



Sistematización de práctica profesional en el desarrollo del plan estratégico de seguridad
vial en la empresa SaludTREC S.A.S IPS

Juan Fernando Espinal Zuleta

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Vicerrectoría Regional Eje Cafetero

Sede Bello (Antioquia)

Programa Administración en Salud Ocupacional

Mayo de 2021

Sistematización de la práctica PESV

Sistematización de práctica profesional en el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial en la empresa SaludTREC S.A.S IPS

Juan Fernando Espinal Zuleta

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

Asesor(a)

Paola Viviana Ordoñez Eraso

Psicóloga

Especialista en Gerencia del Talento Humano

Magister en Salud Ocupacional

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Vicerrectoría Regional Eje Cafetero

Sede Bello (Antioquia)

Programa Administración en Salud Ocupacional

Mayo de 2021

Dedicatoria

Dedico este proyecto de grado, en primer lugar a Dios por permitirme cumplir este sueño y afrontar este reto más, como persona y profesionalmente, así enriquecer mis conocimientos para aplicarlos como profesional, agradezco a mi madre por educarme e inculcarme los valores por los cuales siempre me caracteriza, por enseñarme a ser una persona independiente y capaz de lograr todo lo que me proponga, también agradezco a los docentes por mi formación como estudiante universitario de UNIMINUTO, a la universidad por permitir que mi sueños se cumplieran de culminar mis estudios como administrador en salud ocupacional y poder ejercer esta profesión con mucho amor, pasión carácter y mucha determinación.

Agradecimientos

En primer lugar, quiero darle agradecimientos a la docente de trabajo de grados la Dr. Paola Viviana Ordoñez Erazo por la dedicación y el apoyo que me ha brindado durante la elaboración de este trabajo, por su orientación, la retroalimentación y las sugerencias que me han facilitado realizar un buen trabajo de grados.

Así mismo agradezco a mi familia, por su paciencia comprensión y solidaridad con este trabajo de grado, sin su apoyo este trabajo nunca se hubiera escrito. De igual manera expreso mi agradecimiento a la empresa SaludTREC S.A.S IPS donde realice las prácticas por darme la oportunidad de adquirir una experiencia la cual se pudo transmitir.

Tabla de contenido

Tabla de Ilustraciones	7
Resumen.....	8
Abstract	9
1 Introducción.....	10
2 Justificación.....	11
3 Objetivo General.....	12
4 Objetivos Específicos.....	12
5 Contextualización	13
6 Antecedentes.....	16
6.1 Estado del arte.....	19
7 Referencia conceptual.....	37
7.1 Marco conceptual	37
7.2 Marco teórico.....	42
7.3 Marco Legal.....	44
8 Metodología.....	47
9 Interpretación Crítica	51
10 Conclusiones.....	56
11 Recomendaciones	57

Sistematización de la práctica PESV

12	Referencia.....	59
----	-----------------	----

Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1 información de la empresa (Saludrec IPS S.a.s, 2018, p. 5) _____	13
Ilustración 2 Organigrama Organizacional (saludrec S.A.S IPS, 2021, p. Anexo 1) ____	14
Ilustración 3 Servicios a Afiliados saludrec _____	15
Ilustración 4 Matriz de Haddon. Fuente: Tomado y adaptado de la OMS, 2004 _____	43
Ilustración 5 MICMAC Diagnóstico Inicial (saludrec. S.A.S IPS, 2021) _____	47
Ilustración 6 MICMAC apoderado (saludrec S.A.S IPS, 2021) _____	48
Ilustración 7 Tasa de Accidentalidad Saludrec Ips (Saludrec IPS S.a.s, 2018) _____	49
Ilustración 8 Representación Grafica de Tasa Accidentalidad (Saludrec IPS S.a.s, 2018)	50
Ilustración 9 Evaluacion de Riesgos Viales (Saludrec IPS S.a.s, 2018) _____	51

Resumen

Este trabajo de grado tiene por objetivo general, transmitir la experiencia y aprendizaje de práctica profesional en la implementación del plan estratégico de seguridad vial (PESV), la experiencia vivida y el aprendizaje adquirido durante la ejecución de la práctica profesional como estudiante de Administración en salud Ocupacional en la elaboración y ejecución del plan estratégico de seguridad vial realizado en el periodo 2 del año 2018 en la empresa SaludTREC S.A.S. IPS Para ello fue necesario aplicar una metodología cualitativa a través del análisis de las experiencias y aprendizajes durante la etapa práctica para mitigar los riesgos viales dentro de la organización. Los principales aciertos y dificultades que se presentaron durante la etapa productiva se enmarcan en la interpretación crítica. La sistematización concluye con propuestas de mejora continua en el área seguridad y salud en el trabajo y análisis de la información recolectada durante la etapa de elaboración y ejecución del plan estratégico de seguridad vial.

Abstract

The general objective of this degree work is to transmit the experience and learning of professional practice in the implementation of the strategic road safety plan (PESV), the experience lived and the learning acquired during the execution of the professional practice as a student of Health Administration Occupational in the preparation and execution of the strategic road safety plan carried out in period 2 of 2018 at the SaludTREC company. For this, it was necessary to apply a qualitative methodology through the analysis of experiences and learnings during the practical stage, to foresee, mitigate road risks within the organization. The main successes and difficulties or the strengths and weaknesses that occurred during the productive stage are framed in the critical interpretation. The systematization concludes with optimization proposals developed to propose continuous improvement alternatives in the area of health and safety at work and recommends the achievement, accurate and complete analysis of the information collected during the stage of preparation and execution of the strategic safety plan.

1 Introducción

El presente trabajo registra las principales funciones realizadas durante el aprendizaje de práctica profesional en empresa SaludTREC S.A.S IPS, durante el segundo semestre del 2018, en el cual se elaboró un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) el cual buscaba, además de controlar su riesgo más alto en accidentes de tránsito, la prevención de un posible incumplimiento legal de la Ley 1503 de 2011, dado el caso en que la empresa opte a futuro por ampliar su flota de prestación de servicios, ésta determina que esto se desarrollará como una medida de anticipación a los requisitos legales aplicables a la compañía y cumplimiento a su Sistema Integrado de Gestión tales como; Indicadores, protocolos, políticas.

En esta sistematización de práctica profesional, mencionaremos los aspectos importantes del desarrollo e implementación del plan estratégico de seguridad vial (PESV) partiendo desde la planificación, investigación durante el proceso aplicación de esta normatividad dentro de las funciones realizadas como practicante y como beneficia a la IPS SaludTREC S.A.S IPS desde su lado estratégico y operativo hasta su objetivo final presentar un servicio con estándares de calidad, siendo como referencia a los estudiantes y/o empresas del cómo abordar este tema.

2 Justificación

Debido a la alta tasa de accidentes de tránsito y su impacto en el ámbito humano, económico y social en el mundo, en la empresa SaludTREC S.A.S IPS se ve en la obligación de la implementación del PESV debido a alto porcentaje de ausentismo por accidentes de tránsito y alto parque auto motor de vehículos “motocicletas (Saludtrec IPS S.a.s, 2018, p. 14)”

Con el logro que se obtuvo y la disminución de accidentes de tránsito en la empresa decido sistematizar mi practica para dar a conocer lo importante que es para las empresas que manejan parque automotores la implementación del PESV, de esta manera compartir tanto las dificultades como los logros que se evidenciaron en la disminución de ausentismo por dicha causa “Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretera marítimo, fluvial y férreo. (Transporte & Republica de , Decreto 1079, 2015, p. 2).

Ya que en Colombia la principal causa de muerte son los accidentes de tránsito es importante que todos nos concienticemos en la importancia de acatar las normas de tránsito y de esta forma dar pautas importantes para las personas que decidan que quieran investigar sobre el tema, espero que mi trabajo sirva en un futuro para los estudiantes que investiguen sobre el PESV.

En concordancia con lo anterior daré a conocer la ley y decreto que se rigen para la elaboración de dicho documento, en el artículo 12 de la ley 1503 de 2011, La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos,

comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, (Ministerio de Transporte, 2021, p. Art 1)

(Ministerio de transporte el literal a del artículo 2, 3, 2,1, mayo del 2015) Del decreto 14079 de 2015, Plan Estratégico de Seguridad Vial: es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito. (Transporte & Republica de , Decreto 1079, 2015, pp. Art 1, 2, 3).

3 Objetivo General

Transmitir la experiencia y aprendizaje de práctica profesional de la implementación del plan estratégico de seguridad vial (PESV) en la empresa SaludTREC S.A.S IPS del municipio de Envigado. Semestre 1 del 2021.

4 Objetivos Específicos

Documentar cada una de las actividades realizadas durante el proceso de práctica profesional creando conocimiento útil que guíe a los futuros profesionales en la implementación del PESV.

Compartir los aprendizajes significativos y las lecciones aprendidas durante el proceso de la práctica profesional para emitir propuestas de optimización en el proceso de implementación del PESV.

Interpretar desde una perspectiva crítica el proceso de aprendizaje del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para generar propuestas de mejora en la implementación de este, a la comunidad académica y empresarial.

5 Contextualización

Información de Entidad:

DATOS DE LA ENTIDAD	
NOMBRE DE LA EMPRESA	SALUDTREC
NIT	811.032.818-7
CIUDAD SEDE PRINCIPAL	Envigado
DIRECCIÓN	Dirección: Cra. 47 N°. 35 A Sur 49 Envigado-Colombia
TELÉFONO	4308050 ext 206
PERSONA DE CONTACTO	Elizabeth Arrubla Usme
CARGO	Coordinadora de talento humano
EMAIL	Talentohumano@saludtrec.co

Ilustración 1 información de la empresa (Saludtrec IPS S.a.s, 2018, p. 5)

Somos una Institución Prestadora de Salud (IPS) con más de 16 años de servicio en el área de la salud. Prestamos servicios de hospitalización domiciliaria en el área Metropolitana, contamos con un personal asistencial reconocido en el medio por su formación, labor desempeñada y su amplia experiencia en el área domiciliaria, y tenemos a entera disponibilidad la tecnología requerida para garantizar una atención integral y oportuna. (saludtrec S.A.S IPS, 2021, p. 5)

A continuación, se mostrará el organigrama de la organización que focaliza esfuerzos, para las mejoras y aplicaciones del plan estratégico dentro de sus eslabones que permiten la identificación de responsabilidades y funciones dentro del mismo plan.

