



Diseño de la fase 1 del Plan Estratégico de Seguridad Vial según resolución 40595 de 2022

Articulado con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Empresa

Industrias Kamiplast S.A.S, Ubicada en Villa del Rosario, Norte de Santander.

María Julia Gisela Gálvez Bohórquez

Lizeth Cristina Sarmiento Acevedo

Corporación Universitaria Minuto De Dios

Rectoría Regional Santanderes

Sede Cúcuta (Norte de Santander)

Programa Especialización en Gerencia de Riesgos Laborales, Seguridad y Salud en el Trabajo

Noviembre, 2022.

Diseño de la fase 1 del Plan Estratégico de Seguridad Vial según resolución 40595 de 2022
Articulado con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Empresa
Industrias Kamiplast S.A.S, Ubicada en Villa del Rosario, Norte de Santander.

María Julia Gisela Gálvez Bohórquez

Lizeth Cristina Sarmiento Acevedo

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Especialista en Gerencia en
Riesgos Laborales, Seguridad y Salud en el Trabajo

Director de trabajo de grado

Dafne Angelina Duarte Arias

Corporación Universitaria Minuto De Dios

Rectoría Regional Santanderes

Sede Cúcuta (Norte de Santander)

Programa Especialización en Gerencia de Riesgos Laborales, Seguridad y Salud en el Trabajo

Noviembre, 2022.

Dedicatoria

Este trabajo de grado es dedicado a cada una de nuestras familias, por ser el motor y el apoyo incondicional para el logro de nuestras metas. Por comprender que nuestra ausencia en las diferentes reuniones familiares durante el año, tenían un motivo principal; que era la superación a nivel profesional.

Agradecimientos

Primeramente, a Dios por permitirnos dar un paso más en nuestras carreras a nivel profesional. Así mismo agradecemos de antemano a la empresa Industrias Kamiplast S.A.S, por aceptar nuestra propuesta de trabajo de grado y ser parte de este trabajo colaborativo, dedicarnos el tiempo y el espacio necesario para el desarrollo de las diferentes actividades realizadas y así dar cumplimiento con los objetivos de nuestro trabajo de grado.

De igual manera agradecemos a cada uno de los docentes de la Corporación Universitaria Minuto de Dios sede Cúcuta, por guiarnos en cada etapa durante el desarrollo de este trabajo y a todas y cada una de las personas que de una u otra manera nos ayudaron en la culminación de este proceso.

Contenido

Resumen.....	8
Abstract.....	10
Introducción.....	12
1. Problema	14
1.1 Planteamiento del problema	14
1.2 Pregunta de investigación	16
1.3 Justificación.....	16
1.4 Objetivos	18
1.4.1 Objetivo general	18
1.4.2 Objetivos específicos.....	18
2. Marco de referencia	19
2.1 Antecedentes	19
2.1.1 Antecedentes internacionales	19
2.1.2 Antecedentes nacionales.....	21
2.1.3 Locales.....	23
2.2 Marco teórico	24
2.3 Marco legal.....	28
2.4 Marco conceptual	30
2.5 Marco contextual.....	34
2.5.1 Localización	35
2.5.2 Misión.....	36
2.5.3 Visión	36

3. Diseño metodológico	36
3.1 Enfoque	36
3.2 Alcance.....	36
3.3 Población y muestra	37
3.3.1 Población	37
3.3.2 Muestra.....	38
3.4 Recolección de la información.....	38
3.4.1 Información primaria.....	38
3.4.2 Información secundaria	38
3.5 Instrumentos	38
3.5.1 Encuesta.....	38
3.5.2 Herramienta ARL Sura.....	39
3.6 Procedimientos	40
3.6.1 Procedimiento encuesta	40
3.6.2 Procedimiento ARL Sura	40
3.7 Método para el análisis de datos	41
3.7.1 Método para la encuesta	41
3.7.2 Método para la herramienta de la ARL Sura.....	42
3.8 Consideraciones éticas	42
4. Cronograma.....	43
5. Resultados.....	44
5.1 Encuesta población estudiada.....	44
5.2 Resultados herramienta ARL Sura.....	65

5.3 Resultados de la matriz de caracterización, evaluación y control de riesgos.....	68
6. Conclusiones y discusión.....	70
7. Recomendaciones	71
8. Referencias.....	72
9. Anexos.....	79
9.1 Anexo encuesta	79
9.2 Anexo herramienta ARL Sura.....	100
9.3 Anexo líder del diseño e implementación del PESV (paso 1).....	100
9.4 Anexo política de seguridad vial de la organización (paso 3).....	100
9.5 Liderazgo, compromiso y corresponsabilidades del nivel directivo (paso 4)	100
9.6 Diagnóstico (paso 5)	100
9.7 Caracterización, evaluación y control de los riesgos (paso 6)	101
9.8 Objetivos y metas del PESV (paso 7)	101
9.9 Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (paso 8)	101

Resumen

El plan estratégico de seguridad vial es el instrumento que toda de empresa debe implementar como requisito mínimo según la resolución 0312 de 2019. Es por ello que el diseñar la fase 1 del PESV (Planificación) según la resolución 40595 de 2022, ayudó a la empresa Industrias Kamiplast a dar cumplimiento normativo, a tener capacitados todos sus actores viales, disminuir los niveles de accidentalidad, tener sus vehículos seguros, entre otros aspectos. En este trabajo de grado como primera medida identificamos el nivel de PESV que le corresponde a la empresa mediante la herramienta que la ARL Sura le da a la empresa de acuerdo a su misionalidad y tamaño de la organización.

Como segunda medida evaluamos el estado actual del PESV en la empresa Industrias Kamiplast, por medio de una lista de verificación del cumplimiento de los requisitos de acuerdo al nivel que nos arrojó la herramienta mencionada anteriormente. Y como tercera medida se elaboró la documentación requerida con base a esta lista de verificación.

La metodología que se utilizó fue por medio de un enfoque mixto ya que se cuenta con datos cualitativos y cuantitativos, con un alcance descriptivo tomando como población el 100% del personal directo y contratista de la empresa; el cual fue una muestra de 64 personas. La información se recolectó mediante dos fuentes: Fuente primaria, la encuesta diagnóstica de caracterización de riesgos viales y la herramienta de la ARL Sura de acuerdo a la resolución 40595 de 2022 y como fuente secundaria, estadísticas de accidentalidad a nivel departamental y nacional, los estudios anteriormente realizados sobre el PESV, la información de la empresa, entre otros.

Los instrumentos que se utilizaron fueron la encuesta diagnóstica como complemento del paso 5 (Diagnóstico) del PESV por medio del cual se identificaron los riesgos viales a los cuales

están expuestos los trabajadores que apoyan la misión de la empresa y la herramienta de la ARL Sura.

Los resultados de la aplicación de la herramienta de la ARL arrojaron misionalidad 2, el nivel básico de PESV para la empresa y la documentación requerida para la fase 1; con respecto a la encuesta sus resultados se pueden evidenciar en los anexos de este documento junto con la documentación respectiva elaborada.

Se concluye que gracias al desarrollo de la fase 1 de la metodología para el diseño, implementación, y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial, permite que la empresa se encamine a dar cumplimiento a las siguientes fases de la resolución vigente aplicable. Por tal motivo se espera que a su vez integre a sus diferentes actividades del SG-SST, la elaboración de la documentación que se dejó diseñada. De acuerdo a los resultados de la encuesta de caracterización de riesgos viales permitió identificar los riesgos de exposición vial y orientar a la empresa en la realización de capacitaciones y actividades en pro de la seguridad vial. A sí mismo de tener toda la información necesaria para el respectivo diligenciamiento de la documentación elaborada.

Con la matriz de identificación de peligros y valoración de los riesgos se evidenció que la empresa no contaba con la identificación de los riesgos viales, que de igual manera no reporta siniestralidad vial de acuerdo a los desplazamientos en misión y en itinere es medio, lo que indica que la cultura vial en el personal de la empresa es la adecuada y tienen los respectivos cuidados en la vía.

Se dan entre las ya mencionadas recomendaciones el realizar las actualizaciones necesarias que impliquen algún paso de acuerdo a algún evento adverso o actualización de nueva normatividad y complementar los programas del paso 8: programas de gestión de riesgos críticos

y factores de desempeño de acuerdo a la fase 1, dado que al ser una resolución nueva no se cuentan con los modelos específicos del mismo.

Palabras claves: Plan estratégico de seguridad vial, conductor, Actores viales, desplazamientos en misión y Peatón.

Abastrac

The strategic road safety plan is the instrument that every company must implement as a minimum requirement according to resolution 0312 of 2019. That is why designing phase 1 of the PESV (Planning) according to resolution 40595 of 2022, helped the company Industrias Kamiplast to provide regulatory compliance, to have all its road actors trained, reduce accident levels, have their vehicles safe, among other aspects. In this degree work as a first step we identify the level of PESV that corresponds to the company through the tool that the ARL Sura gives to the company according to its mission and size of the organization.

As a second measure, we evaluated the current status of the PESV in the company Industrias Kamiplast, through a checklist of compliance with the requirements according to the level that the tool mentioned above gave us. And as a third measure, the required documentation was prepared based on this checklist.

The methodology used was through a mixed approach since there is qualitative and quantitative data, with a descriptive scope taking as a population 100% of the direct and contractor staff of the company; which was a sample of 64 people. The information was collected through two sources: Primary source, the diagnostic survey of road risk characterization and the ARL Sura tool according to resolution 40595 of 2022 and as a secondary source, accident statistics at the departmental and national level, the studies previously carried out on the PESV, the information of the company, among others.

The instruments used were the diagnostic survey as a complement to step 5 (Diagnosis) of the PESV through which the road risks to which the workers who support the mission of the company and the ARL Sura tool are exposed were identified.

The results of the application of the ARL tool yielded mission 2, the basic level of PESV for the company and the documentation required for phase 1; With respect to the survey, its results can be evidenced in the annexes of this document together with the respective documentation prepared.

It is concluded that thanks to the development of phase 1 of the methodology for the design, implementation, and verification of strategic road safety plans, it allows the company to comply with the following phases of the applicable resolution in force. For this reason, it is expected that in turn it will integrate into its different activities of the SG-SST, the preparation of the documentation that was left designed. According to the results of the road risk characterization survey, it was possible to identify the risks of road exposure and guide the company in carrying out training and activities in favor of road safety. To itself to have all the necessary information for the respective completion of the documentation prepared.

With the matrix of hazard identification and risk assessment, it was evident that the company did not have the identification of road risks, which in the same way does not report road accidents according to the displacements in mission and in itinere is medium, which indicates that the road culture in the company's personnel is adequate and they have the respective care on the road.

Among the aforementioned recommendations are to make the necessary updates that imply some step according to an adverse event or update of new regulations and complement the

programs of step 8: critical risk management programs and performance factors according to phase 1, since being a new resolution does not have the specific models of the same.

Key words: Strategic road safety plan, driver, Road actors, mission trips and Pedestrian.

Introducción

Según la organización mundial de la salud en los traumatismos causados por el tránsito (2022) informa que “Cada año se pierden aproximadamente 1,3 millones de vidas a consecuencia de estas lesiones. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de ellos provocan una discapacidad.”

La empresa Industrias Kamiplast se está actualizando de acuerdo a la normatividad vigente con la elaboración de toda la documentación requerida para la fase 1 (planificación del PESV) y seguir con cada una de las siguientes fases (implementación, ejecución, seguimiento y mejora continua) para así dar cumplimiento.

Por ende, este plan estratégico de seguridad vial implementado en cada una de las empresas es de suma importancia, ya que ayuda a formular acciones para la prevención de los riesgos viales a los que se encuentran expuestos cada uno de los peatones. También al realizar un análisis diagnóstico permite identificar los niveles de accidentalidad, la atención de emergencias viales y tener capacitados a cada uno de los trabajadores de la empresa.

Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (04/03/2022) informa que

Las empresas a nivel nacional deben contar con un Plan Estratégico de Seguridad Vial, para esto, la nueva metodología trae reglamentaciones básicas, estándar y avanzado, las cuales se aplicarán dependiendo de la naturaleza de la empresa teniendo en cuenta misión, tamaño, tipo de vehículos y conductores, así como las empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor.

Es por esto que al estar actualizados de acuerdo a la nueva normatividad permite establecer la seguridad vial, tener una mejora continua en la empresa y de contar con la participación de cada uno de los actores viales de esta.

De acuerdo a lo anteriormente mencionado es importante tener en cuenta que en las siguientes fases del plan estratégico de seguridad vial

Otras de las actividades que deberán cumplir las empresas están relacionadas con labores de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa, incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función. (Ministerio de transporte, 2021)

Con la participación de muchas organizaciones que se unan en pro de la seguridad vial a nivel nacional y departamental, serviría para garantizar la seguridad de los actores viales, medios de transporte y de gozar de una infraestructura vial en óptimas condiciones. La realización de campañas para la seguridad vial, programas sobre las normas de tránsito, entre otras son fuentes para disminuir los niveles de accidentalidad y muestra de que si se pueden lograr vías seguras.

En el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial se pone de relieve la importancia de adoptar un enfoque holístico de la seguridad vial y se insta a la mejora constante del diseño de las ciudades, las carreteras y los vehículos, al perfeccionamiento de las leyes y la aplicación de la ley, y a la prestación de la vital atención de emergencia de manera oportuna para los heridos. El Plan Mundial también promueve políticas de transporte y diseño de carreteras que permitan caminar, andar en bicicleta y desplazarse en transporte público de manera segura, de modo que puedan priorizarse como modos de

transporte saludables y respetuosos con el medio ambiente. (Organización Mundial de la Salud, 2022)

1. Problema

1.1 Planteamiento del Problema

Desde la antigüedad para el ser humano siempre ha existido la necesidad de desplazarse para satisfacer su necesidad de alimentación, descanso y poder interactuar con la sociedad, para ello desde la invención de la rueda, el hombre ha perfeccionado día a día vehículos automotores y no automotores y vías para poder transportarse con comodidad y calidad ahorrando tiempo.

En la actualidad es mucho más fácil adquirir un vehículo para transportarse, lo que permite que el ser humano se aventure a conducir sin los conocimientos y permisos necesarios para esta actividad y asociado a esta conducta. También encontramos el exceso de confianza, el estado de la infraestructura vial, la presión social y el consumo de sustancias psicoactivas (alcohol y sustancias psicoactivas) que ayudan a generar incidentes y accidentes de tránsito con consecuencias de lesiones físicas y psicológicas, daños patrimoniales y legales que también afecta al grupo familiar del accidentado.

El tema de seguridad vial en los últimos años ha tomado gran importancia en las acciones para las entidades gubernamentales, esto basado en que los accidentes de tránsito siguen siendo una problemática mundial de salud pública. “Cada año se pierden aproximadamente 1,3 millones de vidas a consecuencia de estas lesiones. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de ellos provocan una discapacidad” (Organización Mundial de la Salud, 2022). En Colombia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV (2022) da a conocer que las cifras al corte del 31 de agosto del 2022, fueron de 5102 víctimas fatales, de las cuales 127 se registraron en Norte de Santander.

La empresa Industrias Kamiplast S.A.S., tiene como actividades económicas la fabricación de otros tipos de calzado, excepto calzado de cuero y piel, fabricación de partes del calzado y comercio al por menor de calzado; es decir, entre sus actividades genera la necesidad de desplazamiento de sus colaboradores ya sea desplazamiento en misión o desplazamiento para llegar a su puesto de trabajo y la entrega de su producto final.

Para que el personal pueda cumplir con sus funciones es necesario que se dirija a la empresa la cual está ubicada en el KM 11 más 520 metros, bodega 3 anillo vial oriental vía Boconó, por medio de su vehículo propio (moto, carro o bicicleta) o servicio de transporte público. Adicionalmente el personal que labora en el área de ventas específicamente, es decir personal en misión deben desplazarse por las diferentes rutas de ventas metropolitanas de cada ciudad o de zonas con la finalidad de ofrecer los productos. Para ello se desplazan en vehículos propios de la empresa o vehículos de transporte público por las diferentes ciudades de Colombia, y es allí donde se evidencia una mayor exposición a riesgo vial (accidente o incidente de tránsito).

Teniendo en cuenta que la ubicación del lugar de trabajo es sobre una vía rápida a las afueras de la ciudad, donde las condiciones de señalización de la vía e iluminación son pocas o nulas y adicionándole el tránsito de vehículo pesado; los excesos de velocidad de los actores viales y sus conductas irresponsables en algunos casos han generado varios accidentes sobre esta vía. Incluso han llegado a generar la muerte a los involucrados en los accidentes y se evidencia que el personal que apoya la misión de la empresa, está en un constante riesgo de accidentalidad vial.

Por lo anterior y basado en que la empresa y los actores viales se comprometan a mantener conductas en la vía de responsabilidad y cuidado se concluyó la necesidad de que la

empresa adopte el Plan Estratégico de Seguridad Vial articulado al actual Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo para dar cumplimiento a la normativa de la resolución 40595 de 2022, la resolución 0312 de 2019 y otras normatividades vigentes, con la finalidad de generar acciones que permitan reducir y prevenir los índices de accidentalidad con sus respectivas consecuencias.

1.2 Pregunta de investigación

¿Cómo diseñar la fase 1 del Plan Estratégico De Seguridad Vial según resolución 40595 de 2022 para articularlo con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo de la empresa Industrias Kamiplast SAS, ubicada en Villa del Rosario, Norte de Santander?

1.3 Justificación

Industrias Kamiplast S.A.S, nace del emprendimiento de un grupo de entusiastas empresarios de Norte de Santander, Santander y Antioquia. Con más de 15 años de experiencia en el sector del calzado y la moda, que visionaron la necesidad de entregar al mercado nacional y de las Américas un producto liviano y confortable al calzar.

En el año 2019 inició labores con la adquisición de maquinaria brasilera de alta tecnología que les ha permitido la elaboración de un producto óptimo y el posicionamiento de la marca. Se encuentra registrada en la cámara de comercio y cuentan con una capacidad mensual de producción de 225.000 pares. Con más de 50 colaboradores especializados en cada área del proceso para garantizar la satisfacción de nuestro cliente. En enero del año 2021 iniciaron con la experiencia exportadora, y se encontraron en una constante búsqueda de nuevos mercados con el fin de dar a conocer su producto.

Industrias Kamiplast S.A.S. fabrica sandalias en PVC expandido de uso en el hogar y playa para damas, caballeros y niños. Sus productos son elaborados en material sintético con

piezas acopladas, diseñado con huella antideslizante. Elaborado en Materiales livianos, 100% originales. Cuenta con un amplio portafolio de productos que van desde líneas básicas hasta líneas Premium en estampa 2D y 3D.

