



**Diseño del Plan Estratégico De Seguridad Vial (PESV) para una empresa de transporte y distribución de mercancías en la ciudad de Bucaramanga, Santander.**

Camilo Arturo Martínez Suarez

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Rectoría Oriente / Centro Regional Bucaramanga

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

Agosto de 2025

**Diseño del Plan Estratégico De Seguridad Vial (PESV) para empresa de transporte y distribución de mercancías en la ciudad de Bucaramanga, Santander.**

Camilo Arturo Martínez Suarez

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

Asesor

Erika Milena Ramírez Oliveros

Corporación Universitaria Minutos de Dios

Rectoría Oriente / Centro Regional Bucaramanga

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

Agosto de 2025

### **Dedicatoria**

Quiero dedicar el listón superado magnánimamente a mi hijo que está en camino, a mi padre que está en el cielo guiando mis pasos, a mi madre, a mi novia y compañera de vida, a mis hermanos y a todos aquellos que han sido clave en este gran logro. Siempre me han brindado su apoyo incondicional en mi desarrollo profesional, persiguiendo juntos el mismo sueño que hoy se hace realidad al convertirme en especialista. Por todo esto y mucho más, les agradezco por ser una parte esencial de mi vida. También agradezco al Dios supremo que ha estado a mi lado en cada paso y por darme una familia maravillosa que me ama y me acompaña, celebrando mis logros y éxitos.

Los amo desde lo más profundo de mi corazón,

*Camilo Arturo Martínez Suárez*

### **Agradecimientos**

Es fundamental reconocer a todas las personas que, de alguna manera, estuvieron involucradas y jugaron un papel clave en el desarrollo del proyecto de grado.

En primer lugar, quiero agradecer de manera especial y sincera a mi familia, amigos y seres queridos que me brindaron su apoyo incondicional para alcanzar el éxito en este trabajo de grado, en particular a: mi novia Laura Lizeth Serrano Torres, mi padre, Carlos A. Martínez, mi madre, Ángela Suárez Díaz, mi hermano Carlos Felipe Martínez, mi hermana Angie Daniela Martínez.

También quiero expresar mi agradecimiento a la ingeniera y directora del proyecto, la maestra Erika Patricia Ramírez Oliveros, quien me proporcionó los lineamientos y las bases necesarias para llevar a cabo el trabajo; su información fue de gran utilidad en la consecución de este logro.

## **Resumen**

Durante todo el proceso investigativo, se buscó analizar los factores de riesgo inherentes a la seguridad de los colaboradores, mediante el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) que cumpla los lineamientos de la normatividad actual, mediante la planificación de acciones de mejora, que adoptaría la empresa de transporte y distribución de mercancías y que están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano permitiendo así disminuir la accidentalidad por factor de tránsito en los trabajadores. Así mismo, fortaleciendo medidas preventivas en torno a la seguridad vial y con ellos minimizar los efectos adversos que puedan suscitar accidentes de tránsito. De manera que, para este fin se desarrolla todo un esquema de investigación, ejecución y documentación, cuyo resultado se refleja en este documento.

**Palabras Clave.** Salud, seguridad, prevención, riesgo, trabajo, vial.

### **Abstract**

Throughout the entire investigative process, the aim was to analyze the risk factors inherent to the safety of the employees, through the design of the Strategic Road Safety Plan (PESV), in compliance with current regulations. This was achieved by planning improvement actions to be adopted by the freight transportation and distribution company, aimed at making road safety an inherent aspect of human behavior, thereby reducing traffic-related accidents among workers. Likewise, the plan focuses on strengthening preventive measures related to road safety to minimize the adverse effects that may result from traffic accidents. To this end, a comprehensive framework of research, implementation, and documentation was developed, the results of which are reflected in this document.

**Keywords.** Health, security, prevention, risk, job, jar.

| <b>Tabla de Contenido</b>                 | <b>Pág.</b> |
|---|-------------|
| Resumen.....                              | <b>5</b>    |
| Abstract .....                            | <b>6</b>    |
| Introducción .....                        | <b>13</b>   |
| 1.Justificación.....                      | <b>14</b>   |
| 2. Descripción del Problema .....         | <b>17</b>   |
| 2.1. Planteamiento del Problema.....      | 17          |
| 2.2.Formulación de Investigación.....     | 21          |
| 3.Objetivos.....                          | <b>21</b>   |
| 3.1.Objetivo General.....                 | 21          |
| 3.2. Objetivos Específicos.....           | 21          |
| 4. Marco Referencial.....                 | <b>22</b>   |
| 4.1. Estado del Arte.....                 | <b>22</b>   |
| 4.2. Marco Teórico.....                   | 24          |
| 4.3. Marco Conceptual.....                | 26          |
| 4.4. Marco Legal.....                     | 28          |
| 5. Metodología.....                       | 30          |
| 5.1. Tipo de Investigación.....           | 30          |
| 5.2. El Enfoque de la Investigación.....  | 31          |
| 5.3. Población y Muestra Poblacional..... | 31          |

|  |            |
|--|------------|
| 5.4. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información.....  | 31         |
| 6.Desarrollo de los Objetivos .....  | <b>35</b>  |
| 6.1. Objetivo específico 1. Diagnosticar el grado de cumplimiento de la empresa de transporte y distribución de mercancías frente a la normatividad vigente en seguridad vial en Colombia aplicando el instrumento de medición de actores viales para la prevención y protección del factor de riesgo de tránsito..... | 35         |
| 6.2. Objetivo específico 2. Analizar la estadística de accidentalidad revisando el score de los último 4 años de la empresa para la formulación de la matriz de control y prevención del factor de riesgo tránsito.....  | 53         |
| 6.3. Objetivo específico 3. Formular los programas de prevención de factor de riesgo tránsito asociados a la operación, con las metas e indicadores para la mejora continua de la seguridad vial dentro de la organización.....  | 63         |
| 7.Conclusiones .....   | <b>107</b> |
| 8.Recomendaciones.....   | <b>109</b> |
| 9.Referencias bibliográficas .....   | <b>110</b> |
| 10. Apendices.....   | 112        |

### Lista de Tablas

|  |    |
|--|----|
| <b>Tabla 1</b> <i>Descripción desarrollo de objetivos del proyecto</i> .....                       | 33 |
| <b>Tabla 2</b> <i>Accidentes de trabajo para el periodo de 2024</i> .....                          | 53 |
| <b>Tabla 3</b> <i>Accidentes de trabajo para el periodo de 2023</i> .....                          | 54 |
| <b>Tabla 4</b> <i>Nivel de exposición al factor de riesgo tránsito</i> .....                       | 61 |
| <b>Tabla 5</b> <i>Nivel de probabilidad del factor de riesgo tránsito.</i> .....                   | 61 |
| <b>Tabla 6</b> <i>Nivel de riesgo vs nivel de probabilidad del factor de riesgo tránsito</i> ..... | 62 |
| <b>Tabla 7</b> <i>Valoración del riesgo tránsito</i> .....   | 62 |
| <b>Tabla 8</b> <i>Líder del PESV</i> .....   | 64 |
| <b>Tabla 9</b> <i>Comité de seguridad vial.</i> .....  | 67 |
| <b>Tabla 10</b> <i>Indicadores de resultado.</i> .....   | 87 |
| <b>Tabla 11</b> <i>Indicadores de actividad.</i> .....   | 91 |
| <b>Tabla 12</b> <i>Inspecciones a automotores puestos al servicio de la organización</i> .....     | 99 |

### Lista de Figuras

|   |    |
|---|----|
| <b>Figura 1</b> Relación mortalidad entre actores viales para el año 2022.....  | 17 |
| <b>Figura 2</b> <i>Relación mortalidad entre actores viales para el año 2021</i> .....  | 18 |
| <b>Figura 3</b> <i>Cuestionario de seguridad vial aplicado a la organización</i> .....  | 37 |
| <b>Figura 4</b> <i>Grafico porcentual representativo de las sedes</i> .....   | 37 |
| <b>Figura 5</b> <i>Grafico porcentual representativo del género de la población trabajadora</i> .....   | 37 |
| <b>Figura 6</b> <i>Grafico porcentual representativo de la dependencia de la población en Bucaramanga</i> .....   | 38 |
| <b>Figura 7</b> <i>Grafico porcentual representativo de la dependencia en la población de Cucuta.</i> .   | 39 |
| <b>Figura 8</b> <i>Grafico porcentual representativo del rango de edad de la población trabajadora</i>  | 40 |
| <b>Figura 9</b> <i>Grafico porcentual representativo del medio de desplazamiento de la población trabajadora.</i> .....   | 40 |
| <b>Figura 10</b> <i>Grafico porcentual representativo del tiempo utilizado en el recorrido completo de casa-trabajo-casa de la población trabajadora.</i> ..... | 41 |
| <b>Figura 11</b> <i>Grafico porcentual representativo de capacitación en seguridad vial.</i> .....  | 42 |
| <b>Figura 12</b> <i>Grafico porcentual representativo de accidentes de transito presentados en la población trabajadora</i> .....                               | 43 |
| <b>Figura 13</b> <i>Grafico porcentual representativo del personal que ejerce el rol de conducción.</i> .   | 45 |
| <b>Figura 14</b> <i>Grafico porcentual representativo del tipo de automotor utilizado para el ejercicio laboral.</i> .....                                      | 46 |

|   |     |
|---|-----|
| <b>Figura 15</b> <i>Grafico porcentual representativo de la población trabajadora que posee licencia de conducción.....</i>               | 46  |
| <b>Figura 16</b> <i>Grafico porcentual representativo de la categoría de la licencia de conducción. ....</i>                              | 47  |
| <b>Figura 17</b> <i>Grafico porcentual representativo de tiempo de experiencia en conducción de la población trabajadora .....</i>        | 48  |
| <b>Figura 18</b> <i>Grafico porcentual representativo de mantenimientos realizados a los automotores de la población trabajadora.....</i> | 49  |
| <b>Figura 19</b> <i>Grafico porcentual representativo de infracciones de tránsito.....</i>  | 50  |
| <b>Figura 20</b> <i>Grafico nivel del PESV de acuerdo a tamaño y misionalidad de la organización.....</i>                                 | 51  |
| <b>Figura 21</b> <i>Grafico de accidentes laborales ocurridos en el año 2024.....</i>   | 54  |
| <b>Figura 22</b> <i>Grafico de accidentes laborales ocurridos en el año 2023.....</i>   | 55  |
| <b>Figura 23</b> <i>Grafico de tendencia de accidentes de trabajo por mecanismo de tránsito de los colaboradores de 2021 a 2024.....</i>  | 55  |
| <b>Figura 24</b> <i>Grafico de identificación, análisis y valoración del factor de riesgo tránsito.....</i>                               | 58  |
| <b>Figura 25</b> <i>Organigrama de la empresa.....</i>  | 63  |
| <b>Figura 26</b> <i>Estructura del comité de seguridad vial.....</i>  | 67  |
| <b>Figura 27</b> <i>Cronograma de actividades para la implementación del PESV en la organización.....</i>                                 | 76  |
| <b>Figura 28</b> <i>Comunicaciones de la empresa a sus trabajadores para la prevención del factor de riesgo tránsito.....</i>             | 86  |
| <b>Figura 29</b> <i>Flujograma de accidente de tránsito.....</i>  | 106 |

**Lista de apéndices**

Apéndice A. *Cuestionario de seguridad vial aplicado a la organización* .....123

## **Introducción**

La seguridad vial es una problemática de orden mundial, debido a que los siniestros y accidentes de tránsito representan pérdidas no solamente humanas sino en la parte monetaria, social y cultural de los países. De acuerdo con un informe de la Organización Mundial de la Salud, desde 2010, el número de muertes por accidentes de tráfico ha bajado un 5%, alcanzando 1,19 millones al año. A pesar de esta disminución, los accidentes de tránsito continúan siendo una grave crisis de salud pública que pone en peligro la vida de peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables de las calles. Lo que significa que los accidentes de tránsito matan a una persona cada dos minutos y que se producen más de 3200 defunciones al día. (OMS,2023).

En el contexto de América Latina, las cifras, según el observatorio de movilidad urbana auspiciado por el banco interamericano de desarrollo, no son alentadoras, debido a que: En el continente americano, los siniestros viales causan la muerte de aproximadamente 155.000 personas al año. (OMS 2023).

En Colombia, el panorama de seguridad vial se contextualiza dentro de la actualidad para el periodo de enero de 2025, según cifras oficiales del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Se redujo en un 3% con respecto a las cifras del año anterior. En el Departamento de Santander, hubo una reducción del 20%. (ONSV, 2025).

Para las empresas de Colombia, es realmente importante, el desarrollo de estrategias que sirvan como herramientas de prevención de accidentes de origen laboral, así mismo como accidentes de tránsito, garantizando una cultura de protección a los actores viales que son vulnerables y que se ven expuestos directa e indirectamente a este factor de riesgo. Para

ello, el autor se compromete a diseñar la herramienta que permita fortalecer la cultura de seguridad vial dentro de las organizaciones mediante la ejecución del plan. En la calidad de profesionistas del área de seguridad y salud en el trabajo, se comprende de primera mano la importancia de prevenir los factores de riesgo a tiempo y contar con los instrumentos necesarios para sensibilizar a las empresas de la importancia del cuidado del trabajador en aras de evitar pérdidas humanas y monetarias para las empresas.

### **Justificación**

El autor del presente documento, encuentra que el estado Colombiano define como prioridad la seguridad vial (PNSV, 2022), por la afectación que genera la siniestralidad en el goce de derechos fundamentales como la vida, la salud y otros como la libre circulación por las carreteras del territorio nacional estableciendo la metodología de un Plan Estratégico de Seguridad Vial, direccionado a las empresas, a través de la Resolución 40595 de 2022, expedida por el Ministerio de Transporte donde se condensa una estructura fundamentada de la experiencia internacional y las recomendaciones que sobre la materia han formulado diversos organismos multilaterales. (Ministerio de Transporte, 2022).

En particular, la Organización Mundial de la Salud ha declarado que el periodo de 2011 a 2020 es “La década de la acción”, con el objetivo de disminuir en un 50% las muertes causadas por accidentes de tráfico a nivel global. (OMS,2020), y que se adopta desde la agencia nacional de seguridad vial (ANSV), como estrategia de reducción del 50% de los accidentes viales que se presentan actualmente de acuerdo a estadística de accidentalidad.

Loable misión, a la cual todas las empresas del territorio colombiano, se van a ir sumando en el esfuerzo y compromiso de fortalecer componentes fundamentales de la seguridad vial y es por ello que el autor del presente proyecto ratifica su compromiso inexorable con el diseño de un PESV. De igual manera se contempla la adherencia de la organización al sistema seguro propuesto.

Por otra parte, se analiza que de acuerdo a datos procesados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) y la International Traffic Safety Data And Análisis Group (IRTAD,2022), Cada año, más de 1.3 millones de personas pierden la vida en las carreteras a nivel mundial, y decenas de millones sufren lesiones graves. Es por ello, que en el entorno laboral, es fundamental que las empresas muestren el máximo compromiso con la seguridad de sus empleados, adoptando modelos de prevención de riesgos, que permitan fomentar una cultura de cuidado en los ciudadanos, a promover ciudades más seguras y a generar una mayor conciencia colectiva de cambio mediante la educación impartida a la población trabajadora.

Dicho de otra manera, es fundamental continuar llevando a cabo los planes de mejora mediante políticas adecuadas, un presupuesto adecuado, vehículos en óptimas condiciones y actores viales que posean principios y valores inquebrantables direccionados a respetar y salvaguardar las vidas en las vías. Esto implica fomentar una sensibilidad social, que trasciendan el ámbito individual. Como se resalta en el Plan Nacional de Seguridad Vial. (PNSV,2022).

La seguridad vial cuenta con un aspecto fundamental que es la educación en conducción y comportamiento en las vías. Por ello, es de gran importancia y debe ser

respetada la Ley 1503 de 2011, que define directrices generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones tanto gubernamentales como comunitarias para promover en las personas la adopción de hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías. Esto, a su vez, tiene como objetivo cultivar criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o al utilizar la vía pública. (Ley 1503 de 2011).

En Colombia, desde hace unos años se cuenta con herramientas, como: Planes Estratégicos De Seguridad Vial; NTC-ISO 39001: 2014; RUC para el sector transportes, que permiten la adopción y fortalecimiento de la gestión del riesgo de tránsito en el ámbito empresarial. (Lopez,2017),

Según una investigación llevada a cabo por Sergio Guzmán sobre los factores relacionados con la mortalidad por colisiones de tránsito en Colombia, se destaca la necesidad de que las empresas implementen políticas claras que aseguren que solo personas calificadas y capacitadas conduzcan vehículos. Esto podría resultar en una reducción de hasta el 10% en la mortalidad por accidentes de tránsito. (Guzman,2012)

En las empresas de transporte, dentro del contexto de fortalecer su SG-SST, es fundamental elaborar un PESV. Este plan tiene como meta ofrecer herramientas que faciliten la transformación de la cultura vial dentro de la empresa, enfatizando la importancia de los conocimientos adquiridos y el compromiso irrevocable y voluntario por cumplir las normas de tránsito, así como la mejora en la percepción del riesgo al desplazarse. Además, busca promover la corresponsabilidad al incentivar un uso solidario y responsable del espacio público, mediante la concienciación sobre la inteligencia vial.

## **2. Descripción del Problema**

### **2.1. Planteamiento del Problema**

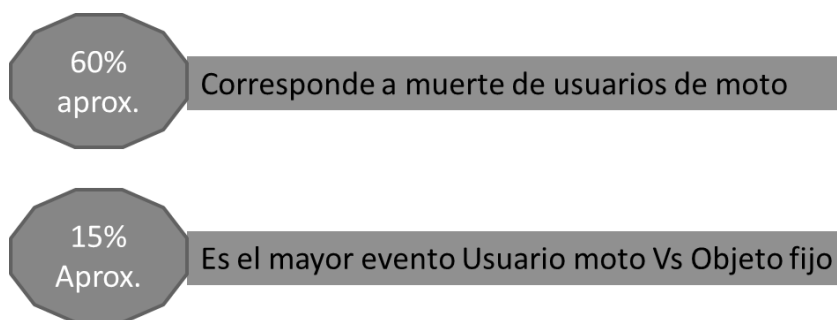
El objeto global de estudio para el presente proyecto de grado contempla la seguridad vial como eje central del problema que se va a abordar, sus causas, sus consecuencias y el efecto que tiene en las empresas y en los stakeholders, pasando por la situación actual de la seguridad vial en Colombia los avances que se han desarrollado en esta materia y llegando a la validación de la aplicabilidad de la Resolución 40595 de 2022 en una empresa del sector transporte de la ciudad de Bucaramanga, Santander, realizando un diagnóstico inicial de sus condiciones de seguridad y un análisis a profundidad de los componentes inmersos de la norma y el cumplimiento de los mismos.