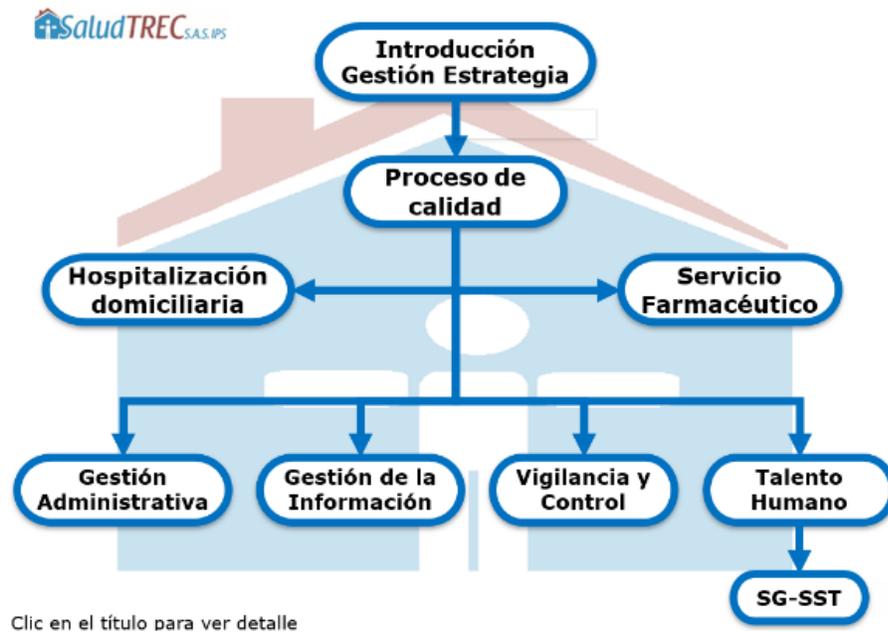


Ilustración 2 Organigrama Organizacional (saludtrec S.A.S IPS, 2021, p. Anexo 1)

Saludtrec es una IPS que presta servicios en salud a varias EPS del valle de aburra, dentro de sus servicios están los siguientes:

Servicios Hospitalarios, Servicios Farmacéuticos, Enfermería, Fisioterapia, Administración de Medicamentos, Paliativos, Psicología, Clínica de Heridas, Terapia Respiratoria, Fonoaudiología, Nutrición Y dietética, Terapia Ocupacional.

Servicios Afiliados



Ilustración 3 Servicios a Afiliados saludrec

De acuerdo con lo anterior descrito, dentro de su plataforma estratégica, se encuentra sus valores corporativos, Misión, visión, Principios institucionales, su historia, su origen que hacen de SALUDTREC una entidad que tiene y conserva estándares de calidad y fuerte ética de trabajo. (saludrec S.A.S IPS, 2021) De los que vamos a continuación describiremos para mayor contextualización de la razón social y misional de la compañía. (saludrec S.A.S IPS, 2021, p. Servicios)

Misión

Prestar servicios de salud con elevados estándares de calidad, seguridad, compromiso y responsabilidad social, a través de una atención personalizada, cálida y humanizada, un talento humano competente; procurando el uso eficiente de los recursos y promoviendo acciones que propendan el mejoramiento continuo, para asegurar la satisfacción de los usuarios, la permanencia de la organización en el tiempo, su crecimiento y rentabilidad. (saludrec S.A.S IPS, 2021, p. Pagina Web)

Visión:

“Propender permanentemente por la innovación en la prestación de servicios de salud extramurales y de tele salud” (saludrec S.A.S IPS, 2021, p. Pagina Web)

Aspectos Importantes de la Práctica:

En los hallazgos iniciales al momento de realizar mis prácticas profesionales en la empresa SALUTREC S.A.S IPS contaba con 81 empleados en el 2 semestre del 2018 al realizar mi experiencia laboral, fue la necesidad de generar un plan estratégico de seguridad vial, por motivos muy claros que son los siguientes:

Levantar la información inicial de los reportes de incapacidades por accidentes de tránsito indicando casuales y consecuencias de los empleados tales como: Enfermer@s, Medic@s y/o auxiliares que tienen vehículos como moto o carro que se utilizan para sus funciones dentro de su jornada laboral, que influyen directamente en la eficiencia, eficacia en el cumplimiento del servicio de asistencia en salud en el hogar, como mi función principal dentro del alcance como administrador en salud ocupacional.

Generar sinergia con la ARL Sura para acompañamiento de los aspectos más importantes como: diagnóstico inicial, levantamiento de información, Diagnostico final e implementación del plan estratégico de seguridad vial y aspectos tanto a mejorar como a aplicar dentro de las nuevas políticas de la organización.

Describir y argumentar bajo los pasos y criterios del plan estratégico de seguridad los indicadores, programas de formación para reducir los accidentes de tránsito y darles herramientas de conducción defensiva en la vía.

Generar informe y balance del plan estratégico vial, para dar valor agregado a los servicios prestados por SALUDTREC S.A.S IPS.

6 Antecedentes

Colombia, es uno de los países con más altos índices de accidentabilidad de la región, y van en aumento. Ya que, en las últimas investigaciones, se ha demostrado que el gran factor de

accidentalidad es por fallas humanas ligadas a consumo de sustancias alucinógenas, alcohol, micro sueños, fatigas y además a distracciones en la vía como uso del celular, y entorno exterior. Han sido las grandes causas de los fatídicos accidentes, cobrando de esta manera las vidas e integridades físicas y/o emocionales de niños, jóvenes y ancianos.

El gobierno nacional al evidenciar los indicadores de accidentalidad, en la cual su gran mayoría los afectados son motociclistas y vehículos particulares carros, y muchos utilizan estos medios de transporte, también como su herramienta de trabajo, de los cuales prestan servicios de asistencia médica al hogar, técnicos, mensajeros a grandes rasgos los oficios que utiliza este medio, y sus incapacidades muchas de las veces son trasladadas a las ARLS, para el manejo de porcentaje de invalides y posterior pensión al afectado o familiares sobrevivientes de estos fatídicos hechos. (Saludtrec IPS S.a.s, 2018, p. 13)

Desde el ministerio de transporte, se ha generado planes, resoluciones y normatividad con base a los indicadores internos de accidentabilidad, Requerimientos de tránsito evaluación de conductores y exámenes médicos habilitando las condiciones necesarias para conducir un vehículo motorizado.

Según la Ley 2050 de 2020 del 12 de agosto de ese año. "Por medio de la cual se modifica y se adicional la ley 1503 del 2011 se dictan otras disposiciones en la seguridad vial y tránsito " (Transporte, Ley 2050 de 2020, 2020, p. Art 1) de las que señala estándares de tránsito, salud y seguridad en el trabajo. De las cuales el Ministerio de Transporte y Ministerio de Trabajo, los involucrados directamente en los procesos de comunicación y socialización de esta ley y de las adicciones y modificaciones venideras de los cuales, a grandes rasgos, sus artículos que definen los aspectos iniciales, como ejemplo:

Artículo 1°. Verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV. Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto -Ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue. (Transporte, Ley 2050 de 2020, 2020, p. Art 1)

Artículo 12A. Programa Pedagógico en Planes Estratégicos de Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, diseñarán e implementarán un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño, implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST. (Transporte, Ley 2050 de 2020, 2020, p. Art 2)

De acuerdo con lo anterior se busca la disminución significativa de accidente, incidentes y riesgos en la vía, por parte de los conductores u otro actor del tráfico, a través de un trabajo intersectorial e interinstitucional coordinado no solo en empresas privadas, sino también en las públicas, con el fin de fomentar una movilidad que proteja la vida humana. (Universidad del Rosario, 2019, p. 15).

Según la OMS (Organización Mundial de la Salud) en su informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2013); Las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales

indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte. Existen estrategias de eficacia comprobada para reducir las lesiones causadas por el tránsito. Gracias a su aplicación, varios países han adoptado medidas exitosas para reducir su mortalidad por accidentes de tránsito. (Buitrago & Quiroga, 2016, p. 13)

Los progresos de los países en la aplicación de medidas de eficacia demostrada para reducir las lesiones causadas por el tránsito se comunicaron por vez primera en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de actuar (2009). En 2010, gobiernos de todo el mundo proclamaron el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011–2020), cuyo objetivo consiste en estabilizar, y después reducir, la tendencia al aumento de las muertes por accidentes de tránsito, con lo que se calcula que se salvarían 5 millones de vidas en esos 10 años. Se elaboró un Plan de Acción Mundial para orientar a los países sobre las medidas necesarias para reducir esas muertes y alcanzar así el objetivo del Decenio. En este informe, que sirve de referencia para el seguimiento del Decenio, se presenta el estado de esas medidas en 182 países participantes. (Buitrago & Quiroga, 2016, p. 16)

6.1 Estado del arte.

Trabajo de Grado: Sistematización de Prácticas en el Área de Salud y Seguridad en el Trabajo Para la empresa Operaciones Tecnológicas y Comerciales OPTECOM S.A.S

Título: Sistematización de Prácticas en el Área de Salud y Seguridad en el Trabajo Para la empresa Operaciones Tecnológicas y Comerciales OPTECOM S.A.S

Título: Informe de Prácticas en el área de Salud y Seguridad en el Trabajo para la empresa Operaciones Tecnológicas y Comerciales OPTECOM S.A.S

Nombre: Paola Andrea Farasica Gomez

Tipo de Trabajo: Informe de grado como requisito para optar el título de ingeniero industrial

Año: 2019

Universidad Santo Tomas – Bucaramanga

Resumen de los Objetivos:

El plan estratégico de seguridad vial como el objetivo principal es reducir y concientizar los riesgos y la probabilidad de ocurrencia de accidentes en la vía. Que pueden afectar la integridad física, mental y social de los empleados. De los cuales, para generar control de los procesos internos, se establecen protocolos y encuestas evaluadoras y demás herramientas que calculan de manera constante, factores que causan afectaciones directas e indirectas en el personal foco y los demás actores del tráfico. Para ser sostenibles y mantener un equilibrio dentro de la cadena interna de los servicios y bienestar para los empleados. (Gomez, 2019, p. 10)

Resumen de los Hallazgos más importantes:

Se hallan los siguientes aspectos importantes durante el análisis que han hecho ruido dentro de las funciones y prestación de servicios de los técnicos durante sus desplazamientos y lugares de visitas, que se les realiza control para reducir su indicador de afectación:

Hurtos y pérdidas constantes de elementos de protección personal que pone en riesgo constante en su integridad física, que dificulta sus funciones diarias (Gomez, 2019, p. 21)

Control de inspección vehicular que garantice el buen uso y la prevención de accidente por fallas mecánicas, eléctricas y demás que se puedan presentar riesgos para la vida e integridad física, mental y social. (Gomez, 2019, p. 20):

Resumen de las Conclusiones:

Al ver grandes indicadores de accidentalidad, y los hallazgos negativos que se les recomienda el control de automatización de los procesos y procedimientos menores que incluyan manejo de formatos físicos trasladarlos a digitales, automatizar información sobre el control de hurtos de elementos de protección personal, mantenimiento y control de insumos para el trabajo en alturas, además de la constante capacitación y socialización del auto cuidado en la vía, adquiriendo así herramientas de manejo defensivo, y dentro de estos programas de formación controlar las infracciones de tránsito para reducir causales de riesgo y accidentabilidad. (Gomez, 2019, p. 29)

Trabajo de Grado: Elaboración del plan estratégico de Seguridad vial para la empresa Meridian consulting ltda bajo los lineamientos de la resolución 1565 de 2014

Título: Elaboración del plan estratégico de Seguridad vial para la empresa Meridian consulting ltda bajo los lineamientos de la resolución 1565 de 2014

Nombre: Julieth Viviana Martin Mora

Tipo de Trabajo: Documento presentado como Proyecto de Investigación Aplicada, requisito parcial para optar al título de: Especialista en Higiene, Seguridad y Salud en el Trabajo.