Este trabajo de grado se llevó a cabo para diseñar la fase 1 (Planificación del PESV) el cual está conformado mediante 8 pasos distribuidos así:

paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV (Aplica para todos los niveles), paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel estándar y avanzado), paso 3. Política de Seguridad vial de la organización (Aplica para todos los niveles), paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles), paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles), paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles), paso 7. Objetivos y metas del PESV (Aplica para todos los niveles) y paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles). (Resolución 40595, 2022, p.5)

De acuerdo a lo anteriormente mencionado se realizó con el fin en primera medida de dar cumplimiento a la normatividad, segundo a tener conocimiento de la función del plan estratégico de seguridad vial en la empresa y así mismo a reducir los altos índices de accidentes de tránsito y así contribuir al fortalecimiento de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S y como tercera medida se hace ya que articulado con el sistema de gestión contribuye a la actualización de algunos documentos requeridos de acuerdo a la mencionada resolución vigente.

Al ser una empresa que fabrica, comercializa y distribuye calzado tiene en su personal actores viales, quienes son los que conforman el personal encargado del área de transporte de esta organización.

La empresa está obligada a adoptar este plan de seguridad vial, garantizándole a todos sus trabajadores mejor confianza. Para disminuir la accidentalidad, se llevó cabo en la empresa diferentes estrategias como crear conciencia a todo el personal sobre el cumplimiento de las normas, utilizar los EPP para conductores y acompañantes, verificar el mantenimiento de los automotores, entre otras.

Todo esto encaminados mediante los objetivos planteados logrando el diseño del plan estratégico de seguridad vial de la empresa Industrias Kamiplast, de acuerdo a la normatividad vigente y garantizando seguridad vial a todos los actores viales en el cumplimiento de sus actividades diarias.

La articulación de este plan estratégico de seguridad vial junto con el trabajo de la persona responsable del área del SG-SST, puede generar excelentes resultados en lo que confiere a la seguridad del trabajador. Para que ellos realicen su labor diaria de forma óptima, responsable, tranquilos, seguros, que sientan siempre el acompañamiento permanente de la empresa para así prevenir y evitar accidentes de trabajo y enfermedad laboral en la empresa Industrias Kamiplast S.A.S.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo General

Diseñar la fase 1 del plan estratégico de seguridad vial según resolución 40595 de 2022 en articulación con el sistema de seguridad y salud en el trabajo de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S., ubicada en el municipio de Villa del Rosario, Norte de Santander.

1.4.2 Objetivos Específicos

- Identificar el nivel de Plan estratégico de seguridad vial que le aplica a la empresa Industrias Kamiplast S.A.S., de acuerdo a la misionalidad y tamaño de la organización.

- Evaluar el estado actual del Plan Estratégico de Seguridad Vial como requisito del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S.
- Elaborar los documentos requeridos para la planificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial según la resolución 40595 del 12 de julio del 2022.

2. Marco de Referencia

2.1 Antecedentes

2.1.1 Antecedentes Internacionales

Márquez Pérez, S. (2016). Realizó la Metodología para la Integración de la Seguridad Vial en la Empresa, para Reducir el Índice de Accidentes Laborales de Tráfico. El objetivo general de esta tesis doctoral es analizar la problemática de estos singulares accidentes laborales, los accidentes laborales de tráfico, conocer su etiología y profundizar en la batería de actuaciones que atañen a las empresas a la hora de prevenirlos conforme a la legislación vigente en la materia. La metodología a seguir se ha basado en los aspectos que a continuación se describen: - Realización de encuestas. - Recopilación y análisis de la información recibida. - Tratamiento estadístico de los datos obtenidos con el Programa Estadístico SPSS. - Análisis minucioso de los datos obtenidos. - Discusión de los resultados de la investigación. - Exposición de conclusiones.

Como resultados de la investigación se obtienen resultados de la encuesta en donde en la discusión de los resultados menciona que, el primer punto de discusión sobre los resultados obtenidos se hace sobre la flexibilidad horaria. Respecto a la causa de los accidentes, en el estudio de investigación se concluye que un 66,4% de los accidentes “in itinere” sufridos, son debidos al factor humano, dato que se reafirma con respecto a los datos estadísticos de las fuentes anteriormente mencionadas, que hablan de un 67%. Finalmente, una de las 7

conclusiones que nombran es que, Más del 50% de las víctimas de tráfico tienen relación con accidentes laborales viales y casi el 35% de los accidentes laborales mortales son laborales viales.

En el 2018, Guillermo Tito, D. A., llevó a cabo Mejoras en la Seguridad Vial con Medidas de Bajo Costo. En donde al año, los traumatismos causados por accidentes de tránsito producen la muerte aproximadamente de 1.25 millones de personas alrededor de todo el mundo (OMS, 2009). El objetivo general de esta tesis es proponer medidas ingenieriles de bajo costo en dos puntos negros identificados en la ciudad de Lima. La metodología de investigación es que se comenzará con la revisión de la literatura sobre tres términos claves: (a) accidentes de tránsito, (b) puntos negros y (c) medidas de bajo costo. En primer lugar, respecto a los accidentes de tránsito se buscará información acerca de sus estadísticas, principales causas y medidas empleadas para reducirlas. Luego se profundizará la búsqueda bibliográfica acerca de los puntos negro, abordando temas sobre su definición e identificación. Finalmente, se evaluará la eficacia de la incorporación de medidas de bajo costo empleadas a nivel mundial.

Como conclusiones se menciona que, a nivel mundial, la inseguridad en las carreteras se ha convertido en una de las causas principales de muerte. En Perú, los accidentes han aumentado anualmente con respecto a años anteriores por lo que se requiere una intervención.

Gálvez Chávez, J. T. y Mendoza Sánchez, M. Z. (2018). Llevaron a cabo la, Implementación de auditorías de seguridad vial y niveles de riesgo en Iquitos 2018. La presente tesis se ha desarrollado en la zona centro de Iquitos, se planteó como objetivo general determinar la influencia de la implementación de auditorías de seguridad vial, en los niveles de riesgo en Iquitos 2018. Dentro de las técnicas de recolección de datos nombran que, para la realización de la investigación se utilizó la técnica de la observación visual, de las vías del centro de Iquitos.

Dentro de las conclusiones que mencionan en esta tesis es que, del análisis estadístico se puede colegir que la aplicación de las auditorías de seguridad influye directamente en los niveles de riesgo en la ejecución de la obra: MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS DEL JR MOORE (JR. YAVARÍ/AV. MARISCAL CÁCERES), JR. SGTO LORES (JR. ARICA/ JR. ALZAMORA), JR. MORONA (JR. CASTILLA/MALECÓN TARAPACÁ), JR. FANNING Y JR. BOLOGNESI (CA. YAVARÍ / AV. MARISCAL CÁCERES), DISTRITO DE IQUITOS, PROVINCIA DE MAYNAS – LORETO, producto del Contrato de Obra N° 002-2017-GM-MPM, obteniendo una correlación igual a -1.

2.1.2 Antecedentes Nacionales

Cuellar Gómez, G. K., Martínez Blanco, L. N. y García Timón, C. Y., (2020). Se basaron en la Implementación Plan Estratégico de Seguridad Vial en la Empresa Unión Temporal del Prado. En el que la empresa Unión Temporal de Prado, se dedica a la actividad de silvicultura ofreciendo los servicios de corte de césped y poda de árboles en la ciudad de Bogotá. El objetivo general de este trabajo de grado es implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial en la UNIÓN TEMPORAL DEL PRADO en los pilares No. 1 de Gestión Institucional y No. 3 de Infraestructura Segura; de acuerdo a los lineamientos de la normativa legal vigente en Colombia.

En la metodología de este trabajo describen que, para la propuesta de estrategias de seguridad vial para la empresa UNIÓN TEMPORAL DEL PRADO, se requieren diferentes herramientas como: encuestas, listas de chequeo, recolección de información de ARL, recolección de información, observación de técnicas en la empresa por lo que se concluye que es una investigación con enfoque mixto (cualitativo y cuantitativo). En el análisis de los resultados mencionan que, Para el análisis e interpretación de los datos cualitativos como: encuestas y observación, entre otros se tienen en cuenta los siguientes pasos: • Recolección de datos •

Clasificación de los datos • Reducción de datos por cada pregunta de la encuesta u observación lo que permite consolidar y cuantificar la información de la encuestas y observación.

En el análisis de resultados nombran que, para el análisis e interpretación de los datos cualitativos como: encuestas y observación, entre otros se tienen en cuenta los siguientes pasos: • Recolección de datos • Clasificación de los datos • Reducción de datos por cada pregunta de la encuesta u observación lo que permite consolidar y cuantificar la información de la encuestas y observación.

Como una de las nombradas conclusiones establecieron que, la correcta implementación del PESV podrá garantizar que la sociedad disminuya la percepción del riesgo con los vehículos de carga al saber que se tiene conocimiento y aplicación de los conceptos y estrategias necesarias para proteger la seguridad tanto de los trabajadores como de los demás actores de las vías. Esto beneficiará enormemente a las empresas del mismo sector que además de servir como acelerador para sus propias implementaciones, mejoraría su imagen ante la sociedad en general.

Álvarez Londoño, L. J. y Cuellar Castaño, M.A. (2020). Realizaron el Diseño de una Guía Metodológica Facilitadora para el Personal de Seguridad y Salud en el Trabajo Encargado de la Ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial en Empresas de la Construcción de Obras de Infraestructura Vial. El objetivo general es diseñar una guía metodológica que facilite al personal SST del sector de la construcción de obras de infraestructura vial la ejecución del PESV de manera articulada con el SG-SST en las organizaciones del sector Construcción. en este proyecto mencionan que, se definió emplear la metodología cualitativa debido a que esta es la que más se ajusta a los requerimientos de la investigación para elaborar la Guía, toda vez que la investigación que produce datos descriptivos, pues en esta se buscará emplear encuestas, análisis de normatividad y datos en el sector.

Como 2 de sus conclusiones mencionadas están que, se diseñó una guía metodológica que facilitará el cumplimiento de los requisitos Legales en materia de seguridad vial a los responsables de seguridad y salud en el trabajo que requieran implementar el PESV en organizaciones del sector construcción y que, es Necesario incluir en los perfiles de cargo del personal SST en las organizaciones las necesidades específicas de capacitación y/o experiencia específica requerida para liderar la Seguridad Vial.

2.1.3 Antecedentes Locales

Rodríguez Serrano, L. A. (2021). Revisión de el Plan de Seguridad Vial de la entidad Alcaldía de Cúcuta en Articulación con el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo Conforme a lo Establecido en el Decreto 2106 del año 2019 y el Decreto 1252 de 2021. Como objetivo general está definido en este trabajo de grado, articular el Plan Estratégico de Seguridad Vial con el Sistema de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo de la Alcaldía de Cúcuta conforme a lo establecido en el Decreto 2106 de 2019 y el Decreto 1252 de 2021.

En cuanto a los resultados se observa que en la evaluación de, los parámetros por los cuales se debe realizar la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la Alcaldía de Cúcuta, se da como conclusión que, siendo así las cosas y analizando el estado actual de la Alcaldía de Cúcuta, esta institución de carácter público está obligada a diseñar e implementar el PESV y articularlo con el SG-SST, ya que debe ser supervisada tanto por el organismo de tránsito municipal, como la Superintendencia de Transporte y el Ministerio de trabajo conjuntamente.

Como conclusiones menciona que, se identificó que existe un documento llamado Plan Estratégico de Seguridad Vial 2016 – 2020 el cual no fue diseñado conforme a la Resolución 1565 del 2014 del Ministerio de Transporte y por ende la Alcaldía Municipal a través de la

Secretaría de Tránsito y Transporte empezó la coordinación del diseño de este documento a través de un Comité de Seguridad Vial de la Alcaldía.

Garay Rincón, A. E. (2021). Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en la Empresa Monteres S.A.S Ubicada Cúcuta-Norte de Santander. Su objetivo general es, diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo a lo establecido en el Artículo 110 del Decreto 2106 de 2019, en concordancia con el Decreto 1252 de 2021 para la empresa MONTERES S.A.S ubicada en la ciudad de San José de Cúcuta.

Los resultados los menciona de acuerdo a variables y a cada una de estas le hace su análisis respectivo entre estas nombra: Diagnóstico de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos y al personal de la empresa MONTERES S.A.S, definición de los perfiles de cargo y funciones del personal de conductores de la Empresa MONTERES S.A.S. y la estructuración de las actividades de capacitación del personal de conductores, inspección y el plan de mantenimiento periódico de los vehículos de la Empresa MONTERES S.A.S. Se menciona una de las conclusiones expuestas en donde menciona que, la aplicación de la encuesta definida en el Resolución 1565 de 2014 “Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”, fungió como instrumento útil, prudente y adecuado para identificar y valorar los riesgos viales a los que se encuentran expuestos los trabajadores de la empresa MONTERES SAS; permitiendo con ello, proyectar las acciones necesarias para la consolidación del diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial, entre ellas: la Política y objetivos de seguridad vial, políticas de gestión, el perfil del cargo de los conductores, así como los programas de capacitación y mantenimiento.

2.2 Marco Teórico

De acuerdo a la revisión realizada el plan estratégico de seguridad vial es la

Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos. (Decreto 1252, 2021, p.2)

Así mismo en la funcionalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV tiene especificada su finalidad el cual

es definir las acciones y objetivos o intervenciones concretas que se deben desarrollar para alcanzar los propósitos en materia de prevención en la ocurrencia de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la entidad al especificar y definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las acciones establecidas. (Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, 2020, p.5)

Por ende, quienes deberán diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial según el Artículo 12 de la ley 1503 de (2011) es

Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de

Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST. (p. 5)

Por otro lado, esta ley anteriormente mencionada también informa que

Deberá diseñar el plan estratégico de seguridad vial que contendrá como mínimo:

1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.
2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.
3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.
4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función. (Ley 1503, 2011, p.5)

En la guía de la RED Empresarial de Seguridad Vial nos indican el para qué implementar un PESV y esta menciona que al

Formular el PESV permite identificar condiciones de riesgo vial dentro de la organización, y su implementación genera entre otros los siguientes beneficios:

- 1.Reducir significativamente la ocurrencia de siniestros viales.
- 2.Optimizarlos costos de operación de la flota.
- 3.Evitar sobrecostos en la empresa como la depreciación de vehículos por siniestros y partes no cubiertas por el seguro.
- 4.Generar cultura del autocuidado en las vías.

5. Planifica recorridos seguros y eficientes.
6. Asegurar la atención eficiente a víctimas de siniestros viales.
7. Garantizar la confiabilidad y disponibilidad de la flota.
8. Mejorar la calidad del servicio de transporte de pasajeros y mercancías. (Red Empresarial de Seguridad Vial, p. 6 y 7)

Por consiguiente, el resaltar los indicadores que debemos tener en cuenta para el plan estratégico de seguridad vial que menciona la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada (2020):

Los indicadores será la herramienta que le va a permitir a la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial, sobre los resultados que se generen y sobre la evolución de las acciones en el tiempo, los responsables de cada uno de los indicadores serán los integrantes del comité. (p. 40)

Observatorio – Estadísticas Comparativo Internacional IRTAD

Es importante tener en cuenta las cifras de accidentalidad y estar actualizados con estas entidades ya que se puede evidenciar que

Más de 1,3 millones de personas mueren en las carreteras del mundo cada año y decenas de millones resultan gravemente heridas. A través de su grupo de trabajo permanente sobre seguridad vial, conocido como IRTAD, la ITF tiene como objetivo promover el conocimiento internacional sobre seguridad vial y contribuir a reducir el número de accidentes de tráfico. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022)

Observatorio - Estadísticas cifras año en curso

En Colombia, las cifras con fecha de corte 31 de julio de 2022, fueron de 4.445 las víctimas fatales, de las cuales 110 se registraron en Norte de Santander (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

Plan Mundial Decenio de Acción Para la Seguridad Vial 2021-2030

En la Semana de la Seguridad Vial, la Organización Mundial de la Salud (OMS) presentó el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción, con el objetivo de reducir en un 50% para 2030 las muertes y traumatismos graves provocados por el tránsito. La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, teniendo en cuenta que los siniestros de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y unos 50 millones de traumatismos por año. Son la principal causa de muerte de niños y jóvenes en el mundo. (Organización Panamericana de la Salud y Organización Mundial de la Salud, 2021)

2.3 Marco Legal

De acuerdo a lo investigado en todo lo que confiere al plan estratégico de seguridad vial y a la normatividad relacionada con este, se encontraron las siguientes leyes, resoluciones y decretos:

Ley 769 de 2002

Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Ley 1383 de 2010

Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.

Ley 1503 de 2011

Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Ley 1702 de 2013

Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

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.

Resolución 1282 de 2012

Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016.

Resolución 0002273 del 2014

Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 -2021 y se dictan otras disposiciones.

Resolución 0312 de 2019

Por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST.

Resolución 1565 de 2014 derogada

Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Resolución 20223040040595 de 2022

Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

Decreto 1072 de 2015

Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo.

Decreto 1079 de 2015

Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Decreto 2106 de 2019

Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública.

Decreto 1430 de 2022

Por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

2.4 Marco Conceptual

Con la finalidad de tener mayor conocimiento en los conceptos del proyecto de grado, a continuación, se definirán alguno de estos con el fin de poner en contexto al lector sobre el tema a desarrollar entre ellos tenemos:

Accidente de Tránsito

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

Actor 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 de un lugar a otro.

En la Seguridad Vial interviene el ser humano como actor de tránsito en su rol de: peatón, pasajero, ciclista, motociclista o conductor. (Red Empresarial de Seguridad Vial, 2017, p. 3)

Plan estratégico de seguridad vial

Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos. (Decreto 1252, 2021, p. 2)

Sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SGSST)

El Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua y que incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud en el trabajo.

El SG-SST debe ser liderado e implementado por el empleador o contratante, con la participación de los trabajadores y/o contratistas, garantizando a través de dicho

sistema, la aplicación de las medidas de Seguridad y Salud en el Trabajo, el mejoramiento del comportamiento de los trabajadores, las condiciones y el medio ambiente laboral, y el control eficaz de los peligros y riesgos en el lugar de trabajo.

Para el efecto, el empleador o contratante debe abordar la prevención de los accidentes y las enfermedades laborales y también la protección y promoción de la salud de los trabajadores y/o contratistas, a través de la implementación, mantenimiento y mejora continua de un sistema de gestión cuyos principios estén basados en el ciclo PHVA (Planificar, Hacer, Verificar y Actuar). (Decreto 1072, 2012, p. 89)

Peatón

La definen como “Persona que transita a pie por una vía pública” (Luchemos por la vida, 2009).

Riesgo vial

Un riesgo vial es aquella acción indebida en la vía o la consecuencia negativa tras encontrarse en el recorrido con un elemento físico, una distracción o falla mecánica que pueda ocasionar algún siniestro vial y otros eventos desfavorables para el bienestar de los actores viales (peatón, ciclista, motociclista, conductor y pasajero), si llegase a materializarse durante los desplazamientos realizados in itinere o en misión. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021, p.4)

Encuesta

En la guía práctica para la gestión empresarial de riesgos viales la definen que “es un instrumento de recolección de información, que permite a través de una serie de preguntas

realizadas a un grupo de personas, reunir datos o detectar la opinión sobre un asunto determinado” (p.4).

