



Sistematización Del Plan Estratégico De Seguridad Vial (Pesv)

Del Laboratorio Clínico Synlab Colombia S.A.S

Ana Maria Álvarez Arboleda

Corporación Universitaria Minuto De Dios

Rectoría Antioquia y Chocó

Sede Bello, Antioquia

Programa Administración En Salud Ocupacional

Mayo de 2020

Sistematización Del Plan Estratégico De Seguridad Vial (Pesv) Del Laboratorio
Clínico Synlab Colombia S.A.S

Ana Maria Álvarez Arboleda

Asesora:

Paola Viviana Ordoñez Erazo

Psicóloga

Especialista en Gerencia del Talento Humano

Magister en Salud Ocupacional

Corporación Universitaria Minuto De Dios

Rectoría Antioquia y Chocó

Sede Bello, Antioquia

Programa Administración En Salud Ocupacional

Mayo de 2020

Dedicatoria

Este trabajo de grado lo dedico a mi familia y a mi hija, que han sido mi motor y la fuerza para seguir adelante a pesar de todas las adversidades que se presentaron durante este tiempo de formación. Les doy gracias por su apoyo, por su entrega, su dedicación, y sobre por el amor brindado.

Agradecimientos

Primeramente le doy gracias a Dios y a la vida por brindarme la oportunidad de formarme como futuro Administrado en Salud Ocupacional, agradezco a los Docentes que hicieron parte de mi formación, es especial a aquellos que no solo me brindaron sus conocimientos sino también sus palabras de aliento, consejos y enseñanzas, al Laboratorio Clínico Synlab Colombia por permitirme hacer parte de su equipo de trabajo como aprendiz, brindándome la oportunidad de aprender y de poner en practica todo lo adquirido en la Universidad Minuto de Dios.

Contenido

Índice de tablas	7
Tabla de ilustraciones	8
Tabla de anexos	9
Resumen	10
Abstrac	11
Introducción	12
Justificación	14
Objetivo general	16
Objetivos específicos	17
CAPÍTULO I	18
Contextualización de la práctica	18
CAPÍTULO II	24
Referente Conceptual	24
Antecedentes	24
Marco teórico	43
Marco Conceptual	48
Marco Legal	55
CAPÍTULO III	58
Aspectos metodológicos	58
Metodología	58

CAPÍTULO IV	77
Resultados de la práctica	77
Interpretación crítica de la práctica	77
Conclusiones	84
Recomendaciones	86
Referencias	88
Anexos	91

Índice de tablas

Tabla 2. Datos de la encuesta.....	65
Tabla 3. Frecuencia de desplazamiento.	65
Tabla 4. Principales medios de transporte.....	67
Tabla 5. Aplicación de pruebas teórico prácticas.....	73
Tabla 7. Metodología de calificación.....	93
Tabla 8. Plantilla de respuestas	94

Tabla de ilustraciones

Ilustración 1. Situación geográfica Synlab Colombia.....	18
Ilustración 2. Fases del Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	47
Ilustración 3.Frecuencia de desplazamiento	66
Ilustración 4. Frecuencia de desplazamiento.	66
Ilustración 5. Medios de transporte.....	67
Ilustración 6. Transporte	68
Ilustración 7. Licencia de conducción.....	69
Ilustración 8. Tiene licencia de conducción	69

Tabla de anexos

Anexo A. Evaluación de conocimientos teóricos 73

Anexo B. Acta de conformación del comité con sus respectivos integrantes y funciones 74

Resumen

El plan estratégico de seguridad vial es un instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito. Este sistema se integra con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) para establecer planes de mejoramiento continuo, involucrando a los colaboradores a ser partícipes desde conductores, pasajeros y peatones, generando pautas de respeto por la vida, protección y promoción de la salud.

Synlab Colombia S.A.S dando cumplimiento a la normatividad legal vigente, documenta y ejecuta el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) a partir de cinco enfoques que son: Fortalecimiento de la gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas, todo eso orientado al análisis sistemático de la prevención y la planeación de acciones, estrategias y medidas para prevenir accidentes de tránsito.

Palabras claves: Seguridad vial, accidentes, prevención, capacitación, estrategias, medidas, normatividad, vida, conductores.

Abstrac

The Strategic Road Safety Plan is a planning tool that officially contains the actions, mechanisms, strategies and measures to be taken by the different entities, existing public and private sector organizations or companies in Colombia, aiming at achieving Road Safety as an inherent human being and thus preventing or reducing road accidents among members of their companies, companies or organisations and reduce the impact of road traffic accidents. This system is integrated with the Occupational Safety and Health Management System (SG-SST) to establish continuous improvement plans, involving employees to be involved from drivers, passengers and pedestrians, generating guidelines of respect for life, health protection and promotion.

Synlab Colombia S.A.S, in compliance with current legislation, documents and implements the Strategic Road Safety Plan (PESV) based on five approaches: strengthening institutional management, human behaviour, safe vehicles, safe infrastructure and victim care, all aimed at systematic analysis of the prevention and planning of actions, strategies and measures to prevent traffic accidents.

Keywords: Road safety, accidents, prevention, training, strategies, measures, regulations, life, drivers.

Introducción

Es importante señalar que la seguridad vial se define como el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación de los vehículos, mediante la utilización de conocimientos leyes, reglamento, disposiciones y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito. Se tiene como propósito establecer y unificar dichas leyes, reglamentos y disposiciones para que sean adoptados por todo el personal directivo, administrativo y operativo de Synlab Colombia, con el fin de incluir a todas las personas expuestas de manera directa o indirecta a los peligros viales.

Basados en el cumplimiento del SG-SST Synlab Colombia interviene principalmente en la documentación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) bajo los parámetros de la Resolución 1565 del 2014, por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que deben de adoptar de manera obligatoria para evitar y reducir la accidentalidad de todos los integrantes de la organización principalmente en la población de mensajería disminuyendo los efectos de los accidentes de tránsito, mediante capacitaciones enfocadas en temas de autocuidado y movilidad segura de acuerdo a los riesgos evidenciados, aplicación de pruebas psicosenométricas y teórico prácticas a todos los conductores, conformación del comité de seguridad vial, divulgación y publicación de la política de seguridad vial a toda la población.

Synlab Colombia S.A.S ofrece una gama completa de servicios de laboratorio médico para facultativos, clínicas y el sector farmacéutico. El grupo SYNLAB es el líder indiscutible en

servicios de laboratorio y medicina humana. Adicional se ofrece servicio de transporte de muestras urgentes.

Es importante sistematizar el plan estratégico de seguridad vial descrito anteriormente, ya que la sistematización es un proceso de construcción de conocimiento y de investigación sobre el aspecto tratado, es decir el PESV, pretendiendo: integrar la práctica con la teoría, brindar espacios de aprendizaje en donde como estudiante brinde aportes desde el saber profesional y fortalecer y actualizar los conocimientos por medio de la documentación de la experiencia de la práctica profesional.

Justificación

Es importante la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG – SST) por parte de todas las empresas independientemente de su actividad económica, nivel de riesgo y número de trabajadores con los que cuente, ya que mediante la identificación de riesgos les permite enfocarse en ellos y establecer las estrategias, mecanismos y tácticas para controlarlos y con ello asegurar un ambiente de trabajo seguro, igualmente favorece e incentiva la participación de los trabajadores en la toma de decisiones encaminadas a la mejora continua de los procesos operacionales. Por tal motivo Synlab Colombia S.A.S realiza la autoevaluación de estándares mínimos según la Resolución 0312 de 2019, quien determinó que uno de los pilares que se debía fortalecer, era la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), ya que existe un número significativo de Colaboradores que dentro del desarrollo de sus actividades rutinarias hacen uso de los vehículos propios o en su defecto, del servicio de transporte público.

Desde el ámbito laboral es necesario que las empresas demuestren la gestión respecto al cuidado de los trabajadores, implementando modelos de prevención en riesgos, para fomentar la cultura del Auto- Cuidado. Por lo anterior Synlab Colombia establece, desarrolla y ejecuta el Plan Estratégico de Seguridad Vial permitiendo que su personal operativo y administrativo cuente con recursos y herramientas necesarias para adquirir los hábitos y comportamientos preventivos con el fin de optimizar los niveles de seguridad en la vía, ayudando alcanzar los objetivos de la Organización en materia de Seguridad Vial.

Decidí sistematizar este aspecto de práctica porque fue la actividad que más genero impacto tanto a nivel Organizacional como personal, dicha sistematización permitió que el

estudiante desde su saber profesional aportara a la organización con la documentación y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial, acompañado de una serie de actividades prácticas como lo son: Plan de capacitaciones en temas de autocuidado y movilidad, divulgación de la política en seguridad vial, conformación del comité de seguridad vial, aplicación de pruebas psicconsensometricas y teórico prácticas para el personal de mensajería.