Año: 2015

Universidad Distrital Francisco José de Caldas

Resumen de los Objetivos:

Como objetivo principal dentro de los marcos legales del plan estratégico de seguridad vial emitidos por el Ministerio de Transporte y el ministerio del trabajo se realiza las aplicaciones correspondientes dentro de la compañía. Que permiten mejorar sus indicadores de accidentabilidad aplicando las responsabilidades en sus colaboradores desde su comité directivo

realizando protocolos y procedimientos que faciliten el control de las buenas prácticas de seguridad en la vía. (Martín Mora , 2015, p. 27)

Resumen de los Hallazgos Importantes:

Los hallazgos iniciales con los altos índices de accidentabilidad se determinan la gran importancia y prioridad al momento de aplicar e integrar a sus políticas internas de la organización, Como parte del cumplimiento de las nuevas normativas de la ARL Sura, y el ministerio del trabajo y de transportes. Clasificando los actores de la vía, Determinando los niveles de riesgos y amenazas y las posibles alternativas de mejora. De acuerdo con lo anterior a través de las encuestas, incapacidades y/u otro formato evaluativo de indicadores se estandarizan todos los procedimientos apegados al plan estratégico de seguridad vial para reducir las altas tasas de accidentalidad interna y ajustar los programas de salud y seguridad en el trabajo con el apoyo de gestión humana desde la selección del personal hasta el retiro del mismo. (Martín Mora , 2015, p. 47)

Resumen de las conclusiones:

Se logró identificar que, a pesar de la ausencia de un Plan Estratégico de Seguridad Vial, la compañía ha adelantado una buena gestión para el control de su riesgo vial, esto se pudo observar en el análisis de sus documentos principales como matriz de peligros, matriz de requisitos legales, política de seguridad vial, perfiles de cargo y programa de seguridad vial. (Martín Mora , 2015, p. 79)

Se evidenció que en la organización se ha creado una cultura preventiva y de control a los riesgos a los que se encuentran sus trabajadores y otros grupos de interés, esto reflejado en el interés de anticiparse al cumplimiento de requisitos legales antes de su aplicación, así como el

cumplimiento de otros estándares voluntarios como lo son las normas OHSAS 18001:2007 y guía RUC. (Martin Mora , 2015, p. 79)

Se identificó un alto compromiso gerencial con la gestión de los riesgos asociados a la compañía, lo cual se evidenció con su participación en actividades, aprobación de políticas, asignación de recursos y el apoyo en la documentación del PESV. (Martin Mora , 2015, p. 79)

Trabajo de Grado: Plan Estratégico de Seguridad Vial, bajo los requisitos legales aplicables para la empresa Cootransmundial Ltda. Con el fin de mejorar su calidad y reducir el índice de accidentalidad.

Título: Plan Estratégico de Seguridad Vial, bajo los requisitos legales aplicables para la empresa Cootransmundial Ltda. Con el fin de mejorar su calidad y reducir el índice de accidentalidad

Nombres: Angie Stefany Arias Cárdenas, Carlos Andrés Ruiz Esguerra

Tipo de Trabajo: Documento presentado como Proyecto de Investigación Aplicada, cumple con todos los requisitos legales exigidos por la Universidad Libre para optar al título de Ingeniero Industrial.

Tutor de Universidad: Julio Fernando Ochoa Rodríguez

Año: 2017

Universidad Libre

Resumen de los Objetivos:

Los objetivos establecidos para esta investigación están basados con las herramientas PHVA y utilizando la resolución 1565 del 2014 se utilizan como guía metodológica para crear matrices de evaluación y diagnóstico de los niveles de accidentalidad de las que se vieron

reflejadas cada una de no conformidad dentro de los resultados dados. Con lo anterior y las herramientas utilizadas a las mejoras de los indicadores negativos. Al desarrollar el diagnóstico según los requisitos legales y normativos en Cootransmundial Ltda. ayudo a detectar cada una de las falencias del PESV para así poder dar solución a las no conformidades. (Arias Cardenas & Ruiz Esguerra, 2017, pág. 25)

Resumen de los Hallazgos más importantes:

De acuerdo con los hallazgos vistos de los altos niveles de lesionados por los vehículos de transporte público y afectaciones a los conductores dentro de las rurales urbanas y nacionales que se evalúan de acuerdo al mapa o matriz de riesgos internas o externas y evaluar su impacto, se generaron las siguientes observaciones:

De acuerdo a la anterior imagen hace parte del diagnóstico inicial de su proceso de implementación de servicio público y cumplimiento, de los cuales Se realiza en 2016 un diagnostico basado en la Resolución 1231 de 2016 en la cual arroja que cumple con un 33% y una falta en cumplimiento del 77%. Ese 33% en cumplimiento se refleja en que cuentan con un representante idóneo para revisiones del PESV, está descrita la actividad económica que realiza la empresa, están definidos los servicios que presta la compañía, están definidas las ciudades de operación de la organización, pero incumplen con el 72% de cumplimiento ya que no existía un documento que permita identificar la política de Seguridad vial de la empresa, no existe política de seguridad vial documentada. Se evidencia que tiene grandes falencias en el pilar del Infraestructura y fortalecimiento de la gestión institucional (Arias Cardenas & Ruiz Esguerra, 2017, p. 40)

Resumen de las conclusiones:

Implementando el uso de encuestas a partir de la resolución 1565 de 2014 con la cual se tabula la información y luego esta información al ser analizada se puede llegar a la conclusión de que los riesgos de cada ruta son valorados de la misma manera o tienen correlación entre los ingresos obtenidos por los conductores. (Arias Cardenas & Ruiz Esguerra, 2017, p. 79)

Estructurando y documentando el plan estratégico de seguridad vial en Cootransmundial Ltda. Bajo los parámetros de la Resolución 1565 de 2014 permitió observar el sistema afianzarlo y fortalecerlo. (Arias Cardenas & Ruiz Esguerra, 2017, p. 79)

Según la Resolución 1565 de 2014 obliga a todas las empresas en Colombia, que operen más de 10 vehículos (propios o de terceros), a desarrollar e implementar un plan de seguridad vial. Es por esta razón que la implementación del PESV le sirvió a la empresa para documentarse, cumplir, ejecutar con los requisitos legales evitando sanciones que perjudican en gran magnitud a la empresa. (Arias Cardenas & Ruiz Esguerra, 2017, p. 79)

Trabajo de Grado: Plan Estratégico de Seguridad Vial

Título: Plan Estratégico de Seguridad Vial

Nombres: Dirección de Gestión Humana, Coordinación de Salud y Seguridad en el Trabajo

Tipo de Trabajo: Documento presentado como el Plan Estratégico de Seguridad Vial con el fin de aportar elementos que contribuyan a transformar la cultura vial

Año: 2019

Universidad del Rosario

Resumen de los Objetivos:

Promover una cultura en la prevención de accidentes de tránsito, interviniendo la comunidad Rosarista y contratistas, haciendo énfasis en la adopción de comportamientos seguros

en la vía, contribuyendo en su comportamiento en materia vial y de esta manera aportar a la reducción de la accidentalidad vial y disminuir los efectos que ésta pueda generar. (Universidad del Rosario, 2019, p. 7)

Resumen de los Hallazgos más importantes:

Este Plan se aplicará a todos los actores viales de La Universidad del Rosario que, dentro del desarrollo de sus actividades rutinarias, hagan uso de sus vehículos propios o en su defecto, del servicio de transporte público dentro del Distrito Capital, En caso de contratistas y terceros que prestan servicios de transporte para la universidad, deberán aplicar los lineamientos establecidos en este documento. (Universidad del Rosario, 2019, p. 32)

Resumen de las conclusiones:

Los planes de capacitaciones, acciones planteadas por la universidad para integrar a todas las partes relacionadas con la entidad de forma directa e indirecta dentro de la ciudad de Bogotá, DC. Determina cuales son los alcances que se correlaciona durante el día. Para ser conscientes de la relación con el otro en la vía. Dentro a sus políticas planteadas. (Universidad del Rosario, 2019, p. 74)

Metas del PESV (Medina Ramirez, Quimbaya Cortes, & Muñoz Calderon, 2020)

El plan estratégico de seguridad vial de la Universidad del Rosario se propuso como meta implementar acciones que permitan la disminución de los eventos de tránsito de comunidad Rosarista a través de fomentar una cultura de movilidad segura que permita proteger la vida. (Universidad del Rosario, 2019)

La Universidad del Rosario ha implementado un modelo de mejoramiento continuo el cual se verifica periódicamente para garantizar el cumplimiento de objetivos y metas propuestas para este PESV. (Universidad del Rosario, 2019)

Trabajo de Grado: Diagnostico del Cumplimiento del plan estratégico de Seguridad vial aplicado de la empresa de transporte especial terrestre para pasajeros del sector petrolero Dinaexpree, Ubicada en el municipio de Aipe - Huila

Título: Diagnostico del Cumplimiento del plan estratégico de Seguridad vial aplicado de la empresa de transporte especial terrestre para pasajeros del sector petrolero Dinaexpree, Ubicada en el municipio de aipe - Huila

Nombres: Dago Medina Ramirez, James Quimbaya Cortes, Luis Alfonso Muñoz Calderón

Tipo de Trabajo: Informe Final de práctica social, empresarial y solidaria presentado como requisito para optar al título de Ingeniero Industrial

Año: 2020

Universidad Cooperativa de Colombia

Resumen de los Objetivos:

Los objetivos están enfocados en proceso macros de análisis, diagnóstico y planteamientos de protocolos que estandaricen dentro de las políticas internas de la organización, que estructuren los pilares del plan estratégico de seguridad vial, para la empresa transportadora de pasajeros. Como interés de evitar y reducir accidentalidad en la vía y mejorar la calidad de tránsito. (Medina Ramirez, Quimbaya Cortes, & Muñoz Calderon, 2020, pág. 24)

Resumen de los Hallazgos más importantes: Desde los antecedentes iniciales del cumplimiento del PSEV. Se identifica los riesgos en los que se expone a diario, en las vías.