Desplazamientos en misión

“son aquellos recorridos que uno o varios colaboradores realizan en cumplimiento con los objetivos de la empresa” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021, p.4).

Los siguientes conceptos son algunos de los que se mencionarán en el diseño de la fase 1 del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) del trabajo de grado, que se encuentran en la ley 1702 de 2013 y están dentro de las definiciones de la resolución 40595 de 2022.

Seguridad Vial

Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

(Ley 1702, 2015, p. 1)

Plan Nacional de Seguridad Vial

Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos,

acciones y calendarios, de forma que concluyan en una la acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial. (Ley 1702, 2015, p. 1)

Campañas de Prevención Vial

Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros. (Ley 1702, 2015, p. 1 y 2)

2.5 Marco Contextual

Industrias Kamiplast S.A.S, tiene como actividad económica principal: C1522 - fabricación de otros tipos de calzado, excepto calzado de cuero y piel, actividad secundaria: C1523 - fabricación de partes del calzado y como otras actividades: G4643 - comercio al por mayor de calzado. Por lo cual está clasificado como riesgo principal clase de riesgo 3 en su fábrica y clase de riesgo 1 en su punto de venta.

2.5.1 Localización

La sede principal o punto de fábrica se encuentra ubicada en el KM 11 más 520 MTS BG 3 Anillo vial Oriental Vía Boconó, municipio de villa del rosario- norte de Santander.

Figura 1

Mapa de localización



Fuente. Imagen tomada de Google Maps, indica la ubicación exacta de la empresa de manera satelital (2022).

Figura 2

Fachada de la empresa



Fuente. Imagen tomada de Google Maps, se puede observar la fachada de la empresa (2022).

2.5.2 Misión

La misión estipulada por la empresa es

Somos una empresa colombiana comprometida con el desarrollo de la industria del calzado, utilizando materia prima de excelente calidad, tecnología de vanguardia y talento humano capacitado y calificado para satisfacer las necesidades de nuestros clientes, quienes ven Industrias Kamiplast, un aliado comercial capaz de responder a sus necesidades y las exigencias del mercado. (Kamiplast, 2020)

2.5.3 Visión

Así mismo, la empresa Kamiplast (2020):

En Industrias Kamiplast estamos comprometidos todos los días para ser la empresa más innovadora en el ramo del calzado colombiano, para ello investigamos, diseñamos, probamos y analizamos cada zapato que se produce en nuestra empresa, pensando siempre en lo mejor para nuestros clientes, optimizando continuamente nuestra cartera de productos con calidad y variedad, brindando en todo momento nuestra mayor atención.

3. Diseño metodológico

3.1 Enfoque

Teniendo en cuenta que en la recolección de datos se obtuvo información numérica y no numérica, esta investigación se llevó a cabo mediante el tipo de enfoque mixto ya que este enfoque combina el abordaje cuantitativo y cualitativo. Con la finalidad de tomar las fortalezas de ambos tipos de indagación, combinarlas y profundizar en sus características para así lograr una investigación más completa.

3.2 Alcance

Basados en que este trabajo de grado se enfocó en diseñar la fase 1 (Planificación del PESV) de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S., se utilizó el tipo de alcance descriptivo ya que este fue el que más se adaptó a este estudio. Dado a que se pretendía especificar los procesos del plan estratégico de seguridad vial mediante un análisis sobre la actividad económica de la empresa, realizar la documentación requerida, revisar continuamente las vías circulantes por el que se moviliza el personal, buena señalización para los peatones, actualizar la información y darse a conocer continuamente.

Es decir, se realizó una evaluación inicial del estado actual del PESV en la empresa según la fase 1 (Planificación del PESV) de acuerdo a la resolución 40595 de 2022, donde se recolectaron datos específicos que nos encaminaron en la elaboración de la documentación requerida acorde a las actividades diarias de la empresa.

3.3 Población y muestra

3.3.1 población

La población estadística que se tuvo en cuenta para este trabajo de grado es el 100% del personal directo de la empresa Industrias Kamiplast SAS, y el personal en misión (vendedores) que apoyan las funciones de la empresa. Esta población está conformada por 64 participantes como población objeto de investigación.

Tabla 1

Distribución del tipo de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S

Tipo de Trabajadores	Cantidad
Administrativo	21
Operativo	35
OPS	8
Total	64

Fuente. Bajo elaboración propia.

3.3.2 Muestra

El tipo de muestreo es no probabilístico por conveniencia, ya que la muestra para esta investigación fueron los 64 participantes de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S. Dado que se considera un actor vial (conductor, peatón o pasajero) y están expuestos a riesgos identificados tanto de seguridad vial como riesgo del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

3.4 Recolección de la información

3.4.1 Información primaria

Como fuente primaria nos basamos en la recolección de la información a través de la encuesta diagnóstica para caracterización de riesgos viales que fue realizada con preguntas de acuerdo a la resolución 40595 de 2022, el cual se le aplicó a toda la población objeto de esta investigación (64 participantes). Y a su vez se aplicó la herramienta de la ARL Sura para la evaluación del estado actual del PESV en la empresa y para la elaboración de la documentación requerida de la fase 1, de acuerdo a la mencionada resolución.

3.4.2 Información secundaria

Como fuente secundaria se tuvieron en cuenta las estadísticas de accidentalidad a nivel departamental y nacional, los estudios anteriormente realizados sobre el PESV, la información de la empresa y la normatividad vigente aplicable.

3.5 Instrumentos

3.5.1 Encuesta

El objetivo de esta encuesta fue la complementación de la información para la elaboración del paso 5 (Diagnóstico) del PESV y así identificar los riesgos viales a los cuales estaban expuestos los trabajadores que apoyan la misión de la empresa.

La estructura de la encuesta constaba de 45 ítems que constaban de preguntas personales, preguntas sobre la empresa (tipo de vinculación, tipo de contrato, licencia de conducción, entre otras), vehículos automotores, desplazamientos laborales, incidentes viales, seguridad vial y capacitaciones de emergencias viales de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S.

Estas variables se midieron mediante opción de selección múltiple con única respuesta y preguntas abiertas. Esta encuesta fue diligenciada de forma digital en formato de Google forms.

Ver anexo 9.1 Encuesta de caracterización de los riesgos viales.

3.5.2 Herramienta ARL Sura

Esta herramienta tuvo como objetivo evaluar el plan estratégico de seguridad vial de la empresa y conocer la documentación requerida para la fase 1, según la resolución 40595 del 12 de julio de 2022.

La herramienta está conformada por 3 partes:

1. Conocer el nivel estratégico de seguridad vial que requiere la organización.
2. Lista de verificación de los requisitos del plan estratégico de seguridad vial.
3. Resumen resultados evaluación cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial de acuerdo al nivel del PESV.

Consta de variables como la misionalidad de la organización, tamaño de la organización, nivel de PESV, requisitos de verificación, los documentos que se sugieren para verificar, las observaciones de los requisitos y la documentación que se debe tener de acuerdo al nivel del PESV de la empresa, con base a cada fase de la metodología para el diseño e implementación del PESV según resolución 40595 de 2022. El formato para el diligenciamiento de los datos se llevó a cabo mediante el formato parametrizado en Excel.

Ver anexo 9.2 Herramienta ARL Sura.

3.6 procedimientos

3.6.1 Procedimiento encuesta

- Elaboración de la encuesta.
- Aprobación de la encuesta por parte del responsable del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de la empresa.
- Solicitud de los respectivos permisos por parte de los directivos de la empresa y de la población participante para la aplicación de esta.
- Aplicación de la encuesta de forma digital.
- Recolección de la información suministrada.
- Tabulación y análisis de los resultados obtenidos.
- Socialización y discusión de los resultados.
- Planteamiento del plan de acción según la información recolectada y analizada.
- Entrega del informe final de la encuesta realizada de acuerdo a los parámetros establecidos en la resolución 40595 de 2022.

3.6.2 Procedimiento herramienta ARL Sura

Esta herramienta se desarrolló de acuerdo a las partes por como está conformada y que se mencionó anteriormente. Para la parte 1, (conocer el nivel estratégico de seguridad vial que requiere la organización) se dan 3 pasos:

Paso 1. Consistió en seleccionar la misionalidad que le corresponde a la organización (misionalidad 1 o misionalidad 2) e indicar el tamaño de la organización (se define mediante la flota de vehículos automotores y no auto motores y conductores contratados o administrados por la organización).

Paso 2. De acuerdo al tamaño de la organización que se seleccionó se diligencian unos datos con base a la flota de vehículos automotores y no automotores, y a los conductores contratados o administrados por la organización. Por medio de este diligenciamiento de los datos, da como resultado el nivel del PESV que le corresponde a la empresa, entre estos niveles está; nivel básico, estándar y avanzado.

Paso 3. Según el resultado que arrojó anteriormente, se le dio clic al nivel del PESV que le correspondió a la empresa (básico, estándar o avanzado).

Para la parte 2 (Lista de verificación de los requisitos del plan estratégico de seguridad vial):

1. Se revisó la lista de chequeo para el cumplimiento de los requisitos de verificación del PESV de acuerdo al nivel que arrojó el paso 2.
2. Se diligenciaron los datos de la empresa.
3. Se identificaron los ítems de acuerdo a los requisitos y documentos que debe cumplir la empresa, seleccionando en cada una de las opciones si se cumple o no con el documento requerido. Al final con base a esta selección nos arrojó un porcentaje de cumplimiento de requisitos del PESV.

Para la parte 3 (Resumen resultados evaluación cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial de acuerdo al nivel del PESV).

1. Se conoció de manera resumida la documentación requerida que se debía elaborar conforme al nivel del PESV que le correspondió a la empresa.

3.7 Método para el análisis de datos

3.7.1 Método para la encuesta

Una vez obtenidos los resultados de la encuesta por medio de Google forms, se procede a descargar la información en formato Excel.

Seguido a esto se separó la información cualitativa de la cuantitativa ya que, para la creación de la tabla dinámica para los mencionados resultados con los respectivos gráficos o tablas solo se necesitaba la información cuantitativa. Dependiendo de la información recolectada se utilizaron las tablas para los ítems con varios valores y los gráficos con ítems que contenían pocos valores. Por último, se hizo el respectivo análisis cualitativo por medio de la creación de tablas de frecuencia o gráficos.

3.7.2 Método para la herramienta de la ARL Sura

Es de resaltar que esta herramienta la entrega la ARL Sura a la empresa para hacer este diagnóstico y esta ya viene parametrizada, de tal manera que cuando se diligencia la información de la primera parte al dar clic al nivel que arrojó (Básico, estándar o avanzado) automáticamente nos envía a la segunda parte de esta herramienta y al diligenciar esta nos conduce a la última parte donde mostró el resumen de la documentación a tener en cuenta y que debe cumplir la empresa para esta fase 1.

3.8 Consideraciones éticas

Este trabajo de grado se realizó inicialmente solicitando el permiso por escrito de la empresa para la realización de este, así mismo se tuvo en cuenta para el diligenciamiento de la encuesta las políticas de tratamiento de la información. Para garantizar la confidencialidad implementadas por la empresa Industrias Kamiplast SAS y con previa autorización de sus trabajadores, se firmó un documento de consentimiento informado de uso privado, según la normatividad vigente que es la Ley 1581 de 2012 (Ley de Protección de Datos).

Además, el trabajo fue direccionado mediante los valores fomentados por la Corporación Universitaria Minuto de Dios como son: actitud ética, espíritu de servicio, excelencia, praxeología, comunidad educativa, comunidad participativa e identidad cultural como complemento de nuestra formación para la ejecución de este trabajo.

Es por esto que durante la realización de este trabajo de grado nos regimos por la Guía práctica para citar y referenciar según estilo de la American Psychological Association 7 edición estilo APA publicada por el director general de bibliotecas de la Corporación Universitaria Minuto de Dios, para garantizar los derechos de autor tanto en las citaciones como en referencias.

4. Cronograma

Tabla 2

Cronograma de actividades

Nº	Actividad	Fechas desde septiembre hasta Noviembre	Se realizó
1	Solicitud de permiso a la empresa para la realización del trabajo de grado.	01 de septiembre de 2022.	Se solicitó de manera escrita con el gerente de la empresa el permiso para la realización de este trabajo de grado.
2	Aplicación de la herramienta de la ARL Sura para evaluar el plan estratégico de seguridad vial de la empresa.	10 de septiembre de 2022.	Se aplicó la herramienta que entrega la ARL Sura mediante formato Excel.
4	Aplicación de la encuesta diagnóstica para identificar los riesgos viales a los cuales están expuestos los trabajadores que apoyan la misión de la empresa.	19 de septiembre - 05 de octubre 2022.	Se lleva a cabo la aplicación de la encuesta a cada uno de los trabajadores de la empresa.
5	Elaboración de la documentación requerida para la Fase 1. Planificación del PESV.	01 de octubre de 2022 hasta el 23 de Octubre de 2022.	Se inicia con la elaboración de la documentación por parte de las autoras del trabajo de grado.

6	Recepción de los resultados de la encuesta diagnóstica para la identificación de los riesgos viales.	11-15 de octubre de 2022.	Se analizan los datos de acuerdo a los resultados obtenidos de la encuesta aplicada y se le realiza el correspondiente análisis cualitativo.
---	--	---------------------------	--

Fuente. Bajo elaboración propia.

5. Resultados

5.1 Encuesta población estudiada

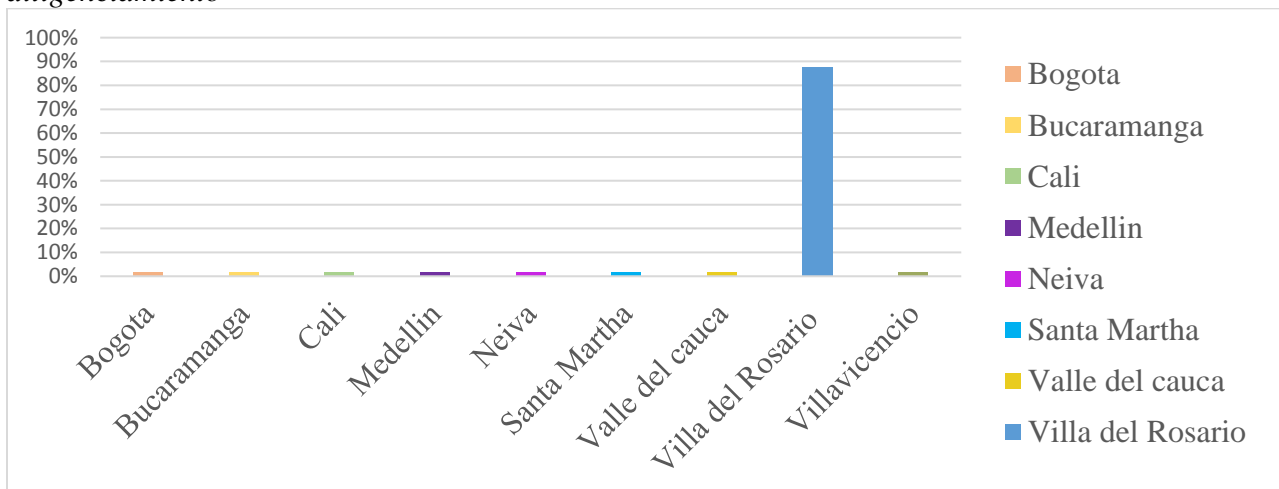
Estos resultados de la encuesta complementan la información para la elaboración del documento en el paso 5 (Diagnóstico) de la fase 1 del PESV, por tal motivo responde al objetivo específico elaborar la documentación requerida de acuerdo a la resolución 40595 de 2022.

Se aplicó la encuesta a 64 trabajadores desde el 19 de septiembre al 5 de octubre del año 2022, al momento de aplicar la encuesta se tuvo en cuenta la base de datos de la empresa al día 19 de septiembre del 2022.

A continuación, se presentan los resultados con su respectivo análisis en los 64 trabajadores encuestados.

Figura 3

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según ciudad de diligenciamiento



Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Se evidenció que el 88% de los trabajadores encuestados (56 trabajadores) se encontraban en Villa del Rosario y los trabajadores restantes que corresponden al 2% están en las otras ciudades ya mencionadas.

Tabla 3

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según rangos de edad

Edad	N	%
18 a 20 años	1	2%
21 a 30 años	26	41%
31 a 40 años	19	29%
41 a 50 años	6	9%
51 a 60 años	11	17%
61 a 70 años	1	2%
Total	64	100%

Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Se observa que el rango de edad entre los 31 a 40 años corresponde al 41%, esto nos indica que la mayoría del personal se encuentra en la etapa juventud y adultez.

Tabla 4

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según estado civil

Estado Civil	N	%
Casado(a)	14	22%
Soltero(a)	30	47%
Unión Libre	20	31%
Total	64	100%

Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

La mayoría de los encuestados es decir el 53% de la muestra son trabajadores con estado civil unión libre o casado esto quiere decir que conformaron un hogar con su pareja y el 47% viven con su familia de origen.

Tabla 5*Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S por sexo*

Género	N	%
Femenino	20	31%
Masculino	44	69%
Total	64	100%

Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

De acuerdo a lo anterior el 69% de los encuestados son hombres y el 31% son mujeres.

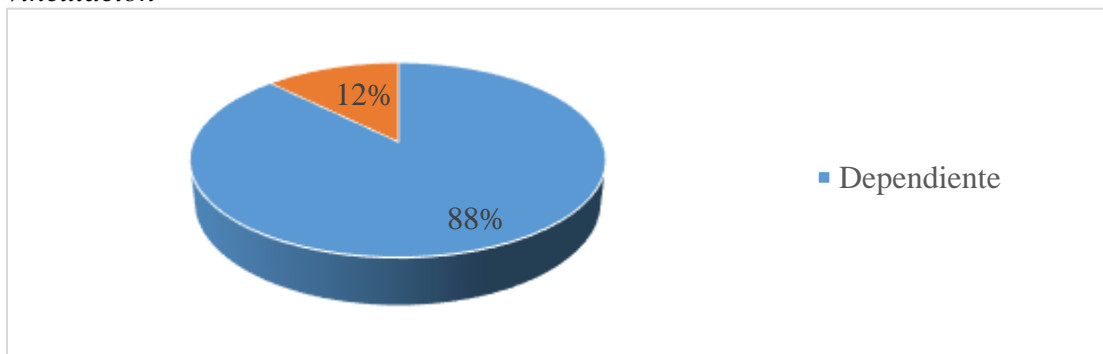
Tabla 6*Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según nivel educativo*

Escolaridad	N	%
Bachiller	23	36%
Primaria	11	17%
Profesional	10	16%
Técnico	16	25%
Tecnólogo	4	6%
Total	64	100%

Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

El 53% de los encuestados tiene grado de escolaridad primaria o bachiller y el 47% es técnico, tecnólogo o profesional.