En el proceso de construcción del Plan Estratégico de Seguridad Vial Synlab Colombia me brindó la oportunidad de recibir asesorías por parte del Proveedor “Como Manejo”. El cual estableció unas bases sólidas y concretas para el desarrollado del mismo.

Los beneficiarios principales del desarrollo de este sistema, son todos los colaboradores que conforman la organización, pero principalmente para el área de mensajería. En el proceso de sistematización de práctica el principal favorecido es el estudiante, quien adquiere conocimiento para su futuro profesional, basado en la investigación, la documentación y la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Objetivo general

Documentar el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para empleados, proveedores y contratistas del Laboratorio Clínico Synlab Colombia S.A.S

Objetivos específicos

- Diagnosticar las condiciones actuales del plan estratégico de seguridad vial (PESV) de la empresa Synlab Colombia S.A.S.
- Construir un plan de capacitación en temas de seguridad vial, manejo defensivo y normatividad, encaminados a la prevención de accidentes viales y mejoramiento de las competencias del personal.
- Aplicar pruebas psicosenométricas y teórico prácticas a todos los conductores, para dar cumplimiento a la línea de acción del plan estratégico de seguridad vial (PESV).
- Conformar el Comité de seguridad vial definido por la alta dirección de Synlab Colombia según los lineamientos establecidos.
- Socializar la política de seguridad vial a toda la población de Synlab Colombia a través de charlas e información didáctica para alinear a los trabajadores con el objetivo principal del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

CAPÍTULO I

Contextualización de la práctica

Descripción del escenario de práctica

La empresa Synlab Colombia S.A.S, se dedica a la prestación de servicios de laboratorio clínico dirigidos a pacientes, médicos, compañías aseguradoras, hospitales, clínicas, empresas y otros laboratorios. Ofreciendo pruebas de alta complejidad en áreas como Hemato – Oncología, toxicología, microbiología, patología y citología, unidad de diagnóstico genético.

Situación geográfica.

La empresa Synlab Colombia S.A.S, se encuentra ubicada en la Ciudad de Medellín en la Calle 19 # 44 – 45 Ciudad del Rio, Piso 2 Torre Medica Salud y Servicios.

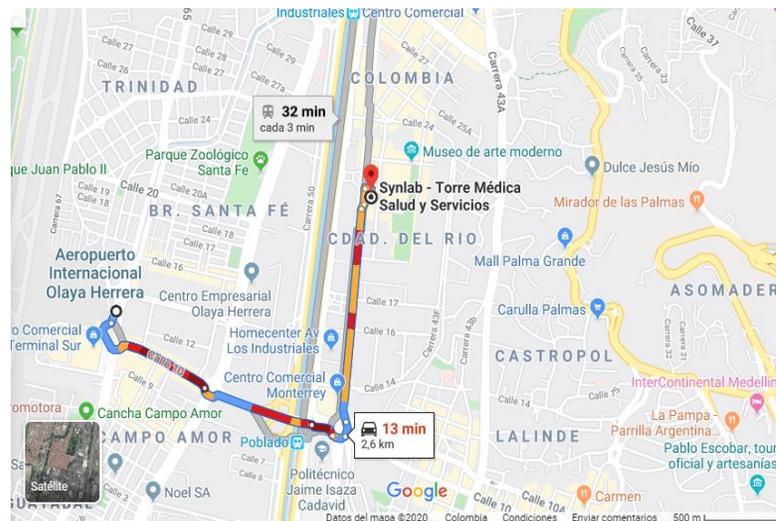


Ilustración 1. Situación geográfica Synlab Colombia.

Breve historia.

Synlab S.A.S. es una compañía de análisis clínicos, de base familiar. Fue fundada en 1976 por Lucia Aristizabal Giraldo, Bacterióloga y su esposo José Luís Merino Sánchez, Administrador de Negocios. Desde su inicio Synlab ha basado su estrategia de servicio en dar excelentes soluciones a las necesidades de sus clientes basados en la calidad, la tecnología, los conocimientos y el equipo humano orientado a lograr la excelencia y la calidad de nuestros procesos. Características de marca que hoy permanecen y que han permitido su crecimiento a nivel nacional e internacional.

Misión.

Proporcionar información diagnóstica relevante para una vida más saludable.

Visión.

Consolidar en el 2021 nuestra presencia nacional y liderazgo en el mercado de prestación de servicios diagnósticos en Colombia de manera ejemplar y sostenible, con enfoque en excelencia médica y atención centrada en el usuario, siendo la opción preferida por nuestros pacientes, médicos, clientes y colaboradores en una Organización eficiente y ágil.

Descripción de las problemáticas observadas en la empresa: El laboratorio Clínico Synlab S.A.S es una empresa dedicada a la prestación de servicios de salud, Synlab ofrece una gama completa de servicios de laboratorio médico para facultativos, clínicas y el sector farmacéutico con más de 20 años de experiencia. Adicional a esto prestan el servicio de transporte de muestras y de servicio a domicilio para tomas de sangre a pacientes con dificultad de movilidad; Contando actualmente con 50 vehículos.

Teniendo en cuenta la Resolución 0312 de 2019, se procedió a realizar la autoevaluación de los estándares mínimos con el aplicativo de la ARL AXA COLPATRIA donde se identificó que Synlab, no cuenta con un Plan Estratégico de Seguridad Vial que le permita prevenir o disminuir riesgos en accidentes de tránsito, garantizando así la seguridad de conductores, pasajeros y peatones como una necesidad primordial, además de cumplir con la normatividad mínima exigida; de acuerdo a la resolución 1565 de 2014, toda empresa está obligada a tener estructurado, registrado e implementado un plan de seguridad vial para empresas con una flota de entre 10 a 49 automotores. De acuerdo a esto, Synlab S.A.S tiene la necesidad imperante de estructurar, registrar e implementar un Plan de Seguridad Vial acorde a las necesidades y operaciones con el objeto de cumplir con los requisitos de ley, además de generar confianza entre los usuarios mediante la optimización de los servicios, agregando valor y diferenciándose de la competencia.

A continuación damos evidencia del no cumplimiento de otros procesos:

- Los colaboradores del Laboratorio no tienen conocimiento de cómo actuar en caso de Emergencia.
- En Central de muestras las Auxiliares de Enfermería desconocen las características, peligros y efectos de las sustancias que allí se manipulan.
- Los colaboradores que se encuentran en el área de servicio al cliente y sistemas no cuentan con una condición óptima de trabajo, ya que laboran sobre altas temperaturas de calor y no existe aire acondicionado.

- Existe una gran demanda en el Laboratorio, lo cual ocasionada altos niveles de estrés en las funcionarias que laboran en Recepción, esto provoca fatiga y en ocasiones se asocia con enfermedades digestivas.
- No existe un adecuado uso de los elementos de protección personal en el personal operativo y administrativo.
- En el almacén, el personal no usa ningún tipo de protección personal para manipular y almacenar los productos químicos o recipientes de vidrio.
- No se tienen definidos ni documentados los objetivos del SG-SST

Descripción del rol o desempeño como practicante

En el desempeño como practicante se me asignaron las siguientes funciones para apoyar al funcionamiento del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo:

- Apoyar la documentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial según la lista de chequeo PESV.
- Identificar los peligros, evaluar y controlar los riesgos presentes en el medio de trabajo, que pueden causar alteraciones en la salud de los trabajadores o pérdidas para la empresa.
- Administrar y entregar los elementos de protección personal y realizar el respectivo registro.
- Solicitar a la dirección, la realización de exámenes médicos de ingreso, periódicos y de retiro para los trabajadores

- Realizar seguimiento a las restricciones y recomendaciones originadas en los exámenes médicos ocupacionales.
- Reportar a la ARL y a la EPS todos los accidentes y las enfermedades laborales diagnosticadas
- Ofrecer a todos los Colaboradores la inducción y re inducción en temas relacionados con Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Solicitar la documentación a los contratistas que realicen actividades en la empresa y verificar la información recibida.
- Inspecciones pre - operacionales a los mensajeros de moto y carro, inspecciones a los extintores, botiquín de emergencias y a los elementos de protección personal.
- Comunicar a todos los empleados las políticas y objetivos del SG.SST.
- Apoyo en investigación de accidentes e incidentes de trabajo.
- Realizar inspecciones programadas y no programadas a las instalaciones.
- Reportar las incapacidades por Enfermedad General y Accidente de Trabajo.

Aporte personal a la organización.