Para efectos de análisis, se presenta la tabla de fatalidades ocurridas a fecha de corte de 31 de junio de 2022 y el año inmediatamente anterior 2021, para conocer el comportamiento de la siniestralidad entre actores viales, deduciendo principalmente las consecuencias asociadas a cada uno de ellos. (ANSV,2022).

#### **Figura 1**

*Relación mortalidad entre actores viales para el año 2022*

| Actor vial             | Motocicleta | Transporte individual | Objeto fijo | Transporte de carga | Transporte de pasajeros | Otros | No aplica | Sin info. | Total |
|------------------------|-------------|-----------------------|-------------|---------------------|-------------------------|-------|-----------|-----------|-------|
| Usuario de moto        | 315         | 432                   | 512         | 394                 | 90                      | 27    | 305       | 96        | 2171  |
| Peatón                 | 336         | 252                   | 0           | 103                 | 45                      | 7     | 0         | 76        | 819   |
| Usuario de VIndividual | 8           | 38                    | 82          | 57                  | 6                       | 2     | 92        | 4         | 289   |
| Usuario de bicicleta   | 46          | 53                    | 14          | 49                  | 20                      | 0     | 16        | 7         | 205   |
| Usuario de otros       | 3           | 2                     | 1           | 1                   | 2                       | 0     | 10        | 2         | 21    |
| Sin Información        | 2           | 0                     | 0           | 0                   | 1                       | 0     | 1         | 21        | 25    |
| Total                  | 710         | 777                   | 609         | 604                 | 164                     | 36    | 424       | 206       | 3530  |

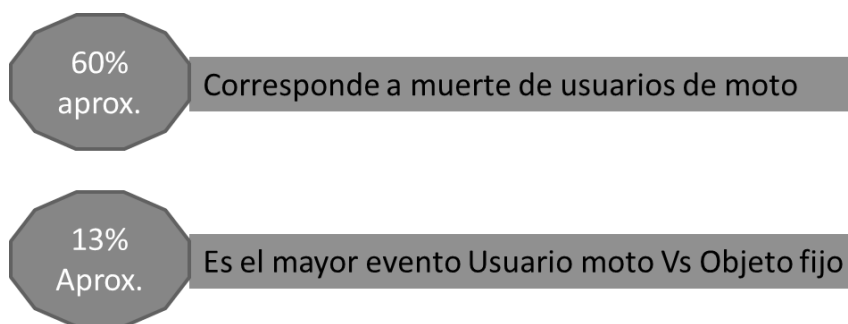


Fuente: Mejorado de base de datos de la ANSV

## Figura 2

*Relación mortalidad entre actores viales para el año 2021*

| Actor vial             | Motocicleta | Transporte individual | Objeto fijo | Transporte de carga | Transporte de pasajeros | Otros | No aplica | Sin info. | Total |
|------------------------|-------------|-----------------------|-------------|---------------------|-------------------------|-------|-----------|-----------|-------|
| Usuario de moto        | 677         | 798                   | 970         | 748                 | 178                     | 102   | 623       | 216       | 4.312 |
| Peatón                 | 615         | 491                   | 1           | 201                 | 88                      | 28    | 7         | 135       | 1.566 |
| Usuario de VIndividual | 8           | 93                    | 125         | 79                  | 28                      | 2     | 226       | 4         | 565   |
| Usuario de bicicleta   | 95          | 128                   | 33          | 98                  | 39                      | 4     | 50        | 24        | 471   |
| Usuario de otros       | 16          | 12                    | 39          | 50                  | 9                       | 3     | 163       | 8         | 300   |
| Sin Información        | 1           | 0                     | 1           | 0                   | 1                       | 0     | 3         | 50        | 56    |
| Total                  | 1.412       | 1.522                 | 1.169       | 1.176               | 343                     | 139   | 1.072     | 436       | 7.270 |



Fuente: Mejoramiento de base de datos de la ANSV

Es de esta manera como hoy día los accidentes de tráfico son reconocidos como una de las principales causas de muerte violenta a nivel mundial; en Colombia, estos accidentes representan la segunda causa de muerte por factores externos. en donde los más perjudicados son los actores viales que conducen motocicleta o que están en calidad de peatones, los primeros en el año 2021. (Instituto Nacional De Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2021).

Diversas organizaciones a nivel global colaboran para convertir la movilidad en una experiencia menos peligrosa, desarrollando programas enfocados en la prevención, gestión

e intervención ante este tipo de riesgo, que actualmente trasciende el ámbito laboral y se ha convertido en un problema social.

Desde la óptica empresarial, el factor de riesgo tránsito en el cual se ve expuesto la mayor parte de los trabajadores, se ha convertido no solo en una problemática desde el área de SST, también se suman áreas como logística, comercial, gerencia, entre otras. Partiendo de la premisa que un accidente de tránsito no solo coloca en riesgo la vida y la integridad de un trabajador y su familia, también afecta los procesos empresariales y la continuidad de las operaciones.

Aunque los planes estratégicos de seguridad vial impactan directamente de alguna manera la problemática presentada por accidentes de tránsito en las organizaciones, entre más alternativas se puedan concebir desde el cumplimiento de la norma y el compromiso de las empresas por formar conductores responsables en la vía, se estaría trabajando de alguna manera en proteger del derecho a la vida de las personas. El autor del presente proyecto aborda esta problemática con el diseño de un PESV para una empresa de transporte y distribución local en la Ciudad de Bucaramanga, Departamento de Santander, con la intención que aporte a controlar el factor riesgo tránsito, prevenir accidentes de trabajo por este factor y mejorar la cultura vial en los colaboradores de la organización.

Razón de ello, es que, de los 4 años analizados de la estadística de accidentalidad de la organización, se han presentado 14 accidentes de trabajo de los cuales 10 han sido por factor de riesgo de tránsito, por tal motivo, la relevancia de la realización del proyecto.

## **2.2. Formulación de la pregunta problema de Investigación**

¿Como se encuentra la seguridad vial dentro de las organizaciones de transporte y distribución de mercancías en Bucaramanga de acuerdo a los planes estratégicos de seguridad vial?

### **3. Objetivos del proyecto**

Con el ánimo de darle un recorrido al presente hecho investigativo, fue necesario precisar el planteamiento de una serie de objetivos, cuya ejecución se definiera en procura de dar respuesta a los intereses de los investigadores.

#### **Objetivo General**

Diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial con aplicabilidad a empresa de transporte y distribución de mercancías en la Ciudad de Bucaramanga y Cúcuta para el año 2025, bajo los lineamientos de la Resolución 40595 de 2022 para la prevención del factor de riesgo de tránsito.

#### **Objetivos Específicos**

Diagnosticar el grado de cumplimiento de la empresa de transporte y distribución de mercancías frente a la normatividad vigente en seguridad vial en Colombia para la prevención y protección del factor de riesgo de tránsito.

Analizar la estadística de accidentalidad revisando el score de los últimos 4 años de la empresa para la formulación de la matriz de control y prevención del factor de riesgo tránsito.

Formular los programas de prevención de factor de riesgo tránsito asociados a la operación, con las metas e indicadores para la mejora continua de la seguridad vial dentro de la organización.

### **3. Marco Referencial**

#### **4.1 Estado del Arte**

Los esfuerzos en seguridad vial se reflejan en la agenda a nivel mundial debido a la cantidad de siniestros viales que ocurren, de acuerdo con el informe del 13 de diciembre de 2023 de la Organización Mundial de la Salud, cada año, aproximadamente, fallecen 1.19 millones de personas como consecuencia de los accidentes ocurridos, lo que significa que los accidentes de tránsito matan a una persona cada 2 minutos y que se producen más de 3.200 defunciones al día. (OMS, 2023)

Cifra que resulta alarmante desde cualquier punto de vista, tanto a nivel de sociedad y a nivel empresarial, porque estos seres humanos que fallecen en las vías son miembros de familia y colaboradores en organizaciones. Resaltando la premisa del Conferencista Mexicano Miguel Ángel Cornejo que reflexiona que los empleados son miembros de una familia y las familias en las empresas constituyen el desarrollo de toda sociedad. (Cornejo, 2011).

Para la Unión Europea, también es primordial abordar la problemática de la seguridad vial, su fortalecimiento y acciones de mejora, es por ello, que el consejo de seguridad vial de la UE, acordó la reducción a la mitad del número de heridos graves en las carreteras del territorio europeo para el periodo 2020 a 2023. (UE, 2017).

En el ejercicio de investigar la seguridad vial para direccionar el panorama del desarrollo de la presente investigación, en el contexto de Latinoamérica, se encuentra el trabajo realizado por la autora Sandra Vieira Gomes, denominado Benchmarking sobre seguridad vial, donde refleja el panorama de la accidentalidad y los componentes asociados en las carreteras de cada uno de los países para determinar el análisis y la eficacia de las principales medidas de seguridad vial implementadas en cada país y la identificación de las más exitosas. ITF (2016), Benchmarking sobre seguridad vial: enfoque metodológico, OECD Publishing, París.

De acuerdo con lo expresado por Jarbas Barbosa, director de la Organización Panamericana de Salud, donde refiere que la tasa de mortalidad por tránsito en las Américas disminuyó un 9,37% entre 2010 y 2021, atenuó que es crucial que los países implementen medidas para proteger a todos los usuarios de las vías, especialmente a los más vulnerables. (OPS, 2025).

El avance más importante en Colombia se contempla con la puesta en marcha de la Resolución 40595 de 2022 y los planes estratégicos de seguridad vial que deben ser implementados. En el tercer encuentro nacional de seguridad y salud en el trabajo realizado en noviembre de 2024, el ingeniero Julio Forigua presenta un resumen de las cifras de siniestralidad en el contexto mundial, destacando que 1,19 millones de personas fallecieron en 2023, el costo de los siniestros viales en el PIB fue del 3%, y el 50% de las víctimas fatales se catalogan como usuarios frágiles, entre los que se encuentran peatones, ciclistas y motociclistas. (WHO - global status report on road safety, 2023)

Además de ello, Colombia se encuentra en el Top 10 de fatalidad de motociclistas a nivel mundial (Forigua,2023), es por ello que realmente se hace necesaria la implicación de la seguridad vial en el contexto de la seguridad y salud en el trabajo.

Prevenir se vuelve rentable a nivel empresarial, debido que si las empresas en Colombia, invierten en el fortalecimiento de su seguridad vial, en primer lugar, le apuestan a salvar vidas, es decir, cero fatalidades y con el tiempo pueden reflejar una reducción significativa de costos ocultos asociados a la operación. (Salamanca,2022).

#### **4.2 Marco Teórico**

Desde el punto de vista teórico, la seguridad vial se basa en varios enfoques. Uno de los más conocidos es el "Sistema de Seguridad Vial", que considera la interacción entre el usuario (conductores, peatones), el vehículo y la infraestructura. También se utilizan teorías del comportamiento humano para entender cómo las actitudes y decisiones de los conductores afectan la seguridad. Además, se han desarrollado modelos de gestión de riesgos que ayudan a identificar y mitigar peligros en las vías.

Para entender el enfoque de la seguridad vial desde las primeras teorías hacia un sistema seguro, se revisa lo planteado por William Phelps Eno, considerado como el padre de la seguridad vial, dados sus aportes para la regulación del tránsito vehicular, cuando las señales de tránsito o los límites de velocidad no existían, creo el primer código de tráfico urbano del mundo para la ciudad de Nueva York (Phelps,1903).

Las teorías de seguridad vial buscan comprender las causas de los siniestros y prevenir los accidentes viales, considerando factores de conducta humana, de infraestructura y de gestión institucional. Algunas de ellas tienen enfoque clave para el

desarrollo de esta investigación. Una de ellas es la teoría del aprendizaje que busca que las personas aprendan desde el riesgo que haya sido reforzado o no a lo largo de su existencia. (Bruner,1996). Cuando se trata de riesgos y experiencias en conducción es difícil determinar los factores asociados a la operación de cada trabajador, pues si se excede la velocidad es menor el tiempo para tomar decisiones en las vías lo que aumenta la probabilidad de ocurrencia de un siniestro.

Otra teoría contemplada para analizar a profundidad el entorno de la seguridad vial es el factor riesgo según la teoría Homeostática, la cual destaca que los conductores tienden a compensar los riesgos percibidos, lo que puede llevar a comportamientos de riesgo. (Wilde, 1988). Lo que quiere decir que los conductores asumen la aceptabilidad del riesgo de manera subjetiva de acuerdo a las condiciones percibidas en su entorno, ejemplo de ello es un conductor de motocicleta que perciba una carretera en perfectas condiciones sin obstáculos y con poco tráfico va a aumentar su velocidad hasta que el riesgo sea aceptable para él.

El modelo de riesgo cero sugiere que la conducción implica una serie de riesgos que deben ser minimizados o eliminados. (Nätannen y Summala, 1974), que indica que una persona no percibe ninguna clase de riesgo en su labor conducción hasta que este riesgo se materializa o se vuelve inminente.

Es importante para analizar las causas de los accidentes de tránsito, prever y desprender lecciones aprendidas dentro de cada evento. En ese caso, se destaca la matriz de Haddon, que permite el análisis de las fases de un accidente de tránsito y los tres factores

que interactúan entre sí, dentro del comportamiento humano, los vehículos y el ambiente. (Haddon,1970).

Es por ello que, desde un enfoque sistémico que reconoce que los accidentes son el resultado de la interacción de múltiples factores, incluyendo la infraestructura, el vehículo, el conductor y la gestión de la seguridad vial para una conducción segura y el fortalecimiento de la seguridad vial en las organizaciones, desde el estudio y análisis de las teorías, es importante reforzar la infraestructura vial en los países, diseñar y mantener vehículos seguros para los usuarios, promover conductas seguras y responsables en los actores viales y el fortalecimiento institucional.

Por último, se evalúa la teoría de la evitación de la amenaza propuesta por Fuller, que se deriva de la teoría del aprendizaje y considera que las personas desarrollan su disposición a asumir riesgos en mayor o menor medida, dependiendo de si sus comportamientos de riesgo han recibido refuerzo a través de vivencias experienciales de índole positivo o negativo en el trasegar de su vida y que, en general las personas perciben los accidentes de tránsito como algo ajeno que ocurre a los demás. (Fuller,1984)

### **4.3 Marco Conceptual**

#### **4.3.1 Plan Estratégico De Seguridad Vial (PESV)**

Es un instrumento de planificación que se documenta y contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deben llevar a cabo diversas entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado en Colombia. Su propósito es fomentar la seguridad vial como un aspecto esencial de la vida humana, buscando reducir la

accidentalidad vial entre los miembros de estas organizaciones y, en caso de que no se pueda evitar, mitigar las consecuencias de los accidentes de tránsito. Esta definición se encuentra en la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte, que adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial, entre otras disposiciones, y fue emitida el 21 de julio de 2022.

#### **4.3.2 Plan Nacional De Seguridad Vial (PNSV)**

Este plan concreta la política pública que permitirá al país continuar y fortalecer las acciones contra la siniestralidad vial, basándose en un diagnóstico de la accidentalidad y el funcionamiento de los sistemas de seguridad vial en el país. Establecerá objetivos, acciones y cronogramas que buscarán validar el cumplimiento de las iniciativas destinadas a mejorar la seguridad vial en las organizaciones, lo que resultará en una reducción de la siniestralidad. (PNSV, 2022).

#### **4.3.3 Seguridad Vial**

Conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas dirigidas a prevenir accidentes de tránsito o a mitigar sus efectos, con el fin de proteger la vida de los usuarios de las vías. (CNTT, 2002).

#### **4.3.4 Accidente de tránsito**

Evento propiciado por al menos un vehículo en movimiento, que ocasiona daños a personas y bienes involucrados, y que afecta la circulación normal del tráfico en la zona de influencia. (CNTT, 2002).

#### **4.3.5 Accidente laboral**

Cualquier evento repentino que ocurre en el contexto laboral y que causa al colaborador una herida orgánica, una alteración de carácter funcional o psíquica, invalidez o la muerte. También situaciones que ocurren durante la ejecución de órdenes del contratante, así como durante el desplazamiento de trabajadores o contratistas desde su hogar a su lugar de trabajo y viceversa, siempre que el transporte sea proporcionado por el empleador. Esta definición está contenida en la Ley 1562 de 2012, que modifica el sistema de riesgos laborales y establece otras disposiciones en materia de salud ocupacional, promulgada el 11 de julio de 2012 (D.O. No. 48488).

#### **4.3.6 Amenaza**

Probabilidad de que ocurra un evento con potencial desastroso en un lugar específico durante un período determinado. (Lavell, 1993).

#### **4.3.7 Conductor**

Persona con capacitación técnica y teórica para operar un vehículo (CNTT, 2002).

#### **4.3.8 Peatón**

En las vías, es la persona que transita a pie. (CNTT, 2002).

#### **4.3.9 Riesgo**

Posibles consecuencias de un peligro, mediante evaluación, expresada en términos de probabilidad y gravedad, tomando como referencia la peor situación previsible. (Luhmann, 1996).

### **4.4 Marco Legal**

Teniendo en cuenta las leyes que acobijan esta investigación, es importante mencionar que, la Ley 1503 de 2011 promueve la creación de hábitos, comportamientos y

conductas seguras en las vías, estableciendo requerimientos en educación, responsabilidad social empresarial y acciones tanto estatales como comunitarias. Su objetivo es fomentar en las personas la adopción de prácticas seguras en la vía, así como desarrollar criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o uso de la vía pública. Esta ley fue promulgada el 29 de diciembre de 2011 (D.O. No. 48298).

Por otra parte, el Decreto-Ley 2106 de 2019 en su artículo 110, establece que cualquier organización con una flota de vehículos con más de 10 unidades, o también que ejecute contratación o administración de personal en rol de conductor, debe diseñar e implementar un PESV que esté integrado en su sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo. Este decreto, que tiene fuerza de ley, busca simplificar, suprimir y reformar trámites y procesos innecesarios en la administración pública, y fue emitido el 22 de noviembre de 2019 (D.O. No. 51145).