Figura 4*Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según tipo de vinculación*

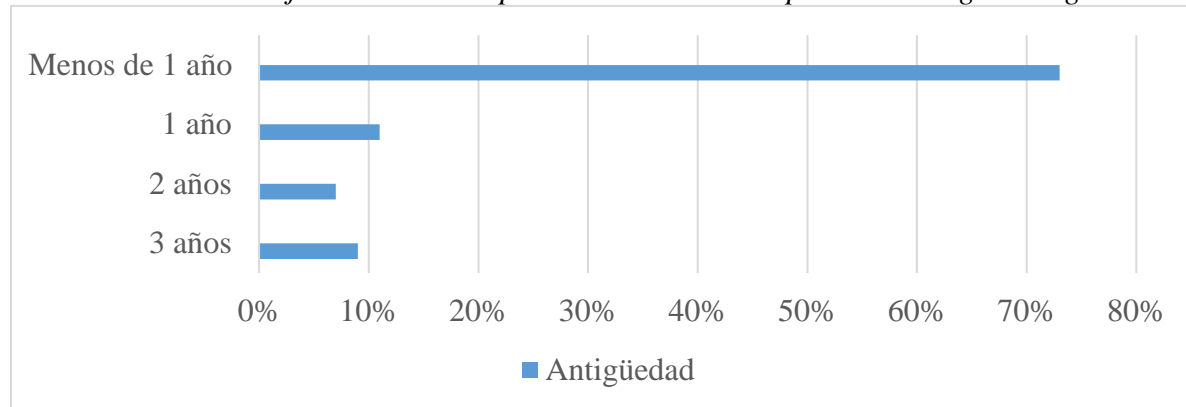
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

El 88% de los encuestados es decir 56 personas son contratadas de forma directa por la empresa y el 12% de encuestados es decir las 8 personas son contratadas por medio de empresa de servicios temporales.

Figura 5

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según antigüedad



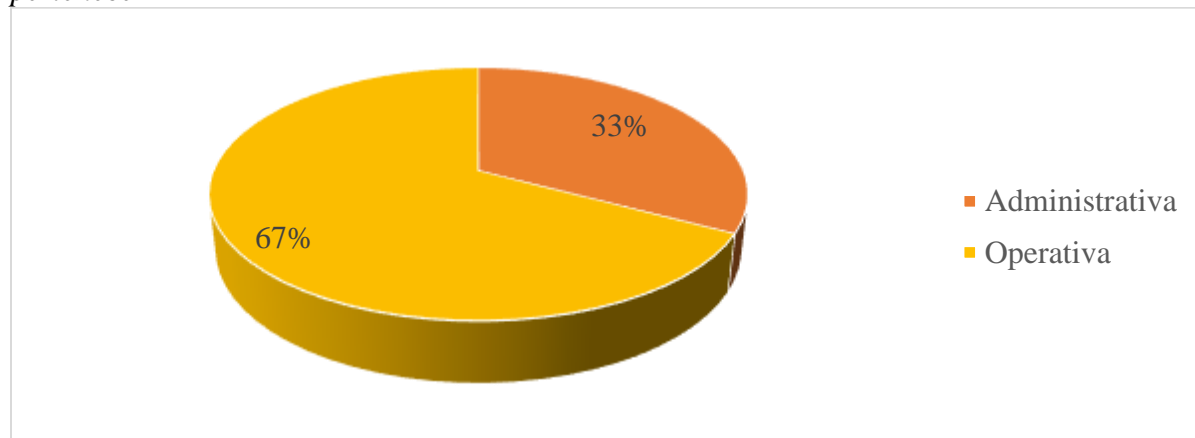
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

De total del personal encuestado el 27% tiene una antigüedad en la empresa de 1 a 3 años y el resto de los encuestados es decir el 73% es personal ingreso para el año 2022.

Figura 6

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según área a la que pertenece



Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

El 67% de los encuestados laboran en el área operativa y el 33% laboran en el área administrativa.

Tabla 7

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según cargo

Cargo	N	%
Auxiliar administrativo de producción	1	2%
Auxiliar contable	1	2%
Auxiliar de Cartera	1	2%
Auxiliar de diseño	1	2%
Auxiliar de facturación	1	2%
Auxiliar de producción	41	64%
Conductor-Auxiliar de producción	1	2%
Contador	1	2%
Contadora	1	2%
Diseñador	1	2%
Gerente de producción	1	2%
Jefe de Talento Humano y SST	1	2%
Merca impulsadora	1	2%
Pasante Universitario	2	3%
Servicios generales	1	2%
Vendedor	8	13%
Total	64	100%

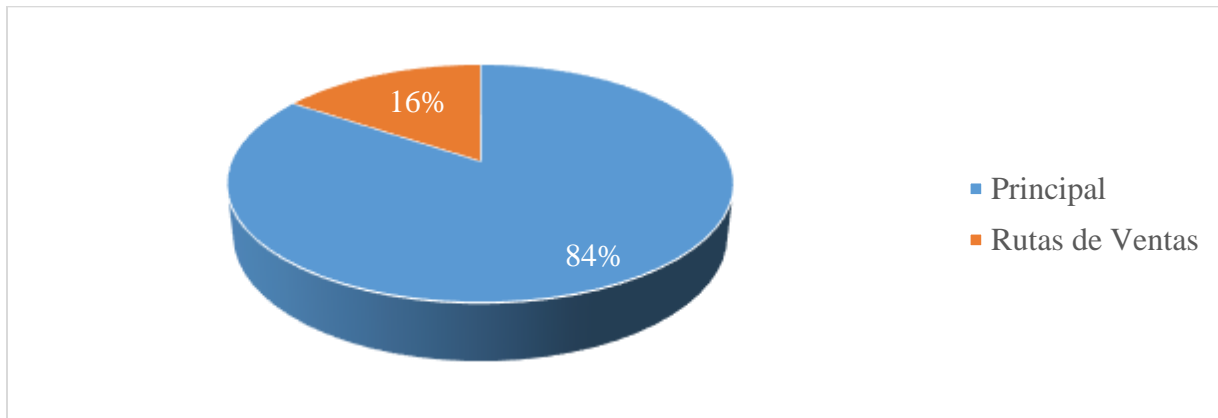
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

El 64% de las encuestados son auxiliares de producción, el 46% del personal encuestado labora en cargos administrativo y el 2% es personal conductor.

Figura 7

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según sede en la que labora



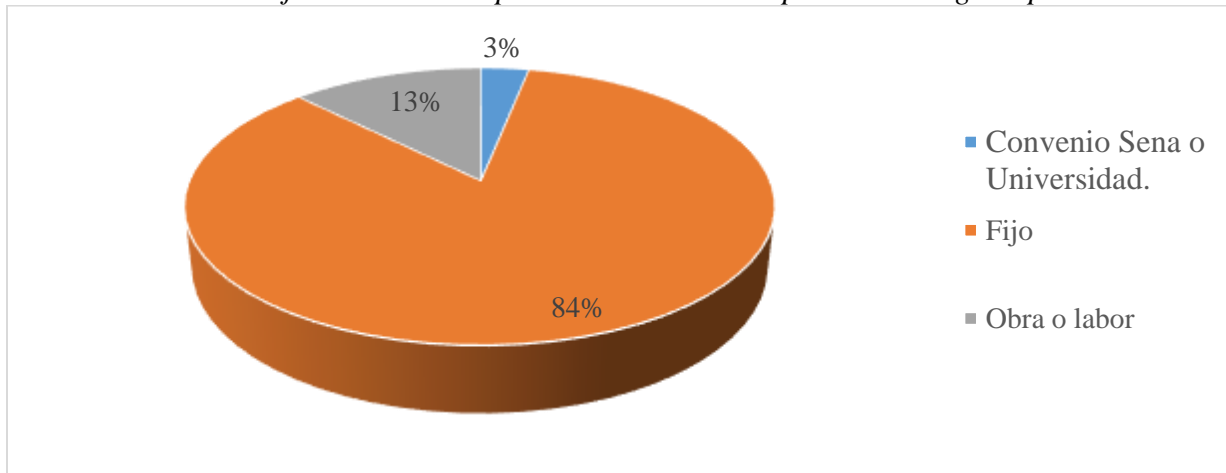
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

El 84% de las encuestados laboran en la sede principal de la empresa y el 16% de los encuestados laboran en rutas de ventas, es decir, 10 trabajadores laboran en misión.

Figura 8

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según tipo de Contrato



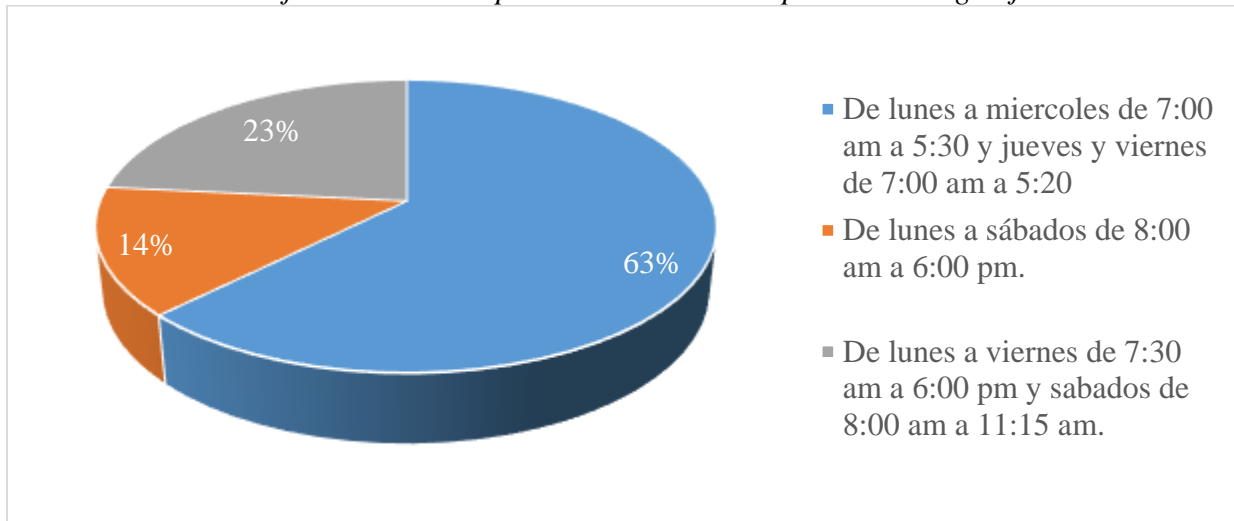
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

El 84% de los encuestados tienen un contrato a término fijo con la empresa, el 13% tiene contrato de obra o labor y el 3% tiene tipo de contrato convenio Sena o universidad.

Figura 9

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según jornada laboral



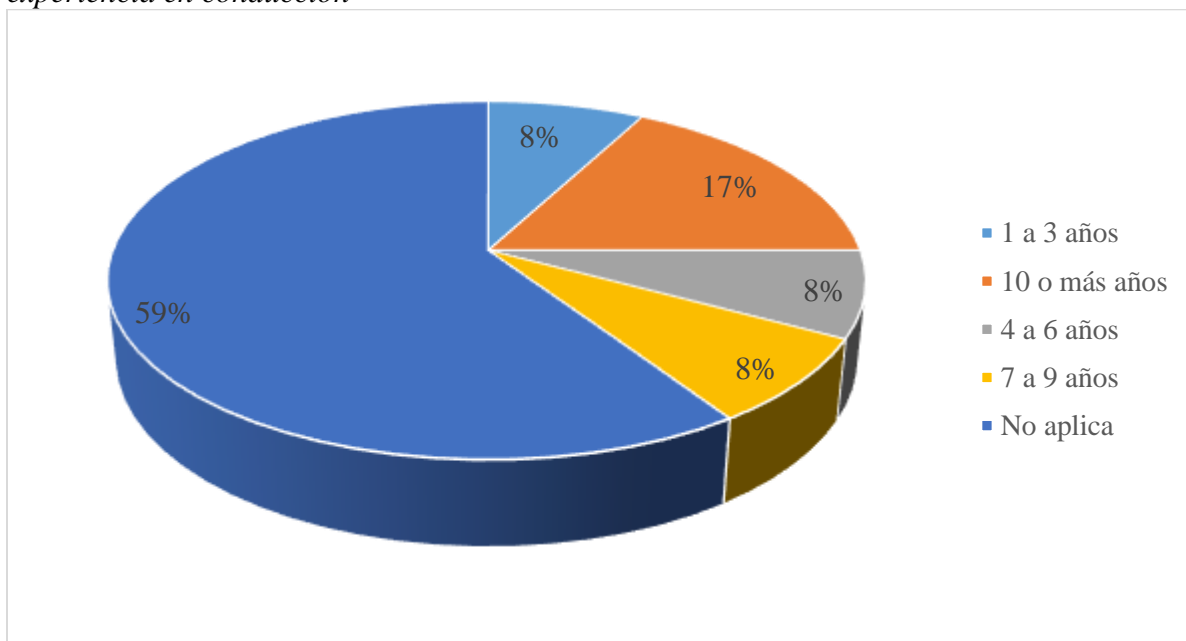
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

El 100% de los encuestados cumple sus funciones en un horario diurno comprendido entre las 7:00 am a las 6:00 pm aproximadamente.

Figura 10

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según años de experiencia en conducción



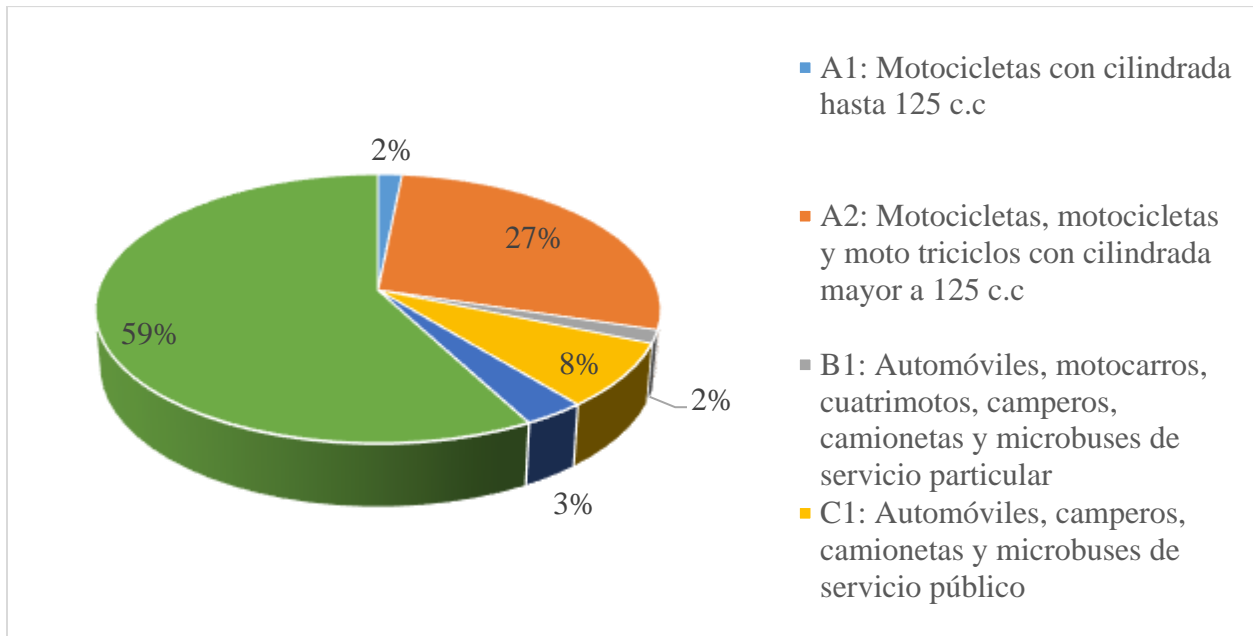
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

El 59% de los encuestados no tienen experiencia en conducción de un vehículo y el 41% de los encuestados tiene entre 1 año más de 10 años conduciendo un vehículo.

Figura 11

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según categoría de licencia de conducción



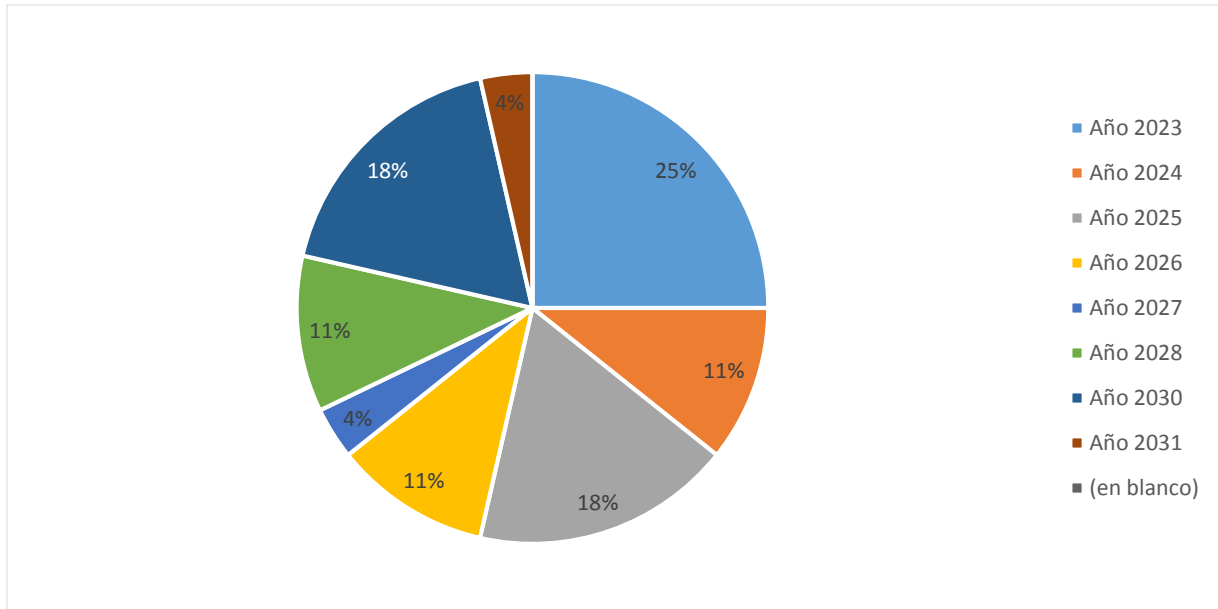
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Se puede evidenciar que el 59% de los encuestados no tienen licencia de conducción y el 42% tiene licencia de conducción de acuerdo a los diferentes tipos de categoría.