Considero que el mayor aporte que realice durante mi proceso de práctica fue generar conciencia en cuanto a la promoción, prevención y autocuidado de todo el personal de Mensajería que se encuentran expuestos a diferentes riesgos como lo son: Público, tránsito, biológico, ergonómicos, psicológicos y mecánico; disminuyendo considerablemente los índices de accidentalidad y ausentismo laboral. Adicional a esto no solo se enfatizó en el área de

mensajería si no con todo el personal que labora en el Laboratorio Synlab Colombia los cuales hacen uso constante de los medios de transporte tanto públicos como privados

Se documenta en su totalidad el Plan Estratégico de Seguridad Vial , el cual incluye: Plan de capacitaciones en temas de autocuidado y movilidad segura, aplicación de pruebas psicosenométricas y teórico prácticas para los conductores, publicación y divulgación de la política de seguridad vial, conformación del comité de seguridad vial para darle cumplimiento a las líneas de acción del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) basado en la Resolución 1565 del 2014, la cual contiene todas las directrices para que cada organización implemente un Plan Estratégico de Seguridad Vial, destinado a reducir la accidentalidad y consolidar una cultura de mayor responsabilidad en la vía. Por tal motivo considero que todo este proceso formativo se cumplió a cabalidad satisfactoriamente.

Aporte de la organización al perfil de formación profesional.

Dentro de mi proceso de formación, la práctica profesional representó un escenario de aprendizaje para reforzar y adquirir nuevos conocimientos como: Capacidad de resolución de problemas, responsabilidad, compromiso, disciplina, puntualidad, a fomentar las habilidades comunicativas e interpersonales, a tener adquisición de contactos profesionales y afrontar el mundo laboral.

CAPÍTULO II

Referente Conceptual

Antecedentes

Para establecer los antecedentes del Estado del Arte, a continuación se presentan estudios sobre el Plan Estratégico de Seguridad Vial a nivel Nacional e Internacional:

Antecedentes a nivel Nacional

1. Título: PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL COLOMBIA 2013 -2021

Nombre del Autor: Sin Autor

Año de realización: 2013

Tipo de estudio: Proyecto de investigación

Objetivo general: Implementar acciones que permitan la disminución del número de víctimas fatales en un 25% por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021, a través de un trabajo intersectorial e interinstitucional coordinado, con el fin de fomentar una movilidad que proteja la vida humana.

Objetivos específicos: Reducir la tasa de mortalidad en 2.4 por cada cien mil habitantes del usuario tipo peatón por hechos de tránsito para el año 2021.

-Reducir la tasa de mortalidad en 2.7 por cada cien mil habitantes del usuario tipo motociclista por hechos de tránsito para el año 2021.

-Reducir las víctimas por hechos de tránsito con alcoholemia positiva a 0% para el año 2021

Antecedentes: Basado en el Plan Estratégico de Seguridad Vial el Ministerio de transporte de Colombia dice que la OMS, a través del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial en el año 2013, ha indicado que anualmente fallecen más de 1,24 millones de personas en accidentes de tránsito y que diariamente se alcanzan aproximadamente los 3.000 fallecidos. Además, entre 20 y 50 millones más sufren traumatismos por esta misma causa.

En ese contexto, Colombia no es ajena a esta problemática, dado a sus altas cifras y la tendencia presentada en los últimos años. Una muestra de ello, es la suma de los fallecimientos y los lesionados en una década, entre el período 2002-2012, en donde se obtiene una representativa cifra de casi 62.000 colombianos muertos y más de 443.000 heridos en accidentes de tránsito. Se hace así plausible, porque el alto número de hechos de tránsito en Colombia se ha convertido en la segunda causa de muerte violenta en el país (Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial, 2010), y la primera causa de muerte de los jóvenes colombianos, menores de 30 años (Contraloría General, 2012).

Al revisar de manera más detallada el comportamiento de este flagelo en los últimos años en Colombia, se identifica que la tasa de mortalidad disminuyó, entre el período de 1999 al 2004, de 16,9 a 12,1 muertes por cada 100.000 habitantes (Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial, 2010) (ver figura 3). Vale la pena mencionar que en estos años la reducción se dio, entre otras cosas,

gracias a transformaciones institucionales que permitieron mejorar los mecanismos de control policial, a la socialización, a través de campañas publicitarias, del uso de seguridad pasiva en conductores y ocupantes (casco y cinturones de seguridad) y a la generación de programas sobre los riesgos de la conducción en estado de embriaguez. Particularmente, en los últimos años, Colombia ha presentado una tendencia al alza de la tasa de mortalidad y morbilidad por hechos de tránsito donde se encuentran involucrados el usuario motociclista y el usuario peatón, con un peso del 63% del total de fallecimientos por hechos asociados al tránsito como actor de la vía en el año 2011. En particular, los peatones muestran una leve disminución, en ese período, aunque tienen un porcentaje representativo de fallecimientos, el 29% del total. Por su parte, el usuario motociclista presenta un incremento en hechos asociados con el tránsito, desde el año 2005, lo que ha generado que en el año 2011 haya tenido un porcentaje de participación en fallecimientos del 34.13% del total de muertes, presentando un pico en año 2008 con 39,36% (ver figura 6) (Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses; Fondo de Prevención Vial, 2012)

Conclusiones: La implementación y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) busca dar elementos que impulsen actividades de capacitación formal y no formal sobre seguridad vial a diversos grupos objetivo tanto a los responsables de la seguridad vial, como a diversos colectivos (estudiantes universitarios, ciudadanía en general, entre otros). Asimismo, promoverá la virtualidad en los procesos de formación preescolar, básica y media, incluyendo a los docentes de estos niveles. (Plan Nacional de Seguridad Vial 2013- 2021, s.f., págs. 5 - 30)

2. Título: PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL BAJO REQUISITOS LEGALES APLICABLES PARA LA EMPRESA COOTRANSMUNDIAL LTDA. CON EL FIN DE MEJORAR SU CALIDAD Y REDUCIR EL ÍNDICE DE ACCIDENTALIDAD.

Nombre del Autor: Angie Estefany Arias Cárdenas, Carlos Andrés Ruiz Esguerra

Año de realización: 2017

Tipo de estudio: Trabajo de grado

Objetivo general: Desarrollar el Plan Estratégico de Seguridad Vial conforme a requisitos legales aplicables para la empresa COOTRANSMUNDIAL LTDA. Que controle la accidentalidad vial de sus automotores.

Objetivos específicos: Diagnosticar el estado de cumplimiento de la empresa COOTRANSMUNDIAL LTDA. Frente a la Resolución 1565 de 2014.

-Aplicar métodos de control estadístico de la calidad que facilite el control de la accidentalidad.

-Estructurar y documentar el plan estratégico de seguridad vial en COOTRANSMUNDIAL LTDA bajo los parámetros de la Resolución 1565 de 2014.

-Diseñar un programa de auditorías sobre sistemas de información empresarial para seguimiento y control.

-Determinar la viabilidad de implementación del Sistema de Seguridad Vial usando métodos como valor presente neto (VPN) o la tasa interna de retorno (TIR).

Antecedentes: La gestión de los riesgos en materia de seguridad y salud en el trabajo para los conductores (y en general para quienes se movilizan por cuestiones de su

trabajo) plantea dificultades, ya que en general trabajan solos, lejos de su centro de trabajo y tienen que enfrentarse a los peligros del tráfico, aparte de muchos otros riesgos difíciles de controlar. En cualquier caso, las medidas de gestión de riesgos pueden ser eficaces si tienen en cuenta el modo en que funciona el sector en la práctica, así como las características de los propios conductores y su forma de trabajar. Por tal motivo se tiene en cuenta la resolución 1565 del 2014 la cual es una guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado en Colombia que operen más de 10 vehículos (propios o terceros) para cumplir el desarrollo de sus actividades. Teniendo en cuenta lo anterior son innumerables las ventajas para las empresas derivadas de la gestión de la seguridad vial relacionadas con el trabajo, independencia del tamaño donde se obtendrían menos días perdidos debido a la reducción de lesiones, menos vehículos inactivos por reparación, menor número de pedidos incumplidos y menor necesidad de investigación y seguimiento, entre otros. Siguiendo este orden de ideas, en este documento se va a proponer un desarrollo de un plan estratégico de seguridad vial para la cooperativa de transporte COOTRANSMUNDIAL LTDA. En donde se identifica algunas vulnerabilidades o amenazas las cuales son a causa de los peatones, condiciones del conductor, infraestructura vías, distracciones del conductor, ambiente y vehículo que se puedan presentar en las vías en las que circulan los buses asociados a COOTRANSMUNDIAL LTDA. De igual forma se analiza el estado mecánico de cada uno de los buses, las aptitudes y actitudes de cada conductor, se verificará que

tanto los buses como sus conductores tengan al día todos sus documentos para prestar el servicio. Estos aspectos entre otros se tendrán en cuenta para realizar un plan estratégico de seguridad vial óptimo logrando minimizar los posibles accidentes o choques. Con la elaboración de este documento se pretende exponer las posibles causas de los accidentes de tránsito identificando vías en mal estado, buses no aptos para prestar el servicio, conductores no capacitados, entre otras; todo con el fin de mejorar la seguridad en general de la comunidad y tratar de reducir los accidentes en las vías

Conclusiones: Estructurando y documentando el plan estratégico de seguridad vial en COOTRANSMUNDIAL Ltda. Bajo los parámetros de la Resolución 1565 de 2014 permitió observar el sistema afianzarlo y fortalecerlo.