Así mismo, la ley 2050 de 2020 establece que el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte y los organismos de tránsito deben verificar el plan estratégico de seguridad vial. También se incluyen requisitos por omisiones en el PESV, así como un programa pedagógico, un mecanismo informático y un sistema de reconocimiento. Esta ley modifica y complementa la Ley 1503 de 2011 y fue promulgada el 12 de agosto de 2020 (D.O. No. 51404).

Decreto 1252 de 2021 establece la metodología para el plan estratégico de seguridad vial, modificando el literal del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 y

sustituyendo el Capítulo 3 del mismo título y parte del Decreto 1079 de 2015. Este decreto fue emitido el 12 de octubre de 2021 (D.O. No. 51825).

Resolución 40595 de 2022 adopta una nueva metodología para la preparación, diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial. Esta resolución, emitida por el Ministerio de Transporte el 21 de julio de 2022, establece directrices para el diseño y verificación de estos planes (Resolución 20223040040595).

Ley 2251 de 2022 establece normas para el diseño e implementación de una política de seguridad vial con un enfoque en un sistema seguro, y fue promulgada el 14 de julio de 2022 (D.O. No. 52095).

Finalmente, el Decreto 1430 de 2022 aprueba el plan nacional de seguridad vial para el periodo 2022-2031, formalizando así este importante marco de acción.

## **5. Metodología**

### **5.1 Tipo de Investigación**

Investigación de tipo descriptivo, cuyo lineamiento va orientado a analizar la información desprendida de los actores viales dentro de la organización donde se ejecuta el proyecto. Según Laurent Stewart, es el tipo de investigación recomendada para analizar conductas y obtener datos mediante la aplicación de censos, encuestas y cuestionarios y que se define como un método de investigación que observa y describe las características de un determinado grupo (Laurent,2019)

## **5.2 El Enfoque de la Investigación**

Investigación de corte cuantitativo, con realización, recolección y análisis de datos obtenidos con la implementación de la encuesta de movilidad y seguridad vial. “El enfoque cuantitativo se caracteriza por las predicciones la cual son interpretaciones de los hechos observados; por lo tanto, su dirección es predecible, es decir, utiliza la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis previamente hechas, confía en la medición numérica, el conteo y frecuentemente en el uso de estadística para establecer con exactitud patrones de comportamiento en una población” (Hernández, 2014, p.7).

## **5.3 Población y Muestra Poblacional**

El público objetivo para desarrollar el presente cuestionario corresponde a 232 colaboradores directos e indirectos donde se desprende información valiosa para el diagnóstico de seguridad vial, como espina dorsal del PESV.

Probabilístico, es el tipo de muestreo usado por el autor, puesto que todo el público objeto de la empresa puede tener acceso a su diligenciamiento. El método a aplicar para obtener la muestra del estudio es el muestreo de población total.

## **5.4 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información**

El instrumento para la captura y posterior recolección de información definido para el presente proyecto es una encuesta que se desarrolla con la herramienta de formularios de Google Forms, herramienta que permite aplicar encuestas con preguntas direccionadas vía web a cada uno de los usuarios mediante el uso de su teléfono celular, aprovechando las

tecnologías a nuestro alcance. El principal objetivo de la recolección de información es concertar y clasificar el censo de actores viales inmersos en la organización.

**Tabla 1***Descripción desarrollo de objetivos del proyecto*

| Titulo   | Objetivo  |  | Fases   | Resultado   |
|--|---|--|---|-------------|
|  | Objetivo General  | Objetivos Específicos  |   |             |
| Diseño del plan estratégico de seguridad vial (PESV) para una empresa de transporte y distribución de mercancía en la ciudad de Bucaramanga. | Diseñar el Plan Estratégico De Seguridad Vial con aplicabilidad a empresa de transporte y distribución de mercancías en la Ciudad de Bucaramanga y Cúcuta para el año 2025, bajo los lineamientos de la resolución 40595 de 2022 para la prevención del factor de riesgo de tránsito. | <p><b>Objetivo específico 1.</b> Diagnosticar el grado de cumplimiento de la empresa de transporte y distribución de mercancías frente a la normatividad vigente en seguridad vial en Colombia aplicando el instrumento de medición de actores viales para la prevención y protección del factor de riesgo de tránsito</p> <p><b>Objetivo específico 2.</b> Analizar la estadística de accidentalidad revisando el score de los últimos 4 años de la empresa para la</p> | <p>Actividad 1. Cuestionario de seguridad</p> <p>Actividad 2. Análisis de los resultados obtenidos.</p> <p>Actividad 1. Estadística año 2024</p> <p>Actividad 2. Estadística año 2023</p> <p>Actividad 3. Estadística de los últimos 4 años</p> | 1. de vial. |

formulación de la  
matriz de control y  
prevención del factor  
de riesgo tránsito.

**Objetivo específico 3.** Actividad 1.  
Formular los Generalidades  
programas de Actividad 2. Metas e  
prevención del factor indicadores  
de riesgo tránsito Actividad 3. programas  
asociados a la de prevención en  
operación, con las seguridad vial.  
metas e indicadores  
para la mejora  
continua de la  
seguridad vial dentro  
de la organización.

---

## **6. Desarrollo de los Objetivos**

### **6.1 Objetivo específico 1. Diagnosticar el grado de cumplimiento de la empresa de transporte y distribución de mercancías frente a la normatividad vigente en seguridad vial en Colombia, aplicando el instrumento de medición de actores viales para la prevención y protección del factor de riesgo de tránsito.**

El propósito de este diagnóstico es determinar el grado de cumplimiento de la empresa de transporte y distribución de mercancías frente a las disposiciones establecidas en la Resolución 40595 de 2022 respecto del PESV, concatenado a formular un plan de trabajo robusto y aterrizado que defina su adecuado diseño, cumpliendo con todos los 24 pasos designados en la metodología y divididos en 4 fases.

Para realizar este diagnóstico, la empresa utilizó un cuestionario de movilidad y seguridad vial definido previamente y aprovechando las herramientas digitales, que facilitan el canal de comunicación y la recepción de información de manera ágil, para este caso, formularios de Google Forms, el cual permitió obtener datos estadísticos, así como identificar los aspectos prioritarios.

La empresa, en su compromiso inherente a fortalecer todos los componentes que propicien y faciliten una movilidad segura, dentro de un comportamiento ejemplar por parte de todos los colaboradores, realiza un diagnóstico direccionado al 100% de la población trabajadora, haciendo especial énfasis en el público que ejerce el rol de conducción en misión y los contratistas que suministran el servicio de transporte de mercancía a la empresa. El presente diagnóstico permite conocer información de primera mano, para

alcanzar un amplio espectro de entendimiento de las condiciones actuales de los colaboradores, su percepción acerca de la seguridad vial, capacitaciones recibidas, siniestros presentados, experiencia en conducción, condiciones de los automotores, vigencia de los documentos, entre otras variables que se expresan con mayor atención en el cuestionario de censo de seguridad vial aplicado. Finalmente, el modelo del cuestionario utilizado para la captura de información y posterior análisis estadístico del censo de seguridad vial, se presenta en lista de apéndices como cuestionario de seguridad vial aplicado a la organización.

Es importante mencionar que, todo el público objeto de la empresa puede tener acceso a su diligenciamiento. De manera que, el método a aplicar para obtener la muestra del estudio es el muestreo aleatorio de censo total. Todos los colaboradores de la organización fueron informados para el correcto diligenciamiento del cuestionario, se validó su aplicación con la parte directiva de la empresa y se contó con los jefes de cada área para el cubrimiento del 100% de los trabajadores.

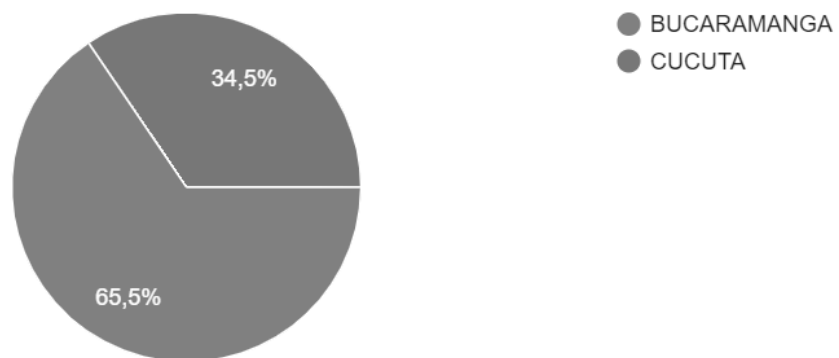
Para el objeto de estudio y desarrollo del presente proyecto de grado se utiliza una empresa de la Ciudad de Bucaramanga, Santander y con filial en la ciudad de Cúcuta, Norte de Santander, de más de 100 empleados para el análisis del factor de riesgo tránsito. Actividades que realiza: Comercialización y distribución de productos de consumo masivo. Tamaño de la empresa: 232 Trabajadores al servicio de la compañía a la fecha de 15 de enero de 2025. De los cuales 147 cumplen una función de conductores en misión de la organización.

**Figura 3**

*Grafico porcentual representativo de las sedes*

Sede a la cual pertenece

232 respuestas



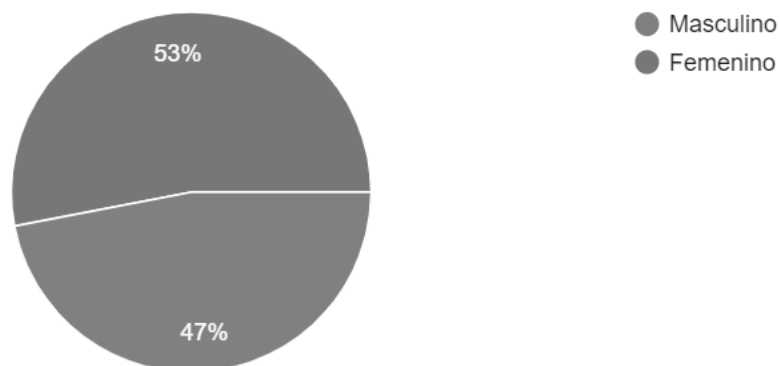
En la anterior figura se muestra la distribución del personal a nivel de las dos sedes que maneja la empresa. Destacando que el 65,5% de los empleados pertenecen a la sede de Bucaramanga para un total de 152 colaboradores y 34,5% de los empleados a la sede de Cúcuta, para un total de 80 colaboradores.

**Figura 4**

*Grafico porcentual representativo del género de la población trabajadora*

### Genero

232 respuestas



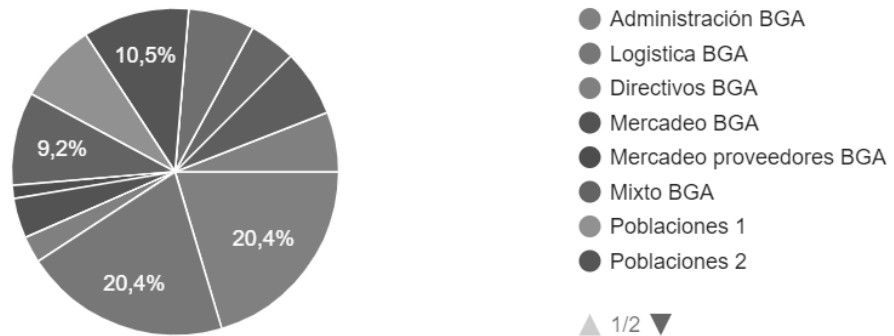
En la figura 5 se muestra la distribución de genero de la empresa, encontrando que el 53% que corresponde a 123 trabajadores de género femenino y el 47% correspondiente a 109 trabajadores de género masculino. Aunque está un poco equilibrado, prevalece la mayoría de mujeres trabajando en la organización.

### Figura 5

*Grafico porcentual representativo de la dependencia de la población en Bucaramanga*

Dependencia

152 respuestas



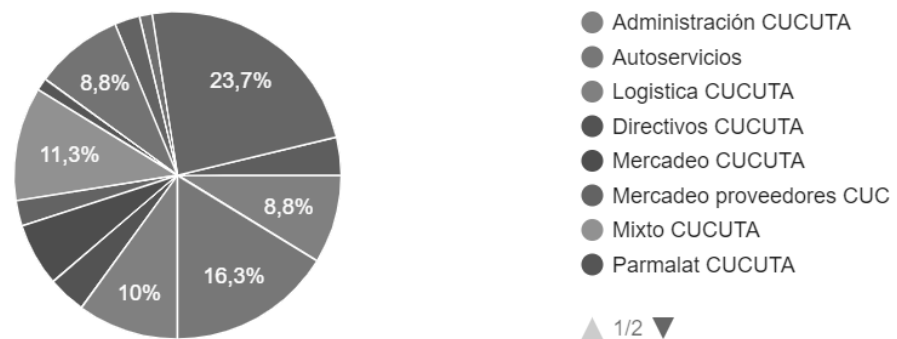
Analizando la gráfica 6 se destaca que las dependencias que poseen mayor cantidad de trabajadores son: administración y logística. Pero si se agrupa todas las fuerzas comerciales el número mayor corresponde al área comercial.

**Figura 6**

*Grafico porcentual representativo de la dependencia en la población de Cúcuta.*

Dependencia

80 respuestas



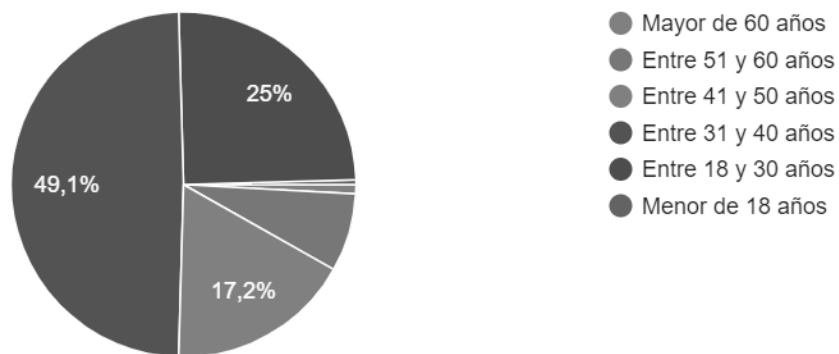
En la sede de Cúcuta, el mayor número de trabajadores se encuentra en el canal comercial TAT con un 23,7%, seguido de comercial autoservicios con un 16,3% y comercial Mixto con 11,3%.

**Figura 7**

*Grafico porcentual representativo del rango de edad de la población trabajadora*

Ubique el rango que corresponda de acuerdo a su edad

232 respuestas



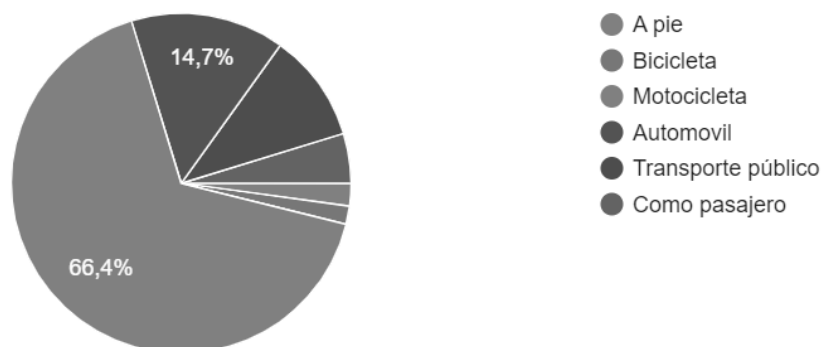
El 49,1% de los trabajadores encuestados se ubican en el rango de 31 a 40 años de edad, seguido del 25% que se encuentran entre 18 a 30 años.

**Figura 8**

*Grafico porcentual representativo del medio de desplazamiento de la población trabajadora.*

¿Que medio habitual de desplazamiento utiliza en su trayecto casa-trabajo y viceversa?

232 respuestas



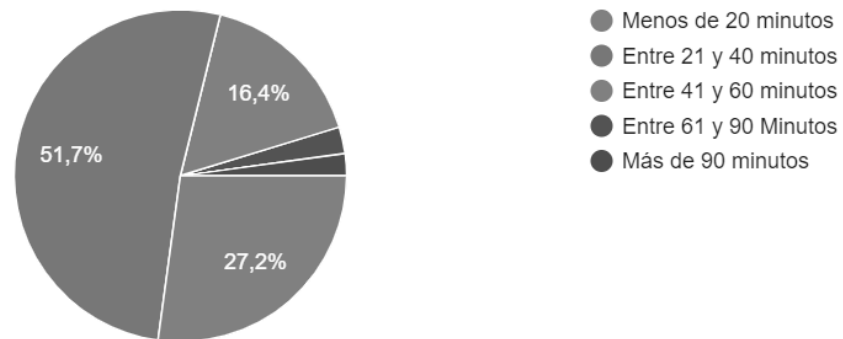
El 66,4% de la población encuestada utiliza como medio de transporte para sus desplazamientos in itinere la motocicleta, seguido del 14,7% que utiliza automóvil particular.

**Figura 9**

*Grafico porcentual representativo del tiempo utilizado en el recorrido completo de casa-trabajo-casa de la población trabajadora.*

¿Cuanto tiempo gasta aproximadamente desde su casa al trabajo y del trabajo a su casa? Recorrido completo

232 respuestas



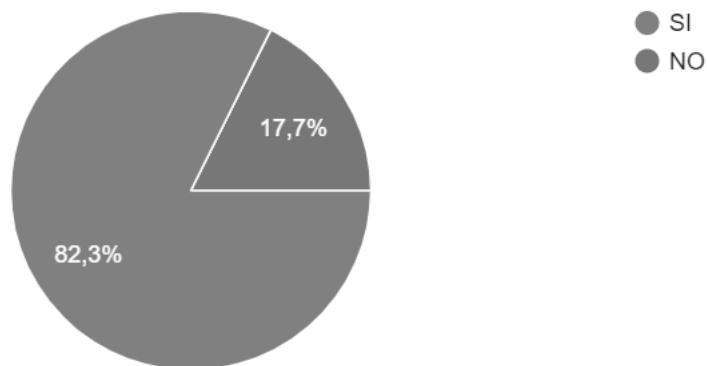
El 51,7% del personal se demora entre 21 y 40 minutos en su desplazamiento de la casa al trabajo, seguido del 27,2% que demora menos de 20 minutos y el 16,4% que utiliza entre 41 y 60 minutos para ese trayecto.