Figura 12

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según vencimiento de la licencia de conducción



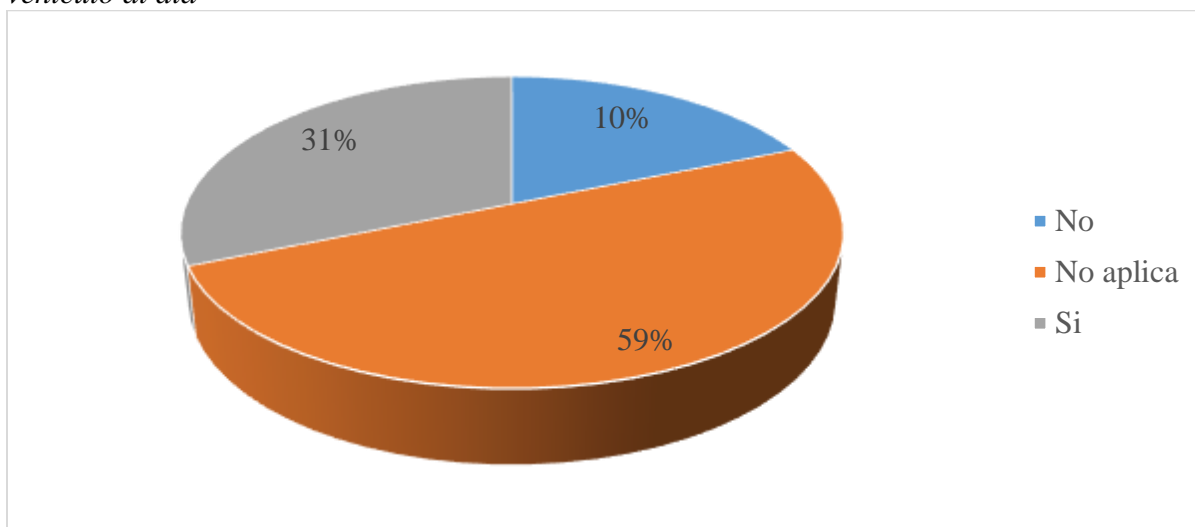
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Para esta variable se tiene en cuenta el personal encuestado que si tiene licencia por eso la muestra es de 26 personas en total. El 25% se le vence la licencia en el año 2023 y los porcentajes restantes vence su licencia a partir del 2024 en adelante.

Figura 13

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según documentos del vehículo al día



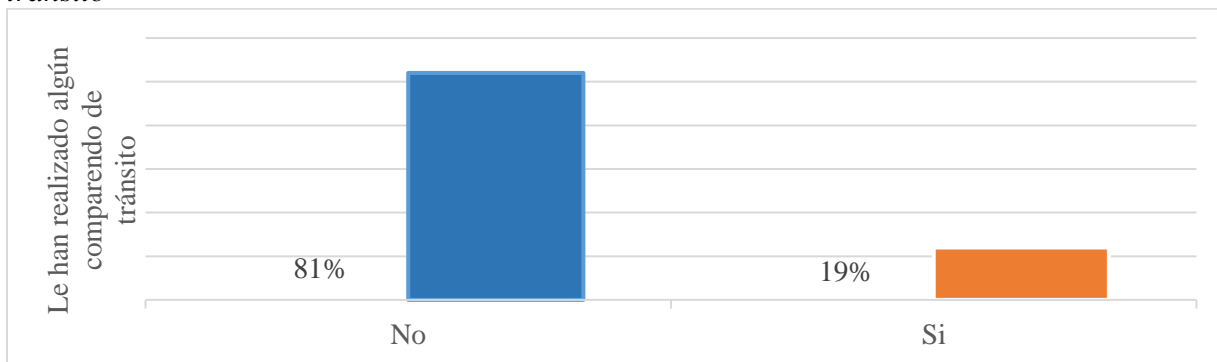
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

De total de personal encuestado el 59% no le aplica tener los documentos del vehículo al día, del 41% del personal que si le aplica el requisito solo lo cumple un 31% y el 6% usa su vehículo sin tener los documentos del vehículo al día.

Figura 14

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según comparendo de tránsito



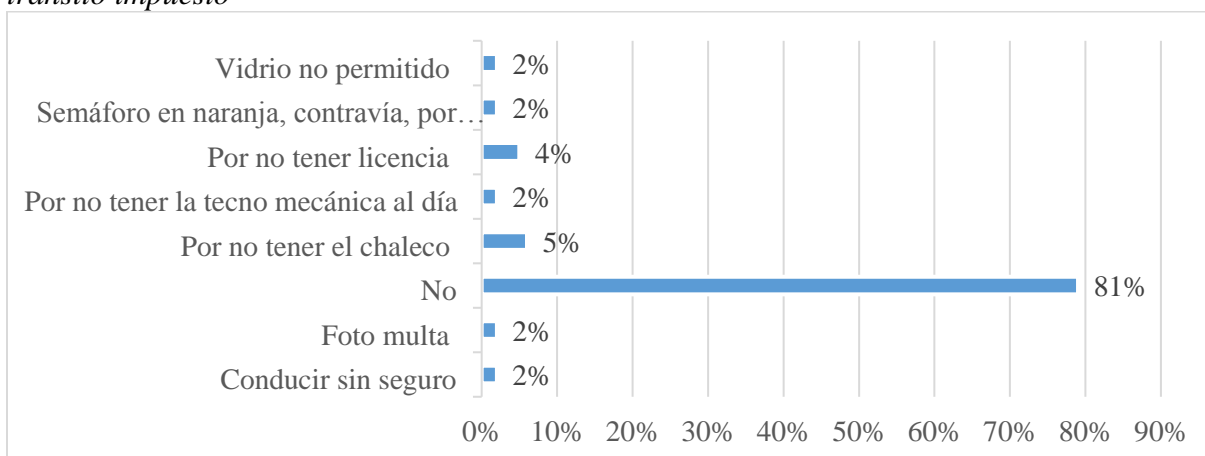
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

De total de personal encuestado el 81% no le han realizado comparendos de tránsito y al 19% si le han aplicado comparendo.

Figura 15

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según comparendo de tránsito impuesto



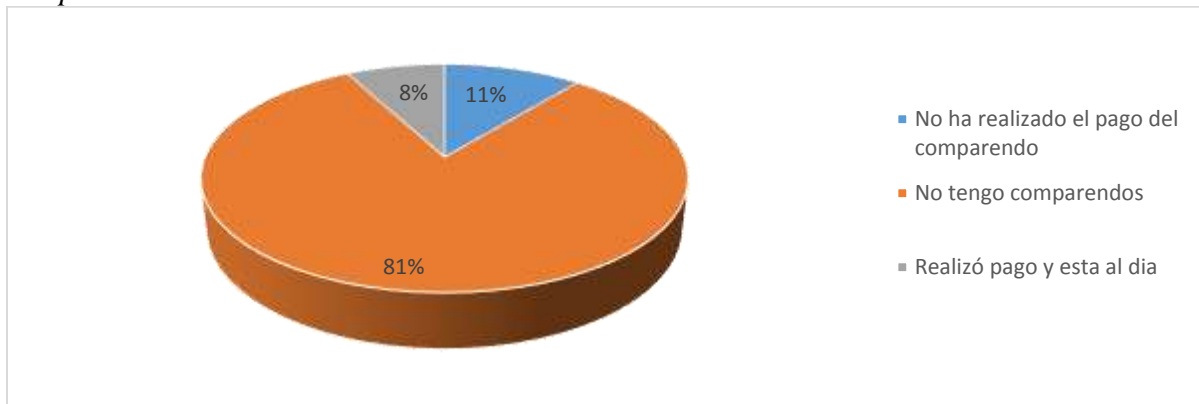
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

El 19% del personal a recibido un comparendo de tránsito por tener vidrios no permitidos, por no tener licencia, por no tener técnico mecánico al día, por no tener chaleco, foto multa y conducir sin seguro.

Figura 16

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según estado del comparendo



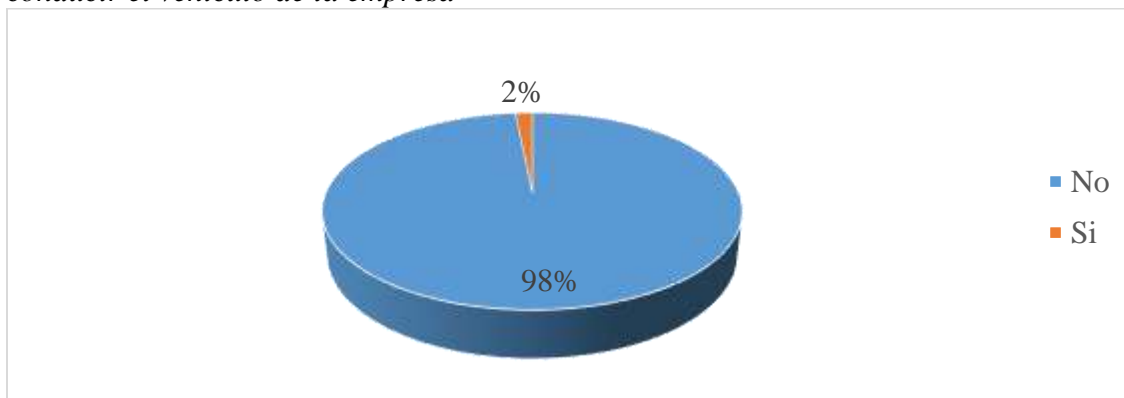
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Se puede evidenciar que el 81% del personal no ha tenido comparendos, el porcentaje restante no ha realizado el pago o ya se encuentra al día.

Figura 17

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según es contratado para conducir el vehículo de la empresa



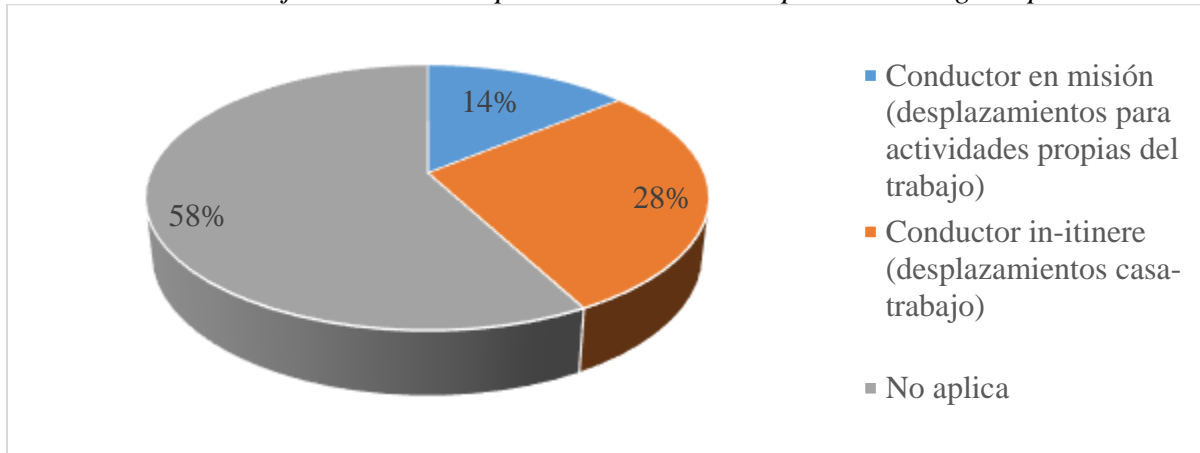
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Se puede observar que del personal total encuestado solo el 2% es decir, una sola persona es contratada para conducir el vehículo propio de la empresa.

Figura 18

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según tipo de conductor



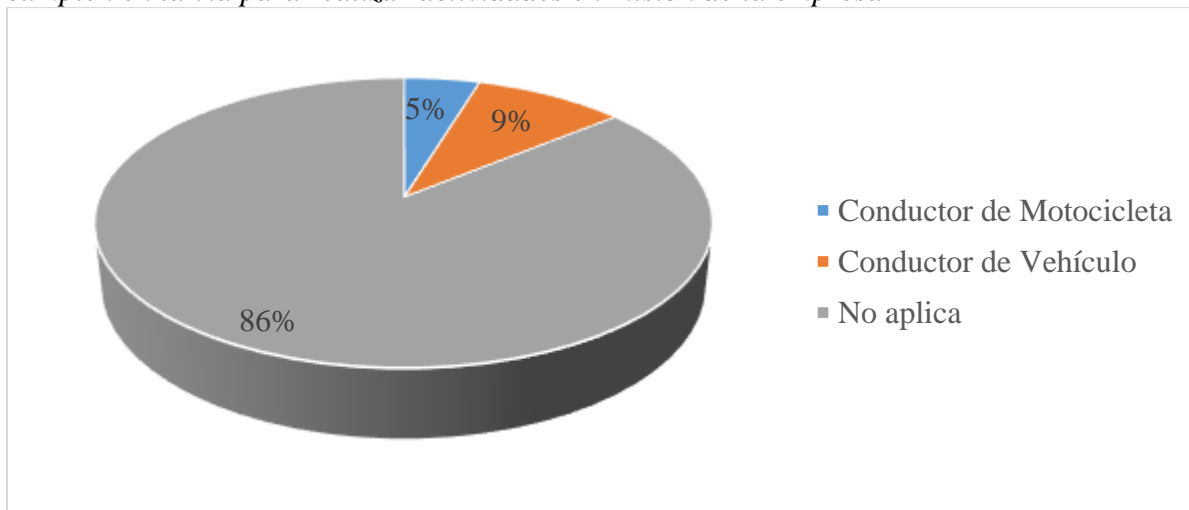
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Con respecto a la figura esta muestra que del personal total encuestado el 58% no es conductor de vehículo, el restante es conductor in-itinere o conductor en misión.

Figura 19

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según los roles que cumplen en la vía para realizar actividades en misión de la empresa



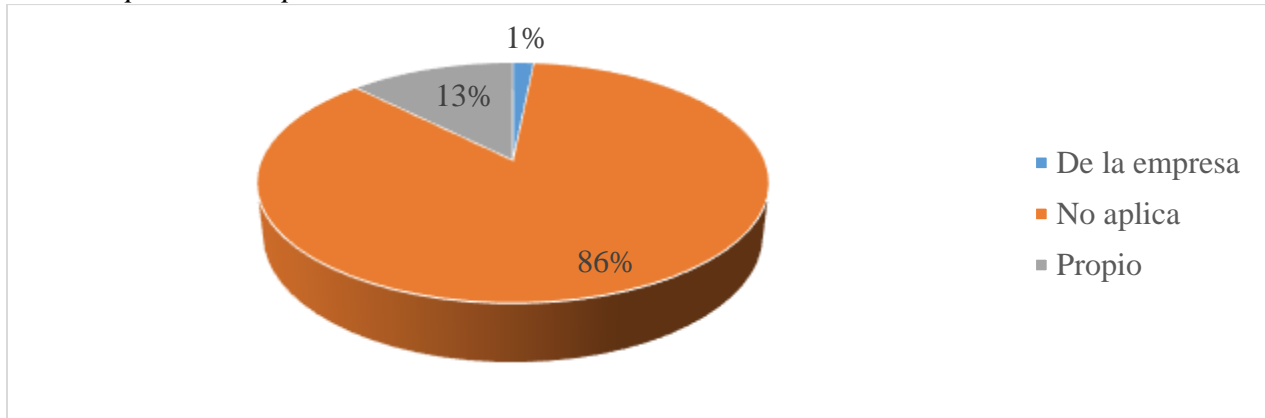
Fuente. Bajo elaboración propia

Análisis

Se evidencia que del personal encuestado el 86% no es conductor de vehículo en misión, los demás son conductores en misión de vehículo o motocicleta.

Figura 20

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según tipo de vehículo utilizado para los desplazamientos en misión



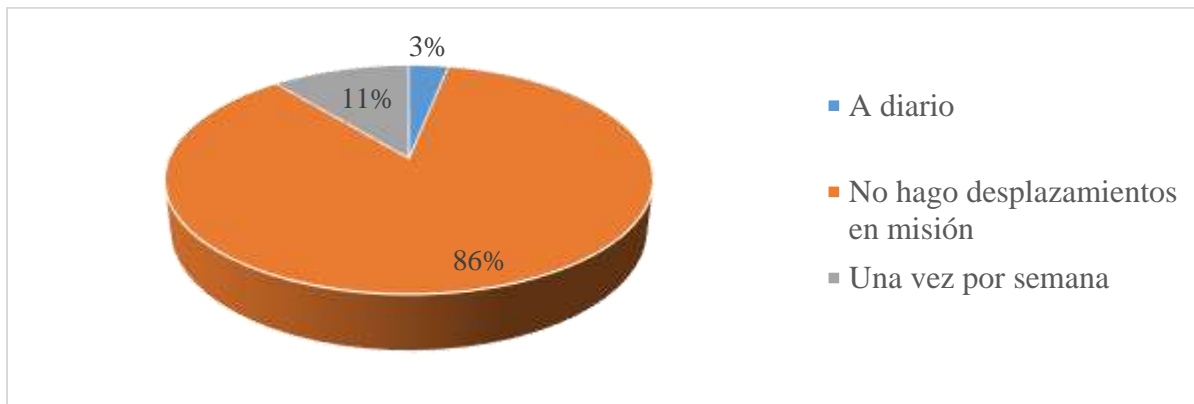
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Se observa que del total del personal que realiza desplazamiento en misión solo el 1% lo realiza en vehículo de propiedad de la empresa y los otros se desplazan en vehículo propio o no les aplica.

Figura 21

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según frecuencia de desplazamientos en misión



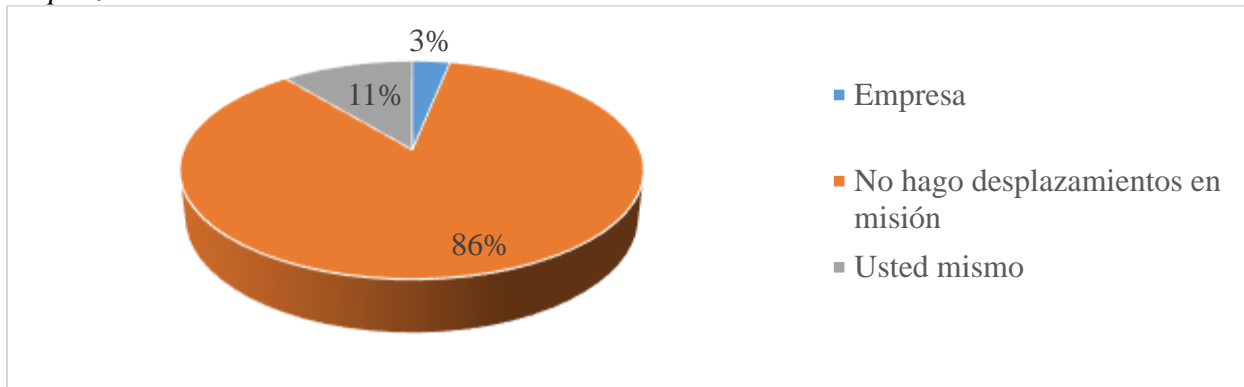
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Se observa que el 86% de los encuestados no hacen desplazamientos en misión.