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

-Usando los métodos de valor presente neto (VPN) o la tasa interna de retorno (TIR) se determinó la viabilidad de la implementación del sistema de seguridad vial donde cada uno de los indicadores financieros son positivos en cuanto a recursos físicos, tecnológicos y financieros. (Arias Cárdenas & Ruiz Esguerra, 2017, págs. 25 - 30)

3. Título: PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA AVÍCOLA MILUC.

Nombre del Autor: Lorena Yubeli Álvarez Matiz, Alexander Cárdenas Zamora

Año de realización: 2016

Tipo de estudio: Tesis / Proyecto de investigación

Objetivo general: Proponer una guía metodológica para la implementación del Plan estratégico de seguridad vial de acuerdo con la resolución 1565 de 2014 del ministerio de Transporte.

Objetivos específicos: Determinar la situación actual de la empresa con el fin de conocer el estado de cumplimiento en que se encuentra, el inventario de vehículos, conductores y controles existentes, para saber los puntos de intervención prioritaria, considerando lo señalado en la resolución 1565 de 2014 del ministerio de transporte.

-Realizar el levantamiento y consolidación de la documentación relacionada con el plan estratégico de seguridad vial (PESV) con que cuenta la empresa en sus manuales de procesos y procedimientos, con el fin de realizar los cambios pertinentes de acuerdo al establecido en la Resolución 1565 de 2014.

-Evaluar los riesgos inherentes a la actividad económica comercial Avícola MILUC respecto al (PESV), considerando la Resolución 1565 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte Nacional, esto con el fin de determinar los controles y acciones a tomar para evitar incidentes y/o accidentes que involucren el parque automotor de la empresa.

-Generar el documento del plan estratégico de seguridad vial para la empresa Avícola MILUC teniendo como base los parámetros de la resolución 1565 de 2014 del

ministerio de transporte, con el fin de su estudio y evaluación por parte de la empresa para su implementación

Antecedentes: Cómo el primer ente de control el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos del Sector Administrativo que dirigen. Así las cosas, el Ministerio de Transporte, como lo establece el Decreto 087 de 2011, es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país. El Ministerio de Transporte es la cabeza del Sector Transporte, el cual está constituido por el Ministerio, El Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) y la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE). Asimismo el Fondo de prevención vial fue creado mediante la Ley 100 de 1993 y en operación desde 1995, está enfocado en proteger la vida de los actores de la vía a través de un trabajo integral en prevención, monitoreando, analizando y entendiendo la siniestralidad vial en Colombia a partir del sistema compuesto por la infraestructura, equipos y vehículos, comportamiento humano e institucionalidad.^{4 4} García N. et al 2012. Especial seguimiento a los resultados de la política pública de seguridad vial en Colombia. Contraloría General de la república. Recuperado el día 2, Agosto de 2012. ⁸ Siguiendo con los Indicadores de Desempeño de la Seguridad Vial en Colombia: Publicados en el 2014, estos

constituyen la línea base de conductas riesgosas y fallas en el sistema de tránsito colombiano. Con el objetivo de facilitar el análisis espacial de la información se elaboró los mapas de riesgo urbano para apoyar así la toma de decisiones y la evaluación del riesgo en las diferentes ciudades del país. Estos mapas, desarrollados en conjunto con la Universidad de los Andes, se caracterizan por contener información urbana geo referenciada, que combina detalles de la malla vial, las zonas político administrativas y las bases de datos de accidentes. Este instrumento no solo fue entregado a ciudades como Bogotá, Barranquilla, Bucaramanga, Cali, Pereira, Medellín y Neiva, sino que se capacitó a las personas correspondientes en su lectura e interpretación. Dadas sus características y su nivel informativo, los Mapas de Riesgo Urbano fueron expuestos en eventos de índole internacional.

Conclusiones: Al indagar sobre la situación inicial de la empresa, se puede observar que no ha existido ningún tipo de control estatal por cuenta de los organismos que regulan las actividades laborales en la ciudad, pues se encuentran faltas considerables a la normatividad legal, como lo es la ausencia de personal idóneo para el cumplimiento de los mínimos estándares de Seguridad y Salud en el Trabajo, por consiguiente, en el presente trabajo nos encontramos con una serie de inconvenientes a la hora de la toma de datos, al tratar de seguir una metodología sistemática, como lo propone la Resolución 1565 de 2014, en una empresa que no cuenta con algún sistema de gestión, se debe cavar desde cero, caso contrario, cuando la empresa cuenta y conoce la cultura de los sistemas de gestión integrados o individuales, los parámetros, datos, indicadores, políticas, y demás documentación requerida, se puede

articular y así la implementación de la Resolución, sería una ampliación de la capacidad del sistema de gestión integrado de la empresa. Todo este inconveniente parte desde las directrices administrativas de la empresa, pues a este segmento de la industria, no ha llegado el boom de la normalización y/o la certificación en sistema de gestión. (Alvarez Matiz & Cardenas Zamora, 2016, págs. 3 - 10)

4. Título: ESTUDIO PARA FORMULAR EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA EL INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE SOGAMOSO “INTRASOG”

Nombre del Autor: María Isabel Moreno Rojas

Año de realización: 2017

Tipo de estudio: Tesis / Proyecto de investigación

Objetivo general: Formular un plan estratégico a partir del análisis del factor humano para generar una cultura en seguridad vial para los funcionarios del Instituto de Tránsito y Transporte de Sogamoso, a partir del análisis del factor humano como principal protagonista en la accidentalidad vial.

Objetivos específicos: Elaborar un diagnóstico sobre la seguridad vial en que se encuentra INTRASOG.

-Presentar acciones estratégicas para generar una cultura vial entre los funcionarios de INTRASOG.

-Formular un plan estratégico para la puesta en marcha de la mejor seguridad vial de los funcionarios de INTRASOG.

-Promover en los funcionarios hábitos de comportamiento consciente para que propicie una cultura vial en pro del cumplimiento de las normas de tránsito vigentes.

-Socializar a los funcionarios de INTRASOG el resultado final de la formulación de un plan estratégico para la puesta en marcha de una seguridad vial para todos

Antecedentes: El Instituto de Tránsito y Transporte de Sogamoso es una entidad pública dedicada a organizar el tránsito de los automotores dentro de la ciudad de Sogamoso, a definir la señalización y adelantar programas y campañas de seguridad vial. El Instituto de Tránsito da cumplimiento a los planes de acción contemplados en el plan de desarrollo y dentro de los programas de gobierno está el de capacitación en seguridad vial pero este programa según los registros, se viene desarrollando de acuerdo a una programación a unas metas y a un presupuesto asignado para alcanzar los objetivos contemplados en el plan de acción , estas metas se cumplirán con las autoridades en tránsito con que cuenta la institución y se realizaran entre otras ,en empresas, instituciones educativas públicas y privadas, peatones. Para el caso de INTRASOG y en busca de evidencias sobre como aplica las capacitaciones en seguridad vial en los funcionarios de la entidad se pudo concluir que hasta el momento no se ha realizado un programa o capacitación específica en educación vial ni seguridad vial, indagando en los funcionarios más antiguos de la Institución corroboran sin embargo el hecho que dentro de las instalaciones no se registran ningún accidente, pero tampoco se ha realizado campañas serias sobre seguridad o educación vial pero dirigida a los funcionarios de la Institución.

Conclusiones: En el diagnóstico realizado a INTRASOG de los factores que inciden en la cultura vial y de las principales afectaciones que desdibujan la seguridad vial se puede decir que la totalidad de los funcionarios están comprometidos con la seguridad vial en pos de poseer cultura vial; además es evidente que una de las mayores consecuencias de las falencias de la seguridad vial es el factor humano; al cual se le debe fortalecer con planes y acciones de concientización y sensibilización en programas de educación y formación vial

- Con el estudio y análisis para formular el plan estratégico de seguridad vial para el Instituto de Tránsito y Transporte de Sogamoso “INTRASOG” se da cumplimiento a la ley 1503 del 2011 y reglamentada por el decreto 2851 del 2013, resolución 1231 del 2016, Guía metodológica 1565 del 2014, y el decreto 1310 del 2016, donde se ve reflejado el compromiso frente a los 63 funcionarios de la Institución, propiciando acciones para la prevención de los riesgos, e institucionalizar la cultura y la prevención en accidentes viales.