**Figura 10**

*Grafico porcentual representativo de capacitación en seguridad vial.*

¿Ha recibido capacitación en seguridad vial en los últimos 5 años?

232 respuestas



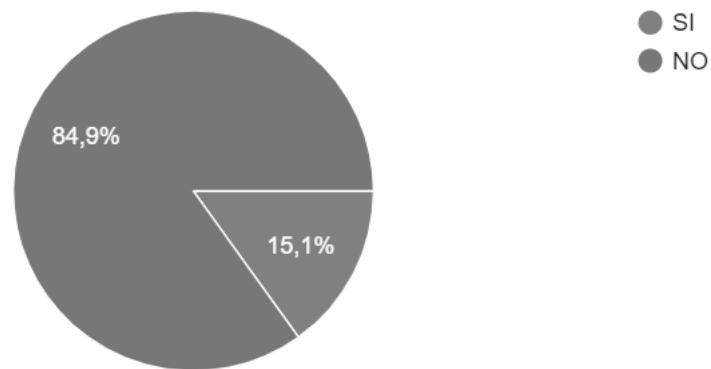
El 82,3% de la población trabajadora correspondiente a 191 colaboradores manifiestan en el cuestionario que si han recibido capacitación en seguridad vial en los últimos 5 años mientras que el 17,7% restante no han recibido.

**Figura 11**

*Gráfico porcentual representativo de accidentes de tránsito presentados en la población trabajadora*

¿Ha tenido algún accidente de tránsito en los últimos 5 años?

232 respuestas



Describe como fue el accidente vial

35 respuestas

|   |
|---|
| Me cai de la moto   |
| un carro dejo un pasajero muy separado del ander el pasajero abrio la puerta y me golpeo  |
| Un taxi me cerró  |
| Me tocó frenar porque una Mula se comió un pare y me cai  |
| Un carro se comió un parte y me envió a 2 metros de distancia impactando frente. Aún muro   |
| Un carro me cerró y entre la moto y el carro me fracturaron no el pie.  |
| Coalición contra otras dos motos que iban delante mío una se devolvió en contra vía y no pude evitar el choque y caída eso fue en sentido norte por la autopista a Florida blanca frente a la estación de metro línea de lagos sucedió el 2 de julio del 2021. A las 4:30 de la tarde |

El análisis que se desprende de esta pregunta es que en términos generales el 15% de la población global de la organización ha presentado siniestros viales en los últimos 5 años, dirimiendo que se deben a imprudencias de otros actores viales, condiciones de la vía.

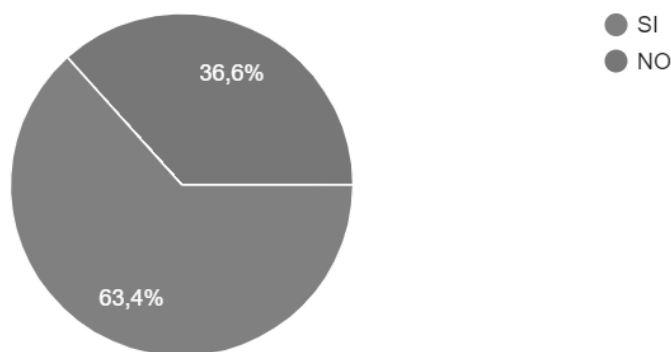
Esta información es relevante para el fortalecimiento de las competencias de capacitación en componentes de neuro seguridad vial, porque de esta manera se puede aprender desde la experiencia.

**Figura 12**

*Gráfico porcentual representativo del personal que ejerce el rol de conducción.*

¿Posee y/o conduce algún tipo de vehículo para el desarrollo de sus actividades laborales?

232 respuestas



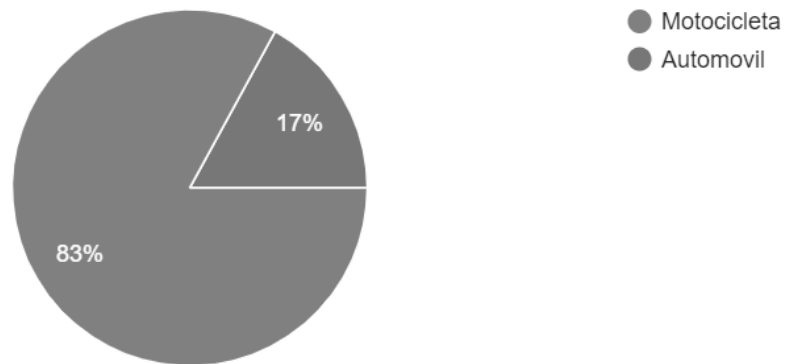
El 63,4% de los colaboradores ejercen rol de conductores en misión para la organización dentro del área comercial ejerciendo labores en la calle con actividades de visita a clientes en su jornada laboral, lo que corresponde a un total de 147 trabajadores que se ven expuestos directamente al factor de riesgo tránsito.

**Figura 13**

*Gráfico porcentual representativo del tipo de automotor utilizado para el ejercicio laboral.*

¿que tipo de automotor posee y/o conduce para el desarrollo de su actividad laboral?

147 respuestas



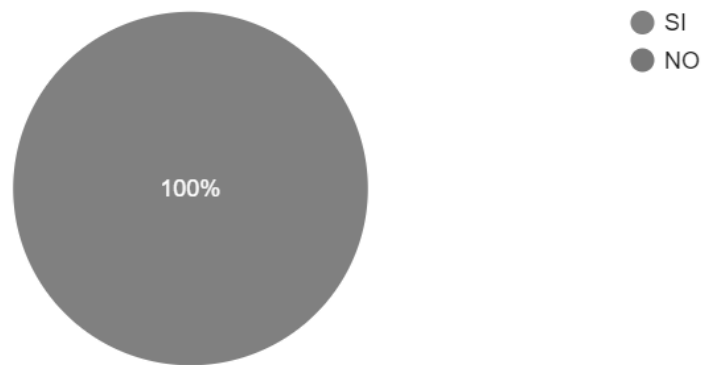
De los 147 trabajadores que ejercen su rol de conductor en misión el 83% de ellos hacen uso de motocicleta, se catalogan como actores viales vulnerables 122 trabajadores.

**Figura 14**

*Gráfico porcentual representativo de la población trabajadora que posee licencia de conducción.*

¿posee licencia de conducción?

147 respuestas



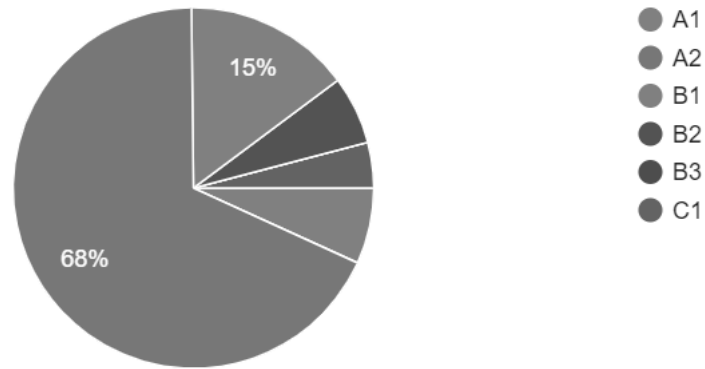
En este punto del diagnóstico se verifica la información suministrada por el público que diligenció el censo de seguridad vial, mediante inspección de automotores desarrollada, donde se revisa la documentación asociada al conductor y al vehículo que utiliza para el desarrollo de sus actividades laborales.

**Figura 15**

*Gráfico porcentual representativo de la categoría de la licencia de conducción.*

### Categoría de la licencia

147 respuestas



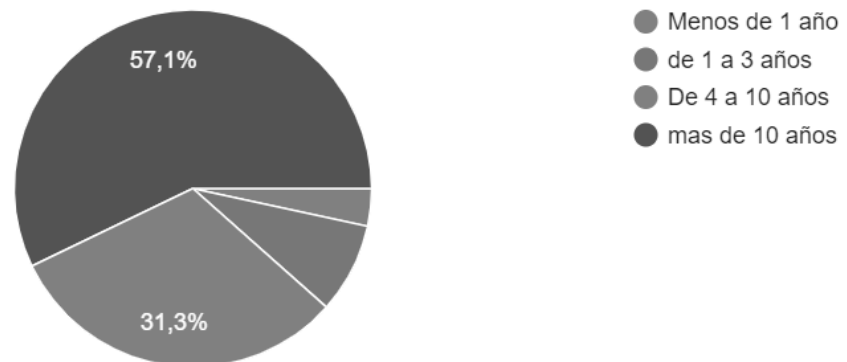
El 68% del personal tiene categoría A2, el 15% B1.

### Figura 16

*Grafico porcentual representativo de tiempo de experiencia en conducción de la población trabajadora*

### ¿Cuanto tiempo tiene de experiencia en conducción?

147 respuestas



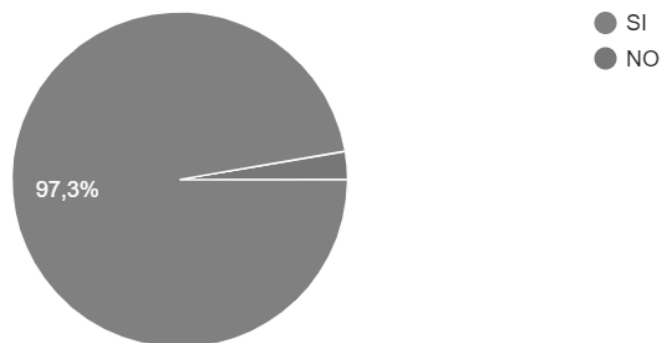
El 57,1% de los trabajadores posee más de 10 años de experiencia en conducción, seguido del 31,3% que tiene de 4 a 10 años de experiencia.

**Figura 17**

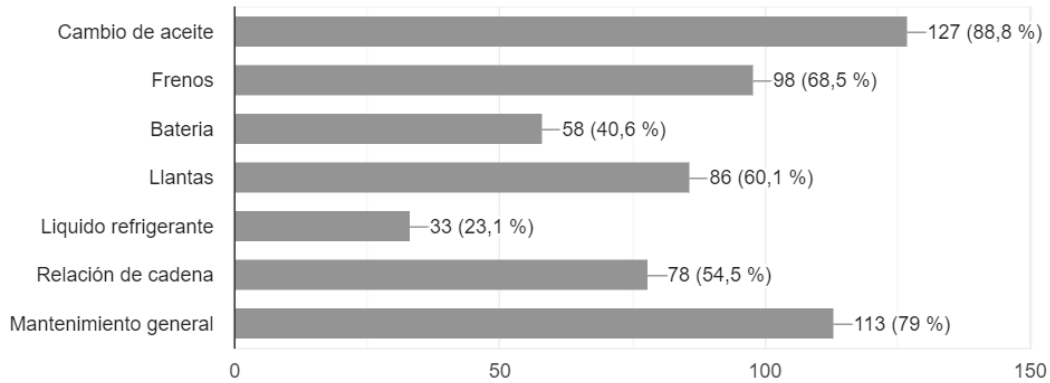
*Gráfico porcentual representativo de mantenimientos realizados a los automotores de la población trabajadora.*

¿En el último año le ha realizado a su automotor algún tipo de mantenimiento? Ej: Cambio de aceite, cambio de llantas, entre otros.

147 respuestas



143 respuestas



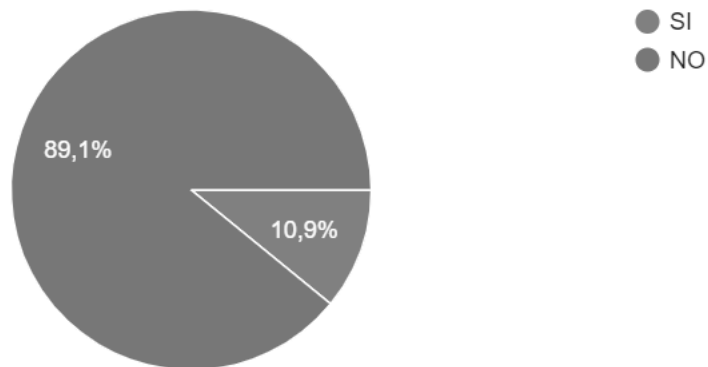
En términos generales se concluye que el 97,3% de la población encuestada le realizó mantenimientos a sus automotores en el año 2024.

### Figura 18

*Gráfico porcentual representativo de infracciones de tránsito.*

¿En el último año le han impuesto infracciones de tránsito o fotomultas?

147 respuestas



El 10,9% de la población trabajadora ha presentado infracciones de tránsito en el año 2024, es importante analizar esta pregunta para conocer la conducta al momento de conducir y el respeto hacia las normas de tránsito, para generar una cultura vial dentro de los colaboradores.

De acuerdo al objetivo 1, El PESV aplica y tiene cobertura para el 100% del personal de la compañía en el desarrollo de las actividades de venta y distribución de productos de consumo masivo en el canal de visita a negocios, con el fin de efectuar medidas destinadas a garantizar la seguridad, movilidad en las vías, así como desarrollar los procedimientos establecidos para garantizar la adecuada coordinación, planificación y ejecución de las medidas establecidas, incluyendo el personal que ejerza el rol de conductores y todos los actores viales que desarrollen actividades en la empresa.

El PESV de la empresa está alineado con los requerimientos inherentes y se articula al SG-SST, de acuerdo al tamaño y la misionalidad de la organización, el nivel de diseño e implementación del PESV que corresponde a la empresa es: Avanzado.

### **Figura 19**

*Gráfico nivel del PESV de acuerdo al tamaño y misionalidad de la organización.*

| NIVEL DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV |                                 | MISIONALIDAD DE LA ORGANIZACIÓN  |   |
|---|---------------------------------|--|---|
|   |                                 | 1. Empresas dedicadas a la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor | 2. Organizaciones dedicadas a actividad diferente al Transporte |
| TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN                 | <b>1. Básico (18 pasos)</b>     | Entre 11 y 19 vehículos o entre 2 y 19 conductores                                   | Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 conductores              |
|   | <b>2. Estándar (22 pasos)</b>   | Entre 20 y 50 vehículos o entre 20 y 50 conductores                                  | Entre 50 y 100 vehículos o entre 50 y 100 conductores           |
|   | <b>3. Avanzada o (24 pasos)</b> | Más de 50 vehículos o más de 50 conductores,   | Más de 100 vehículos o más de 100 conductores,                  |

Fuente: Tomado de Resolución 40595 de 2022

Con el desarrollo del objetivo número 1 se establece el nivel avanzado del PESV que cumpla los lineamientos de la Resolución 40595 de 2022 expedida por el ministerio de transporte, mediante la planificación de las acciones, mecanismos, estrategias, medidas y acciones de mejora, que adoptará la empresa encaminada a alcanzar la Seguridad Vial desde las bases del conocimiento, la conducta, el comportamiento, los sistemas que puedan permitir el control de los factores asociados.

De manera que, se pueda disminuir la accidentalidad por factor de tránsito en los colaboradores directos, personal de empresas de servicio temporal y personas que presten un servicio directa e indirectamente en la empresa, como lo son contratistas y proveedores, en todos sus centros de trabajo o agencias, fortaleciendo medidas preventivas en torno a la seguridad vial y mejorando hábitos y conductas en todos los actores viales, para sus

desplazamientos en itinere y en misión y con ellos disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito tanto por pérdidas humanas como económicas que provengan de estos eventos en el marco de sus actividades laborales.

**6.2 Objetivo específico 2. Analizar la estadística de accidentalidad revisando el score de los últimos 4 años de la empresa para la formulación de la matriz de control y prevención del factor de riesgo tránsito.**

La caracterización, evaluación y control de riesgos particularmente por factor de tránsito, se realiza para conocer antecedentes de siniestralidad por este mecanismo desde el origen laboral o el origen común, según corresponda, para valorar el impacto que tiene este riesgo a nivel de los colaboradores, de acuerdo a la clasificación de actores viales y los eventos que se susciten en el desarrollo de la operación.

Se relaciona la caracterización de la accidentalidad correspondiente al año 2024

**Tabla 2**

*Accidentes de trabajo para el periodo de 2024*

| <i>TIPO DE EVENTO</i>        | <i># EVENTOS</i> |
|------------------------------|------------------|
| <i>Deportivo</i>             | 0                |
| <i>Propios del trabajo</i>   | 3                |
| <i>Recreativo o cultural</i> | 0                |
| <i>Tránsito</i>              | 2                |
| <i>Violencia</i>             | 0                |
| <i>TOTAL</i>                 | 5                |

**Figura 20**

*Gráfico de accidentes laborales ocurridos en el año 2024.*



**Tabla 3**

*Accidentes de trabajo para el periodo de 2023*

| <i>TIPO DE EVENTO</i>        | <i># EVENTOS</i> |
|------------------------------|------------------|
| <i>Deportivo</i>             | 0                |
| <i>Propios del trabajo</i>   | 5                |
| <i>Recreativo o cultural</i> | 0                |
| <i>Tránsito</i>              | 2                |
| <i>Violencia</i>             | 0                |
| <i>TOTAL</i>                 | 7                |

**Figura 21**

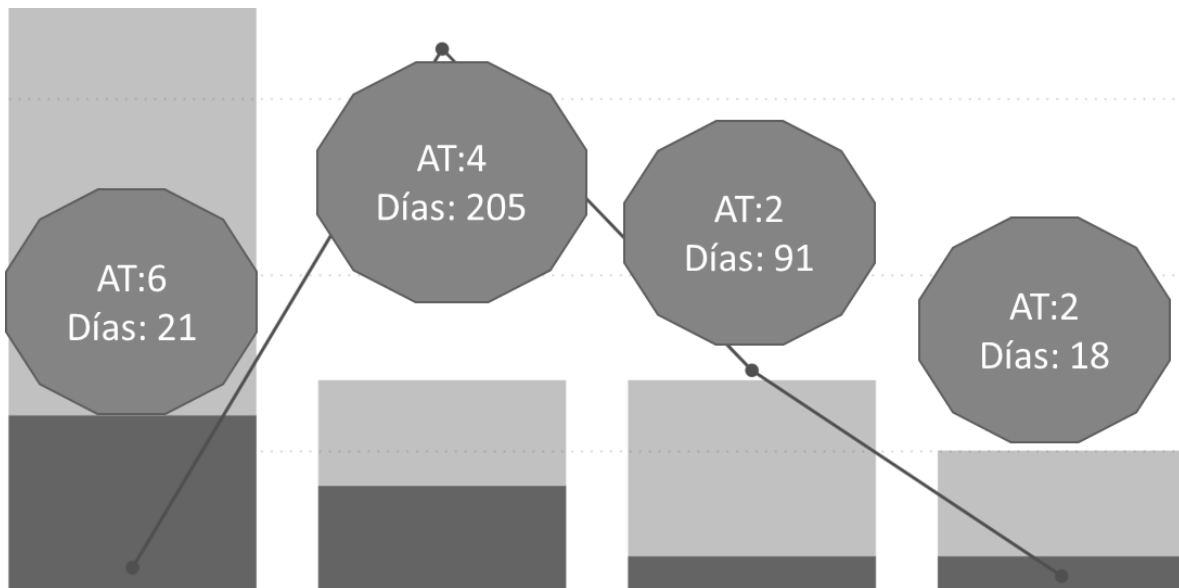
*Gráfico de accidentes laborales ocurridos en el año 2023.*



Adicional a las gráficas de tasa de accidentalidad de los años 2024 y 2023, Se presenta un panorama amplio con espectro de información de 4 años, para conocer cuál ha sido la tendencia en cuanto a accidentes de trabajo sufridos por colaboradores por mecanismo de tránsito.