Hipótesis de causa probable	Cantidad
No mantener distancia de seguridad	5
Reverso imprudente	20
Exceso de velocidad	40
Girar bruscamente	28
Vehículo mal estacionado	17
Huecos	58
Cansancio o fatiga	4
Realizar giro en u	20

A pesar de que la empresa tiene implementado el Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV en el control y seguimiento de este se ha encontrado que las personas que hacen parte de la empresa (conductores) vienen presentando transgresiones en temas de seguridad vial. (Medina Ramirez, Quimbaya Cortes, & Muñoz Calderon, 2020, pág. 32)

Este problema hace que la empresa DINAEXPRESS tome acciones correctivas con respecto a la divulgación, implementación, cumplimiento y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV.

Se les sugiere dentro del informe, los planes de mejoras necesarios. Para sus implementaciones e indicadores que les arrojo con mejoría.

Resumen de las conclusiones:

Se logró identificar debilidades en la comprensión y aplicación del PESV, éstas son de orden educativo, tiene directa relación con la periodicidad y calidad de las capacitaciones y socializaciones. Se elaboró un plan de acción, simplificado y de fácil adopción, para que la organización pueda establecer periodos más amables con las horas laboradas de los conductores y todos tengan acceso exclusivo a todos los talleres y socializaciones. Se ha propuesto que, el plan de acción pueda atarse a otros sistemas de la empresa, en este caso específico, al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. La propuesta se realizó teniendo en cuenta, que

tanto el SGSST como el PESV que ejecutan la identificación de riesgos y por ello pueden ser sinérgicos durante las capacitaciones y entrenamientos, con miras a disminuir la probabilidad de materialización de los riesgos. (Medina Ramirez, Quimbaya Cortes, & Muñoz Calderon, 2020, pág. 55)

Trabajo de Grado: Diseño de un Plan Estratégico de Seguridad Vial para transportes Horeb para el año 2018

Título: Diseño de un Plan Estratégico de Seguridad Vial para transportes Horeb para el año 2018

Nombres: Martha Lucia Plata Cumbe, Sergio Andrés Hernández Verano, Gina Marcela Farfán Nitola

Tipo de Trabajo: Informe Final Especialización en Higiene Seguridad y Salud en el trabajo

Año: 2018

Universidad Distrital Francisco José de Caldas

Resumen de los Objetivos:

Sus objetivos están enfocados a diagnosticar, elaborar y proponer mecanismos, políticas, estrategias de gestión interna dentro del plan estratégico de seguridad vial para mejorar el desempeño histórico de la organización. (Martha Lucia Plata Cumbe, 2020, pág. 24)

Resumen de los Hallazgos más importantes:

Según la OMS los países deben aplicar los cinco pilares propuestos por la Comisión para la Seguridad Vial Mundial, para la prevención de traumatismos causados por el tránsito.

En los cuales resumen gestiones nacionales, regionales y en las que apliquen condiciones seguras y acordes a su zona geográfica y que no pongan en riesgo a nadie, de las cuales apliquen

normatividades legales que amparen de forma justa y proporcional a los actores de la vía.
(Martha Lucia Plata Cumbe, 2020, pág. 33)

Resumen de las conclusiones:

Se realizó el diagnóstico de las condiciones de Seguridad Vial de la empresa aplicando el instrumento contenido en la resolución 1231 de 2016, obteniendo un puntaje de 3.99 (bajo). Los puntajes más altos fueron obtenidos en los pilares relacionados con fortalecimiento de la gestión institucional y comportamiento humano. (Martha Lucia Plata Cumbe, 2020, pág. 55)

En base a los resultados obtenidos en la fase diagnóstica se diseña el PESV de Transportes HOREB siguiendo la estructura de pilares establecida en la resolución 1231, de 2016 en relación al fortalecimiento de la gestión institucional se establece los objetivos, comité, responsable y política del PESV, adicional se realiza el diagnóstico de riesgo viales, caracterización de la empresa. (Martha Lucia Plata Cumbe, 2020, pág. 55)

Para el pilar de comportamiento humano se realiza una organización de la información que tiene la empresa y se estructura el procedimiento de selección de conductores, el plan de capacitación en seguridad vial y las políticas de regulación necesarias para la empresa. (Martha Lucia Plata Cumbe, 2020, pág. 55)

Una vez se realiza tiene caracterizados el parque automotor se establece el programa de mantenimiento preventivo y correctivo para la empresa, y el chequeo pre operacional de los vehículos y para el pilar de infraestructura segura se realiza el diseño de rutas internas y externas de operación. (Martha Lucia Plata Cumbe, 2020, pág. 55)

Finalmente, en relación al pilar de atención a víctimas se diseñan los protocolos para la atención a víctimas en caso que ocurra un accidente de tránsito laboral y para la investigación correcta de accidente. (Martha Lucia Plata Cumbe, 2020, pág. 55)

Trabajo de Grado: Diagnóstico de seguridad vial y propuesta de elaboración del plan estratégico de seguridad vial (PESV) para la empresa Su moto del Otún S.A.

Título: Diagnóstico de seguridad vial y propuesta de elaboración del plan estratégico de seguridad vial (PESV) para la empresa Su moto del Otún S.A.

Nombres: Diego Alejandro Rincón Echeverry

Tipo de Trabajo: Trabajo de grado para optar al título de Magíster en Administración (MBA)

Año: 2016

Universidad EAFIT

Resumen de los Objetivos:

Realizar el diagnóstico de seguridad vial en cada uno de los componentes de fortalecimiento de la gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas para la empresa Su moto del Otún S.A., con el propósito de obtener la línea base que permita la elaboración de una propuesta de plan operativo del plan estratégico de seguridad vial (PESV). (Echeverry, 2019, p. 39)

Resumen de los Hallazgos más importantes:

Partiendo de esta realidad, de la continua mejora en el plan estratégico de seguridad vial (PSEV). Se plantea cómo una empresa necesita un plan sostenible, ya que así se continúa creando mercado para los bienes o servicios, se obtienen activos públicos, pero, sobre todo, se genera un ambiente o entorno que necesariamente dará apoyo al propio negocio o empresa. Por lo tanto, se desarrolla el concepto de valor compartido, en el que las empresas deben buscar desarrollar mejores políticas y prácticas que la hagan más competitiva, a la vez que mejoren las condiciones económicas y sociales donde se desarrolla. Lo innovador entonces de este enfoque

es que se equipara el progreso económico y social en términos de generación de valor, bajo la premisa de conectar la empresa con el avance de la sociedad (Echeverry, 2019, p. 54)

Resumen de las conclusiones:

Hoy en día las empresas enfrentan retos que van más allá de la competencia que pueda darse en el mercado y deben trascender a compromisos que van más allá de la generación de utilidades o de valor, ya que deben crear conciencia de cómo sus acciones impactan en lo económico, lo social y lo ambiental. (Echeverry, 2019, p. 91)

La empresa Su moto del Otún S.A, desarrolla su objeto social en la industria de las motocicletas, obteniendo principalmente en los últimos años, unos beneficios importantes desde el punto de vista de crecimiento y generación de utilidades, además de aportar al desarrollo económico y social del área de influencia, al ofrecerse alternativas de trabajo y movilidad. (Echeverry, 2019, p. 91)

Trabajo de Grado: Elaboración del plan Estratégico de Seguridad Vial del proveedor de Servicio de transporte de la empresa Cargando S.A

Título: Elaboración del plan Estratégico de Seguridad Vial del proveedor de Servicio de transporte de la empresa Cargando S.A

Nombres: Jessica Lorena Ojeda Merchan

Tipo de Trabajo: Trabajo de Grado presentado como requisito para optar el título de Ingeniero en Transporte y Vías

Año: 2018

Universidad Pedagógica y tecnológica de Colombia

Resumen de los Objetivos:

Orientar la elaboración de los planes estratégicos empresariales e institucionales de seguridad vial, ordenados por la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, mediante los cuales se vincula activamente a los sectores público y privado en la prevención de la ocurrencia de accidentes de tránsito y en la mejora del desempeño de la seguridad vial en el país. (Merchan Ojeda, 2018, p. 24)

Resumen de los Hallazgos más importantes:

Con la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial logró definirse las acciones que debe llevar a cabo tanto la empresa como su proveedor de servicio de transporte para prevenir o mitigar los posibles accidentes de tránsito que puedan producirse en un futuro, por medio de la correcta definición de las áreas involucradas en el proceso del cumplimiento de objetivos planteados (Merchan Ojeda, 2018, p. 30)

Resumen de las conclusiones:

Realizando el diagnóstico de seguridad vial pudieron establecerse las condiciones de cada uno de los vehículos utilizados por el proveedor para la labor del transporte de carga, con estas características se pudo establecer el tipo de mantenimiento que necesitaba cada vehículo, también las rutas por las cuales podían transitar dependiendo las restricciones de tránsito que existieran en cada destino así como los conductores para cada vehículo de acuerdo a la experiencia y la licencia de conducción que tuvieran. Implementando el uso de encuestas a partir de la resolución 1565 de 2014, puede concluirse que los riesgos de cada ruta son valorados de la misma manera o tienen correlación entre los obtenidos por los conductores. CARGANDO S.A es una empresa que vela por el cuidado y bienestar de todos sus trabajadores, incluidos los terceros, esto se pudo evidenciar con el desarrollo de este Plan Estratégico de Seguridad Vial que

permitirá reducir a un nivel aceptable el riesgo al que están expuestos tanto ellos como la empresa. (Merchan Ojeda, 2018, p. 96)

Trabajo de Grado: Plan Estratégico de Seguridad Vial Pontificia Universidad Javeriana

Título: Plan Estratégico de Seguridad Vial Pontificia Universidad Javeriana

Nombres: Facultad de Ingeniería

Tipo de Trabajo: Proyecto Ingeniería de Transporte

Año: 2016

Pontificia Universidad Javeriana

Resumen de los Objetivos:

Teniendo presente que las necesidades poblacionales alrededor de la problemática social de seguridad vial motivaron la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía a través de la formulación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial con la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013 y dando cumplimiento a lo establecido en la misma. (Pontificia Javeriana, 2016 - 2018, p. 13)

Definir las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que llevará a cabo la Pontificia Universidad Javeriana para interiorizar en los conductores, personal de apoyo, administrativo, planta docente y estudiantes, las acciones en búsqueda de la seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito, anular y/o mitigar sus efectos. (Pontificia Javeriana, 2016 - 2018, p. 13)

Resumen de los Hallazgos más importantes:

Con el propósito de encontrar desde el punto de vista de los usuarios los mayores riesgos que perciben en su actividad cotidiana, se diseñó una encuesta que está enfocada a los diferentes

actores viales del campus, donde se definirá el diagnóstico percibido frente al comportamiento de movilidad y al riesgo vial percibido por los mismos. (Pontificia Javeriana, 2016 - 2018, p. 13)

Para este caso se definieron dos tipos de encuesta, la primera que será realizada a todos los conductores contratados directamente por La Universidad y la segunda encuesta que se efectuó a los estudiantes, profesores, personal administrativo y pasantes. Para la elaboración del cuestionario se tuvieron en cuenta todos los términos de confidencialidad requeridos por La Universidad, siendo el cuestionario revisado en su totalidad y aprobado por el comité directivo del Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Pontificia Javeriana, 2016 - 2018, p. 13)