-El fundamento teórico y la investigación del factor humano en el plan estratégico de seguridad vial para INTRASOG; demostró que si se puede adquirir cultura vial en pro de una seguridad vial, y que esa cultura vial debe ser una política institucional y de obligatorio cumplimiento y que para la entidad como órgano rector del tránsito en la comunidad resulta de una amplia ventaja corporativa la caracterización de la cultura vial; dando ejemplo de buen comportamiento vial y dando cumplimiento a su misión, la cual determina que deben existir cero infracciones de tránsito

-Para mantener la cultura vial se hace necesario socializar el plan estratégico de seguridad vial para INTRASOG, adelantando y promoviendo las acciones y estrategias de formación; estableciendo un plan continuo y permanente de capacitación, en donde constantemente se sensibilice y se concientice de la importancia de tener siempre presente la seguridad vial como factor primordial de supervivencia. (Rojas Moreno, 2017, pág. 27)

5. Título: ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV) DE LA COOPERATIVA DE TRASPORTE ESPECIAL, VIAJES Y TURISMO COOTRANSOCAÑA LTDA DE LA CIUDAD DE OCAÑA, NORTE DE SANTANDER

Nombre del Autor: Andrés Mauricio De La Rosa Navarro y Mónica Alejandra López Arévalo

Año de realización: 2015

Tipo de estudio: Trabajo de grado

Objetivo general: Elaborar un Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Cooperativa de Transporte Especial, Viajes Y Turismo COOTRANSOCAÑA LTDA de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.

Objetivos específicos: Conocer a través de un diagnóstico situacional el estado actual de COOTRANSOCAÑA LTDA en materia de seguridad vial.

-Estructurar el documento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, ajustada a la resolución número 0001565 del junio 06 del 2014.

-Socializar a los directivos y conductores de la cooperativa sobre la importancia que tiene la implementación de un plan estratégico de seguridad vial.

Antecedentes: El Municipio de Ocaña Norte de Santander no es indiferente a la temática de Seguridad Vial, que desde el anterior Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, se priorizó como política de estado⁶, y actualmente se pretende implementar a través de la ejecución de acciones por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como educación vial y mecanismos de control principalmente, dentro de los cuales podemos ubicar los planes estratégicos de seguridad vial, el actual Plan de desarrollo 2014-2018, no solo se contemplan para empresas, entidades y organizaciones sino también a nivel municipal.⁷ A nivel del municipio de Ocaña Norte de Santander, se han venido realizando acciones relacionadas con la educación vial, donde el Sena, la Universidad Francisco de Paula Santander Ocaña, la Cámara de Comercio de Ocaña, las Secretarías de Tránsito y de Educación del municipio, han realizado jornadas de capacitación dirigidas específicamente a transportadores especiales y colegios en temas de normatividad en tránsito y transporte, primeros auxilios, responsabilidad civil contractual y extracontractual en materia accidentalidad vial. La cooperativa COOTRANSOCAÑA LTDA se especializa en transporte escolar, pero también ha incursionado en viajes y turismo. Debido a la nueva normativa relacionada con el tema, la cooperativa no cuenta con un Plan Estratégico De Seguridad Vial por lo que tiene la necesidad de elaborar uno donde a través de lo planteado en dicho documento, se pueda mitigar los niveles de riesgos de accidentes de tránsito y accidentes de trabajo que en su mayoría son eventos que se

pueden evitar, adoptando prácticas de conductas adecuadas por lo que la cooperativa hace evidente el compromiso, respeto y responsabilidad hacia el conductor, peatón y pasajero.

Conclusiones:

- Mediante el desarrollo del presente trabajo se logró la elaboración del plan estratégico de seguridad vial para la cooperativa COOTRANSOCAÑA Ltda., de transporte especial y turismo de la ciudad de Ocaña norte de Santander. En este plan se ejecutó un diagnóstico, que permitió la identificación de la situación actual de la empresa y de los principales riesgos que se presentan en materia de seguridad vial
- El proceso de planificación como tal, se realizó a través de cuatro ejes de trabajo, de acuerdo a lo expuesto en la ley 1503 de 2011 y su decreto 2851 de 2013, los cuales son: comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas. Se establecieron políticas, objetivos y metas, así como las respectivas acciones y las mejores prácticas, que permitieran el desarrollo efectivo del mismo en el momento de su puesta en marcha.
- Se efectuó la socialización del plan estratégico de seguridad vial (PESV), a la cual atendieron cada uno de los empleados, de forma masiva y oportuna. En esta experiencia se pudo constatar el interés de la empresa por mejorar su servicio a partir de su decisión de cumplir con el requisito legal exigido por la resolución 0001565 de 2014, actitud que le permitirá en un futuro, mejorar su imagen mediante la implementación de dicho documento, además de generar mayor confiabilidad en sus usuarios y contribuir a la mejora de la calidad de vida de los habitantes de Ocaña,

mediante su aporte a la reducción de los índices de accidentalidad vial. Por otra parte este proceso fue enriquecedor tanto para la empresa como para la Universidad Francisco de Paula Santander Ocaña, puesto que a través del trabajo de grado de dos estudiantes de la carrera de Administración de Empresas, se pudo realizar un trabajo de extensión en donde se obtuvo un producto significativo que es dicho PESV de la empresa COOTRANSOCAÑA, permitiéndoles a ellos poder cumplir a tiempo con lo exigido en la norma ya mencionada, y a los estudiantes, la adquisición de experiencia mediante la aplicación de sus conocimientos. (López Arevalo & De la Rosa Navarro, 2012, págs. 16 - 23)

Antecedentes a nivel Internacional

1 Título: PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011- 2020

Nombre del Autor: Laura Sminkey

Año de realización: 2011

Tipo de estudio: Proyecto de investigación

Objetivo general: Estabilizar y posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo antes de 2020.

Objetivos Específicos: La finalidad general del Decenio es estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo antes de 2020. Ello se logrará mediante:

-La formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles.

-La fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los accidentes de tránsito antes de 2020 basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas.

-El reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial; • el mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial.

-El seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial.

-El fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura viaria.

Antecedentes: El Sr. Ban Ki-moon, Secretario General de las Naciones Unidas dice que Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan

medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500 000 millones. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva.

Además de los traumatismos causados por el tránsito, el aumento del mercado de vehículos de motor ha tenido otras repercusiones negativas en la salud humana y el medio ambiente mundial. Numerosas partes del mundo ya se están viendo afectadas por el cambio climático, y hay pruebas de que el transporte vial —que sigue dependiendo en buena medida del petróleo— representa el 14% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. Tales emisiones afectan directamente la salud humana a través de la contaminación del aire y sus efectos respiratorios. La salud también se ve afectada negativamente a través de la reducción de la actividad física como resultado de la dependencia del transporte motorizado. Las instancias decisorias están examinando en todo el mundo el modo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y su impacto en los cambios climáticos mundiales. Por tanto, las actividades que forman parte del Decenio de Acción para la Seguridad Vial también tendrán un impacto en las medidas adoptadas para mejorar los sistemas de

transporte sostenible como una de las formas de mitigar los efectos del cambio climático. Por ejemplo, la disminución del empleo de vehículos de motor fomentando el uso de formas seguras y menos contaminantes de transporte público y la movilidad activa generaría una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y tendría beneficios comunes en la salud, y en particular en la reducción de los traumatismos causados por el tránsito.

Conclusiones: Los avances a lo largo del Decenio estarán marcados por varios hitos mundiales. El Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial evaluará el Decenio, así como la aplicación del presente Plan. Con la finalidad de cotejar esta información a nivel mundial, se establecerá un grupo de trabajo sobre evaluaciones. Los datos de referencia se obtendrán mediante las encuestas de países realizadas para el segundo Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, cuya publicación está prevista para 2012. En 2014 se publicará un tercer informe y, en caso de que se obtenga financiación, se elaborará el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 24 informes de situación adicionales. Durante el proceso de evaluación se calcularán los indicadores tanto de resultados como de proceso. Los informes de situación y otras herramientas de seguimiento servirán de base para los debates en los eventos mundiales sobre los exámenes a la mitad y al final del período. En el plano nacional, cada país establecerá su propio sistema de seguimiento. Se espera que los países elaboren y publiquen informes y organicen eventos para debatir los avances y adaptar los planes. (Sminkey, 2011, págs. 3 - 10)

Marco teórico

Seguridad vial

Es importante abordar inicialmente el concepto o definición del Plan Estratégico de Seguridad Vial, la Secretaria de movilidad lo define así: El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), es un instrumento de planificación para las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deben adoptar de manera obligatoria las diferentes entidades públicas o privadas, para evitar y reducir la accidentalidad de los integrantes de sus organizaciones y disminuir los efectos de los accidentes de tránsito, el cual se creó en la Ley 1503 de 2011 y fue reglamentada por el Decreto 2851 de 2013. Debido a que la principal causa de muerte de jóvenes entre los 19 y 25 años es por accidentes de tránsito y el mayor porcentaje de accidentes laborales es por esta misma razón. Por tal motivo Synlab Colombia S.A.S busca promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía a través de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, es definir los objetivos, las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas. (Secretaria Distrital de Ambiente y Alcaldía Mayor de Bogotá)

Dentro de los beneficios destacados que tiene para las organizaciones el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), están: Resguardar y amparar vidas, disminución en el ausentismo laboral, reducción en la accidentalidad, fomentar cultura de seguridad vial, reducción de comparendos e infracciones viales, promoción de la responsabilidad social, reducción de tasa de mortalidad, aumento de competitividad de las organizaciones y mejoramiento en sistemas de transporte. La mortalidad o accidentalidad en Colombia, en contra de los pronósticos, no depende solamente de la pobre infraestructura de las vías en el país, sino a factores como el comportamiento, cultura y la conducta del empleado dentro y fuera de las organizaciones. Cuando hablamos de seguridad vial enmarcamos características vitales que implican el bienestar de una organización en donde sus empleados se trasladan de un sitio a otro, garantizando no solamente su calidad de vida sino el compromiso con cualquier aspecto que atente contra su naturaleza humana. (Mintransporte, Resolución 1565 del 2014).