**Figura 22**

*Gráfico de tendencia de accidentes de trabajo por mecanismo de tránsito de los colaboradores de 2021 a 2024.*



Nota: AT: accidentes de trabajo por mecanismo de tránsito, Días: Corresponde a días de incapacidad.

Donde se evidencian datos importantes para el desarrollo de las actividades encaminadas dentro del foco y direccionamiento del PESV, se destaca que de los 14 accidentes presentados en los 4 años analizados, diez (10) corresponden a eventos de tránsito ocurridos a asesores comerciales de la sede principal de girón, dos (2) a equipo de asesores comerciales de la agencia de Cúcuta, uno (1) corresponde al único mensajero directo que tiene la organización en su sede principal y uno (1) a un conductor directo de vehículo de carga con que contaba la compañía, pero es preciso aclarar que el rol de conductores directos a partir del año 2022 se suprime de los cargos con que cuenta la empresa.

Es importante dentro del análisis y la caracterización del riesgo de tránsito expresado en accidentes de trabajo ocurrido a colaboradores directos, definir que, en los 4 años analizados, de los 14 eventos ocurridos, se han presentado 1 evento grave y 2 severos,

que corresponde al equipo de asesores comerciales de la sede de Bucaramanga. Por tal motivo y razón se extienden todas las actividades definidas dentro del presente plan a comprometer el autocuidado de los asesores comerciales principalmente.

### **Evaluación del riesgo**

La organización en el marco de su SG-SST, ha estado llevando a cabo una evaluación exhaustiva del factor de riesgo tránsito y riesgo público donde realiza su operación comercial y logística.

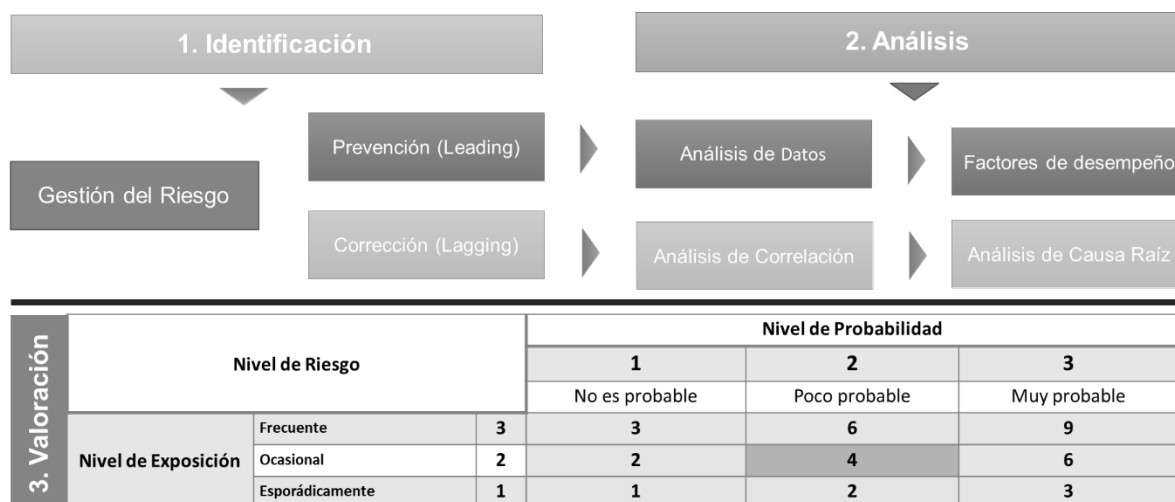
La metodología establecida por la empresa para realizar la evaluación de riesgos en la ruta, consiste en la identificación de peligros y puntos críticos en la vía mediante la aplicación de ruta gramas diseñados para tal fin por parte de los asesores, el director logístico, el líder del PESV y el director comercial. Esta contempla los desplazamientos en el área metropolitana de Bucaramanga y rutas nacionales, según sea el caso de desplazamiento que corresponda.

Para facilitar la caracterización del riesgo de tránsito, la empresa viene aplicando registros individuales de la actividad de conducción para los trayectos y rutas definidas por cada uno de los asesores comerciales y el personal transportista de la mercancía hacia los destinos, permitiendo de esta manera socializar eventos adversos que se puedan presentar en el desarrollo de cada desplazamiento y definir mecanismos de prevención y protección. Un claro ejemplo de ello es la eliminación de rutas donde el acceso es difícil por las condiciones del terreno o por la inseguridad.

También se utiliza la metodología de enfoque en riesgos de acuerdo al sistema seguro y que corresponde a la matriz de riesgos viales, donde se contemplan los mecanismos de prevención y gestión del riesgo de tránsito, en aras de fortalecer la seguridad vial. Es importante destacar que en el ejercicio de la conducción se presenta un riesgo dinámico cambiante, que corresponde a comportamientos de cada actor vial, así como velocidad de desplazamiento, pericia, condiciones de la vía, jornadas de conducción, entre otros. Por esta razón se requiere que los colaboradores de la empresa identifiquen su propio riesgo como actores viales, según, corresponda y eviten poner en riesgo a otros actores viales, reprogramando su biocomputador al cuidado de la vida en las vías, articulando y sumando todos los esfuerzos dentro del plan de formación.

**Figura 23**

*Gráfico de identificación, análisis y valoración del factor de riesgo tránsito.*



Fuente: Tomado de World Class Transport

### **Procedimiento de identificación, evaluación y control de riesgos en seguridad vial**

Todas las actividades consignadas en el procedimiento, constituyen y están orientadas a afianzar una estrategia de prevención y control de riesgos que puedan perturbar la seguridad vial que se está fortaleciendo con el compromiso y la participación de los colaboradores. Desde ese foco la empresa ha diseñado el presente procedimiento asociado a una matriz de identificación de riesgos viales, evaluación y control, con el ánimo de cuantificar y ponderar, que tanto se encuentran expuestos los colaboradores que ejercen la función de actores viales, para definir mecanismos de intervención donde el riesgo sea considerable, así como medidas de prevención para evitar el surgimiento de accidentes de tránsito.

Existen un número amplio de colaboradores dentro de la organización, que ejercen el rol de conductor de motocicleta en misión o en función de su ejercicio laboral, factor que hace que aumente el riesgo de sufrir un accidente vial a esta población, por ello se da priorización en la evaluación de riesgos y definición de controles al personal mayormente expuesto, que serían los asesores comerciales.

El procedimiento implementado por la empresa, se divide en 4 fases, que contienen sus respectivas actividades:

#### **Fase 1 Identificación:**

- 1) Se establece el grupo de trabajo al cual pertenece el colaborador (operativo, administrativo, comercial, directivo), o si corresponde a contratista.
- 2) Se establece cada uno de los cargos asociados al grupo de trabajo.

- 3) Se estable el rol de acuerdo a identificación de cada uno de los actores viales (peatón, conductor de bicicleta, conductor de motocicleta, conductor de automóvil, conductor de vehículo de carga liviana y/o pesada).

**Fase 2 Análisis:**

- 1) Se definen los riesgos de tránsito y los factores de desempeño.
- 2) Se analizan todos los riesgos de acuerdo a cada una de las operaciones.

**Fase 3 Evaluación:**

- 1) Se realiza la valoración del riesgo cuantitativamente
- 2) Se pondera y se clasifica el nivel de riesgo de acuerdo a los resultados obtenidos en la evaluación.
- 3) Se define el nivel en que se encuentra valorado el riesgo (ALTO, MEDIO, BAJO).

**Fase 4 Tratamiento:**

- 1) Se define el plan de acción de acuerdo a los mecanismos de intervención y prevención para ejercer control al riesgo evaluado.
- 2) Se debe unir un responsable a la ejecución de las actividades contenidas en el plan de acción
- 3) Se debe definir fecha, recursos y periodicidad de seguimiento al plan de acción para evaluar la eficacia.

La herramienta que utilizará la empresa para la evaluación y control de los riesgos en seguridad vial es el mapa de calor, que nos expresa el nivel de exposición y el nivel de

probabilidad de cada uno de los actores viales de la organización. Explicado de una manera detallada a continuación:

**Tabla 4**

*Nivel de exposición al factor de riesgo tránsito*

| <i>Nivel de exposición</i> | <i>Valor</i> | <i>Descripción</i>   |
|----------------------------|--------------|--|
| <i>Frecuente</i>           | 3            | La exposición del riesgo vial se presenta mas de seis (6) horas al día           |
| <i>Ocasional</i>           | 2            | La exposición del riesgo vial se presenta entre tres (3) y seis (6) horas al día |
| <i>Esporádico</i>          | 1            | La exposición del riesgo vial se presenta menos de tres (3) horas al día         |

**Tabla 5**

*Nivel de probabilidad del factor de riesgo tránsito.*

| <i>Nivel de probabilidad</i> | <i>Valor</i> | <i>Descripción</i>                           |
|------------------------------|--------------|--|
| <i>Muy probable</i>          | 3            | No se tienen establecidos controles eficaces |
| <i>Poco probable</i>         | 2            | Se tienen controles pero su eficacia es baja |
| <i>No es probable</i>        | 1            | Se tienen controles eficaces                 |

En la gestión del riesgo de tránsito y lo concerniente a seguridad vial, el riesgo es muy dinámico y difícil de valorar desde el punto de vista de la consecuencia, porque no depende solo de un factor, entonces se contempla el nivel de consecuencia más alto y se direccionan las estrategias de evaluación y control del riesgo de seguridad vial a fortalecer el comportamiento humano basado en conductas de prevención y movilidad segura.

**Tabla 6**

*Nivel de riesgo vs nivel de probabilidad del factor de riesgo tránsito.*

| <i>Nivel de riesgo</i>     |            | <i>Nivel de probabilidad</i> |               |              |   |
|----------------------------|------------|------------------------------|---------------|--------------|---|
|                            |            | 1                            | 2             | 3            |   |
|                            |            | No es probable               | Poco probable | Muy probable |   |
| <i>Nivel de exposición</i> | Frecuente  | 3                            | 3             | 6            | 9 |
|                            | Ocasional  | 2                            | 2             | 4            | 6 |
|                            | Esporádica | 1                            | 1             | 2            | 3 |

Fuente: Tomado de la ISO 31000

**Tabla 7**

*Valoración del riesgo tránsito.*

*Valoración del riesgo*

---

|                         |                       |
|-------------------------|-----------------------|
| <i>Nivel del riesgo</i> | Ponderación del nivel |
| <i>Critico</i>          | 6-9                   |
| <i>Moderado</i>         | 3-4                   |
| <i>Bajo</i>             | 1-2                   |

Fuente: Tomado de la ISO 31000

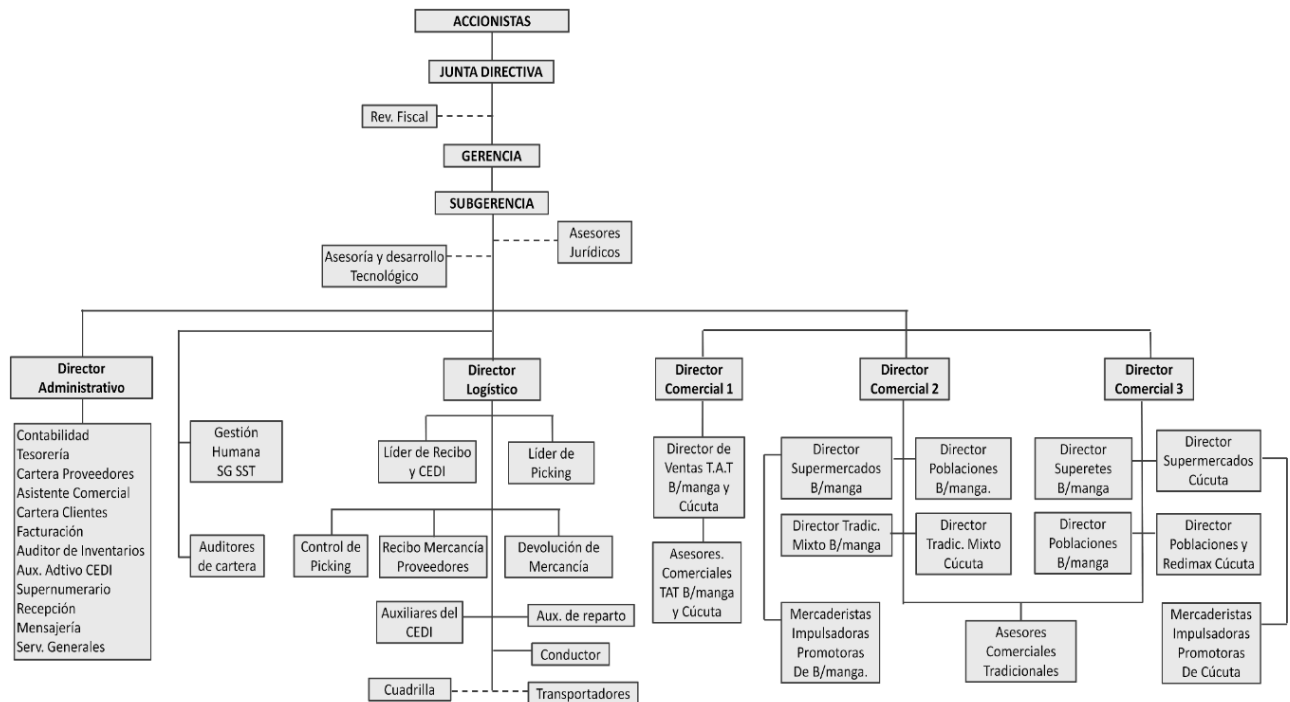
**6.3 Objetivo específico 3. Formular los programas de prevención de factor de riesgo transito asociados a la operación, con las metas e indicadores para la mejora continua de la seguridad vial dentro de la organización.**

En el ejercicio del fortalecimiento de la seguridad vial de la organización frente al SG-SST y encaminado al diseño del PESV, se definen las metas e indicadores obsecuentes a la operación desarrollada por la empresa, para formular los programas que alimenten al sistema En consenso y de acuerdo al análisis realizado con la organización.

**GENERALIDADES DE LA EMPRESA**

**Figura 24**

*Organigrama de la empresa.*



Fuente: Tomado de la empresa de distribución de mercancías.

### Líder del diseño e implementación del PESV

La Gerencia de la empresa, designa y nombra al líder del diseño e implementación, en su compromiso con la gestión del riesgo del tránsito dentro de sus operaciones, obsecuente a generar estrategias encaminadas a la reducción de la accidentalidad en las vías y generar consciencia colectiva basada en el comportamiento humano de los actores viales que prestan algún servicio para la organización.

**Tabla 8**

*Líder del PESV*

**LIDER DEL PESV**

| <i>NOMBRE</i> | FORMACIÓN                               | CAP. RIESGO TRANSITO |
|---------------|---|----------------------|
|               | Profesional en carreras administrativas | Si                   |

**Responsabilidades y funciones del líder del PESV**

Establecer la visión y el alcance del PESV, alineándose con el objetivo general definido y cumpliendo con los requisitos mínimos establecidos en este documento.

- Llevar a cabo las acciones necesarias para diseñar, implementar, mantener y mejorar de manera continua el PESV, en consonancia con los pilares del Plan Nacional de Seguridad Vial y el sistema seguro propuesto (institucional, comportamiento humano, atención a víctimas, infraestructura y vehículos), incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores y pasajeros).
- Fomentar la participación de los colaboradores en las iniciativas de seguridad vial, reconociendo su papel fundamental en el logro de los objetivos del PESV.
- Evaluar los indicadores de siniestralidad vial, investigar los accidentes de tránsito y dar seguimiento a los planes de acción derivados de dichas investigaciones.
- Revisar el PESV junto con los miembros del comité de seguridad vial al menos una vez

cada trimestre, para hacer seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la accidentalidad vial, del plan anual de trabajo, de las auditorías y de la implementación del PESV, con el fin de tomar decisiones que mejoren la seguridad vial.

- Proporcionar de manera ágil cualquier información requerida y comunicar a la alta gerencia los avances del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

- Impulsar la formación, sensibilización y capacitación de todos los actores viales que realizan actividades en la empresa, asegurando los recursos necesarios para fortalecer comportamientos seguros en la vía.

### **Comité de seguridad vial (CSV)**

La Gerencia establece el comité de seguridad vial, formalizando su compromiso y participación en el PESV. Este comité actúa como un mecanismo de coordinación entre todos los involucrados en la gestión del riesgo de tránsito, con el objetivo de proponer, diseñar, implementar y evaluar acciones que generen conciencia colectiva entre el personal y logren los objetivos de seguridad vial en la empresa y en la vida diaria de sus integrantes.

El Comité de Seguridad Vial es el encargado del diseño y gestión todos los aspectos necesarios para la implementación del PESV, conforme a lo estipulado en la resolución 40595 de 2022, convirtiéndose en un espacio estratégico para la participación en la planificación y ejecución de las diferentes etapas del plan. Este comité fue convocado y nombrado formalmente por la gerencia.