Resumen de las conclusiones:

Se establece parámetros dentro de la comunidad universitaria, educando a su personal tanto estudiantil, profesores, administrativos y empleados, respetando internamente las normas de tránsito. (Pontificia Javeriana, 2016 - 2018, p. 100)

Trabajo de Grado: Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Ese Hospital San Vicente De Paul De Barbosa, conforme a lo Establecido en la Resolución 1565 De 2014

Título: Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Ese Hospital San Vicente De Paul De Barbosa, conforme a lo Establecido en la Resolución 1565 De 2014

Nombres: Lissy Dayana Rojas Díaz

Tipo de Trabajo: Trabajo para optar por el título de Especialista en Seguridad y Salud en el Trabajo

Año: 2019

Universidad de Antioquia

Resumen de los Objetivos:

Proponer mecanismos de evaluación, monitoreo y control al Plan Estratégico de Seguridad Vial de la ESE, mediante indicadores, chequeos de seguridad y mecanismo de reportes al sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo, que permita al Hospital San Vicente de Paul de Barbosa, obtener información sobre la materialización real de los riesgos y cumplimiento de las acciones incluidas en el plan. (Morales Mesa & Rojas Díaz, 2019, p. 17)

Resumen de los Hallazgos más importantes:

La ESE Hospital San Vicente de Paúl ha realizado grandes esfuerzos con la asesoría y acompañamiento de la ARL para el cumplimiento de los estándares del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. El resultado de la auditoria externa realizado en septiembre de 2017 alcanzó un porcentaje de cumplimiento del 65%, quedando como tarea para el año 2018 – 2019 el Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual inició la etapa de capacitación y sensibilización al personal del área de talento humano encargado de la ejecución del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo a nivel institucional en el mes de febrero de 2018. (Morales Mesa & Rojas Díaz, 2019, p. 72)

Se aplicaron los instrumentos al 92.8% de los empleados y se focalizaron por áreas el proyecto de acuerdo a los usuarios directos e indirectos del sistema seguridad vial; como son las áreas administrativo, asistencial (Urgencias y hospitalización), de Promoción y Prevención (Actividades por brigadas) y el área de apoyo y/o administrativos, de la ESE Hospital San Vicente de Paul de Barbosa – Antioquia, por lo tanto no se definirá una muestra para estudiar. (Morales Mesa & Rojas Díaz, 2019, p. 72)

Se excluyó el 7.2% de los empleados los cuales tenían menos de un mes laborando en la institución, Para el desarrollo de las actividades planteadas en cada uno de los objetivos del proyecto, no se definieron variables, ya que se aplicaron los instrumentos y herramientas

suministradas y establecidas por la ARL, el Departamento de Calidad y Gestión Documental de la ESE Hospital San Vicente de Paúl de Barbosa, sujetos a revisiones previas. (Morales Mesa & Rojas Díaz, 2019, p. 72)

Resumen de las conclusiones:

Con el objetivo de conocer el estado real que tiene la entidad en materia de seguridad vial, se realizó el diagnóstico del PESV a través de un Check List, que es el formato establecido por la ARL y adoptado por la entidad, dando cumplimiento a los lineamientos de la Resolución 1565 de 2014. (Morales Mesa & Rojas Díaz, 2019)

El Check List nos determinó la relación y exposición de la empresa con el riesgo vial y por ende la necesidad de la realización de gestión del riesgo vial que ayude a generar cultura vial en cada uno de los actores viales. Para la realización del diagnóstico, se contó con el apoyo del área de Gestión Documental de la ESE Hospital San Vicente de Paul de Barbosa, el cual suministró la información requerida. La información se obtuvo mediante la revisión documental entre los cuales, hojas de vida, formatos, reportes, el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, el sistema de calidad, bitácoras. (Morales Mesa & Rojas Díaz, 2019, p. 72)

7 Referencia conceptual.

7.1 Marco conceptual

Plan estratégico de seguridad vial: Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones

mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito. (Arl, 2013) (Resolución 1565 de 2014).

Para qué sirve el plan estratégico de seguridad vial: La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas. (Arl, 2013) (Resolución 1565 de 2014).

Seguridad vial: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías. (Arl, 2013) (Resolución 1565 de 2014).

Seguridad activa: Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito. (Arl, 2013) (Resolución 1565 de 2014).

Seguridad pasiva: Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo. (Arl, 2013)

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 (Arl, 2013) (Resolución 1565 de 2014).

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

Riesgo: Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible (Arl, 2013)

Amenaza: Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado. (Arl, 2013)

Vulnerabilidad: Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse. (Arl, 2013)

Peatón: Persona que transita a pie por una vía. (Arl, 2013)

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002).

SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso. (Ministerio de Transporte, Diciembre, 2019)

ARL: La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral. (Arl, 2013)

Estrategia: Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. (Arl, 2013)

En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento (Arl, 2013)

Visión: Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos. (saludtrec, 2018)

Plan de acción: Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades (Arl, 2013)

Entidad: Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación "tomada como persona jurídica". (Arl, 2013)

Desplazamientos operacionales: Son aquellos realizados en el desarrollo regular de las operaciones, por aquellos colaboradores en cuyas funciones o responsabilidades se encuentra el transporte de carga o pasajeros (Arl, 2013)

Desplazamientos en misión: Desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa que realiza un trabajador para cumplir con su misión (Arl, 2013)

Desplazamientos in-itinere: Aquel desplazamiento habitual que tiene lugar al ir o al volver del lugar de trabajo, en el tiempo inmediato o razonablemente próximo a la hora de entrada o salida del trabajo (Arl, 2013)

Organización: Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines. (saludtrec S.A.S, 2018)

RUNT: Registro único Nacional de Tránsito (Ministerio de Transporte, Diciembre, 2019)

SIMIT: Es un sistema que integra el registro de infractores a nivel nacional y controla la no realización de trámites cuando el usuario posee deudas por infracciones a las normas de tránsito. El sistema dispone de información oportuna a nivel local y nacional para el control que ejercen las autoridades de tránsito. A su vez permite el manejo transparente del recaudo de multas, facilitando su pago y brindando estadísticas consolidadas para el monitoreo y gestión de la información. (Ley 769 de agosto de 2002). La información contenida en el sistema es generada y reportada por los organismos de tránsito (Ministerio de Transporte, Diciembre, 2019)

Empresa: La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales. (Ministerio de Transporte, Diciembre, 2019)

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

Vehículo no automotor: Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor. (Ministerio de Transporte, Diciembre, 2019).

7.2 Marco teórico.

El conocimiento científico ha aportado al desarrollo de la prevención de la accidentalidad vial, en tanto ha sido una respuesta al creciente aumento de los traumas a causa de la siniestralidad en las vías, de por sí ya con una alta demanda de vehículos en el momento actual. Se destaca el trabajo de Haddon en 1964, quien en la década de los 60 concibió el transporte como un sistema formado por el hombre en interacción con la máquina, en la que concretó tres fases en el proceso del accidente vehicular, del cual se derivó un modelo matricial de nueve celdas que evidencia tres componentes: (Gomez, 2019, p. 16)

El humano, el vehicular o equipos y el entorno. Las diversas tecnologías de la información, desarrolladas y mejoradas en años recientes, han contribuido al cambio de los estilos tradicionales de administración de las organizaciones, en la medida en que proporcionan herramientas más potentes que facilitan la obtención, acceso, procesamiento y análisis de la información, permitiendo a sus usuarios monitorear, planificar, pronosticar y tomar decisiones con mayor precisión y rapidez. En la prestación de servicios en el sector de salud, Adicionalmente, permiten ejercer mayor control sobre los recursos de la compañía y su integración con toda la cadena de valor y servicios internos como externos. (Gomez, 2019, p. 16)

	Fase	Componentes		
		Humano	Vehículos o equipos	Entorno
Antes del accidente	Prevención de accidentes	Información, educación vial. Actitudes. Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas. Aplicación de la reglamentación por autoridades viales.	Buen estado técnico. Luces. Frenos. Maniobrabilidad. Control de la velocidad.	Diseño y trazado de la vía pública. Límites de velocidad. Vías peatonales.
Durante el accidente	Prevención de lesiones durante el accidente	Uso de dispositivos de sujeción. Conducción bajo los efectos del alcohol o cualquier otra sustancia psicoactiva.	Dispositivos de sujeción para los ocupantes. Otros dispositivos de seguridad: airbag.	Objetos protectores contra choques al lado de la acera.
Después del accidente	Conservación y preservación de la vida	Primeros auxilios. Acceso a atención médica.	Facilidad de acceso. Riesgo de incendio.	Servicios de socorro. Congestión.

Ilustración 4 Matriz de Haddon. Fuente: Tomado y adaptado de la OMS, 2004

Haddon, en su modelo prevencioncita aportó elementos vitales tanto para la investigación como para la prevención de los accidentes relacionados con el tráfico y la seguridad vial. El modelo permite comprender el sistema de transporte como un (Gomez, 2019, p. 16)

Fenómeno dinámico en el que interviene no solo el comportamiento humano, sino otros componentes como los vehículos y el entorno, los cuales se deben tener en cuenta en la génesis y secuencia de los accidentes viales. El análisis de los componentes de la matriz de Haddon es importante cuando se trata de investigar y determinar las causas de un accidente de tránsito y elaborar planes de prevención vial. La distribución en el tiempo mediante tres columnas que constituyen el antes, el durante y el después del accidente, permite identificar las tres modalidades de prevención existentes al momento de llevar a cabo un plan de prevención vial. La matriz se compone de: (Gomez, 2019, p. 16)

Antes del accidente: se encuentran aquellas acciones que se planean para evitar que este se produzca. Son llamadas medidas de prevención de los accidentes.

Durante el accidente: contempla los aspectos que deben ser tenidos en cuenta con anterioridad para que en el caso de producirse el accidente las consecuencias no sean tan severas. Son las medidas para disminuir los efectos del accidente y en su conjunto son las medidas de protección aplicadas a la vía-vehículo-persona o a la máquina-trabajador-entorno.