Por su parte el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) comprende un conjunto de pilares definidos previamente en la Resolución 1565 del 2014 los cuales determinan los elementos que conformar la estructura del mismo. Cada uno de ellos incluye una serie de acciones que deben ser llevadas a cabo para materializarlo; son: Gestión institucional, comportamiento humano, vehiculos seguros , infraestructura segura y atención a víctimas.

Ya implementado el Plan Estratégico de Seguridad vial PESV cabe destacar algunas recomendaciones para su buen funcionamiento convirtiéndose en una herramienta eficaz,

permitiendo mantener un diagnóstico permanente y actualizado que son: Buena administración de los recursos, compromiso por la alta dirección y colaboradores, actualización de los procesos y documentación, desarrollo de actividades de sensibilización y capacitación, compromiso en la ejecución del sistema y del plan estratégico de seguridad vial. Hablar de seguridad y salud en el trabajo y del plan estratégico de seguridad vial resulta beneficioso, ya que permiten garantizar al equilibrio entre el bienestar físico, mental y social de todos los trabajadores en su entorno laboral.

En la Guía Metodológica establecida en la Resolución 1565 de 2014 surgen varios enfoques para la elaboración de planes estratégicos de seguridad vial distritales, municipales y departamentales, entre estos se encuentran principalmente los siguientes: la teoría de las tres E (por sus iniciales en inglés), la matriz de Haddon y el sistema del enfoque seguro. Las cuales se explican a continuación:

- **La estrategia o teoría de las tres E de la seguridad (S.J. Williams, 1927):**

Propone que los accidentes se pueden prevenir y tratar por medio de intervenciones en ingeniería (engineering), del cumplimiento de las normas (enforcement) y de la formación (education). Esta teoría tuvo amplia difusión en Latinoamérica, debido al ingeniero Rafael Cal y Mayor, quien concebía la gestión de la seguridad vial soportada bajo estas tres columnas, ingeniería, aplicación y educación (Tabasso, 2012) (Ministerio de Transporte, s.f., págs. 17 - 20)

- **La Matriz de Haddon:** El Dr. William Haddon, hacia la década de los 60 (O’neill, 2002), desarrolló una herramienta que ayuda a identificar sistemáticamente todas las opciones disponibles para reducir los heridos y los fallecimientos por accidentes de tránsito, llamada Matriz de Haddon.

Dicha matriz provee una sencilla visualización de las oportunidades para prevenir y mitigar accidentes que interrelaciona dos dimensiones: en el eje vertical se ubican las fases de un hecho de tránsito, antes, durante y después; y de manera horizontal, los tres factores que intervienen en un accidente son: 1. Comportamiento humano, 2. Vehículo y equipamiento, 3. Vías y entorno.

Haddon en su modelo prevencionista aportó elementos vitales tanto para la investigación como para la prevención de los accidentes relacionados con el tráfico y la seguridad vial. (Ministerio de Transporte, s.f., págs. 17 - 20)

- **Elvik:** Proyecta un aporte al desarrollo de la teoría en seguridad vial basado en sus investigaciones exponiendo que se debe estudiar la contribución que diferentes grupos poblacionales hacen a la magnitud del problema de seguridad vial. Este investigador afirma que para establecer la exposición al riesgo de un grupo específico es indispensable observar las encuestas y las estadísticas de eventos de tránsito, estos resultados deben analizarse a la luz del problema que se piensa resolver. (Ministerio de Transporte, s.f., págs. 17 - 20).

- **El Sistema del enfoque seguro:** Este enfoque, relativamente nuevo, se basa en las intervenciones de seguridad vial ya existentes, pero presenta una nueva mirada frente a las

responsabilidades en la materia. Los principios básicos del sistema seguro son: ž Busca niveles de energía liberada menores a los que pudieran causar accidentes con víctimas fatales. (Joint Transport Research Centre. OECD/ITF, 2008).

Promueve las responsabilidades compartidas entre los usuarios del sistema y los diseñadores y/o encargados del mismo, como son la policía, las instituciones con competencias en seguridad vial, la industria automotriz, la clase política, los órganos legislativos, los servicios de salud, el sistema Judicial, los colegios y demás instituciones educativas y las Organizaciones No Gubernamentales (Dirección General del Tráfico de España, 2010). Guía Metodológica para la Elaboración de Planes de Seguridad Vial Distritales, Municipales y Departamentales 20

Fomenta las intervenciones innovadoras y las asociaciones entre privados, públicos, academia, sociedad civil y las ONG para el desarrollo y la ejecución de actividades pro seguridad vial (Ibid). ž Los elementos de la infraestructura, de la reglamentación y del control de velocidad, así como las condiciones vehiculares deben diseñarse para las tolerancias humanas, generando un “sistema seguro” que da cabida al error humano (Mendoza & Abarca, 2011).

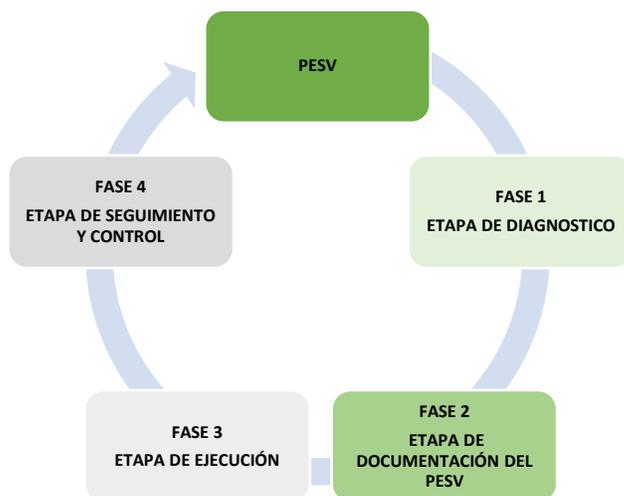


Ilustración 2. Fases del Plan Estratégico de Seguridad Vial

Marco Conceptual

Para la implementación, seguimiento y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), relacionamos a continuación diferentes definiciones generales que establece la Resolución 1565 guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial y la Ley 769 del 202 Código Nacional de Tránsito, las cuales son:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL: Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

SEGURIDAD VIAL: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios en las vías. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

SEGURIDAD ACTIVA: Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en

Marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

SEGURIDAD PASIVA: Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

ACCIDENTE DE TRÁNSITO: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

ACCIDENTE DE TRABAJO: Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los

trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

AMENAZA: Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

RIESGO: Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

VULNERABILIDAD: Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

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

PASAJERO: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNT, 2002)

PEATÓN: Persona que transita a pie por una vía (CNT, 2002).

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

MENSAJERO: Persona que tiene por oficio realizar un servicio que consiste en ir a recoger una carta o paquete a quien se lo requiere y seguidamente llevarlo y entregarlo a su destinatario, generalmente dentro de una misma población. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

ARL: Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

HSEQ: Es un sistema de gestión por medio del cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud de todo el personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

ESTRATEGIA: Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

VISIÓN: Es un elemento de planeación estratégica que enuncia un estado a futuro de lo que se desea alcanzar en una organización en un tiempo determinado, expresado en términos de objetivos. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

PLAN DE ACCIÓN: Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar los objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

EDUCACIÓN VIAL: Fomentar las normas y conceptos del tránsito y la convicción de comportamientos y hábitos seguros en la movilidad. (PESV 2, 2014).

COMPETENCIAS BÁSICAS: Es el conjunto de conocimientos, actitudes y habilidades que, relacionados entre sí, le permiten a un individuo desempeñarse de manera eficaz, flexible y con sentido en contextos nuevos y retadores. Las competencias básicas incluyen las comunicativas, matemáticas, científicas y ciudadanas. (Definiciones de las competencias básicas, s.f.)

