materia de Transporte Terrestre Automotor de Carga. Mayo 29 de 2008.

Decreto 1906 de 2015 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Septiembre 22 de 2015.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Decreto 2085 de 2008 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga. Junio 11 de 2008.

Decreto 2263 de 1995 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta la Ley 105 de 1993 y se modifica el Decreto 105 de 1995. Diciembre 22 de 1995.

Decreto 2450 de 2008 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2085 del 11 de junio de 2008. Julio 4 de 2008

Decreto 2762 de 2001 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. Diciembre 20 de 2001.

Decreto 2851 de 2013 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones. Diciembre 6 de 2013

Decreto 3109 de 1997 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación. Diciembre 30 de 1997.

Decreto 3244 de 2005 [Ministerio de Hacienda y Crédito Público]. Por el cual se regula la salida temporal de vehículos internados a los municipios que integran la Unidad de Desarrollo Fronterizo del Departamento de la Guajira, con destino al Distrito Turístico de Santa Marta en el Departamento del Magdalena o al Municipio de Valledupar en el Departamento del Cesar. Agosto 16 de 2005.



## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Decreto 3366 de 2003 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos. Noviembre 21 de 2003.

Decreto 400 de 2005 [Ministerio de Transporte]. Por medio del cual se establecen las condiciones, términos y requisitos para autorizar la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores a los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo y se reglamenta el procedimiento respectivo. Febrero 17 de 2005.

Decreto 4116 de 2004 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta la Ley 903 de 2004. Diciembre 9 de 2004.

Decreto 4116 de 2008 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se modifica el Decreto 2961 del 4 de septiembre de 2006, relacionado con las motocicletas. Octubre 28 de 2008.

Decreto 4125 de 2008 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro. Octubre 29 de 2008

Decreto 4190 de 2007 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se establece el procedimiento para otorgar el permiso de prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto. Octubre 29 de 2007.

Decreto 4372 de 2008 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se modifica el parágrafo del artículo 4° del Decreto 2450 del 4 de julio de 2008. Noviembre 18 de 2008.

Decreto 4654 de 2008 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2450 del 4 de julio de 2008. Diciembre 10 de 2008.

Decreto 805 de 2008 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se adoptan unas medidas especiales para la prestación del servicio de transporte escolar. Marzo 14 de 2008.

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

González, J.(10 de mayo de 2013). La criminología vial y su relación con la matriz de haddon.

*Blog oficial del Observatorio Criminológico de la Seguridad Vial*. Recuperado de

<http://www.criminologiavial.com/2013/05/matriz-de-haddon.html>.

Ladino. S. y Muñetón, R. (2018). *Propuestas estratégicas para la implementación del Plan*

*Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la empresa propietarios de camiones –*

*PROCAM S.A.* (Tesis de grado). Recuperado de <https://hdl.handle.net/10656/8117>

Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen

competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la

planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Diciembre 30 de 1993.

DO N°41158

Ley 191 de 1995. Por la cual se dictan disposiciones sobre Zonas de Frontera. Junio 23 de 1995.

DO N°41903

Ley 336 de 1996. Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Diciembre 20 de 1996.

DO N°42948

Ley 688 de 2001. Por medio de la cual se crea el Fondo Nacional para la Reposición del Parque

Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Agosto 23 de 2001. DO N°44530

Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras

disposiciones. Julio 6 de 2002. DO N°44932

Ley 1383 de 2010. Por la cual se reforma la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, y se

dictan otras disposiciones. Marzo 16 de 2010. DO N°47653

Ley 1503 de 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Diciembre 29 de 2011. DO N°48298

Línea Comunicaciones S.A.S. (2016). *Plan Estratégico de Seguridad Vial*. Medellín.

Meneses, C., Gil, E. y Romo, A. (2010). *Adolescentes, situaciones de riesgo y seguridad vial*. Atención Primaria. 42(9), 452–462. doi: 10.1016/j.aprim.2009.10.013

Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020). Víctimas fallecidas y lesionadas valoradas por INMLCF. Recuperado de <https://ansv.gov.co/observatorio/index0978.html?op=Contenidos&sec=76&page=80>

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2013). Informe sobre la situación mundial de la accidentalidad vial. Ginebra: Departamento de Prevención de la Violencia y los Traumatismos y Discapacidad (VIP). Recuperado de [http://who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/](http://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/)

Organización Mundial de la Salud. (2017). *10 datos sobre la seguridad vial en el mundo*. Recuperado de <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

Real Academia Española. (s. f). Acera. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 15 de abril de 2020. Recuperado de <https://dle.rae.es/acera>

Real Academia Española. (s. f). Accidente. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 15 de abril de 2020. Recuperado de <https://dle.rae.es/advertencia?m=form>

Real Academia Española. (s. f). Advertencia. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 15 de abril de 2020. Recuperado de <https://dle.rae.es/advertencia?m=form>

Real Academia Española. (s. f). Autobús. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 15 de abril de 2020. Recuperado de <https://dle.rae.es/autob%C3%BAs?m=form>

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

Real Academia Española. (s. f). Automotor. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 15 de abril de 2020. Recuperado de <https://dle.rae.es/automotor?m=form>

Real Academia Española. (s. f). Avenida. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 15 de abril de 2020. Recuperado de <https://dle.rae.es/avenida?m=form>

Real Academia Española. (s. f). Calle. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 15 de abril de 2020. Recuperado de <https://dle.rae.es/calle?m=form>

Real Academia Española. (s. f). Carro. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 15 de abril de 2020. Recuperado de <https://dle.rae.es/carro?m=form>

Real Academia Española. (s. f). Circulación. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 15 de abril de 2020. Recuperado de <https://dle.rae.es/circulaci%C3%B3n?m=form>

Real Academia Española. (s. f). Vehículo. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 15 de abril de 2020. Recuperado de <https://dle.rae.es/veh%C3%ADculo?m=form>

Real Academia Española. (s. f). Vía. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 15 de abril de 2020. Recuperado de <https://dle.rae.es/v%C3%ADa?m=form>

Resolución 315 de 2013 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones. Febrero 6 de 2013

Resolución 319 de 2008 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se dicta una medida en materia de vehículos de transporte público terrestre automotor de carga. Enero 31 de 2008

Resolución 1231 de 2016 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los planes Estratégicos de Seguridad Vial. Abril 5 de 2016

Resolución 1555 de 2005 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta el procedimiento para obtener el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para

## PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL LINEA COMUNICACIONES S.A.S

conducir y se establecen los rangos de aprobación de la evaluación requerida. Junio 27 de 2005.

Resolución 1565 de 2014 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Junio 6 de 2014

Resolución 2394 de 2009 [Ministerio de Transporte]. Por la cual se dictan unas disposiciones en materia de seguridad. Junio 9 de 2009.

Salud ET(9 de diciembre de 2018). Siniestros en las vías, un problema de salud pública. *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/salud/informe-de-la-oms-sobre-accidentes-de-tránsito-en-el-mundo-302888>.

Suárez, A. (2014). *Glosario de términos*. Señales de tránsito. Recuperado de [https://issuu.com/ancizarsuarezrojas/docs/se\\_\\_ales\\_de\\_tránsito.docx](https://issuu.com/ancizarsuarezrojas/docs/se__ales_de_tránsito.docx)