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

7.3 Marco Legal.

A continuación, relacionaremos todas las referencias legales relacionadas con esta sistematización:

Constitución Nacional, 13 de junio de 1905, Asamblea nacional Constituyente (Constitución Política de Colombia, 1991)

Decreto 919 de 1989, Congreso de la República de Colombia, por el cual se organiza el sistema Nacional para la prevención y atención de desastres y se dictan otras disposiciones. (Constitución Política de Colombia)

Constitución Política de Colombia (artículos 2 y 24). La Constitución instituye en su Artículo 24, que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Además, en el Artículo 2, establece que las autoridades de la República están instituidas para salvaguardar a las personas en su vida, honra y bienes (Ministerio de Transporte, 2021)

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. Establece en el literal e) del artículo 2° que "La seguridad de las personas constituye una de las prioridades del sistema y del sector transporte"; (Ministerio de Transporte, 2021)

Ley 769 de 2002 reformada por Ley 1383 de 2010 (artículos 7 y 56). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre en Colombia, busca la organización del tránsito en el territorio colombiano y la prevención de la siniestralidad vial con sus consecuencias nocivas para la vida y la integridad personal. El Código señala en el Artículo 7° que: "Las autoridades de tránsito velaran por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deberán ser orientadas a la prevención y a la asistencia técnica y humana a los usuarios en la vía. A su vez en su Artículo 56, señala la enseñanza obligatoria en educación vial de manera sistemática en la educación Preescolar, Básica Primaria y Básica Secundaria. (Ministerio de Transporte, 2021)

La Ley 1503 de 2011 busca definir los lineamientos generales en responsabilidad social empresarial, para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública. (Ministerio de Transporte, 2021)

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.

Este Plan contendrá como mínimo, las siguientes acciones:

Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.

Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.

Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.

Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.

El Decreto 2851 de 6 de diciembre de 2013, en lo concerniente al sector empresarial y con relación a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, establece que, además de las acciones contenidas en el Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, las entidades, organizaciones o empresas, tanto del sector público como privado, deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa. (Ministerio de Transporte, 2021)

Resolución 1565 de 2014, “por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial” (Ministerio de Transporte, 2021)

Resolución 1231 DE 2016 “por la cual se adopta el documento guía para la evaluación de los planes estratégicos de seguridad vial” (Ministerio de Transporte, 2021)

La Resolución 1565 de 2014, en su Artículo 1, dice que está obligada a implementar el plan “toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores”.

Más adelante, en el título 6 “Alcance”, señala que: “Si como organización, empresa o entidad poseo, fabrico, ensamble, administro más de 10 vehículos automotores o no automotores,

conductores, estoy obligado a adoptarlo, (Artículo 12 Ley 1503 de 2011)”.(Ministerio de Transporte, 2021).

8 Metodología

El plan estratégico de seguridad vial se enfoca no solo en prevenir accidentes, reducir riesgos en las vías sino también en educar a los actores como: los peatones, motociclistas, conductores de carros particulares, conductores de carga pesadas a tener una actitud y conocimiento responsables en el espacio transitorio que comparten que es la vía, Sino también su lugar de trabajo.

Dicho anteriormente SaludTREC S.A.S IPS como prestadora de servicios de salud dentro de su diagnóstico y consolidación de información inicial se realiza el siguiente MIC MAC Herramienta de identificación de variables dominantes dentro de una lista de problemáticas del plan estratégico de seguridad vial.

MICMAC - PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL // SALUDTREC S.A.S IPS																			
N°	VARIABLES	1	2	3	4	5	6	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	TOTAL	%
1	Gestión o Política Integral en el movilidad	1	2	3	3	3	2	1	4	3	2	3	1	2	1	2	3	42	5,0%
2	Gestion de Información - en movilidad	5	3	3	4	5	3	4	3	2	4	5	4	5	5	3	2	64	7,6%
3	Inversión en capacitaciones de manejo defensivo	5	1	2	3	1	2	2	3	4	2	4	4	3	4	3	3	54	6,5%
4	certificación de en movilidad segura	4	2	2	3	2	1	1	2	3	4	3	2	2	3	4	4	49	5,9%
5	Estandarización y certificación SST - En los procesos internos del servicios de Hospitalización en casa	3	2	3	4	2	2	3	4	2	3	4	1	3	1	4	2	50	6,0%
6	capacitaciones en señalizacion	4	2	3	2	3	1	2	4	4	4	4	2	2	2	3	2	51	6,1%
7	Logística verde en el plan estrategicos	2	4	1	4	3	2	1	2	2	1	2	3	4	2	2	3	39	4,7%
8	indice de ausentismo por accidentes de transito	3	4	5	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	2	3	4	58	6,9%
9	Movilidad, Trafico Terrestre	4	3	4	3	4	3	5	5	4	4	3	4	4	3	4	4	64	7,6%
10	Transporte en motociclistas	3	1	3	4	3	2	2	2	1	1	2	1	3	3	2	1	37	4,4%
11	Servicios Integrados en la Logística PSEV	2	0	2	2	2	1	3	2	1	2	3	3	4	2	4	3	42	5,0%
12	Producción sostenible y tecnologías limpias Vehiculos	2	2	2	5	5	1	1	3	1	3	1	3	1	3	4	4	48	5,7%
13	Servicios inteligentes	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2	3	2	3	3	34	4,1%
14	monitoreo vehicular	2	3	4	4	3	5	4	3	4	4	3	2	2	3	3	2	55	6,6%
15	capacitacion es movilidad	2	0	3	1	1	2	4	1	2	2	2	4	1	1	1	2	31	3,7%
16	Normatividad	1	1	4	1	2	1	2	1	2	3	1	1	3	4	3	2	39	4,7%
17	control del estado de los vehiculos	3	2	2	2	3	1	1	2	1	2	1	1	1	4	2	3	37	4,4%
18	Capacitación a Personal Administrativo y No Administrativo	2	1	2	1	4	2	3	3	1	2	2	4	1	3	3	2	43	5,1%
PROMEDIO		49	35	49	52	50	35	44	49	41	48	49	46	47	48	53	49	837	670
Máxima Calificación		5																	

Ilustración 5 MICMAC Diagnóstico Inicial (saludtrec. S.A.S IPS, 2021)

El proceso inicial se evaluó, de acuerdo con las variables movilizadoras que tienen gran impacto dentro de los procesos internos de SaludTREC S.A.S IPS que permite cuantificar y atacar de manera apropiada y eficaz las problemáticas antes dadas, arrojando el siguiente ha ponderado.

REFERENTE		
N°	Nombre Variables Priorizadas	TOTAL
1	Gestión o Política Integral en el movilidad	42
2	Gestion de Información - en movilidad	64
3	Inversión en capacitaciones de manejo defencivo	54
4	certificacion de en movilidad segura	49
5	Estandarización y certificación SST - En los procesos	50
6	capacitaciones en señalizacion	51
7	Logística verde en el plan estrategicos	39
8	indice de ausentismo por accidentes de transito	58
9	Movilidad, Trafico Terrestre	64
10	Transporte en motocicletas	37
11	Servicios Integrados en la Logística PSEV	42
12	Producción sostenible y tecnologías limpias Vehiculos	48
13	Servicios inteligentes	34
14	monitoreo vehicular	55
15	capacitacion es movilidad	31
16	Normatividad	39
17	control del estado de los vehiculos	37
18	Capacitación a Personal Administrativo y No Administrativo	43
TOTAL:		837
		670

Ilustración 6 MICMAC apoderado (saludtrec S.A.S IPS, 2021)

El resultado de lo anterior, fueron a grandes rasgos el avance desde la función de mi experiencia como practicante durante el tiempo ejercido.

Aspectos Importante del Desarrollo

Planteamiento del problema.

Diagnóstico inicial a través de las herramientas que se utilizan a través de encuestas, sondeos iniciales, MICMAC y demás herramientas.

Asignaciones de roles de acuerdo a las responsabilidades directas e indirectas que aportan al desarrollo de los objetivos, alcances y diagnósticos.

Creación de directrices y estándares iniciales de procesos de evaluaciones, inspecciones etc.

Políticas del plan estratégicos de seguridad vial, y de divulgación del mismo.

Evidencias de Divulgación, Capacitaciones y consentimientos informados.

Diagnostico final.

Planes de desarrollo y de gestión de acuerdo a los análisis realizados.

Tasa de Accidentalidad:

Dentro de las indagaciones iniciales para levantar la información pertinente para el plan estratégico de seguridad vial, es fundamental la identificación de su tasa individual empresarial de accidentalidad de su talento humano, de cual muestra los siguientes aspectos:

		MEDICION DE INDICADORES										Código: F-GI-008	
												Versión: 01	
												Fecha edición: 01/11/2012	
PROCESO/SUBPROCESO		Seguridad y Salud en el Trabajo											
NOMBRE DEL INDICADOR		% Accidentes e Incidentes de tránsito					OBJETIVO			Medir la accidentalidad del personal para realizar planes de mejoramiento			
FORMULA		FRECUENCIA DE LOS AT- INCIDENTES = (Nro de accidentes de tránsito que se presentaron en el periodo / numero de trabajadores que manejan vehículos) *100					META			3%			
FUENTE DE DATOS		Base ausentismo					UNIDAD DE MEDIDA			% (Porcentaje)			
FRECUENCIA DE MEDICIÓN		mensual					RANGO						
FRECUENCIA DE ANALISIS		mensual					SOBRESALIENTE		SATISFACTORIO		DEPCIENTE		
RESPONSABLE		Coordinadora gestión de talento humano					< 3%		<=3% Y <=5%		>5%		
MEDICION													
PERIODO	ENE	FEBRE	MAR	ABRIL	MAY	JUNIO	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC	
META PLANEADA (Si aplica)	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	
NUMERADOR	1	2	1	0	2	1	0	1	1	1	0	0	
DENOMINADOR	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	
RESULTADO	3,6%	7,1%	3,6%	0,0%	7,1%	3,6%	0,0%	3,6%	3,6%	3,6%	0,0%	0,0%	
% DE CUMPLIMIENTO META (Si aplica)													

Ilustración 7 Tasa de Accidentalidad Saludtrec Ips (Saludtrec IPS S.a.s, 2018)

De acuerdo a lo anterior se muestra la tabla de las variables de evaluación de las que se planea una meta mínima de ausentismo, planeada del 5% y la deseada del 3% que nos permite tener una media estándar por mantener de acuerdo a su representación gráfica a continuación:

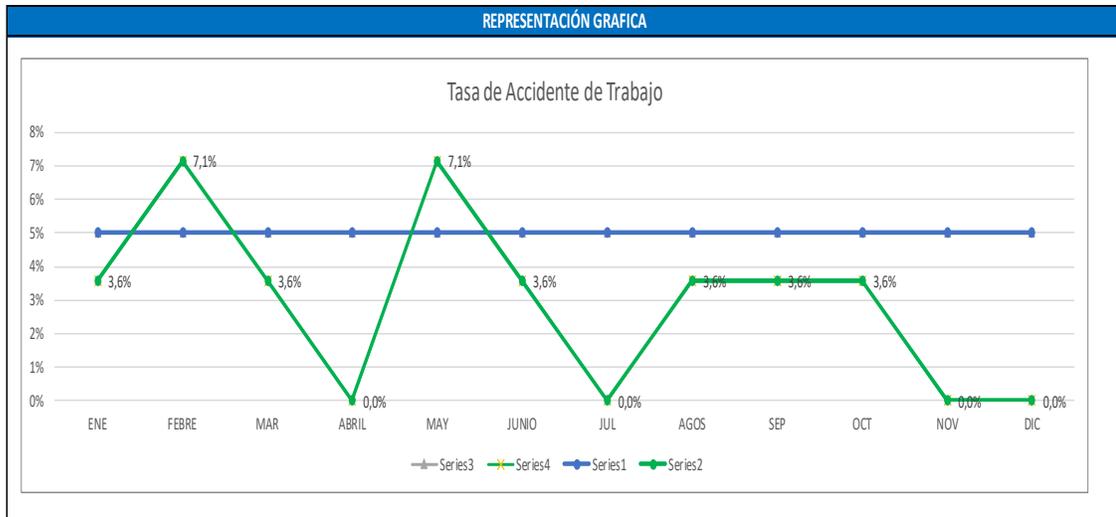


Ilustración 8 Representación Gráfica de Tasa Accidentalidad (SaludTREC IPS S.a.s,
2018)