**Tabla 9***Comité de seguridad vial.***COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL**

| <i>NOMBRE</i> | CARGO                   | ROL  |
|---------------|-------------------------|--|
|               | Subgerente              | Cumplimiento y gestión institucional       |
|               | Líder SG-SST            | Comportamiento humano                      |
|               | Director Administrativo | Gestión administrativa                     |
|               | Director Administrativo | Gestión administrativa<br>(Agencia Cúcuta) |
|               | Líder PESV              | Gestión del riesgo y formación             |
|               | Director comercial      | Asesores comerciales y proveedores         |
|               | Director logístico      | Contratistas                               |

**Figura 25***Estructura del comité de seguridad vial*



Inicialmente este es el CSV designado por la alta gerencia, en un futuro pueden ingresar nuevos integrantes como propuesta de mejora para obtener mejores resultados.

#### Responsabilidades y funciones del CSV

- Evaluar los resultados del diagnóstico inicial de acuerdo a la información suministrada por los colaboradores en el censo y elaborar el plan de trabajo necesario para fortalecer los componentes, reforzar aspectos positivos hallados, mitigar y controlar riesgos asociados a la operación y desarrollar acciones de mejora

que aseguren la correcta implementación del PESV, conforme a la resolución 40595 de 2022.

- Establecer la visión, los objetivos y el alcance del PESV de la organización de acuerdo con los requerimientos definidos por las autoridades competentes.
- Asegurar la actualización, divulgación y cumplimiento de la política de seguridad vial en la organización.
- Identificar los factores de riesgo vial en las operaciones y diseñar un plan de acción para gestionarlos.
- Definir los programas de capacitación en seguridad vial para los diferentes actores del PESV y garantizar su cumplimiento.
- Establecer medidas de seguridad para proteger la integridad y bienestar del personal, minimizando los riesgos de accidentes de tránsito.
- Crear un cronograma para las actividades a ejecutar y hacer un seguimiento a su cumplimiento.
- Analizar la siniestralidad vial para implementar planes de acción enfocados en la prevención y gestión del riesgo de tránsito.
- Acompañar al área de recursos humanos en el cumplimiento de las directrices del proceso de selección de personal para roles de conducción, como asesores comerciales y mensajeros.
- Definir y asegurar el cumplimiento de los procedimientos para responder ante accidentes de tránsito.
- Programar y llevar a cabo auditorías al Plan Estratégico de Seguridad Vial.

- Elaborar informes periódicos para la Gerencia y otros interesados, detallando las acciones realizadas, en curso y futuras, evaluando el impacto, costo-beneficio y contribución al desarrollo de hábitos y comportamientos que favorezcan la seguridad vial.

Nota: El comité organiza reuniones periódicas cada tres meses, con la posibilidad de convocar reuniones extraordinarias según lo considere necesario.

#### Política de Seguridad Vial

La organización establece su política de seguridad vial, la cual es firmada y respaldada por la alta dirección. Esta política refleja el compromiso con la gestión de los riesgos viales y las acciones destinadas a fortalecer los pilares de la seguridad vial, involucrando a todos los colaboradores internos y externos. La política, incluida en este documento, ha sido firmada, publicada, comunicada y socializada con todo el personal durante la inducción del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo. A continuación, se describe el contenido de la política:

Como empresa orientada a la excelencia, es esencial que todas las actividades realizadas por el personal directo, en misión y contratista, se desarrollen de manera segura. Para ello, nos comprometemos a promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en los diversos actores viales, brindando un cuidado especial a los más frágiles, con el fin de evitar el surgimiento de accidentes de tránsito durante los desplazamientos y en el desempeño de sus actividades, evitando consecuencias negativas para la integridad de las personas, los vehículos y el medio ambiente. Siempre apostándole

a la prevención, en términos de conducción los riesgos son inciertos pues son varias las características que engloban un accidente de tránsito.

Con este propósito, la empresa establece lineamientos dirigidos a garantizar el cumplimiento de esta política a través de un proceso de mejora continua en:

- Cumplir con el Código Nacional de Tránsito y otras regulaciones locales, nacionales e internas relacionadas con los comportamientos de los actores viales (conductores, peatones, pasajeros).
- Implementar estrategias de sensibilización para el personal que maneja vehículos, mediante capacitaciones orientadas a la prevención de accidentes, promoviendo conductas proactivas frente al manejo defensivo en el marco de una campaña educativa.
- Desarrollar y aplicar controles en las inspecciones pre-operacionales, estableciendo medidas correctivas para prevenir accidentes que puedan generar daños a las personas o a terceros.
- Fomentar la conciencia entre los trabajadores sobre su responsabilidad en la aplicación de las disposiciones establecidas y comunicadas por la empresa.
- Gestionar con los empleados que usen vehículos personales para labores laborales, para que se incluyan en el programa de seguridad vial.
- Establecer medidas correctivas y preventivas para garantizar la mejora continua en la implementación de acciones para evitar accidentes de tránsito.

- Asegurar la disponibilidad documental de la política para todos los trabajadores y partes interesadas.

En el marco de estos compromisos, la empresa prohíbe a los conductores de vehículos de la empresa, propios o ajenos, realizar las siguientes conductas mientras desarrollan actividades laborales:

- Conducir bajo los efectos de alcohol, sustancias alucinógenas o cualquier sustancia que altere su comportamiento.
- Usar dispositivos de distracción como teléfonos móviles, permitiendo únicamente el uso de dispositivos manos libres durante la conducción.
- Exceder los límites de velocidad establecidos en las distintas vías; en ningún caso, la velocidad debe superar los 80 km/h en carreteras nacionales, 50 km/h en vías urbanas y 30 km/h en zonas escolares o residenciales.
- Conducir sin los elementos de seguridad adecuados (como casco o cinturón de seguridad) y no cumplir con las normas de comportamiento antes, durante y después del viaje.
- Utilizar vehículos sin la documentación y revisiones correspondientes al momento de ejecutar actividades laborales.
- Transportar a personas no vinculadas a la empresa durante su jornada laboral.

La gerencia destinará los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para asegurar el cumplimiento de esta política.

Fecha de revisión: 20 de febrero de 2025.

**Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo.**

La alta gerencia resalta su compromiso, participación y liderazgo en todo lo inherente al desarrollo del PESV, mediante acciones encaminadas al mejoramiento de la gestión del riesgo de tránsito, con la definición de la política de seguridad vial, objetivos, metas e indicadores que permitan alcanzar resultados favorables en pro de disminuir la accidentalidad en las vías. También la gerencia se compromete a disponer los recursos humanos, físicos, técnicos y financieros para este fin. Así como evaluar el avance del plan estratégico de seguridad vial y hacer seguimiento a las acciones y actividades.

Reafirmando este compromiso inquebrantable, se realiza una reunión inicial, donde está presente la alta gerencia, los miembros del comité de seguridad vial junto con el líder del PESV y se definen compromisos para el óptimo desarrollo e implementación del plan. Sumado a esto, la gerencia se reunirá con el comité dos veces por año para recibir informes de avance y rendición de cuentas, evaluar la gestión del riesgo y las medidas de prevención, aprobar proyectos de mejora, entre otros. El acta de reunión sostenida se anexa al presente documento.

En donde se determinan las siguientes directrices establecidas por la alta gerencia de la organización:

- El comité de seguridad vial (CSV), tiene el total apoyo y respaldo de la gerencia, en la toma de decisiones, se designa a la subgerencia como miembro vital para el fortalecimiento de la gestión institucional y el canal de comunicación directo a nivel compañía, en la aprobación de proyectos, campañas, actividades orientadas al desarrollo del plan, así como asignación de recursos y presupuesto, también se garantiza la participación de todas las personas que presten algún tipo de servicio a la empresa, en la aplicación de actividades sujetas a resultados favorables en torno a la seguridad vial, con el principal objetivo de cuidar y formar al talento humano en una cultura de prevención, autocuidado que abandere el propósito del plan estratégico de seguridad vial.
- La alta gerencia determina su interés por que la población trabajadora de la empresa, mejore hábitos y comportamientos seguros en sus desplazamientos laborales, extendiendo este propósito al personal contratista y personas que presten algún tipo de servicio a la organización, para ello, en conjunto con el líder del PESV, se establece el plan de formación de acuerdo a las competencias y necesidades requeridas en cuanto a capacitaciones.
- Se determina que el CSV en representación de la alta gerencia garantice el seguimiento y cumplimiento de contratistas, proveedores, terceros y comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial establecidos.

**Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño**

La empresa en su compromiso con la seguridad vial, ha diseñado e implementado con los colaboradores los siguientes programas:

#### Programa de gestión de la velocidad segura

La empresa cuenta con un programa de gestión de la velocidad segura, que es socializado en la reinducción del SG-SST y que está estipulado en la política de seguridad vial, el cual busca comprometer y concientizar a todos los colaboradores de la importancia de mantenerse a salvo en el ejercicio de conducción.

#### Factor de desempeño

La empresa incentiva el compromiso para que todos los actores viales que ejercen rol de conducción in itinere y/o en misión, mediante charlas, sensibilizaciones, capacitaciones.

#### Programa de Prevención de la fatiga

La empresa cuenta con un programa de prevención de la fatiga, que es socializado en la reinducción anual del SG-SST, y donde se busca el compromiso de que todos los colaboradores se presenten al desarrollo de sus actividades laborales en óptimas condiciones físicas, mentales, emocionales, incentivando el bienestar del sueño y del descanso para recuperar energías y evitar fatiga laboral que pueda aumentar la probabilidad de ocurrencia de accidente vial por letargo, micro sueño. Aunque las operaciones de conducción y el tiempo de manejo de los colaboradores no son extenso y en su mayoría de los casos, los conductores son autónomos en tomar tiempos de espera y de descanso de acuerdo al cumplimiento de sus rutas de trabajo.

#### Factor de desempeño

La empresa, dentro de sus jornadas laborales no excede las horas de conducción recomendadas, se realizan acciones de sensibilización encaminadas a que las personas descansen y se presenten a sus trabajos en buenas condiciones físicas y mentales.

En el desarrollo de todas las actividades inherentes al PESV, se organiza un cronograma estructurado, con los 24 pasos contemplados en la nueva metodología, para tener una cobertura global y ordenada de la ejecución, validación y seguimiento.

#### **Figura 26**

*Cronograma de actividades para la implementación del PESV en la organización.*



### **Competencia y plan anual de formación**

Para fortalecer todas las competencias del personal y generar una cultura de educación de todos los actores viales que prestan algún tipo de servicio a la empresa, se establece un plan anual de formación dirigido por el líder del plan estratégico de seguridad vial y avalado por la alta gerencia, con componentes de andragogía y neuroseguridad en la estructura de las capacitaciones y formaciones. Se plantea contar con un encuentro de capacitación mensual con todos los procesos directos e indirectos de la organización.

### **Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales**

La empresa integra al plan de emergencias y contingencia el plan de preparación y respuesta ante emergencias viales, incorporando este tipo de eventos adversos que puedan ocurrir durante las operaciones laborales.

### **Investigación interna de siniestros viales**

Dentro de su SG-SST, la empresa ha establecido un procedimiento para el reporte e investigación de incidentes y accidentes laborales. Este procedimiento define los pasos a seguir para identificar las causas del evento y desarrollar las medidas correctivas necesarias para prevenir su repetición.

El procedimiento es aplicable a todo tipo de incidentes y accidentes laborales, incluyendo los ambientales y vehiculares, cumpliendo con las disposiciones de la resolución 1401 de 2007. El equipo de investigación está compuesto por el jefe inmediato, al menos un representante del comité paritario de seguridad y salud en el trabajo y el

encargado de seguridad y salud en el trabajo. Si el accidente laboral también es un accidente de tránsito, ya que involucra al menos un vehículo, se activa el comité de seguridad vial, incorporando a uno de sus miembros en la investigación. Esto permite una evaluación analítica y objetiva del evento desde la perspectiva de la gestión del riesgo vial, y facilita la creación de planes de acción y medidas de intervención para prevenir nuevos incidentes, así como la definición de estrategias preventivas para minimizar y controlar el riesgo, compartiendo las lecciones aprendidas con los equipos interesados.

La información obtenida de la investigación se consolida en la matriz de seguimiento de accidentalidad gestionada por el área de SST. Para los incidentes viales, se utiliza el formato de Caracterización de la accidentalidad de tránsito y la matriz de riesgos viales.

El informe de investigación de cada accidente se registra en el formato correspondiente de Investigación de Accidente/Incidente. En el caso de incidentes y accidentes viales, se pueden consultar fuentes externas como autoridades de tránsito, reportes de prensa, entrevistas con testigos, entre otros, para facilitar el análisis de las causas y la elaboración del plan de acción.

El seguimiento de la efectividad de las medidas implementadas es responsabilidad del área de SST, de acuerdo con las disposiciones del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.

Como parte de la gestión del riesgo vial, la empresa difunde las lecciones aprendidas, socializa el evento y lleva a cabo capacitaciones de refuerzo como resultado de las investigaciones de incidentes y accidentes. Esto busca aumentar la conciencia del personal para evitar que el mismo evento se repita.

### **Vías seguras administradas por la organización**

La empresa no cuenta con vías o rutas internas propias de la organización dentro de las instalaciones en las cuales exista una concesión de responsabilidad, sin embargo y como acción de mejora se realiza un informe técnico de las condiciones de la vía pública donde se encuentran situadas las instalaciones de la sede principal y su agencia en la ciudad de Cúcuta, para contemplar mecanismos de control de tránsito al momento de llegada y salida de los colaboradores, así como el ingreso de visitantes y también el tránsito de vehículo de carga liviana y pesada, ubicada en la vía del área de descargue conexo al centro de distribución. Para socializar con todo el personal y que se fomente una cultura de seguridad vial en la vía de acceso a la compañía.

Solo existe una vía de acceso a la empresa en la sede principal, que está situada al lado de otras empresas que reciben vehículos con alta frecuencia, donde se evidencia un riesgo de accidente de tránsito a la llegada o salida de la empresa, donde se pueden ver inmersos actores viales de la organización. Por tal motivo y razón se plantea a la alta gerencia ejecutar todas las recomendaciones desprendidas dentro del informe de las condiciones de seguridad vial.

El CSV será el responsable de hacer seguimiento a las mejoras propuestas para blindar la seguridad vial en las vías de acceso y tránsito de vecindades de la empresa.

### **Planificación de desplazamientos laborales**

Dentro de la compañía, los colaboradores directos o de aliada que ejercen un rol de conductor permanente son los asesores comerciales, los directores de venta y el mensajero de la organización, ellos están diariamente realizando desplazamientos en misión. Estos desplazamientos, aunque no se planifican por escrito, si se someten a un orden y configuración y es de acuerdo a la necesidad de operación, que funciona de la siguiente manera:

El director de ventas define la zona donde se van a desarrollar las visitas a los clientes.

### **Gestión del cambio y gestión de contratistas**

La empresa cuenta con su respectivo formato y procedimiento para la gestión del cambio, promoviendo de esta manera que todos los cambios adoptados como empresa sean de beneficio en el fortalecimiento de la seguridad vial.

La empresa es inherente a fortalecer la seguridad vial en el desarrollo de sus operaciones, bajo el manto de liderazgo del representante legal de la organización para realizar acciones encaminadas a disminuir la accidentalidad en las vías.

El compromiso de la empresa con la gestión del riesgo de tránsito es de alto valor, por tal motivo, el líder del PESV y el CSV, tienen el compromiso de:

1. Evaluar periódicamente el cumplimiento de la seguridad vial por parte de los contratistas, que prestan el servicio de transporte y entrega de mercancía a la compañía.
2. Revisar el estado de los vehículos y solicitar garantía del óptimo funcionamiento de los automotores.
3. Convocar al personal contratista y capacitar en temas inherentes al fortalecimiento de la seguridad vial.
4. Revisar que los contratistas cuenten con su documentación vigente en términos de (licencia de conducción, SOAT, Revisión técnico mecánica, seguridad social, entre otros).
5. Validar la competencia, experiencia, experticia, certificación en la categoría de conducción de acuerdo al tipo de vehículo de cada contratista, así como infracciones cometidas y antecedentes de siniestralidad.
6. Vigilar el cumplimiento los requisitos de seguridad vial establecidos para el personal contratista.

7. Promover acciones de mejora en pro del fortalecimiento del PESV, de acuerdo al cumplimiento de los requisitos establecidos para los contratistas.

De igual manera, los contratistas y personas que presten algún tipo de servicio a la compañía, tienen la obligación de:

1. Cumplir con los requisitos de seguridad vial definidos por la compañía.
2. Mantener el vehículo en óptimas condiciones para la operación, garantizando los mantenimientos preventivos y correctivos correspondientes y presentar los soportes a la empresa.
3. Asistir y participar en las capacitaciones de seguridad vial que convoca la empresa.
4. Garantizar un comportamiento seguro en el ejercicio de la conducción.
5. Acatar las normas del código nacional de tránsito.
6. Realizar inspección pre operacional a los vehículos antes de salir a realizar sus actividades.

7. Poner a disposición de la empresa, todos los documentos correspondientes que exige la organización para el desarrollo de las actividades de los contratistas (licencia de conducción vigente, SOAT vigente, Revisión técnico mecánica vigente, seguridad social vigente).
8. Reportar cualquier condición física y mental que le impida desarrollar actividades de conducción, de manera oportuna y veraz.
9. Reportar todo tipo de siniestro vial que se presente en su ejercicio como contratista al servicio de la empresa.

Esta acta debe ser firmada por el representante legal y socializada con cada uno de los contratistas que prestan el servicio de transporte de mercancía por parte de los representantes del CSV. En virtud de adquirir un compromiso bilateral entre las partes. Dejando en claro que la responsabilidad de mantener en óptimas condiciones el vehículo y portar todos y cada uno de los documentos para el desarrollo de la operación es del propietario y/o quien ejerce la labor de conducción del mismo. Puesto que la empresa no posee una flota de vehículos propia que cubra la actividad logística de entrega de mercancía y todo el proceso lo subcontrata con transportadores, se designa a un miembro del comité de seguridad vial para dar seguimiento al cumplimiento de la presente acta y realizar una gestión efectiva de contratista en torno al fortalecimiento del plan estratégico de seguridad vial.

### **Archivo y retención documental**

Todos los documentos salientes del desarrollo, implementación, seguimiento y de mejora, reposan en el lugar correspondiente y designado para el PESV, del archivo del SG-SST, asegurando su identificación, legibilidad, accesibilidad y protección contra daños o pérdida por más de 5 años.