Figura 22

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según planificación de desplazamientos en misión



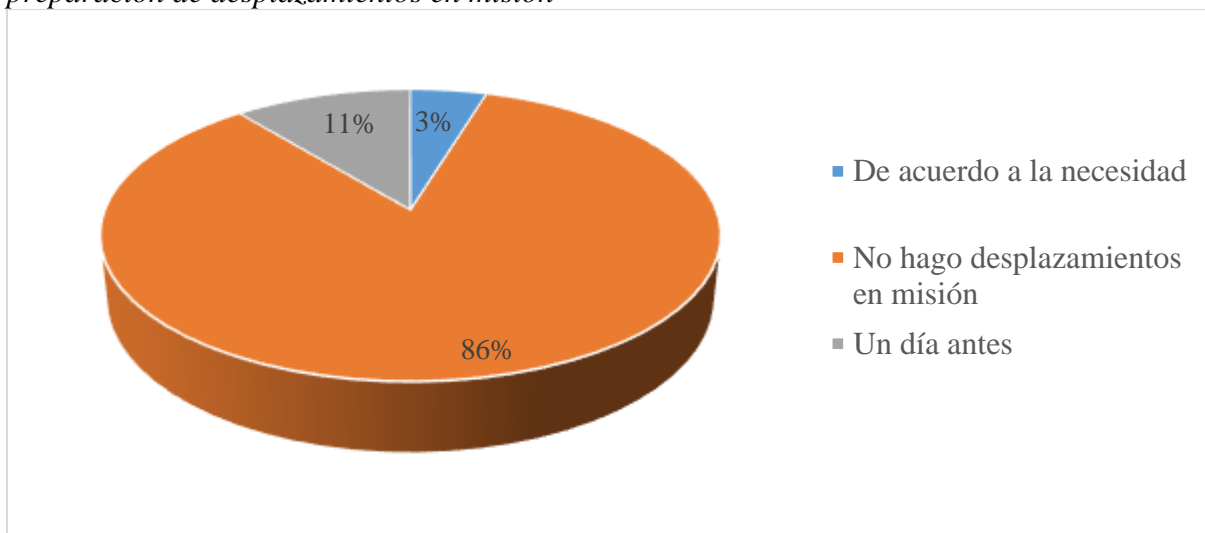
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Del total de los encuestados solo el 3% es planificado por la empresa, los otros lo realizan el mismo conductor o no hacen desplazamientos en misión.

Figura 23

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según antelación de preparación de desplazamientos en misión



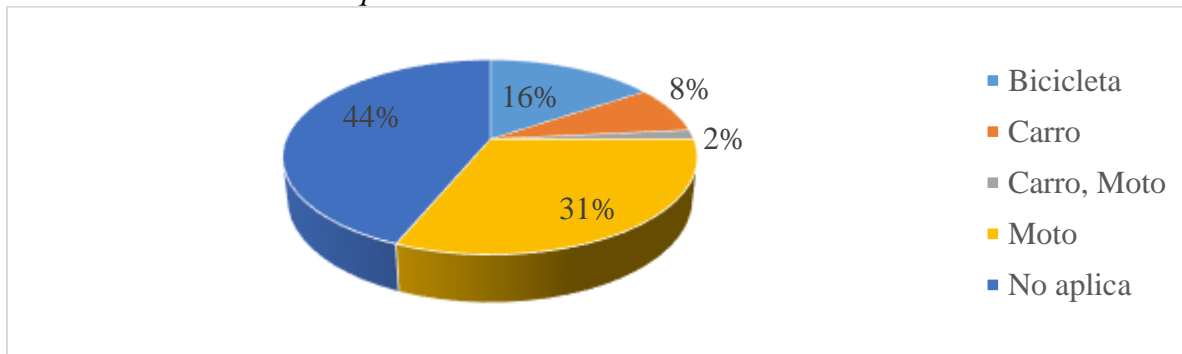
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Del total de los encuestados que realizan desplazamiento en misión el 3% planifica los desplazamientos de acuerdo a la necesidad de la empresa, los demás lo realizan un día antes o no hacen desplazamientos en misión.

Figura 24

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según Tipo de vehículo automotor o no automotor que conduce



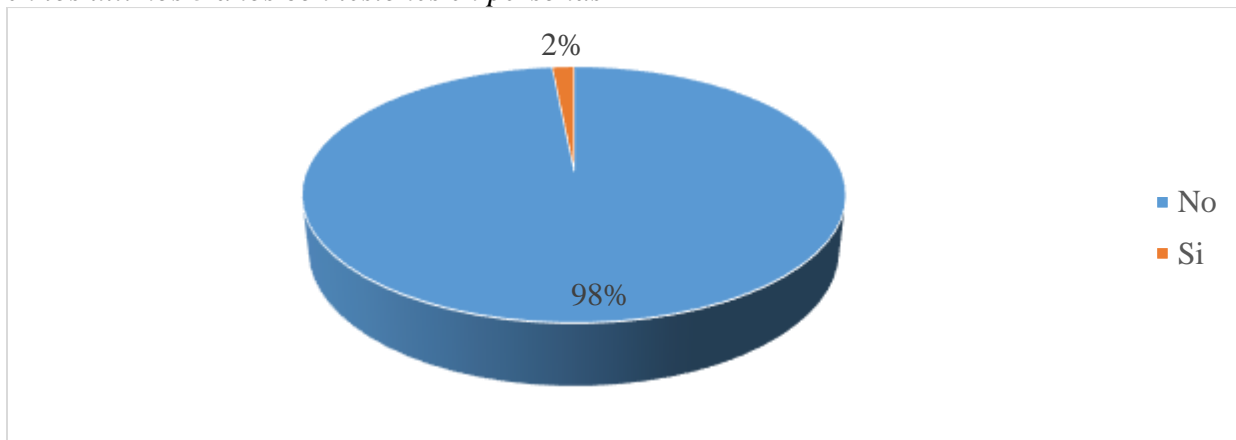
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Del 100% de la población encuestada, el 67% conduce vehículo no automotor como la bicicleta y vehículo automotor como el carro o moto y el 43% no conduce ningún tipo de vehículo.

Figura 25

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según accidentes viales en los últimos 3 años con lesiones en personas



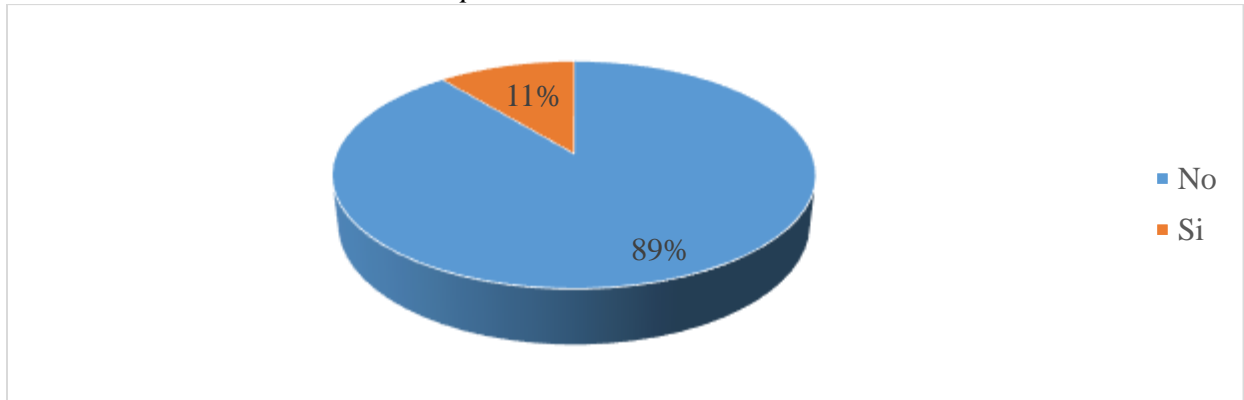
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Del 100% de la población encuestada, solo el 2% es decir 1 persona en los últimos 3 años ha sufrido un accidente vial con personas lesionadas.

Figura 26

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según en los últimos 3 años tuvieron un accidente vial sin personas lesionadas



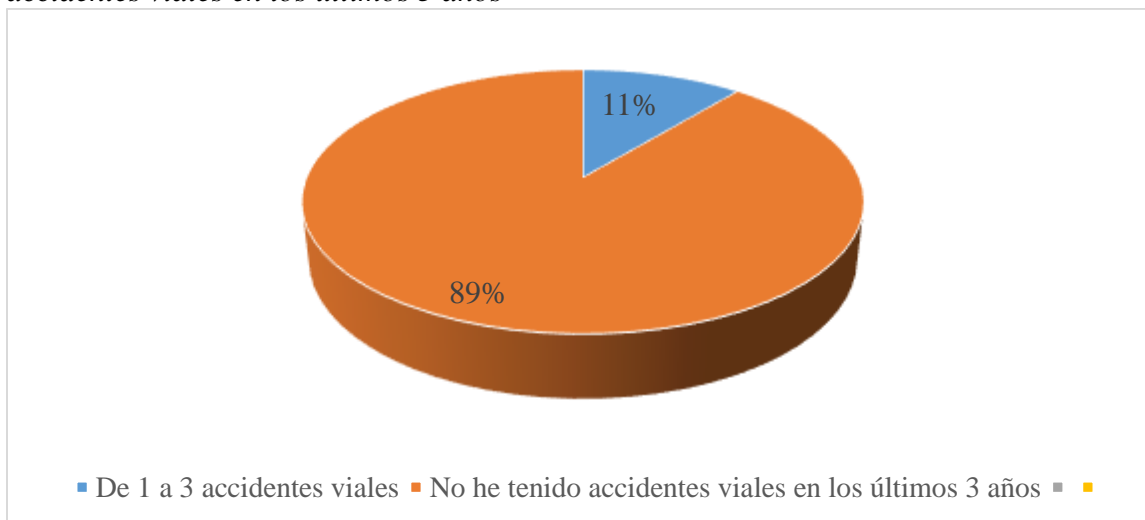
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Del 100% de la población encuestada, el 11% es decir 7 persona en los últimos 3 años ha sufrido un accidente vial sin personas lesionadas.

Figura 27

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según cantidad de accidentes viales en los últimos 3 años



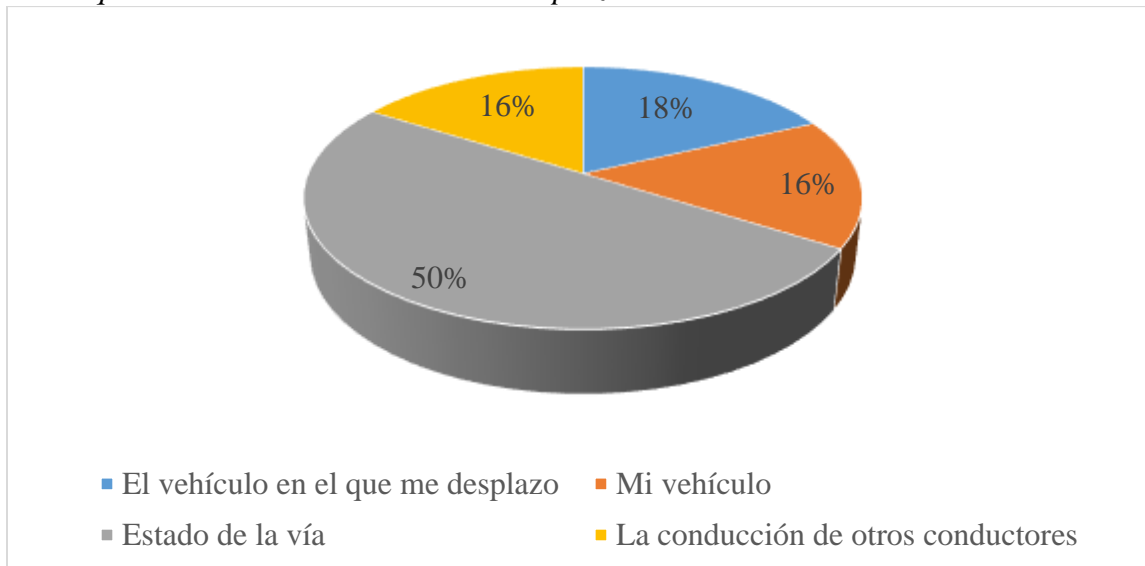
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Del 100% de la población encuestada, el 11% ha sufrido un accidente en los últimos 3 años.

Figura 28

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según factor de riesgo con el que se encuentra a diario en los desplazamientos



Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Se puede evidenciar que el mayor factor de riesgo con el que se encuentran los conductores es con el estado de la vía.

Tabla 8

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según acciones o situaciones que ponen en riesgo la seguridad vial de los peatones

Seleccione 1 acción o situación que ponen en riesgo la seguridad vial de los peatones	N	%
Pasar la calle corriendo	4	6%
Caminar por la vía de los carros	1	2%
Cruzar la calle hablando o mirando al celular	5	8%
Cruzar la calle por en medio de los autos	6	9%
Cruzar la calle sin mirar	8	12%
Desnivel del piso por raíces	3	5%
Jugar en la vía de los carros	5	8%

Pasar la calle corriendo	9	14%
Piso mojado (resbaloso)	1	2%
Presencia de bicicletas o motos en la acera	6	9%
Salida de autos sin señalización	2	3%
Uso de auriculares al caminar	14	22%
Total	64	100%

Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Se puede evidenciar que el uso de auriculares al caminar, pasar la calle corriendo y cruzar la calle sin mirar son las situaciones que ponen en riesgo la seguridad vial de los peatones.

Tabla 9

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según acciones o situaciones que ponen en riesgo la seguridad vial del pasajero

Seleccione 1 acción o situación que ponen en riesgo la seguridad vial de los pasajeros	N	%
Apresurar al conductor	4	6%
Darle mal las indicaciones al conductor	1	2%
Dormirse cuando está en la silla del copiloto	1	2%
Hablarle al conductor mientras conduce	10	16%
Mal estado de la vía	17	27%
Poco uso de los cinturones y/o casco	19	30%
Señalización	12	19%
Total	64	100%

Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Se muestra que el poco uso de los cinturones y/o casco, el mal estado de la vía, la señalización y hablarle al conductor mientras conduce es lo que pone en riesgo la seguridad vial del pasajero.

Tabla 10

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según acciones o situaciones que ponen en riesgo la seguridad vial de los conductores de autos

Seleccione 1 acción o situación que ponen en riesgo la seguridad vial de los conductores de autos	N	%
Clima	5	7.5%
Estado de la vía	10	15%
Estar bajo los efectos del alcohol	7	10.5%
Exceso de velocidad	12	19%
Falta de señalización	1	1.5%
Girar sin poner las direccionales	4	6%
Poco uso del cinturón de seguridad	13	21.5%
Uso del celular	12	19%
Total	64	100%

Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Como se observa el poco uso del cinturón de seguridad, el uso del celular, exceso de velocidad y estado de la vía es lo que más pone en riesgo la seguridad vial de los conductores de autos.

Tabla 11

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según acciones o situaciones que ponen en riesgo la seguridad vial de los conductores de motos

Seleccione 1 acción o situación que ponen en riesgo la seguridad vial de los conductores de motos	N	%
Adelantar indebidamente	13	20%
Estar bajo los efectos del alcohol	16	25%
Exceso de velocidad	15	24%
Girar sin poner las direccionales	6	9%
Hacer zig-zag entre los carros	3	5%
No mantener la distancia	11	17%
Total	64	100%

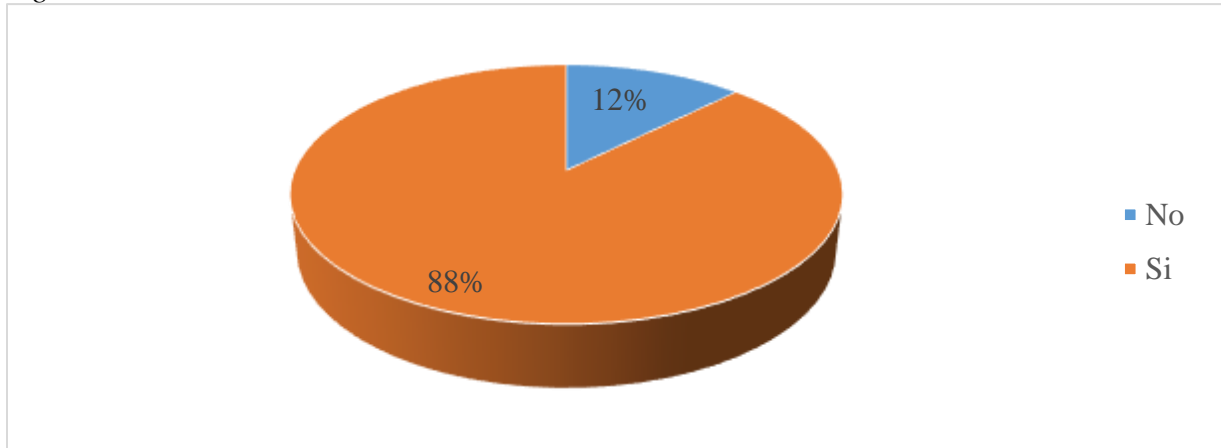
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Se evidencia que estar bajo los efectos de alcohol, exceso de velocidad y adelantar indebidamente es lo que pone en riesgo la seguridad vial de conductores de motos.

Figura 29

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según capacitaciones de seguridad vial



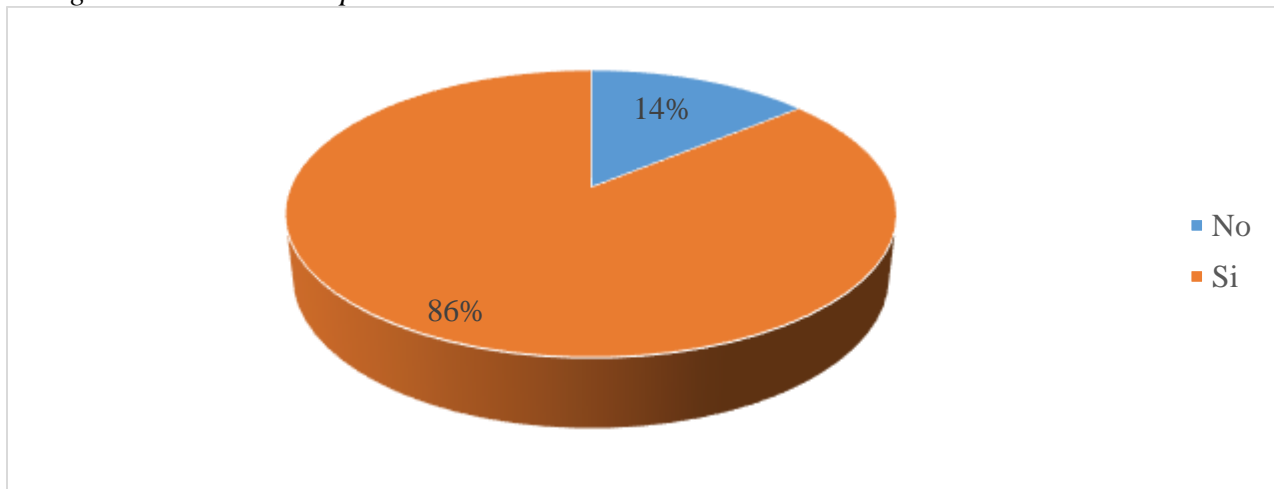
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

De acuerdo al personal encuestado el 88% manifiesta que si ha recibido capacitación en seguridad vial.