Descripción de la Evaluación del Riesgo Vial:

La evaluación del riesgo vial siempre va a ser un factor importante para marcar las pautas bases, no solo para identificar riesgos sino también generar planes de acción en beneficio del alcance principal que es de prevenir. (Transporte, LEY 1503 DE 2011, 2011)

Grupo de trabajo	Nombre del Cargo	Rol en la vía	Tipos de riesgos	Riesgos por el entorno y/o por hábitos	Nivel del riesgo
ADMINISTRATIVOS y OPERATIVOS	DIVERSOS CARGOS	Moto / Carro CONDUCTOR :	RIESGOS HABITUALES	Uso del celular	Bajo
				No uso del cinturón	Bajo
				Distracciones	Bajo
				Consumo de alimentos	Medio
				Exceso de velocidad	Alto
				Consumo de tabaco	Bajo
				Consumo de licor y/o sustancias alucinógenas	Alto
				exceso de carga	Alto
				No acatar señales y normas de tránsito	Alto
				No encender las luces	Bajo
				Estado de la vía	Bajo
				Señalización	Medio
				Iluminación en la vía	Bajo
	Condiciones climáticas	Alto			
	Personas, animales u objetos en la vía	Bajo			
	DIVERSOS CARGOS	PEATON	RIESGOS DEL ENTORNO	Fallas de frenos, dirección, luces.	Bajo
				Fallas eléctricas	Bajo
				Fallas del motor, radiador, batería	Bajo
	DIVERSOS CARGOS	PASAJERO	RIESGOS DE LOS HABITOS	Uso del celular	Alto
				Distracciones	Medio
				Consumo de licor y/o sustancias alucinógenas	Bajo
				No pasar por los lugares definidos para paso de peatones	Alto
				No acatar señales y normas de tránsito	Medio
Señalización				Medio	
Falta de espacios para peatones				Medio	
Estado de los espacios para tránsito de peatones				Bajo	
No uso del cinturón				Bajo	
Consumo de licor y/o sustancias alucinógenas				Bajo	
Distracciones	Bajo				

Ilustración 9 Evaluación de Riesgos Viales (SaludTREC IPS S.A.S, 2018)

9 Interpretación Crítica

La planificación y ejecución del plan estratégico de seguridad vial, se fundamenta en un análisis crítico frente a los accidentes laborales causados por actores viales, para su aplicación partiendo de conocer los parámetros y requisitos que se definen y exigen en la Ley 1503 de 2011 que busca definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de

criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública. (Transporte, LEY 1503 DE 2011, 2011, pág. 1)

Actores de la vía: Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros. (Transporte, LEY 1503 DE 2011, 2011, pág. 2)

De acuerdo con lo anterior el plan estratégico de seguridad vial, no es solo una normatividad dada por el gobierno, sino también una herramienta que aporta bases y complementos para un correcto, prevención de accidentalidad partiendo de capacitaciones, seguimiento y control sobre los comportamientos en la vía sobre el hombre, máquina y entorno. Optando por muchos métodos y/o estrategias desde el de sistema de gestión de salud seguridad en trabajo.

La empresa SaludTREC S.A.S contaba con una planta de colaboradores aproximadamente de 80 trabajadores en el 2018, de los cuales 30 de ellos se movilizaban entre carros y motos, se ve en la obligación de implementar el plan estratégico de seguridad vial (PESV). Ya que el ministerio de transporte determina que toda empresa en función de su razón social y/o económica utilice medios de transporte para desarrollar sus actividades, debe implementarlo no solo para cumplir con lo exigido, sino también con el control y la reducción de su tasa individual de accidentalidad.

En el análisis inicial de la situación en seguridad vial en la que se encuentra la compañía SaludTREC S.A.S IPS mediante la verificación de documentos existentes, la

realización de inspecciones y visitas en sitio, entrevistas a los trabajadores, y levantamiento de información primaria adicionalmente como el inventario de vehículos con los que se movilizaban los colaboradores tales como; motos y carros.

Se le propone al gerente destinar recursos tanto financieros como de personal para implementar (PESV) el cual se dispuso a alinear los recursos antes mencionados para cumplir con el alcance y los objetivos correspondientes a este plan, se gestiona el acompañamiento del personal asesor de la Arl Sura, para la elaboración y ejecución de dicho documento.

A lo que arrojaron los diagnósticos y sondeos iniciales se empezó a realizar la planificación y ejecución los programas de capacitaciones para sensibilización de los riesgos viales a los cuales están expuestos durante su jornada laboral, donde se presentaron demoras y postergaciones por motivos de priorización de las labores económicas que son la atención del paciente en casa para la ejecución de dichas capacitaciones, de los cuales su avance fue lento pero se totalizo en el 100% del profesional apoyado del asesor del Arl Sura.

Dentro de la tasa individual empresarial de accidentalidad de SaludTREC S.A.S en su gestión de planificación se evidencio los siguientes aspectos relevantes de los cuales se distinguen por su meta planeada por un promedio del 5% total anual y una meta deseada del 3% por el mismo periodo, del cual arrojó una media correspondiente del 3,7% dentro de los rangos de tiempo antes mencionado.

Se presentaron novedades de recursos por parte de gestión humana para consolidar información, generar cotizaciones e indicadores correspondientes a exámenes médicos, control de los mismos de los cuales frenaron los avances y el cumplimiento de los alcances proyectad; de acuerdo a lo anterior se le recomienda internamente gestionar esta para presentar una no conformidad, para no afectar el correcto curso del (PSEV). Se apreció de gran manera la buena

disposición de los profesionales de la compañía, para resolver dudas, conflictos y novedades dentro de las funciones ejercidas.

Dentro de la planificación y ejecución de este plan (PESV) se designó de manera directa e indirecta funciones y responsabilidades internamente dentro de los parámetros establecidos según su organigrama interno en pro de desarrollo sus alcances; Tablas de diagnóstico, Matrices de riesgos y las demás normas que encierra el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) que está relacionado directamente con lo anterior mencionado.

De los cuales se desglosa los siguientes aspectos; se ajustan al sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, agregando el plan estratégico de seguridad vial incorporando los nuevos protocolos, políticas internas, anexos, medidores de gestión para cumplir su objetivo dentro de la organización que es prevenir futuro accidentes de tránsito/Laborales.

Haciendo énfasis al marco teórico se hacen propuestas de mejora o alternativas de optimización detallando en los parámetros de control de niveles o tasa de accidentalidad, se debe enfocar a los siguientes 3 aspectos; (Hombre, Maquina y Entorno) se debe de tener un régimen o seguimiento estricto, que facilite la reducción o lo mitigar a su menor indicador de riesgo como generador, intermediador o víctima del mismo.

Los lineamientos que se deben tener en cuenta para el desarrollo de un plan estratégico de seguridad vial la empresa debe cumplir con lo estipulado y este es la conformación del comité de seguridad vial el cual debe reunirse cada mes para hacer las acciones o medidas correctivas, de esta forma hacer el seguimiento adecuado a los planes de acción implementados, es importante que la empresa tenga un compromiso para destinar los recurso y realizar dicha actividad ya que con este proceso se adquiere un control y medidas para mitigar los riesgos de accidentalidad en las vías.

Hombre: incluyendo dentro de sus políticas de control de drogas los siguientes aspectos; manejo de armas, lavados de activos, pruebas de ingreso en las que incluyan conocimientos y certificación correspondiente a manejo defensivo de acuerdo categorización de licencia, ya que es el indicador más relevante ante un accidente o incidente dentro de los rangos (Causante o Lesionado).

Dentro de este podemos establecer que las pruebas psicotécnicas es muy importante incluir las aptitudes mentales y coordinación motriz porque al conducir un vehículo no solo es necesario la realización de maniobras defensivas si no ser apto para conducir un vehículo en cualquier condición o ambiente.

Gestión humana debe indagar como es el entorno familiar ya que es de vital importancia el estado emocional de un conductor para que no haya distracciones adicionales que provoque o aumenten el riesgo de accidentalidad.

El seguimiento continuo de cada conductor sobre las infecciones de tránsito es responsabilidad del profesional de seguridad y salud en el trabajo y del comité vial para así establecer medidas correctivas como acuerdos de pago y capacitan sobre normas de tránsito.

Maquina: Controles de ley de acuerdo a las licencias exigidas; en las que se puedan tener requisitos mínimos de admisión:

Vigencia mínima de 3 meses revisión de técnico-mecánica, vigencia mínima de 3 meses del SOAT, vigencia mínima de 3 meses licencia de conducción, matrícula legible.

Mantenimiento del vehículo cada dos meses como mínimo y en talleres autorizados por concesionarios o asegurados ya que de esta forma se cuenta con una certificación de que el vehículo es apto para transitar por vías y que cumple con las condiciones necesarios para ser operado por su conductor.

Entorno: Este aspecto de manera externa no se puede controlar. Capacitaciones continuas de diseño y trazado de la vía pública, Límite de velocidad, vías peatonales.

Los aprendizajes más significativos de la práctica fueron, que desarrolle destreza en la comunicación oral y escrita ya que se me dificultaba hablar en público y no era muy bueno para redactar documentos de esta forma se me facilita la capacidad de resolver problemas y analizarlos más rápidamente y redactar propuestas de mejora continua, estas habilidades son muy importantes para la vida laboral así tener un buen desempeño en el futuro como administrador en seguridad y salud en el trabajo.

Adquirí habilidades para trabajo en equipo y coordinación de actividades, supervisión y la forma adecuada para dar pautas de manera adecuada para que los colaboradores lo entiendan y las apliquen de forma más eficaz.

10 Conclusiones

Se logró documentar cada una de las actividades de formación correspondiente a lo exigido por la normatividad del (PESV) influyendo directamente a las funciones de sus colaboradores.

Se transmitió las experiencias adquiridas durante el proceso de formación, en la implementación y ejecución del plan estratégico de seguridad vial, dejando pautas para los nuevos estudiantes y empresarios para abordar este tema.