### **Seguimiento y Auditoría del PESV**

Además de realizar el seguimiento y la medición del desempeño del PESV mediante el análisis periódico de los indicadores de gestión, la organización lleva a cabo una auditoría interna anual al PESV para verificar el nivel de implementación y cumplimiento del plan. El objetivo de esta auditoría es evaluar la eficacia de las acciones y actividades ejecutadas durante el período y proponer mejoras continuas que agreguen valor al plan.

Para realizar esta auditoría, se emplea un formato de evaluación definido por el área de SST, que cubre todos los componentes del PESV y permite verificar cada una de las fases y sus respectivos pasos. Este formato ayuda a identificar los componentes para evaluar y determinar el grado de cumplimiento de los mismos.

La auditoría se lleva a cabo anualmente con personal capacitado en auditoría interna y con conocimiento en la metodología de evaluación, contando con el acompañamiento de miembros del comité de seguridad vial.

### **Mejora continua, acciones preventivas y correctivas**

El PESV de la empresa se fundamenta en un pilar esencial de mejora continua. Todas las acciones del plan están orientadas a un único propósito: el fortalecimiento

constante de las medidas preventivas y de control de los riesgos asociados a la seguridad vial, lo cual se logra a través de la implementación de acciones preventivas y/o correctivas.

### **Mecanismos de Comunicación**

La empresa define una matriz de comunicaciones, que establece todos los canales para transmitir de manera oportuna y precisa la información relevante del PESV a todos los colaboradores y personas que prestan servicios a la organización. Esta matriz de comunicaciones se adjunta a este documento.

Además, se comparte una de las piezas gráficas que ha sido comunicada a los colaboradores, como ejemplo de cómo se estructura el plan de comunicaciones según las necesidades de la información que se debe transmitir al público objetivo.

### **Figura 27**

*Comunicaciones de la empresa a sus trabajadores para la prevención del factor de riesgo tránsito.*



## Indicadores

Para cuantificar el cumplimiento de los objetivos del PESV se formulan indicadores de gestión los cuales se dividen en:

### Indicadores de resultado

Son aquellos que permiten a la organización conocer el grado de cumplimiento de los objetivos que se han marcado dentro de la ejecución del PESV.

### Tabla 10

*Indicadores de resultado.*

| <i>DESCRIPCIÓN</i> | <i>DEFINICIÓN</i> | <i>FUENTE DE META</i> | <i>PERIODO</i>  |
|--------------------|-------------------|-----------------------|-----------------|
|                    |                   | <i>INFORMACIÓN</i>    | <i>DE</i>       |
|                    |                   |                       | <i>MEDICIÓN</i> |

*Número de accidentes de tránsito sin lesión en el periodo* | Número de accidentes Reportes de Inferior al Trimestral de tránsito sin lesión accidentes 20% con respecto al periodo del año anterior.

*Número de accidentes de tránsito con lesión en el periodo* | Número de accidentes Reportes de Inferior al Trimestral de tránsito con lesión accidentes 10% con respecto al periodo del año anterior.

*Tasa de accidentalidad vial* | Número de accidentes Reportes de Inferior al Trimestral de tránsito reportados accidentes en SST 20% con respecto al periodo del año anterior  
Número de personas expuestas al riesgo de tránsito \* 100

*Tasa de accidentalidad vehicular* | Número de accidentes Reportes de Inferior al Trimestral de tránsito reportados accidentes en SST 20% con respecto al periodo del año anterior  
Tamaño del parque automotor \* 100

*Severidad de los eventos de tránsito* | Número de días de incapacidad por accidentes de tránsito | Reportes de accidentes en SST | de | Inferior al 20% con respecto al periodo del año anterior. | Trimestral

*% de afectación de conductores* | Reportes en SST | Inferior al 20% con respecto al periodo del año anterior. | Trimestral

Número de conductores lesionados en accidentes de tránsito

Total de accidentes de tránsito del período \*100

**DESCRIPCIÓN** | **DEFINICIÓN** | **FUENTE DE INFORMACIÓN** | **DE META** | **PERIODO DE MEDICIÓN**

*% de afectación de vehículos* | Número de días con vehículos no disponibles por accidentes de tránsito | Reportes en Bodega | en | Inferior al 20% con respecto al | Trimestral

|  |  |                                   |   |            |  |
|--|--|-----------------------------------|---|------------|--|
|  | Total de accidentes de tránsito del período *  | 100                               | periodo del año anterior.                                 |            |  |
| <i>Impacto económico de los accidentes de tránsito</i> | Costos directos + Costos indirectos  | Reporte de costos en contabilidad | Inferior al 20% con respecto al periodo del año anterior. | Trimestral |  |
| <i>Cultura Vial</i>                                    | Descargos por incumplimiento del <u>Decálogo del conductor</u> N°  | Reportes en el Recurso Humano     | Menor o igual al 3%                                       | Trimestral |  |
|  | Conductores * 100  |                                   |   |            |  |
| <i>Disminución de infracciones</i>                     | No de <u>infracciones reportadas</u>   | Reportes en Subgerencia           | Mayor al 20%  | Trimestral |  |
|  | N° de Conductores  |                                   |   |            |  |
| <i>Cierre de Hallazgos de Inspección</i>               | Número de <u>incumplimientos de inspección</u> <u>solucionados</u> Total de Incumplimientos identificados *100 | Reportes en Subgerencia           | Mínimo 80%  | Trimestral |  |

|                        |   |
|------------------------|---|
| <i>Mejora Continua</i> | Nº de indicadores Reportes en Mínimo 90% Trimestral |
|                        | <u>cumplidos</u> Recurso Humano                     |
|                        | Nº de indicadores del PESV                          |

### Indicadores de actividad

**Tabla 11**

*Indicadores de actividad.*

Son aquellos que ofrecen información sobre el grado de consecución de las acciones que conforman el plan estratégico de seguridad vial de la organización.

| <i>DESCRIPCIÓN</i>                                   | <i>DEFINICIÓN</i>  | <i>FUENTE DE INFORMACIÓN</i> | <i>DE META</i> | <i>PERIODO DE MEDICIÓN</i> |
|--|--|------------------------------|----------------|----------------------------|
| <i>Número de personal formado en Seguridad Vial.</i> | <u>Número de personas formadas</u> Total de personas programadas a formación en seguridad vial * 100 | Reportes Recurso Humano      | en 80%         | Trimestralmente            |
|  | Número de personas que <u>aprobaron la formación</u> Número de                                       | Reportes Recurso Humano      | en 90%         | Trimestralmente            |

|   |   |                         |        |                 |  |
|---|---|-------------------------|--------|-----------------|--|
|   | personas asistentes x                             |                         |        |                 |  |
|   | 100   |                         |        |                 |  |
| <i>Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos.</i> | Número de mantenimientos realizados               | de Reportes Subgerencia | en 95% | Trimestralmente |  |
|   | Total de mantenimientos programados * 100         |                         |        |                 |  |
| <i>Cumplimiento del PESV</i>  | Número de actividades del <u>PESV programadas</u> | Reportes Recurso Humano | en 95% | Trimestralmente |  |
|   | Número de actividades realizadas                  |                         |        |                 |  |

### Información Documentada

El presente documento incluye los elementos contemplados dentro del diseño y para el desarrollo e implementación del PESV en la empresa de transporte y distribución de mercancías objeto de estudio.

Adicionalmente, se debe tener como soporte del PESV documentos entre los que se destacan:

- Procedimiento de selección de personal
- Perfil del conductor

- Política de prevención de consumo de alcohol, tabaco y drogas
- Plan de emergencias
- Programa de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos
- Procedimiento de auditorías internas
- Ruta-gramas
- Manual del conductor

### **Procedimiento de Selección de Conductores**

El Departamento de Recursos Humanos de la organización tiene establecido un procedimiento de selección de personal, respaldado por el MANUAL DE PERFILES DE CARGO, en el cual se detalla el nivel educativo, la formación requerida y las habilidades necesarias para cada puesto.

De acuerdo con este manual, las personas que desempeñen el rol de conductores para las actividades de la empresa deben cumplir con los siguientes requisitos:

#### **Educación:**

- Bachiller para asesores comerciales.
- Primaria para conductores de transporte de mercancía.

#### **Formación:**

- Inducción General HSEQ.
- Manejo Defensivo.
- Manejo de Emergencias.

- Licencia de conducción activa con la categoría correspondiente al tipo de vehículo que conducen.

**Habilidades:**

- Destrezas para la conducción.
- Responsabilidad.
- Actitud para trabajar en equipo.

**Experiencia:**

- 1 año como conductor de vehículos tipo Furgón, Buseta o Camioneta (según corresponda).
- Mínimo 6 meses para asesores comerciales que conduzcan motocicletas o vehículos livianos.
- No tener comparendos pendientes.

**Pruebas de Ingreso**

La organización dispone de un profesiograma que define los exámenes ocupacionales necesarios por cargo. Los exámenes para conductores incluyen:

- Audiometría.
- Visiometría.
- Examen físico.
- Coordinación motriz.
- Alcohol en aliento.

Adicionalmente, durante el proceso de selección se realizan pruebas psicológicas como el Test Wartegg y el 16 PF. Los candidatos también deben aprobar una prueba teórica sobre conocimientos de seguridad vial, además de una prueba práctica para evaluar sus habilidades en la conducción del vehículo correspondiente. Todo esto queda debidamente documentado.

### **Capacitación en Seguridad Vial**

Toda persona que ejerza un rol de conductor o que se catalogue como actor vial, que ingrese a la empresa recibe una inducción HSEQ por parte de Recursos Humanos y el área de SST, con un enfoque específico en seguridad vial. Esta inducción incluye temas como:

- Política de No Alcohol, Tabaco y Drogas.
- Política de Seguridad Vial.
- Plan de Emergencias.
- Factores de Riesgo.
- Identificación y uso adecuado de Elementos de Protección Personal.
- Mantenimiento Preventivo de Vehículos.
- Manejo Defensivo y Seguridad Vial.

Al final de la inducción, se realiza una evaluación de los conocimientos adquiridos. El documento **Normas de Seguridad del Conductor**, que detalla las normas de seguridad para el personal de conducción, también se entrega durante la inducción.

Además, la empresa ha establecido un programa de formación y capacitación en seguridad vial, dirigido a todos los trabajadores según su rol frente al riesgo de tránsito (de acuerdo a

su clasificación como actor vial), el cual incluye actividades específicas de formación.

Todos los cursos del programa son evaluados, y se requiere una calificación mínima del 80% para aprobar.

### **Control de Documentación de Conductores**

Dentro del PESV, la empresa lleva un control detallado de la documentación de los conductores a través de las áreas de Subgerencia y Recursos Humanos, manteniendo una base de datos con la siguiente información:

- Nombre y apellidos.
- Número de identificación.
- Edad.
- Años de experiencia en conducción.
- Inscripción en el RUNT.
- Tipo y vigencia de la licencia de conducción.
- Reporte de comparendos.
- Histórico de accidentalidad.

Cada 6 meses, el área de Subgerencia verifica la vigencia de las licencias de conducción y si se tiene comparendos o infracciones, direccionando a los trabajadores a suplir o subsanar su reporte, proporcionando un informe a las áreas correspondientes. Si un conductor presenta un reporte de comparendos o tiene su licencia vencida o suspendida, Recursos Humanos informa a la Gerencia y no se le autoriza a conducir hasta que regularice su situación.

## **Política de Regulación de la Empresa**

### **Política de No Alcohol, Tabaco y Sustancias Psicoactivas**

La organización se compromete a la prevención de riesgos para garantizar la seguridad y el bienestar de todos los empleados, contratistas y visitantes. La política establece que ninguna persona, sin importar su posición, podrá trabajar o ingresar a las áreas de trabajo bajo la influencia de alcohol o sustancias alucinógenas. Tampoco se permite la posesión, consumo ni comercialización de estas sustancias en las instalaciones de la empresa o durante actividades laborales fuera de las instalaciones.

### **Política de Prevención del Tabaquismo**

Considerando que fumar puede alterar el estado de ánimo y concentración, así como representar un riesgo para la salud y seguridad, se prohíbe fumar dentro de las instalaciones fijas de la empresa, como oficinas, bodegas, salas de ventas y reuniones. Solo se permite fumar en la hora del almuerzo, fuera de las instalaciones de la empresa. Los empleados no pueden ausentarse durante la jornada laboral para fumar.

La organización tiene el derecho de realizar inspecciones y pruebas de alcohol y drogas en cualquier momento en sus lugares de trabajo. El incumplimiento de estas políticas, incluida la oposición a las pruebas, se considera falta grave y puede resultar en medidas disciplinarias, incluyendo la terminación del contrato de trabajo.

### **Políticas de Regulación en Normas de Seguridad en la Conducción**

La empresa ha establecido normas en su política de seguridad vial y en el documento

Normas de Seguridad del Conductor, abordando aspectos como:

- Horas de descanso.
- Límites de velocidad.
- Uso del cinturón de seguridad.
- No uso de dispositivos móviles durante la conducción.
- Respeto hacia otros conductores y peatones.
- Uso adecuado de elementos de protección personal.

El cumplimiento de estas normas se evalúa como parte del desempeño del personal, según lo descrito en el proceso de Recursos Humanos.

### **Elementos de Protección**

La empresa proporciona a sus trabajadores los elementos de protección personal necesarios para los riesgos a los que están expuestos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 122 de la Ley 9 de 1979. Además, dispone de una matriz de elementos de protección personal para cada puesto en la organización.

### **Vehículos Seguros**

#### **Plan de Mantenimiento Preventivo**

La empresa realiza inspecciones periódicas cada tres meses para los vehículos subcontratados o utilizados en las actividades de la empresa, asegurando que se mantengan en condiciones óptimas de seguridad. Aunque los vehículos no pertenecen a la empresa, el mantenimiento es responsabilidad de los propietarios, y la empresa supervisa este proceso a través del Coordinador de Bodega, según lo dispuesto en el Decreto 2851 de 2013.

### **Documentación del Plan de Mantenimiento**

Cada vehículo cuenta con un plan de mantenimiento preventivo basado en las especificaciones del fabricante. La empresa mantiene una base de datos con la programación de mantenimientos y las intervenciones necesarias. Además, cada vehículo tiene un archivo magnético que registra los mantenimientos realizados, lo que permite tener un seguimiento detallado de las reparaciones.

### **Idoneidad**

El mantenimiento del parque automotor es realizado por personal calificado, utilizando tecnología adecuada y siguiendo los protocolos del fabricante del vehículo.

### **Procedimiento de Inspección de los Vehículos**

La empresa realiza inspecciones de seguridad para asegurarse de que los vehículos estén en condiciones adecuadas para operar. Estas inspecciones permiten detectar condiciones que podrían generar accidentes, asegurando que los vehículos sean intervenidos a tiempo para prevenir incidentes. Además, se revisan elementos como el equipo de carretera, elementos de protección del actor vial, botiquín de primeros auxilios, entre otros.

### **Tabla 12**

*Inspecciones a automotores puestos al servicio de la organización.*

| <i><b>INSPECCIÓN</b></i> | <i><b>RESPONSABLE</b></i> | <i><b>FRECUENCIA</b></i> | <i><b>INSTRUMENTO</b></i> |
|--------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|
|--------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|

---

|                              |                |            |             |    |
|------------------------------|----------------|------------|-------------|----|
| <i>Furgón, Motocicletas,</i> | Conductor      | Diaria     | Inspección  | de |
| <i>Automóvil, Buseta de</i>  |                |            | automotores |    |
| <i>Carga, Camioneta</i>      |                |            |             |    |
| <i>Furgón, Motocicletas,</i> | Coordinador de | Trimestral | Inspección  | de |
| <i>Automóvil, Buseta de</i>  | Bodega         |            | automotores |    |
| <i>Carga, Camioneta</i>      |                |            |             |    |

### **Bodega y Control de Inspecciones**

El área de Bodega realiza un seguimiento constante de los resultados de las inspecciones para asegurar que las fallas identificadas sean corregidas de manera oportuna.

### **Control de Documentación y Mantenimiento de Vehículos**

La empresa mantiene un registro y control detallado de la documentación de los vehículos a través de una base de datos. En ella, se monitorea la fecha de vencimiento de los documentos, lo que permite realizar los trámites de renovación antes de que expiren, garantizando así el cumplimiento de las normatividad legal vigente.

La base de datos contiene la siguiente información:

- Placas del vehículo
- Número VIN
- Número del motor
- Datos del propietario
- Especificaciones técnicas

- Información del SOAT y fecha de vigencia
- Revisión técnico-mecánica
- Pólizas
- Impuestos

Si alguno de estos documentos caduca, el conductor es notificado para proceder con la renovación correspondiente. Todo el control de documentación se gestiona en un archivo digital diseñado específicamente para este propósito.

## **Infraestructura Segura**

### **Rutas Internas**

La empresa no dispone de rutas internas dentro de su infraestructura.

### **Política de Señalización y Demarcación**

Dado que no existen rutas internas, no se requiere señalización ni demarcación de áreas. Si en algún momento se necesitan, la instalación de señalización y demarcación se llevará a cabo conforme a las normativas legales vigentes establecidas por las autoridades de tránsito.

### **Rutas Externas**

Para los desplazamientos externos desarrollados por el personal conductor en misión, la empresa junto con los colaboradores realiza una planificación adecuada de la operación, considerando el tipo de servicio y la oportunidad de la misma, con el fin de garantizar el cumplimiento de las políticas de seguridad vial. Contando con el compromiso

abierto de los asesores comerciales al definir cualquier riesgo latente en el ejercicio de sus funciones, así como, los canales de comunicación efectivos para activar protocolos de cuidado y protección al trabajador.

Además, se realiza un análisis detallado de las rutas desde el punto de vista de la seguridad vial, identificando puntos críticos y estableciendo medidas preventivas, especialmente para los desplazamientos urbanos.

Todos los conductores deben evitar manejar bajo condiciones de fatiga y seguir las siguientes reglas mínimas de precaución:

- Abstenerse de conducir después de más de 10 horas continuas de trabajo.
- No conducir si se está enfermo o bajo efectos de medicamentos que puedan alterar la capacidad de reacción.
- Evitar conducir bajo condiciones emocionales que puedan afectar la atención o los tiempos de reacción.