Figura 30

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según conocen el plan de emergencias vial de la empresa



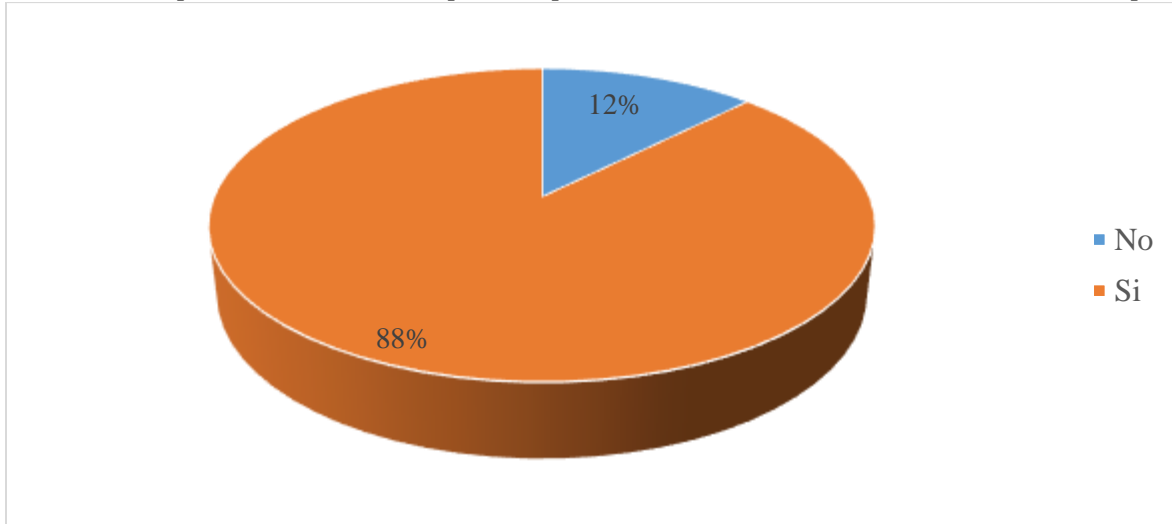
Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

Del personal encuestado el 86% manifiesta que si ha recibido capacitación en plan de emergencias vial de la empresa.

Figura 31

Distribución de trabajadores de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según ¿Conoce los elementos de primeros auxilios dispuestos para la atención de siniestros viales de la empresa?



Fuente. Bajo elaboración propia.

Análisis

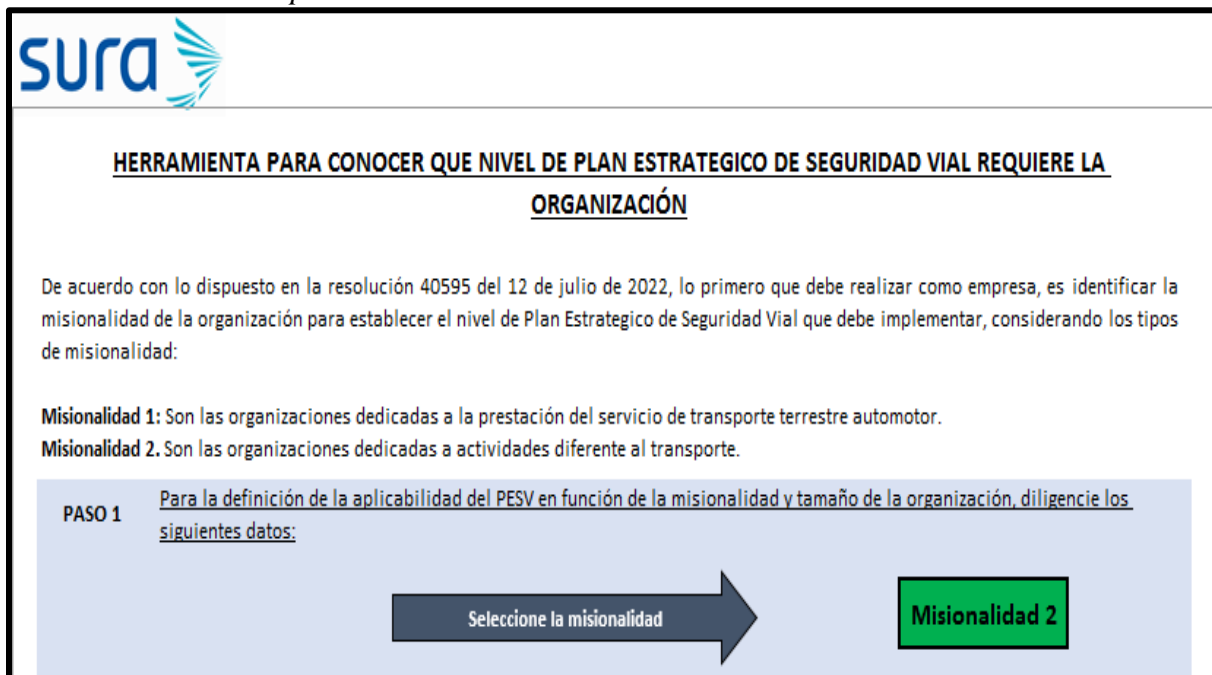
Del personal encuestado el 88% manifiesta que si conoce el botiquín de primeros auxilios dispuesto para la atención de siniestros viales de la empresa.

5.2 Resultados herramienta ARL Sura

Mediante la aplicación de esta herramienta se respondieron a los objetivos específicos planteados que fueron identificar en nivel del PESV que le aplica a la empresa de acuerdo a la misionalidad y tamaño de la organización, evaluar el estado actual de la empresa y elaborar la documentación requerida para la fase 1 respecto a la resolución 40595 de 12 de julio de 2022. Se obtuvieron resultados con base a la misionalidad: Misionalidad 2, el nivel del PESV de la empresa: Nivel básico, estado actual de la empresa: 2% de cumplimiento en la fase 1 y la documentación requerida donde se puede observar a continuación.

Figura 32

Misionalidad de la empresa



The image shows a screenshot of a web-based tool from ARL Sura. At the top left is the Sura logo. The main heading is "HERRAMIENTA PARA CONOCER QUE NIVEL DE PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL REQUIERE LA ORGANIZACIÓN". Below this, there is a paragraph explaining the purpose of the tool based on Resolution 40595 of July 12, 2022. Two missionality types are defined: "Misionalidad 1" for motor vehicle transport and "Misionalidad 2" for other transport activities. A "PASO 1" section instructs users to select their missionality, with a blue arrow pointing to a green box labeled "Misionalidad 2".

SURA

HERRAMIENTA PARA CONOCER QUE NIVEL DE PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL REQUIERE LA ORGANIZACIÓN

De acuerdo con lo dispuesto en la resolución 40595 del 12 de julio de 2022, lo primero que debe realizar como empresa, es identificar la misionalidad de la organización para establecer el nivel de Plan Estratégico de Seguridad Vial que debe implementar, considerando los tipos de misionalidad:

Misionalidad 1: Son las organizaciones dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor.

Misionalidad 2: Son las organizaciones dedicadas a actividades diferente al transporte.

PASO 1 Para la definición de la aplicabilidad del PESV en función de la misionalidad y tamaño de la organización, diligencie los siguientes datos:

Seleccione la misionalidad → **Misionalidad 2**

Fuente. Imagen tomada de la herramienta de la ARL Sura.

Figura 33*Tamaño de la organización*

Lo segundo que debe realizar como empresa, es identificar el tamaño de la organización para el PESV, para esto debe considerar el número de conductores y vehículos, teniendo en cuenta las siguientes definiciones:

Flota de vehículos automotores o no automotores: Incluye el número de vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones en los procesos estratégicos, misionales y de apoyo, ya sean vehículos propios, arrendados, en leasing, renting, entre otros, o que hagan parte de cualquier modelo de vinculación, contratación, intermediación o administración que realice la organización con el propietario, tenedor o conductor del vehículo, también incluye los vehículos utilizados por los contratistas y trabajadores de la organización.

Conductores contratados o administrados por la organización: corresponde al número de personas que utilizan un vehículo automotor y no automotor puesto al servicio de la organización, para el cumplimiento de las funciones de los colaboradores, independientemente del modelo de contratación o administración (vinculación o intermediación) que utilice la organización.

PASO 2 Para la definición de la aplicabilidad del PESV en función del tamaño de la organización, diligencie los siguientes datos:

Flota de vehículos automotores (autos, camiones, motos, montacargas, maquinaria, etc) o no automotores (bicicleta, patineta, triciclo o similares)	Cantidad
Cantidad de Vehículos Propios	1
Cantidad de Vehículos Arrendados	0
Cantidad de vehículos en intermediación o administración	0
Cantidad de Vehículos de Contratistas	0
Cantidad de Vehículos en Leasing	0
Cantidad de Vehículos en Renting	0
Cantidad de Vehículos de los colaboradores puestos al servicio de la organización (se paguen o no de rodamientos, combustibles o emolumentos similares).	9
Total cantidad de Vehículos de la Flota automotor o no automotor	10

Conductores contratados o administrados por la organización (independiente del nombre del cargo, aquellos que conducen para cumplir sus funciones)	Cantidad
Cantidad de trabajadores directos contratados como conductores	1
Cantidad de trabajadores (administrativos, directivos o de apoyo) que conducen para desarrollar sus funciones.	1
Cantidad de contratistas y/o afiliados que conducen para cumplir su contrato con la empresa.	0
Personal vinculado mediante tercerización, subcontratación, outsourcing o intermediación laboral, que conducen para desarrollar sus funciones.	8
Otros colaboradores que conducen para desarrollar sus funciones	0
Total de Conductores contratados o administrados por la organización	10

Fuente. Imágenes tomadas de la herramienta de la ARL Sura.

Figura 34
Nivel del PESV

EL NIVEL DE PESV QUE LE APLICA A LA ORGANIZACIÓN SEGÚN LA INFORMACIÓN DILIGENCIADA ES:

BÁSICO

PASO 3 Para evaluar su nivel de cumplimiento frente a la nueva metodología del Plan Estratégico de Seguridad Vial, de clic en el boton, según el resultado del nivel de PESV que le indica la herramienta.

BÁSICO


ESTÁNDAR

AVANZADO

Clic aquí para conocer el resumen de requisitos del PESV para todos los niveles

Clic aquí para conocer la relacion de documentos sugerida para el PESV por cada paso

Líneas de atención
 01 8000 518 888 - 01 8000 511 414
 Bogotá, Cali y Medellín 43788 88 Celular #888



Fuente. Imágenes tomadas de la herramienta de la ARL Sura.

Figura 35
Porcentaje de cumplimiento fase 1



**RESUMEN RESULTADOS EVALUACIÓN CUMPLIMIENTO DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
 NIVEL BÁSICO - RES. 40595 DE 2022**

FASE PESV	PASOS	DESCRIPCIÓN DEL PASO DE IMPLEMENTACIÓN DEL PESV	% PASO	% FASE	% PESV
FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV	Paso 1	Lider del diseño e implementación del PESV	0%	2%	
	Paso 3	Política de Seguridad Vial de la Organización	13%		
	Paso 4	Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo	0%		
	Paso 5	Diagnóstico	0%		
	Paso 6	Caracterización, evaluación y control de riesgos	0%		
	Paso 7	Objetivos y metas del PESV	0%		
	Paso 8	Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño	0%		

Fuente. Imágenes tomadas de la herramienta de la ARL Sura.

Figura 36*Porcentaje de cumplimiento fases en general*

FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV	Paso 9	Plan anual de trabajo	0%	13%	6%
	Paso 10	Competencia y plan anual de formación	0%		
	Paso 12	Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	0%		
	Paso 14	Vías seguras administradas por la organización	0%		
	Paso 15	Planificación de desplazamientos laborales.	0%		
	Paso 16	Inspección de vehículos y equipos	100%		
	Paso 17	Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos	0%		
FASE 3. SEGUIMIENTO	Paso 20	Indicadores y reporte de autogestión PESV	0%	0%	
	Paso 22	Auditoría anual	0%		
FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV	Paso 23	Mejora continua, acciones preventivas y correctivas	0%	0%	
	Paso 24	Mecanismos de comunicación y participación	0%		

Fuente. Imágenes tomadas de la herramienta de la ARL Sura.

Figura 37*Resumen de documentos para la fase 1*

 RESUMEN RESULTADOS EVALUACIÓN CUMPLIMIENTO DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL NIVEL BÁSICO - RES. 40595 DE 2022					
FASE PESV	PASOS	DESCRIPCIÓN DEL PASO DE IMPLEMENTACIÓN DEL PESV	% PASO	% FASE	% PESV
FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV	Paso 1	Lider del diseño e implementación del PESV	0%	2%	
	Paso 3	Política de Seguridad Vial de la Organización	13%		
	Paso 4	Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo	0%		
	Paso 5	Diagnóstico	0%		
	Paso 6	Caracterización, evaluación y control de riesgos	0%		
	Paso 7	Objetivos y metas del PESV	0%		
	Paso 8	Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño	0%		

Fuente. Imágenes tomadas de la herramienta de la ARL Sura.

5.3 Resultados de la matriz de caracterización, evaluación y control de riesgos (paso 6)

Estos resultados hacen parte del paso 7 (Caracterización, evaluación y control de riesgos) de la fase 1 del PESV de acuerdo a la resolución 40595 de 2022 y que dio respuesta al objetivo

específico, elaboración de la documentación requerida en la fase 1 de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S.

De acuerdo a la matriz de identificación de peligros y valoración de riesgos viales de la empresa Industrias Kamiplast SAS, se pudo evidenciar que la empresa está expuesta a 79 riesgos (50 riesgos por hábito y 29 riesgos por entorno) según los diferentes tipos de actores viales y sus desplazamientos (en misión o in itinere).

En los desplazamientos en misión, se identificó que la empresa está expuesta a 36 riesgos viales (23 por hábitos y 13 por entorno). Se encontró que tiene un riesgo con nivel de aceptación del riesgo con valor I, que no es aceptable y debe intervenir inmediatamente. 29 riesgos son de nivel II, lo que significa que es No aceptable o aceptable con control específico y 6 riesgos son nivel de riesgo III, esto quiere decir que la exposición al riesgo es aceptable.

Los 43 factores de exposición a riesgos viales por desplazamientos in itinere (27 por hábito y 16 por entorno), lo que significa que tienen un nivel de aceptación del riesgo con valor III o IV, esto quiere decir que la exposición al riesgo es aceptable.

Estos resultados se observan en el anexo 9.7 Caracterización, evaluación y control de riesgos (paso 6)

6. Conclusiones y discusión

- Gracias al desarrollo de la fase 1 de la metodología para el diseño, implementación, y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial, permite que la empresa se encamine a dar cumplimiento a las siguientes fases de la resolución vigente aplicable. Por tal motivo se espera que a su vez integre a sus diferentes actividades del SG-SST, la elaboración de la documentación que se le deja diseñada.

- Por medio de este trabajo de grado se le da a la empresa una herramienta fundamental con la finalidad de reducir la siniestralidad vial y evitar consecuencias de ausentismo laboral que puedan afectar la productividad de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S.

- De acuerdo a los resultados de la encuesta de caracterización de riesgos viales permitió identificar los riesgos de exposición vial y orientar a la empresa en la realización de capacitaciones y actividades en pro de la seguridad vial. A sí mismo de tener toda la información necesaria para el respectivo diligenciamiento de la documentación elaborada.

- Con la matriz de identificación de peligros y valoración de los riesgos se evidenció que la empresa no contaba con la identificación de los riesgos viales, que de igual manera no reporta siniestralidad vial de acuerdo a los desplazamientos en misión y en itinere es medio, lo que indica que la cultura vial en el personal de la empresa es la adecuada y tienen los respectivos cuidados en la vía.

- El estado actual de la empresa frente al cumplimiento del PESV, era del 6% de las fases en general y al finalizar el diseño de la fase 1 su porcentaje de cumplimiento en general aumenta al 45%.

- En la evaluación inicial de la fase 1 arrojó un 2% de cumplimiento y al finalizar toda la documentación respectiva a esta fase se obtiene como resultado un 100% de cumplimiento.
- Se concluye que gracias a la realización de este trabajo de grado permitió que los conductores estén más comprometidos con la cultura vial y estar capacitándose continuamente en la temática relacionada de acuerdo a la normatividad vigente.

7. Recomendaciones

- Se le recomienda a la empresa continuar con la documentación de las siguientes fases que estipula esta metodología de acuerdo a la normatividad vigente y así dar cumplimiento al PESV.
- Realizar las actualizaciones necesarias que impliquen algún paso de acuerdo a algún evento adverso o actualización de nueva normatividad.
- Complementar los programas del paso 8: programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño de acuerdo a la fase 1, dado que al ser una resolución nueva no se cuentan con los modelos específicos del mismo.
- Basado en los resultados obtenidos de la encuesta de caracterización de riesgos viales se sugiere tenerse en cuenta para generar el plan de trabajo anual y el plan de capacitación de la empresa.
- Incentivar por parte de la empresa Industrias Kamiplast el uso de transporte sostenible en todo el personal.

8. Referencias

Organización Mundial de la Salud. (2022, junio, 20). *Traumatismos causados por el tránsito*.

Organización Mundial de la Salud. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022, marzo,04). *Planes Estratégicos de Seguridad Vial*

entran en periodo de observaciones por parte de empresas del sector público o privado. Agencia Nacional de Seguridad Vial. <https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/6812>

Ministerio de transporte. (2022, octubre,11). *Mintransporte establece nueva norma para que*

empresas actualicen los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Ministerio de transporte. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/10363/mintransporte-establece-nueva-norma-para-que-empresas-actualicen-los-planes-estrategicos-de-seguridad-vial/>

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022, septiembre,09) *Cifras año en curso*. Agencia

Nacional de Seguridad Vial.

<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/cifras-ano-en-curso>

Resolución 0312 de 2019 (Ministerio de Trabajo). Por la cual se definen los Estándares Mínimos

del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST. Febrero 13 de 2019.

<https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/59995826/Resolucion+0312-2019-+Estandares+minimos+del+Sistema+de+la+Seguridad+y+Salud.pdf>

Márquez Pérez, S. (2016). *Metodología para la integración de la seguridad vial en la empresa,*

para reducir el índice de accidentes laborales de tráfico. [Tesis doctoral,

Universidad Católica de Murcia]. Repositorio Institucional UCAM.

<http://repositorio.ucam.edu/handle/10952/2057>

Guillermo Tito, D.A. (2018). *Mejoras en la seguridad vial con medidas de bajo costo*. [Tesis,

Pontificia Universidad Católica Del Perú]. Repositorio de Tesis - PUCP.