Se logró compartir la experiencia de aprendizaje de práctica profesional en la empresa en la empresa y consolidando información importante que se debe tener en cuenta como administrador en seguridad y salud en el trabajo.

11 Recomendaciones

Es importante que la compañía continúe con el proceso de implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial elaborado, a fin que se contribuya a que la seguridad vial y la responsabilidad sean asuntos de interés corporativo y objeto de debate entre los trabajadores, se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

Se recomienda a la organización dar ejecución a las actividades dentro de los plazos establecidos, con el fin de culminar el primer ciclo de implementación y así poder realizar su auditoría de verificación, obteniendo la información necesaria para implementar acciones correctivas y preventivas para la mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

De acuerdo a las pocas evidencias que se encontraron en dicha entidad SaludTREC S.A.S frente al tema de seguridad vial, se recomienda registrar todos y cada uno de los procedimientos o cumplimiento de protocolos ya que de esta manera se tienen evidencias para evitar problemas legales a corto y largo plazo, al momento de contratación del personal deben de hacer un verificación de vehículo, no solo el tema de la papelería si no el estado actual de este, ya que de esta manera se minimizan riesgos antes de la contratación de los colaboradores.

Se enfatiza a la universidad en la ejecución de las practicas detallar activadas en las cuales se puedan hacer controles y seguimiento continuo de estas, para complementar los roles que se asignan en los diferentes sitios de práctica así el estudiante fortalece conocimiento sobre todo el tema de seguridad y salud en el trabajo ya que en las empresas especifican algunos roles y el estudiante en formación no adquiere la suficiente experiencia en todos los campos.

Las pautas para los estudiantes son adquirir todo el conocimiento en las diferentes áreas y no limitarse hacer solo una actividad ya que es muy importante para el ámbito laboral conocer cada uno de las funciones que tiene un administrador en seguridad y salud en el trabajo.

Buscar el apoyo todas las dudas sobre la labor que se esté desarrollando no solo del profesional de seguridad y salud en el trabajo de la empresa si no buscar la opinión del docente a cargo de prácticas y de esta manera hacer una buena ejecución de las actividades.

12 Referencia.

- Arias Cardenas, A., & Ruiz Esguerra, C. (2 de Mayo de 2017). Plan Estrategico de Seguridad Vial Bajo Requisitos Aplicables para la Empresa COOTRANSMUNDIAL LTDA Con el fin de mejorar su calidad y reducir el nivel de accidentalidad. *Plan Estrategico de Seguridad Vial Bajo Requisitos Aplicables para la Empresa COOTRANSMUNDIAL LTDA Con el fin de mejorar su calidad y reducir el nivel de accidentalidad*. Bogota D.C, Cundinamarca, Colombia: Universidad Libre. Recuperado el 10 de Marzo de 2021, de PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL BAJO REQUISITOS LEGALES: <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/10595/PROYECTO%20FINAL%205.0.pdf?sequence=1>
- Arl, S. (12 de Mayo de 2013). *¿Cómo se debe implementar el Plan estratégico de seguridad vial?* Recuperado el 12 de Marzo de 2021, de <https://www.arlsura.com/index.php/173-noticias-riesgos-profesionales/noticias/2282-como-se-debe-implementar-el-plan-estrategico-de-seguridad-vial>
- Buitrago, G., & Quiroga, J. (31 de OCTUBRE de 2016). Elaboracion del Plan Estrategico de Seguridad Vial (PESV). *Elaboracion del Plan Estrategico de Seguridad Vial (PESV)*. Bogota D.c, Cundinamarca, Colombia: Universidad Distrital Francisco Jose de Caldas.
- Echeverry, D. A. (12 de Marzo, 2021 de 2019). Diagnóstico de seguridad vial y propuesta de elaboración del plan estratégico de seguridad vial (PESV) para la empresa Su moto del Otún S.A. *Diagnóstico de seguridad vial y propuesta de elaboración del plan estratégico de seguridad vial (PESV) para la empresa Su moto del Otún S.A.* Armenia, Quindio, Colombia: Universidad Eafit. Recuperado el 15 de Marzo de 2021, de Diagnóstico de seguridad vial y propuesta de elaboración del plan estratégico de seguridad vial (PESV) para la empresa Su moto del Otún S.A.:

https://repository.eafit.edu.co/xmlui/bitstream/handle/10784/11517/DiegoAlejandro_Rinc%C3%B3nEcheverry_2016.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Gomez, P. A. (27 de Marzo, 2021 de 2019). *Informe de Practicas en el área de Salud y Seguridad en el Trabajo para la empresa Operaciones Tecnológicas y Comerciales OPTECOM S.A.S* . Obtenido de Informe de Practicas en el área de Salud y Seguridad en el Trabajo para la empresa Operaciones Tecnológicas y Comerciales OPTECOM S.A.S : [https://repository.usta.edu.co › 2018paulafarasaica](https://repository.usta.edu.co/2018paulafarasaica)

LA NACION. (09 de Marzo de 2021). *Así van los indicadores de accidentalidad vial*. Obtenido de Así van los indicadores de accidentalidad vial: <https://www.lanacion.com.co/asi-van-los-indicadores-de-accidentalidad-vial/>

Martha Lucia Plata Cumbe, S. A. (12 de Febrero de 2020). *Diseño de un Plan Estratégico de Seguridad Vial para transportes Horeb para el año 2018. Diseño de un Plan Estratégico de Seguridad Vial para transportes Horeb para el año 2018*. Neiva, Hila, Colombia: Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Recuperado el 15 de Marzo de 2021, de *Diseño de un Plan Estratégico de Seguridad Vial para transportes Horeb para el año 2018*: <https://repository.udistrital.edu.co/bitstream/handle/11349/14605/PlataCumbeMarthaLuciaHernandezVeranoSergioAndresFarfanNitolaGinaMarcela2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Martin Mora , J. (31 de Agosto de 2015). *Elaboracion del Plan estrategico de Seguridad Vial para la empresa MERIDIAN CONSULTING LTDA Bajo Los Lineamientos de la Resolucion 1565 de 2014. Elaboracion del Plan estrategico de Seguridad Vial para la empresa MERIDIAN CONSULTING LTDA Bajo Los Lineamientos de la Resolucion 1565 de 2014*. Bogota, Cundinamarca, Colombia: Universidad Distrital Francisco de Caldas. Recuperado el 12 de Marzo de 2021, de *ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA:*

<https://repository.udistrital.edu.co/bitstream/handle/11349/7227/1.%20Documento%20Final%20Julieth%20Viviana%20Martin%20Mora.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Medina Ramirez, D., Quimbaya Cortes, J., & Muñoz Calderon, L. (18 de Febrero de 2020). Diagnostico de Cumplimiento del Plan Estrategico de Seguridad Vial Aplicado de la Empresa de Transporte Especial Terrestre para Pasajeros En El sector Petrolero DinaExpress. *Diagnostico de Cumplimiento del Plan Estrategico de Seguridad Vial Aplicado de la Empresa de Transporte Especial Terrestre para Pasajeros En El sector Petrolero DinaExpress*. Neiva, Huila, Colombia: Universidad Cooperativa de Colombia. Recuperado el 25 de Marzo de 2021, de [file:///C:/Users/Hogar/Downloads/2020_petrolero_dinaexpress_AIPE%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Hogar/Downloads/2020_petrolero_dinaexpress_AIPE%20(1).pdf)

Merchan Ojeda, J. (18 de Marzo de 2018). Elaboración del plan Estratégico de Seguridad Vial del proveedor de Servicio de transporte de la empresa CARGANDO S.A. 112. Tunja, Colombia: Universidad pedagogica y Tecnologica de Colombia. Recuperado el 15 de Marzo de 2021, de Elaboración del plan Estratégico de Seguridad Vial del proveedor de Servicio de transporte de la empresa CARGANDO S.A: https://repositorio.uptc.edu.co/bitstream/001/3074/1/TGT_1638.pdf

Ministerio de Transporte. (23 de Febrero de 2021). Decreto 1079 de 2015 Sector Transporte. *Decreto 1079 de 2015 Sector Transporte, 23 DE FEBRERO DE 2021*, 403. Bogota D.C, Cundinamarca, Colombia: Ministerio de Transporte. Recuperado el 15 de Marzo de 2021, de https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=77889

Morales Mesa, A. B., & Rojas Díaz, L. D. (29 de Marzo, 2021 de 2019). *Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Ese Hospital San*. Obtenido de Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Ese Hospital San: http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/11235/2/MoralesAleida_2019_PlanSeguridadVial.pdf

- Pontificia Javeriana, U. (2016 de Diciembre de 2016 - 2018). Diagnostico, Propuesta de Planes y Acciones. *Diagnostico, Propuesta de Planes y Acciones, 3, 116*. Bogota, Cundinamarca, Colombia: Universidad Pontificia Javeriana. Recuperado el 15 de Marzo de 2021, de DIAGNÓSTICO, PROPUESTA DE PLANES Y ACCIONES:
<https://www.javeriana.edu.co/documents/17210/1041408/Plan+Estrat%C3%A9gico+de+Seguridad+Vial+2016-2018/9c92da1f-768c-413a-bd4a-fdc326e94e75>
- Saludtrec IPS S.a.s. (18 de Diciembre de 2018). Plan Estrategico de Seguridad Vial. *Plan Estrategico de Seguridad Vial*. Medellin, Antioquia, Colombia: Saludtrec Ips S.a.s. Recuperado el 15 de Febrero de 2021
- saludtrec S.A.S IPS. (09 de Marzo de 2021). *Saludtrec S.A.S IPS*. Obtenido de <http://saludtrec.co/>
<http://saludtrec.co/>
- Transporte, M. d. (29 de Diciembre de 2011). LEY 1503 DE 2011. *LEY 1503 DE 2011, 1 - 13*. Bogota, D.C, Cundinamarca, Colombia: Congreso de la Republica. Recuperado el 12 de Marzo de 2021, de <http://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/367>
- Transporte, M. d. (12 de Agosto de 2020). Ley 2050 de 2020. *por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito*. Bogota D.C, Cundinamarca, Colombia: Ministerio de Transporte. Recuperado el 15 de Marzo de 2021, de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30039702>
- Transporte, M. d., & Republica de , C. (25 de Mayo de 2015). Decreto 1079. *Decreto 1079, 400*. (P. Resolucion , Recopilador) Bogota, Colombia, Cundinamarca, Colombia: Ministerio de Transporte. Recuperado el 15 de Marzo de 2021, de <https://www.terminaldetransporte.gov.co/sites/default/files/DECRETO-1079-2015.pdf>

Universidad del Rosario, B. D. (27 de Marzo, 2021 de 2019). *Plan Estrategico de Seguridad Vial*. Obtenido de Plan Estrategico de Seguridad Vial: <https://www.urosario.edu.co/Sistemas-de-Gestion/Seguridad-y-Salud-en-el-Trabajo/Documentos/PESV-2019/>