ENTIDAD: Colectividad considerada como unidad, especialmente, cualquier corporación, institución, compañía tomada como persona jurídica. (Real Academia Española, 2001)

ORGANIZACIÓN: Asociación de personas reguladas por un conjunto de normas en función de determinados fines. (PromonegocioS.net, 2007)

EMPRESA: Entidad en la que intervienen el capital y el trabajo como factores de producción de actividades industriales o mercantiles o para la prestación de servicios. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

VEHICULO: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

VEHÍCULO DE CARGA: Vehículo autopulsado o no, destinado al transporte de mercancías por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

VEHICULO DE TRACCIÓN ANIMAL: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

VEHÍCULO NO AUTOMOTOR: Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor. (Resolución 1565, 2014, págs. 7 - 11)

EMPRESA DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE

AUTOMOTOR DE CARGA: Es aquella persona natural o jurídica legalmente constituida y debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte, cuyo objeto social es la movilización de cosas de un lugar a otro en vehículos automotores apropiados en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios. (Código Nacional de Tránsito, 2002).

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA: Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente autorizada en esta modalidad. (Código Nacional de Tránsito, 2002).

MOVILIDAD REDUCIDA: persona que debido a una discapacidad física, psíquica o sensorial, bien de forma permanente o temporal, confluye alguna circunstancia excepcional, que le impide el desarrollo normal de su capacidad de movilidad y desplazamiento. Engloba los siguientes grupos: personas que se desplazan permanentemente en sillas de ruedas, personas con dificultades de tipo sensorial (visión, audición, habla), personas con ausencia de movilidad funcional (amputación o artritis en algún miembro de su cuerpo), personas con enfermedades cardíacas o respiratorias, personas mayores, personas con discapacidades temporales. (Código Nacional de Tránsito, 2002).

ORGANISMOS DE TRÁNSITO: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción. (Código Nacional de Tránsito, 2002).

VÍCTIMA: Se entiende por víctima, la persona que ha sufrido daño en su integridad física como consecuencia directa de un accidente de tránsito, un evento terrorista o una catástrofe natural. (Decreto 3990 de 2007)

Marco Legal

El Plan Estratégico de Seguridad Vial se enmarca en la siguiente normativa legal vigente:

- **Ley 769 de 2002,** Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
- **Ley 1503 de 2011,** por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

- **Ley 1548 de 2012**, Por la cual se modifica la ley 769 de 2002 y la ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones
- **Ley 1383 de 2010**, Por la cual se modifica el Código nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones **Ley 336 de 1996**, por el cual se adopta el estatuto nacional de transporte.
- **Decreto 1443 de 2014**, Por el cual se dictan disposiciones para la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST)
- **Decreto 2851 de 2013**, Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 Y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones
- **Decreto 173 de 2001**, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor de carga.
- **Resolución 1565 de 2014**, Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial
- **Resolución 315 de 2013**, Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones
- **Resolución 623 de 2013**, Por medio de la cual se adopta la Ficha Técnica del Formato Único Nacional para licencia de Conducción y se dictan otras disposiciones
- **Resolución 1555 de 2005**, Por la cual se reglamenta el procedimiento para

obtener el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para conducir y se establecen los rangos de aprobación de la evaluación requerida.

- **Resolución 1600 de 2005**, Por la cual se reglamenta el examen teórico-práctico para la obtención de la licencia de conducción.

- **Resolución 19200 de 2002**, Por la cual se reglamenta el uso e instalación del cinturón de seguridad de acuerdo con el artículo 82 del Código Nacional de Tránsito Terrestre

- **Resolución 414 de 2002**, Por la cual se fijan los parámetros científicos y técnicos relacionados con el examen de embriaguez y alcoholemia.

- **Resolución 1111 de 2017**, por lo cual se definen los estándares mínimos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para empleados y contratantes.

CAPÍTULO III

Aspectos metodológicos

Metodología

La investigación fue de tipo explicativo, ya que la información necesaria se obtuvo por medio de encuestas, listas de chequeo “check list”, entrevistas al personal de la empresa, recolección de información proporcionada por la ARL y observación de los métodos de la empresa. Esto proporcionó el diagnóstico que permitió identificar la situación de la empresa frente a los requisitos de la resolución 1565 del 2014, la investigación tiene un enfoque mixto ya que por un lado, la cualitativa es necesaria por tanto se necesitará, entrevistas abiertas, grupos de discusión o técnicas de observación para conductores y otros involucrados, y por el otro lado la cuantitativa pues con la información recogida por encuesta y con la información numérica obtenida por registros de accidentes se debe analizar las variables existentes y el método de investigación es inductivo

A continuación se describen las acciones implementadas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial:

• **Diagnosticar las condiciones actuales del plan estratégico de seguridad vial (PESV) de la empresa Synlab Colombia S.A.S:** A través de una lista de chequeo “Check list” la cual se encuentra en el formato de valoración de la resolución 1231 de 2016 y la encuesta establecida en la Resolución 1565 del 2014, las cuales tienen como objetivo verificar el cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial tanto de empresas del sector privado, como del público. Se trata de un instrumento que establece unos parámetros; en la cual las autoridades de todo el país

podrán verificar si las empresas, entidades y organizaciones están desarrollando correctamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Para la lista de chequeo se han establecido cinco pilares básicos de evaluación que corresponden al fortalecimiento de la gestión institucional, al comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructuras seguras y atención a víctimas. Cada uno de los pilares y sus respectivos parámetros, tendrán un puntaje asignado de tal manera que la sumatoria de los valores asignados a cada parámetro, darán como resultado el puntaje asignado a cada pilar; marque 1 si cumple en la casilla SI, marque 0 en la casilla NO si no cumple y marque 1 en la casilla N/A si no cumple, en cada uno de estos pilares se evaluarán los siguientes parámetros:

Fortalecimiento de la gestión institucional

1. **Objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial.** ¿Se ha fijado un objetivo claro, concreto y realizable? ¿Los objetivos específicos se ajustan al objetivo general y, de realizarse, se cumpliría con los propósitos? ¿Existe un documento que indique el compromiso de las directivas, para el desarrollo del PESV?

2. **Comité de seguridad vial.** ¿Existe un acta de conformación del comité de seguridad vial? ¿Está definido su objetivo? ¿El comité ha sido definido por la alta dirección? ¿Los integrantes del comité tienen relación con las labores y planes de acción inherentes al PESV? ¿Está definida la frecuencia de las reuniones del comité de Seguridad Vial?

3. **Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial.** ¿se ha designado un responsable del proceso de elaboración y seguimiento del PESV? ¿El responsable es idóneo para

el desarrollo, implementación y seguimiento del PESV y de todas las acciones contempladas en éste?

4. **Política de seguridad vial.** ¿Existe un documento que permita identificar la política de seguridad vial de la empresa? ¿Existe una política de seguridad vial documentada? ¿Se adecúa al propósito de la organización? ¿Proporciona un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y las metas del PESV? ¿Incluye el compromiso de cumplir los requisitos aplicables y la mejora continua?

5. **Divulgación de la política de seguridad vial.** ¿Existe evidencia de su divulgación, como página web de la compañía, retablos en las instalaciones de la compañía u otros? ¿Existe evidencia de que se ha informado al personal sobre el PESV y la política de seguridad vial?

6. **Diagnóstico: caracterización de la empresa.** ¿Está descrita la actividad económica que realiza la empresa? ¿Está documentado el análisis de la empresa, su contexto, actividades, su personal, desplazamientos, etc.? ¿Están definidos los servicios que presta la compañía? ¿Está definida la población de personal que hace parte de la compañía? ¿Están definidos los vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la compañía? ¿Están definidas las ciudades de operación de la organización? ¿Están documentados los mecanismos de contratación de los vehículos? ¿Están documentados los mecanismos de contratación de conductores?

7. **Diagnóstico: riesgos vales.** Factor humano, factor vehículos, infraestructura segura, atención a víctimas.

8. **Planes de acción de riesgos viales.** ¿Se han definido planes de acción para el factor humano, factor vehículos, infraestructura segura y atención a víctimas? ¿Los planes de acción propuestos describen la viabilidad para su implementación?

9. **Implementación de acciones del PESV.** ¿Existe un cronograma de implementación de los planes de acción? ¿El cronograma tiene fechas definidas para la implementación de los planes de acción? ¿Los planes tienen responsables definidos dentro de la organización? ¿Se ha definido un presupuesto para la implementación de los planes de acción?

10. **Seguimiento y evaluación de planes de acción del PESV.** ¿Se han definido indicadores para la implementación de las acciones del PESV? ¿Están definidos los responsable de la organización para la medición de estos indicadores? ¿Están definidas las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores? ¿Están definidas las metas de los indicadores y su periodicidad? ¿Existen indicadores de número de personas capacitadas en seguridad vial, número de accidentes de tránsito, mantenimiento preventivo...?

Comportamiento humano

1. **Procedimiento de selección de conductores.** ¿Está definido el perfil del conductor en función del tipo de vehículo que va a conducir? ¿Está documentado el procedimiento de selección de los conductores?

2. **Pruebas de ingreso de conductores.** ¿Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes médicos, psicosenométricos, teóricos, prácticos y pruebas psicoténicas a los conductores? ¿Las entidades o personas naturales que van a realizar estas pruebas cuenta con idoneidad?