### **Políticas de Socialización y Actualización de Información**

A través de programas de inducción, reinducción, planes de formación y campañas, la empresa garantiza la difusión y actualización del plan estratégico de seguridad vial.

### **Atención a Víctimas**

#### **Atención Integral de Accidentes de Tránsito**

La atención y rehabilitación de las víctimas de accidentes de tránsito implica la intervención coordinada de diversas entidades que deben actuar rápidamente en el lugar del accidente. Posteriormente, se proporciona un tratamiento de rehabilitación durante la

hospitalización, con un enfoque no solo en la recuperación física, sino también en el bienestar mental y emocional, para facilitar la reintegración de la víctima en su vida personal y laboral.

La prevención se divide en dos aspectos: la prevención primaria, que busca reducir la severidad de las lesiones en las víctimas prestando la atención prehospitalaria de manera oportuna, y la prevención secundaria, que se enfoca en minimizar las secuelas mediante una respuesta médica adecuada. Además, la atención oportuna y un transporte eficiente desde el lugar del accidente hasta el centro médico más cercano son esenciales para reducir el riesgo de discapacidades a corto y largo plazo.

Si su vehículo o motocicleta se encuentra involucrado en un incidente, debe seguir en protocolo y actuar como se relaciona a continuación:

- Mantén la calma.
- Sal del vehículo de inmediato.
- Primero, asegúrate de que estás bien y que no tienes lesiones graves que puedan afectar tu salud. Luego, verifica el estado de las otras personas involucradas en el accidente. Si puedes ayudar sin ponerte en riesgo, hazlo; de lo contrario, espera a que llegue ayuda.
- No abandones el lugar del accidente; busca un sitio seguro. Activa las luces de emergencia de tu auto y coloca los conos o triángulos reflectivos que tengas en el maletero a 30 metros del vehículo accidentado, para que los autos que pasen a 50 km/h puedan detenerse o esquivar a las personas y vehículos afectados.

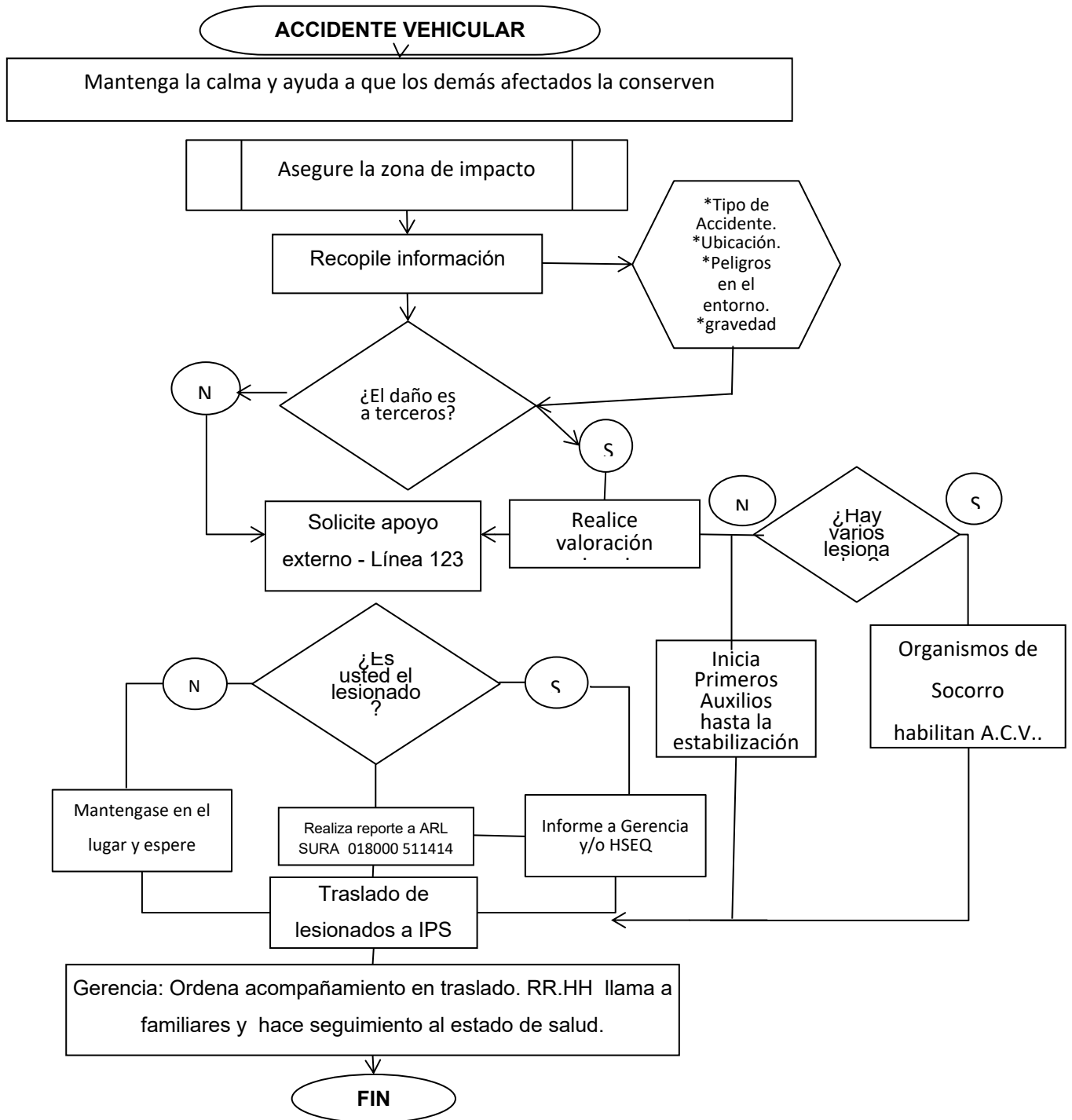
- Llama a la línea de emergencias 123. Si hay heridos, solicita una ambulancia.
- Contacta de inmediato a la autoridad de tránsito o a alguna autoridad judicial.
- No muevas el vehículo hasta que llegue la autoridad.
- Toma los datos de las personas involucradas (nombres completos, números de identificación, direcciones de residencia y trabajo, y matrículas de los vehículos).
- Informa de inmediato al Subgerente y al Jefe de Recursos Humanos sobre el incidente.
- Si es necesario, el área de SST debe hacer un reporte a la ARL.
- Pide a la empresa que se comunique con la compañía de seguros y consulta con el área correspondiente las instrucciones a seguir.
- Toma fotografías de los vehículos y del lugar del accidente.
- No muevas el vehículo hasta que la autoridad competente te dé autorización.
- Solicita a la autoridad que realice un croquis o constancia del estado de la escena del accidente, sin excepción.
- Pide que se realice la prueba de alcoholemia a todos los conductores involucrados, incluyendo al funcionario de la empresa que maneja el vehículo.
- Anota los nombres, identificaciones, direcciones y teléfonos de los testigos que puedan atestiguar lo sucedido.
- Asiste a todas las diligencias a las que seas citado por las autoridades.
- Si tienes contusiones o golpes, ve a un centro de salud para que te evalúen.
- Si el vehículo es inmovilizado, revisa cuidadosamente el inventario que elabore la autoridad y verifica a dónde se lleva el vehículo.

- Si el conductor del otro vehículo se da a la fuga, no lo persigas; llama a la autoridad y solicita un croquis o constancia del estado del vehículo. Asegúrate de dejar constancia de los testigos.
- Infórmate sobre los trámites que debes seguir en caso de un accidente de tránsito.
- La empresa le suministra un documento con el paso a paso del modo en que debe actuar en caso que se presente un accidente de tránsito, en el encontrara los números de atención y los números de los organismos de emergencia.

Ante otros eventos que se pueden presentar en la vía, se tienen establecidos los respectivos procedimientos a seguir.

Figura 28

Flujograma de accidente de tránsito



## **Conclusiones**

“La seguridad vial es un compromiso de todos”, por tanto es la principal conclusión que se desprende del desarrollo del presente proyecto, debido que son muchos los esfuerzos que se realizan en virtud del fortalecimiento desde la Inter institucionalidad, pero se evidencia que existe falta de compromiso por parte de las empresas en Colombia, puesto que se refleja precariedad en sus componentes de mecanismos de prevención y protección al trabajador en cuanto al factor de riesgo tránsito. Si bien dentro del ejercicio del ministerio de transporte se acentúa el desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial, que enmarca lineamientos de prevención y protección a los usuarios en las vías del territorio nacional, también resalta con la Resolución 40595 de 2022, la responsabilidad de las empresas de formar buenos conductores que respeten las normas.

Por otra parte, no se evidencia el compromiso por muchas de las empresas del territorio nacional, puesto que día a día se presentan accidentes de tránsito con pérdidas humanas en el ejercicio de sus funciones laborales. Es por ello que con el desarrollo de este trabajo se pretende plantear una estrategia de diversificación de la seguridad vial, dentro del componente más importante para el desarrollo de toda la sociedad, la familia. Entender que en las empresas hay miembros de familia, que en casa no espera alguien, que toda vida es importante es realmente necesario y trascender en la cultura organizacional que el dinero invertido en el área de seguridad y salud en el trabajo por las empresas no constituye un gasto sino una inversión incalculable, porque es imposible determinar el valor de una vida.

De manera que, el autor del presente proyecto le motivaría que las empresas del territorio nacional aprehendieran esta valiosa información y la aplicaran en sus trabajadores

conociendo de primera mano el panorama de sus áreas de trabajo en referencia a la seguridad vial, aplicando el diagnostico, porque si todos suman esfuerzos, se logran los cambios que se quieren.

Dentro del ejercicio de los resultados obtenidos se concluye que para este caso en particular, por cada 100 empleados que desarrollen labores de conducción en misión se presentan anualmente por lo menos 2 accidentes de tránsito catalogados también como accidentes de trabajo, sin contar con los accidentes de tránsito de origen común.

Es importante trabajar y fortalecer como especialistas en el área de seguridad y salud en el trabajo, en la prevención, control y mejora continua del factor de riesgo tránsito dentro de las organizaciones, debido a que los conductores de vehículos automotores al servicio de una compañía representan un riesgo mayor dado que es difícil controlar todos los factores asociados a las vías y las conductas en la vía. Es por ello que se sugiere además de la aplicación de toda la documentación inherente a un PESV, apostarle al componente de capacitación y formación continua, al compromiso de la alta dirección y a la preparación de verdaderos líderes en seguridad vial, debido a que es difícil brindar entornos sanos y seguros en las vías.

### **Recomendaciones**

Dentro de la agenda mundial, son varias las instituciones que realizan esfuerzos en materia de mejorar circunstancial y gradualmente la seguridad vial, pero desde la óptica del autor, todos estos esfuerzos deben ir con un compromiso que vaya más allá de contar con políticas de estado, un compromiso que llegue a las aulas, a la academia desde la primera infancia, que es considerada la etapa más importante del ser humano y donde se forma a los actores viales del futuro, es por ello que obsecuente al objeto de estudio de esta investigación, se plantea la posibilidad de implementar una asignatura catedrática en las instituciones educativas de primaria menor, primaria mayor y el bachillerato. Esfuerzos que realizan en Países del primer mundo como lo es Suiza, que es pionero en este campo, para que la seguridad vial no sea solo la implementación de planes y políticas en las empresas, sino que se convierta en el compromiso de los ciudadanos por tener cultura en las vías, por respetar las señales de tránsito, por ceder el paso, por cuidarnos entre todos.

Cabe resaltar que, dentro del ejercicio realizado para esta organización, se encuentran muchos listones que superar desde el foco de la seguridad vial, por lo que el trabajo no termina aquí y se sugiere a todas las organizaciones seguir fortaleciendo a sus equipos de trabajo, ya que todos somos actores viales, algunos en la categoría frágil. Y si contamos con ese sentimiento de humanidad para proteger la vida humana, le estamos apostando a un mejor futuro.

### Referencias bibliográficas

- Agencia Nacional De Seguridad Vial. (15 de noviembre de 2024). Seis de los diez meses transcurridos en 2024 registran reducción de fallecidos por siniestros viales en Colombia. <https://www.ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/11987>
- Consejo de la unión europea. (18 de junio de 2024). Seguridad vial: el Consejo adopta unas Conclusiones para intensificar los esfuerzos de la UE por alcanzar sus objetivos en materia de seguridad vial. <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2024/06/18/road-safety-council-approves-conclusions-to-strengthen-the-eu-s-efforts-to-achieve-its-road-safety-objectives/>
- Gómez, L. (15 de febrero de 2025). *Muertes por accidentes de tránsito en Colombia disminuyeron en enero de 2025: este es el panorama por ciudades*. Infobae. <https://www.infobae.com/colombia/2025/02/16/muertes-por-accidentes-de-transito-en-colombia-disminuyeron-en-enero-de-2025-este-es-el-panorama-por-ciudades/#:~:text=El%20Observatorio%20Nacional%20de%20Seguridad,al%20mismo%20per%C3%ADodo%20en%202023>
- ITF (2016), Benchmarking sobre Seguridad Vial: Enfoque Metodológico, OECD Publishing, Paris.
- Hernández, R. Fernandez, C. Baptista, M. (2014). Metodología de la investigación. México: McGRAW-HILL / Interamericana.

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. 30 de diciembre de 2011. D.O. No. 48298.

Martinazzo, L. (24 de febrero de 2023). *La seguridad vial en LATAM*. Observatorio de Movilidad Urbana. <https://omu-latam.org/la-seguridad-vial-en-latam/>  
Organización Mundial de la Salud. (13 de diciembre de 2023). A pesar de los notorios progresos, la seguridad vial sigue siendo un problema apremiante para el mundo. <https://www.who.int/es/news/item/13-12-2023-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue>

Smart Traffic Devices. (14 de febrero de 2025). Retos de Colombia en Seguridad Vial para 2025: Una Prioridad Nacional. <https://std.com.co/index.php/2025/02/14/retos-de-colombia-en-seguridad-vial-para-2025-una-prioridad-nacional/>

Stewart, L. (12 de enero de 2025). *¿Qué es la investigación descriptiva y cómo se utiliza?*. Atlas ti. <https://atlasti.com/es/research-hub/investigacion-descriptiva>

## Apéndices

### Apéndice A.

*Cuestionario de seguridad vial aplicado a la organización*



#### *Sección de datos personales*

##### *Pregunta*

1. *Sede a la cual pertenece*

##### Opción de respuesta

R1: Bucaramanga

R2: Cúcuta

##### Acción

Salta a la dependencia de acuerdo a la opción de respuesta escogida

2. *Indique la dependencia a la cual pertenece*

R1: Administración

R2: Directivo

R3: Operativo

R4: Comercial

De acuerdo a la opción, pasa a la sección de datos personales.

3. *Genero*

R1: Masculino

R2: Femenino

Siguiente pregunta

*Sección actores viales*

- |  |   |                           |
|--|---|---------------------------|
| <p>4. <i>Ubique el rango que corresponda de acuerdo a su edad</i></p>  | <p>R1: Mayor de 60 años<br/> R2: Entre 51 y 60 años<br/> R3: Entre 41 y 50 años<br/> R4: Entre 31 y 40 años<br/> R5: Entre 18 y 30 años<br/> R6: Menos de 18 años</p> | <p>Siguiente pregunta</p> |
| <p>5. <i>¿Qué medio habitual de desplazamiento utiliza en su trayecto casa-trabajo y viceversa?</i></p>      | <p>R1: A pie<br/> R2: Bicicleta<br/> R3: Motocicleta<br/> R4: Automóvil<br/> R5: Transporte público<br/> R6: Como pasajero</p>  | <p>Siguiente pregunta</p> |
| <p>6. <i>¿Cuánto tiempo gasta desde su casa al trabajo y de trabajo a casa en el recorrido completo?</i></p> | <p>R1: Menos de 20 minutos<br/> R2: Entre 21 y 40 minutos<br/> R3: Entre 41 y 60 minutos<br/> R4: Entre 61 y 90 minutos<br/> R5: Más de 90 minutos</p>                | <p>Siguiente pregunta</p> |

|  |                  |  |
|--|------------------|--|
| 7. <i>¿Ha recibido capacitación en seguridad vial en los últimos 5 años?</i> | R1: Si<br>R2: No | Siguiente pregunta   |
| 8. <i>¿Ha tenido algún accidente de tránsito en los últimos 5 años?</i>      | R1: Si<br>R2: No | Si la respuesta es positiva pasa a la pregunta 16, si es negativa pasa a la 17 |
| 9. <i>Describa como fue el accidente vial</i>                                | Libre            | Siguiente pregunta   |

*Sección personal que ejerce el rol de conducción para la organización*

|  |  |  |
|--|--|--|
| 10. <i>¿Conduce algún tipo de vehículo para el desarrollo de sus actividades laborales</i> | R1: Si<br>R2: No                           | Si la respuesta es positiva pasa a la siguiente pregunta, si es negativa, termina el formulario. |
| 11. <i>¿Qué tipo de automotor posee y/o conduce para sus desplazamientos laborales?</i>    | R1: Motocicleta<br>R2: Vehículo particular | Siguiente pregunta   |
| 12. <i>¿Usted es el mismo propietario del automotor?</i>                                   | R1: Si<br>R2: No                           | Si la respuesta es positiva pasa a la  |

sección documentos del automotor y conductor, si es negativa para a la sección datos del propietario del automotor

*Sección documentos del automotor y del conductor*

|   |  |                    |
|---|--|--------------------|
| <i>13. ¿Posee licencia de conducción?</i>                     | R1: Si<br>R2: No   | Siguiente pregunta |
| <i>14. Categoría de la licencia</i>                           | R1: A1<br>R2: A2<br>R3: B1<br>R4: B2<br>R5: B3<br>R6: C1<br>R7: C2<br>R8: C3 | Siguiente pregunta |
| <i>15. ¿Cuánto tiempo tiene de experiencia en conducción?</i> | R1: Menos de 1 año<br>R2: De 1 a 3 años<br>R3: De 4 a 10 años                | Siguiente pregunta |

|   |                    |                    |
|---|--------------------|--------------------|
|   | R4: Más de 10 años |                    |
| 16. <i>¿En el último año le ha realizado a su automotor, algún tipo de mantenimiento?</i> | R1: Si<br>R2: No   | Siguiente pregunta |
| 17. <i>¿En el último año le han impuesto infracciones o foto multas?</i>                  | R1: Si<br>R2: No   | Siguiente pregunta |