<http://hdl.handle.net/20.500.12404/13044>

Gálvez Chávez, J.T. y Mendoza Sánchez, M. Z. (2018). *Implementación de auditorías de seguridad vial y niveles de riesgo en Iquitos 2018*. [Tesis, Universidad Científica Del Perú]. Repositorio Institucional - UCP. <http://repositorio.ucp.edu.pe/handle/UCP/728>

Cuellar Gómez, G. K., Martínez Blanco, L.N y García Timón, C.Y. (2020). *Implementación Plan Estratégico de Seguridad Vial en la Empresa Unión Temporal del Prado*. [Trabajo de grado, Corporación Universitaria Minuto de Dios, Bogotá - Colombia]. Repositorio Institucional UNIMINUTO.

<https://hdl.handle.net/10656/11308>

Álvarez Londoño, L. J., y Cuellar Castaño, M. A. (2020). *Diseño de una guía metodológica facilitadora para el personal de seguridad y salud en el trabajo encargado de la ejecución del plan estratégico de seguridad vial en empresas de la construcción de obras de infraestructura vial*. [Trabajo de grado, Corporación Universitaria Minuto de Dios, Bogotá - Colombia]. Repositorio Institucional UNIMINUTO.

<https://hdl.handle.net/10656/11212>

Rodríguez Serrano L. A. (2021). *Revisión de el Plan de Seguridad Vial de la entidad Alcaldía de Cúcuta en articulación con el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo conforme a lo establecido en el Decreto 2106 del año 2019 y el Decreto 1252 de*

2021. [Trabajo de grado, Corporación Universitaria Minuto de Dios]. Repositorio Institucional UNIMINUTO. <https://hdl.handle.net/10656/13589>

Garay Rincón, A. E. (2021). *Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en la Empresa MONTERES S.A.S ubicada Cúcuta-Norte de Santander*. [Trabajo de grado, Corporación Universitaria Minuto de Dios]. Repositorio Institucional UNIMINUTO. <https://hdl.handle.net/10656/13575>

Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. (2020). *Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV 2020 -*. Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. <https://www.supervigilancia.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idFile=28670>.

Ley 1503 de 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Diciembre 29 de 2011. DO. No. 48.298.

https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/inline-files/Ley_1503_de_2011.pdf

Red Empresarial de Seguridad Vial. (s.f). *Guía paso a paso: Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV*. Red Empresarial de Seguridad Vial.

<https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/Gu%C3%ADa%20paso%20a%20paso%20para%20elaborar%20el%20PESV.pdf>

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (01, abril, 2022). *Observatorio – Estadísticas*. Agencia Nacional de Seguridad Vial.

<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/comparativo-internacional-irtad>

- Organización Panamericana de la Salud y Organización Mundial de la Salud. (2021, octubre, 29). *Semana de la Seguridad Vial: OMS presentó Plan Mundial para reducir 50% las muertes y traumatismo en 2030*. Organización Panamericana de la Salud y Organización Mundial de la Salud. <https://www.paho.org/es/noticias/29-10-2021-semana-seguridad-vial-oms-presento-plan-mundial-para-reducir-50-muertes>
- Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Agosto 6 de 2002. DO. No. 44.932.
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0.pdf
- Ley 1383 de 2010. Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones. Marzo 16 de 20120. DO. 47.653.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=39180#:~:text=Todo%20conductor%20de%20veh%C3%ADculo%20de,horarios%2C%20seg%C3%BAAn%20sea%20el%20caso>
- Luchemos por la vida. (2009). *Peatones seguros*. Luchemos por la vida.
<http://www.luchemos.org.ar/es/sabermas/contenidos-por-tema/peatones-seguros>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2021). *Diagnóstico y caracterización de riesgos viales: Guía práctica para la gestión empresarial de riesgos viales*. Alcaldía Mayor de Bogotá.
<https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/Cartilla%20riesgos%20viales.pdf>
- Decreto 1252 de 2021 (Ministerio de transporte). Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título

2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Octubre 12 de 2021.

https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=17238

6

Kamiplast. (2020). *Misión*. Kamiplast. https://kami-plast.com/kamiplast//app/sobre_nosotros.php

Kamiplast. (2020). *Visión*. Kamiplast. https://kami-plast.com/kamiplast//app/sobre_nosotros.php

Ley 1702 de 2013. Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones. Diciembre 27 de 2013. DO. 49016.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286>

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. Agosto 12 de 2020.

<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%202050%20DEL%2012%20DE%20AGOSTO%20DE%202020.pdf>

Resolución 1282 de 2012 (Ministerio de transporte). Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016. Marzo 30 de 2012.

https://www.ani.gov.co/sites/default/files/resolucion_1282.pdf

Resolución 0002273 de 2014 (Ministerio de Transporte). Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 -2021 y se dictan otras disposiciones. Agosto 6 de 2014.

<http://consejosuperiordeltransporte.org/wp-content/uploads/2015/03/RESOLUCION-2273-2014.pdf>

Resolución 1565 de 2014 (Ministerio de transporte). Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Junio 6 de 2014.

https://www.arlsura.com/files/res1565_14.pdf

Resolución 20223040040595 de 2022 (Ministerio de Transporte). Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones. Julio 12 de 2022.

<https://safetya.co/wp-content/uploads/2022/07/resolucion-595-de-2022.pdf>

Decreto 1072 de 2015 (Ministerio del Trabajo). Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo. Mayo 26 de 2015.

<https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/0/DUR+Sector+Trabajo+Actualizado+a+15+de+abril++de+2016.pdf/a32b1dcf-7a4e-8a37-ac16-c121928719c8>

Decreto 2106 de 2019 (Presidencia de la República). Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública. Noviembre 22 de 2019.

https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=103352

Decreto 1430 de 2022 (Ministerio de Transporte). Por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Julio 29 de 2022.

<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%201430%20DEL%2029%20DE%20JULIO%20DE%202022.pdf>

Ley 1702 de 2013. Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones. Diciembre 27 de 2013. DO. 49016.

https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=56286

Google Formularios. (s.f). *Diagnóstico para caracterizar los riesgos viales*. Google Formularios.

https://docs.google.com/forms/d/1Bhzp0WCyWI9Bnn7JGudnXBkdonCAhYPH0LZ7DFMDVNQ/viewform?pli=1&pli=1&edit_requested=true

Corporación Universitaria Minuto de Dios. (2020). *Nuestros principios*. Corporación

Universitaria Minuto de Dios.

<https://www.uniminuto.edu/principios#:~:text=Creemos%20y%20promovemos%20el%20comportamiento,%2C%20derechos%2C%20autonom%C3%ADa%20y%20libertad.>

ARL Sura. (2022). *Conozca el nivel de cumplimiento frente a la nueva metodología del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)*. ARL Sura.

<https://www.arlsura.com/index.php/plan-estrategico-de-seguridad-vial>

Ley 1581 de 2012. Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales. Octubre 17 de 2012. DO. No. 48587.

https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=49981

9. Anexos

9.1 Anexo encuesta

Diagnóstico para caracterizar los riesgos viales.

De acuerdo a la resolución 40595 de 2022 del 12 de julio de 2022, "Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial y se dictan otras disposiciones."

Por lo anterior y demostrando el compromiso de la empresa Industrias Kamiplast SAS, con la seguridad vial de todos sus colaboradores (independientemente de su tipo de contratación).

EL día de hoy les solicitamos dar respuesta a la encuesta que se encuentra en este formulario con la finalidad de realizar el diagnóstico para caracterizar los riesgos viales a los que están expuestos los trabajadores durante la realización de su trabajo.

 liclase2022saac@gmail.com (no se comparten) [Cambiar cuenta](#) 

*Obligatorio

Industrias Kamiplast SAS




He leído, he sido informado(a), y autorizo a INDUSTRIAS KAMIPLAST SAS, el *
tratamiento de datos personales y acepto la política de tratamiento de la
información.

Si

No

Fecha de diligenciamiento: *

Fecha

dd/mm/aaaa 

Ciudad de diligenciamiento *

Tu respuesta

Nombres y apellidos *

Tu respuesta

Tipo de documento de identidad *


- CC
- PEP
- PET
- Otro

Número de documento de identidad *

Tu respuesta

Fecha de nacimiento *

Fecha

dd/mm/aaaa 

Edad *

Tu respuesta

Estado Civil *

- Soltero(a)
- Casado(a)
- Unión Libre
- Separado(a)
- Viudo(a)

Genero *

- Masculino
- Femenino
- Otro

Correo Electrónico *

Tu respuesta

Escolaridad *


- Primaria
- Bachiller
- Técnico
- Tecnólogo
- Profesional
- Otros

Tipo de vinculación *

- Dependiente
- OPS
- Empresa de Servicio Temporal

Fecha de ingreso a la empresa *

Fecha

dd/mm/aaaa 

Área a la que pertenece *

Administrativa

Operativa

Cargo *

Tu respuesta

Sede en la que labora *

- Principal
- Local Comercial
- Rutas de Ventas

Tipo de Contrato *

- Fijo
- Obra o labor
- Convenio Sena o Universidad.
- OPS

Horario de trabajo habitual. *

- De lunes a miércoles de 7:00 am a 5:30 y jueves y viernes de 7:00 am a 5:20
- De lunes a viernes de 7:30 am a 6:00 pm y sábados de 8:00 am a 11:15 am.
- De lunes a sábados de 8:00 am a 6:00 pm.

¿Cuántos años de experiencia tiene conduciendo? *

- 1 a 3 años
- 4 a 6 años
- 7 a 9 años
- 10 o más años
- No aplica

¿Que categoría de licencia de conducción tiene? *

- No tengo licencia de conducción
- A1: Motocicletas con cilindrada hasta 125 c.c
- A2: Motocicletas, motocicletas y moto triciclos con cilindrada mayor a 125 c.c
- B1: Automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses de servicio particular
- B2: Camiones rígidos, busetas y buses de servicio particular.
- B3: Vehículos articulados servicio particular.
- C1: Automóviles, camperos, camionetas y microbuses de servicio público
- C2: Camiones rígidos, busetas y buses de servicio público.
- C3: Vehículos articulados servicio público.

Fecha de vencimiento de la licencia de conducción (Si no aplica por favor responder No) *

Tu respuesta

¿Tiene todos los documentos del vehículo al día (SOAT, Técnico Mecánica, Licencia de Conducción y Licencia de Tránsito) *

- Si
- No
- No aplica

Le han realizado algún comparendo de tránsito *

- Si
- No

Tipo del comparendo *

Tu respuesta

Estado de pago del comparendo: *

- No tengo comparendos
- Realizó pago y esta al día
- Financiado el pago del comparendo
- No ha realizado el pago del comparendo

¿Es usted contratado por INDUSTRIAS KAMIPLAST SAS para conducir el vehículo *
propio de la empresa?

- Si
- No

¿Qué tipo de conductor es usted? * *

- Conductor en misión (desplazamientos para actividades propias del trabajo)
- Conductor in-itinere (desplazamientos casa-trabajo)
- No aplica

Seleccione los roles que cumplen con frecuencia en la vía para realizar actividades en misión de la empresa. *

- No aplica
- Peatón
- Pasajero
- Ciclista
- Conductor de Vehículo
- Conductor de Motocicleta

Para los desplazamientos en misión que tipo de vehículo utiliza *

- Propio
- De la empresa
- No aplica

¿Con que frecuencia realiza desplazamientos en misión (dícese del desplazamiento a realizar actividades propias de la empresa o del cargo)? *

- A diario
- Una vez por semana
- Una o dos veces al mes
- No hago desplazamientos en misión

¿Los desplazamientos en misión son planificados por? *

- La empresa
- Usted mismo
- No hago desplazamientos en misión

¿Con cuánto tiempo de antelación se suele prever mis desplazamientos en misión? *

- No hago desplazamientos en misión
- El mismo día
- Un día antes
- 30 minutos antes
- De acuerdo a la necesidad

Tipo de vehículo automotor o no automotor conduce *

- Carro
- Moto
- Bicicleta
- No aplica

¿Ha tenido en los últimos 3 años algún accidente vial? (accidentes con lesiones en personas) *

- Si
- No

¿Ha tenido en los últimos 3 años algún incidente vial? (accidentes sin lesiones en personas) *

- Si
- No

Cuantos accidentes viales ha tenido en los últimos 3 años. *

- De 1 a 3 accidentes viales
- De 5 o más accidentes viales
- No he tenido accidentes viales en los últimos 3 años

Principal Factor de riesgo con el que se encuentra a diario en los desplazamientos casa trabajo – trabajo casa y/o desplazamientos en misión. *

- Estado de la vía
- Mi vehículo
- El vehículo en el que me desplazo
- La organización del trabajo
- Mi propia conducción
- La conducción de otros conductores

Seleccione una acción o situación que pone en riesgo la seguridad vial de los peatones *

- Uso de auriculares al caminar
- Uso de anteojos oscuros
- Pasar la calle corriendo
- Jugar en la vía de los carros
- Baldosas flojas
- Presencia de bicicletas o motos en la acera
- Desnivel del piso por raíces
- Cruzar la calle por en medio de los autos
- Cruzar la calle sin mirar
- Cruzar la calle hablando o mirando al celular
- Caminar por la vía de los carros
- Salida de autos sin señalización
- Piso mojado (resbaloso)
- Otro

Seleccione una acción o situación que pone en riesgo la seguridad vial de los pasajeros *

- Poco uso de los cinturones y/o casco
- Hablarle al conductor mientras conduce
- Apresurar al conductor
- Dormirse cuando está en la silla del copiloto
- Darle mal las indicaciones al conductor
- Mal estado de la vía
- Señalización
- Otro

Seleccione una acción o situación que pone en riesgo la seguridad vial de los conductores de autos *

- Exceso de velocidad
- Uso del celular
- Poco uso del cinturón de seguridad
- Estado de la vía
- Falta de señalización
- Distraer al conductor
- Estar bajo los efectos del alcohol
- Clima
- Escuchar la radio fuerte
- Cruzar en lugares indebidos
- No mantener la distancia entre autos
- No utilizar los espejos
- Girar sin poner las direccionales
- Otro

Seleccione una acción o situación que pone en riesgo la seguridad vial de los conductores de motos *

- Estar bajo los efectos del alcohol
- Exceso de velocidad
- No mantener la distancia
- Perder la concentración
- Adelantar indebidamente
- Hacer zig-zag entre los carros
- No utilizar los espejos
- Arrancar sin precaución
- Girar sin poner las direccionales
- Parar de repente
- Falta de experiencia para conducir
- Otro

Ha recibido capacitaciones en seguridad vial. *

Si

No

Ha recibido capacitaciones en plan de emergencias vial de la empresa *

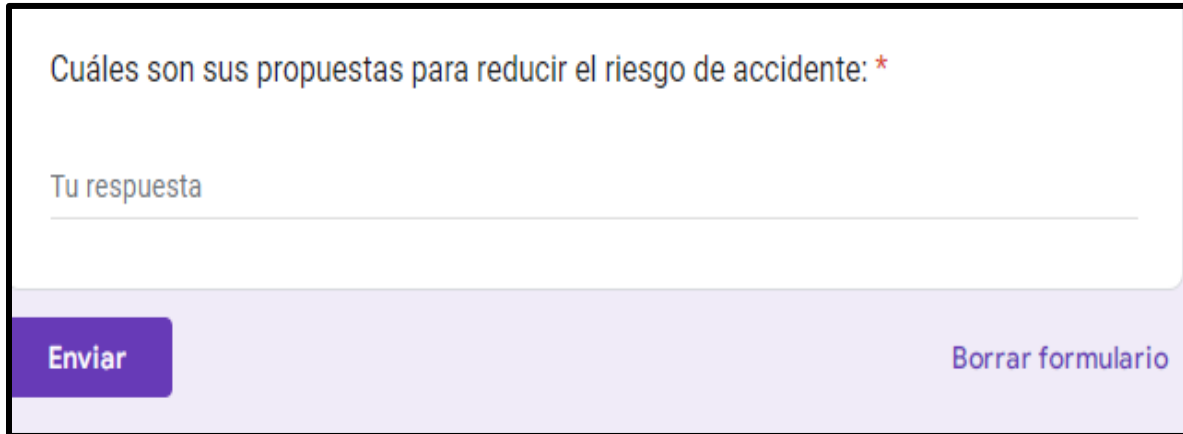
Si

No

¿Conoce los elementos de primeros auxilios dispuestos para la atención de siniestros viales de la empresa? *

Si

No

A screenshot of a Google Forms survey question. The question text is "Cuáles son sus propuestas para reducir el riesgo de accidente: *". Below the question is a text input field with the placeholder text "Tu respuesta". At the bottom left of the form is a purple button labeled "Enviar". At the bottom right is a link labeled "Borrar formulario".

Cuáles son sus propuestas para reducir el riesgo de accidente: *

Tu respuesta

Enviar

Borrar formulario

Anexo 9.1. Encuesta elaborada en la herramienta de Google forms.

Anexo 9.2 Herramienta de la ARL Sura

Esta herramienta está en un documento parametrizado en Excel y es anexada al trabajo de grado del diseño de la fase 1 (planificación) del PESV de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S según resolución 40595 de 12 de julio de 2022.

Los siguientes son los anexos respectivos al diseño y elaboración de la documentación requerida en la fase 1 (planificación) del PESV de la empresa Industrias Kamiplast S.A.S, según resolución 40595 de 12 de julio de 2022.

Anexo 9.3 Líder del diseño e implementación del PESV (paso 1)

Este documento elaborado en Microsoft Word está anexado al trabajo de grado.

Anexo 9.4 Política de seguridad vial de la organización (paso 3)

Este documento elaborado en Microsoft Word está anexado al trabajo de grado.

Anexo 9.5 Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (paso 4)

Este documento elaborado en Microsoft Word está anexado al trabajo de grado.

Anexo 9.6 Diagnóstico (paso 5)

Este documento elaborado en Excel y que por ser bastante extenso es anexado al trabajo de grado.

Anexo 9.7 Caracterización, evaluación y control de riesgos (paso 6)

Este documento es elaborado en Excel y que por ser bastante extenso es anexado al trabajo de grado, pero los hallazgos principales de este se mencionan en la parte de resultados 5.3 de este documento.

Anexo 9.8 Objetivos y metas del PESV (paso 7)

Este documento elaborado en Microsoft Word está anexado al trabajo de grado.

Anexo 9.9 Programa de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (paso 8)

Este documento elaborado en Microsoft Word está anexado al trabajo de grado.

Es de resaltar en este trabajo de grado que en referencia a los datos obtenidos y diligenciados en la documentación requerida para el Plan estratégico de Seguridad Vial de la empresa Industrias Kamiplast SAS, no en todos los documentos que se anexan se evidencia la información detallada (datos del personal, datos de los vehículos...) dado que la empresa no permitió divulgar información personal de los trabajadores por políticas de protección y tratamiento de datos.