3. **Pruebas de control preventivo de conductores.** ¿Se ha definido la frecuencia de la realización de las pruebas de control a los conductores: pruebas médicas, pruebas psicosenométricas, pruebas teóricas y pruebas prácticas?

4. **Capacitación en seguridad vial.** ¿Existe un programa documentado de capacitación en seguridad vial? ¿Existe un cronograma de formación para conductores y personal de la organización? ¿Está definido el responsable? ¿Incluye temas de normatividad, sensibilización en los diferentes roles del factor humano, cómo actuar frente a accidentes de tránsito, etc.? ¿El programa tiene incluidos temas para conductores nuevos y conductores antiguos?

5. **Control de documentación de conductores.** ¿La empresa documenta y registra un mínimo de información de cada uno de los conductores? ¿Existe un protocolo de control de la documentación? ¿Se ha definido la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores? ¿Se cuenta con el registro de infracciones a las normas de tránsito? ¿Se ha establecido un procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores propios?

6. **Políticas de regulación de la empresa.** ¿Se han definido protocolos y controles de alcohol y drogas, así como los responsables para realizar estas pruebas, los procedimientos, la periodicidad, etc.? ¿Existe una política documentada para la regulación y el control de horas máximas de conducción y de descanso? ¿La empresa promueve y establece las políticas de aplicación de los límites de velocidad? ¿Es manifiesta la obligatoriedad del uso de cinturones de seguridad y está controlada?

Vehículos seguros

1. **Mantenimiento preventivo.** ¿La empresa dispone de información de las especificaciones técnicas del vehículo, datos del propietario, etc.?
2. **Mantenimiento correctivo.** ¿Se llevan registros de los mantenimientos realizados a los vehículos? ¿Se cuenta con instalaciones propias y personas idóneo en la empresa o se tiene un contrato con un centro mecánico para ello?
3. **Chequeo operacional.** ¿Se han establecido protocolos y formatos de inspección diaria a los vehículos?

Infraestructura segura

1. **Rutas internas.** ¿Existe un plano de las vías internas con la descripción de la revisión? ¿Las zonas peatonales de las instalaciones están señalizadas, iluminadas, separadas de las zonas de circulación de los vehículos? ¿Los parqueaderos internos están señalizados, demarcados, iluminados? ¿La empresa tiene definida una política para el mantenimiento de las vías internas y su señalización?
2. **Rutas externas.** ¿Se ha realizado un estudio de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial, en el que se hayan identificado los puntos críticos y establecido las estrategias de prevención frente a los mismos? ¿Se planifica el desplazamiento del personal, con horarios definidos de llegada y salida en la empresa y las jornadas de trabajo? ¿Se hace un monitoreo y retroalimentación en los comportamientos viales?

Atención a víctimas

1. **Atención a víctimas.** ¿Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito? ¿Los empleados conocen estos protocolos?
2. **Investigación de accidentes de tránsito.** ¿Existen registros sobre los accidentes de tránsito que ha tenido la empresa? ¿Se ha hecho divulgación de las lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurrido? ¿Se ha definido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito?

En cuanto a los parámetros de la Resolución 1565 del 2014 el Laboratorio Clínico Synlab Colombia S.A.S en compañía de la ARL AXA COLPATRIA y el Proveedor como manejo, adoptan la encuesta propuesta en dicha metodología, con el objetivo de determinar más a fondo el estado actual de la seguridad vial. Para de esta manera formular un plan de trabajo que asegure su adecuado diseño e implementación.

Para realizar este diagnóstico, la empresa utilizó un cuestionario definido previamente, el cual permitió obtener un dato del porcentaje de avance así como identificar los aspectos críticos que ameritan priorización.

La encuesta se envió a 369 empleados, entre personal administrativo y operativo, de los cuales respondieron 320 personas, siendo esta una muestra aceptable. El mecanismo de recolección fue a través de un formulario virtual que se distribuyó por los diferentes canales tecnológicos del Laboratorio (Correos y Plataforma de Universidad Corporativa Synlab)

ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA ENCUESTA:

El análisis que arrojó la encuesta, sirvió de insumo para la construcción de la matriz de riesgos viales, en ella se preguntaron, temas tales como:

- Con qué frecuencia realiza desplazamientos fuera de su lugar de trabajo, con motivos de sus funciones laborales.

-Cuál es el principal medio de transporte que utiliza para sus desplazamientos con motivo de sus funciones laborales.

- Tiene licencia de conducción

A continuación evidenciamos algunos datos relevantes de la encuesta

Tabla 1. *Datos de la encuesta*

FECHA	Octubre 2020
PERSONAS ENCUESTADAS	264 personas
UNIVERSO	Parcial
CUBRIMIENTO	General.
MEDIO	En físico y virtual

Presentación de resultados:

Análisis Pregunta # 7

¿CON QUE FRECUENCIA REALIZA DESPLAZAMIENTOS FUERA DE SU LUGAR DE TRABAJO, CON MOTIVOS DE SUS FUNCIONES LABORALES?

Opciones de respuesta

Tabla 2. *Frecuencia de desplazamiento.*

ALGUNAS VECES A LA SEMANA	19
ALGUNAS VECES AL MES	21
DIARIAMENTE	71

NUNCA	107
OCASIONALMENTE	46

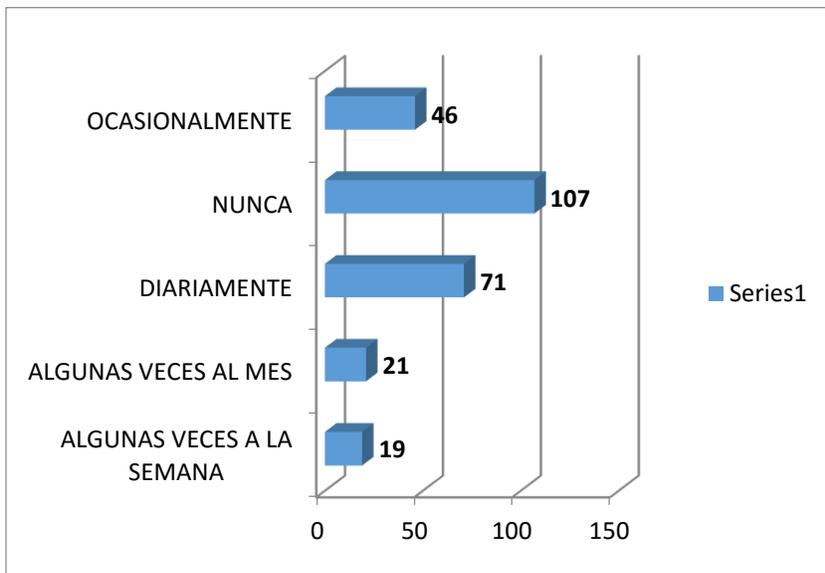


Ilustración 3. Frecuencia de desplazamiento

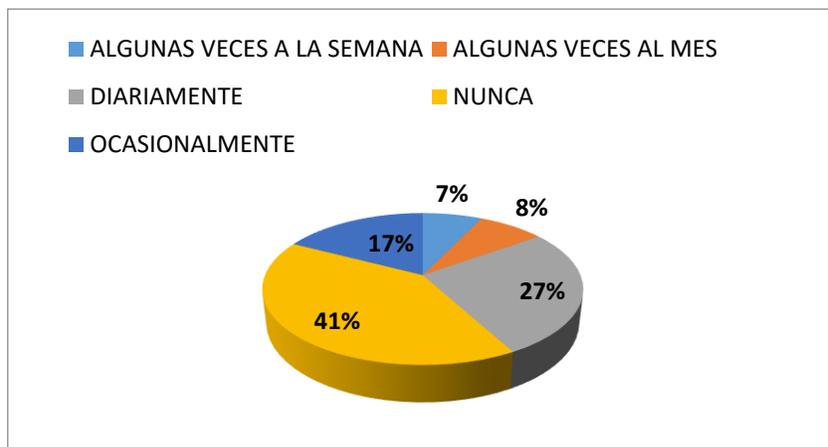


Ilustración 4. Frecuencia de desplazamiento.

Análisis Pregunta # 8

¿CUÁL ES EL PRINCIPAL MEDIO DE TRANSPORTE QUE UTILIZA PARA SUS DESPLAZAMIENTOS CON MOTIVO DE SUS FUNCIONES LABORALES?

Opciones de respuesta

Tabla 3. Principales medios de transporte

A PIE	11
AUTOMÓVIL O CAMIONETA PROPIA	29
BICICLETA	1
DE PASAJERO EN UN VEHÍCULO SUMINISTRADO POR LA EMPRESA	1
MANEJANDO UN VEHÍCULO SUMINISTRADO POR LA EMPRESA	1
METRO	2
MOTOCICLETA	77
NINGUNO	46
TAXI	16
TRANSPORTE PÚBLICO INTERMUNICIPAL	6
TRANSPORTE PÚBLICO URBANO (SITP, bus, buseta, microbús)	74

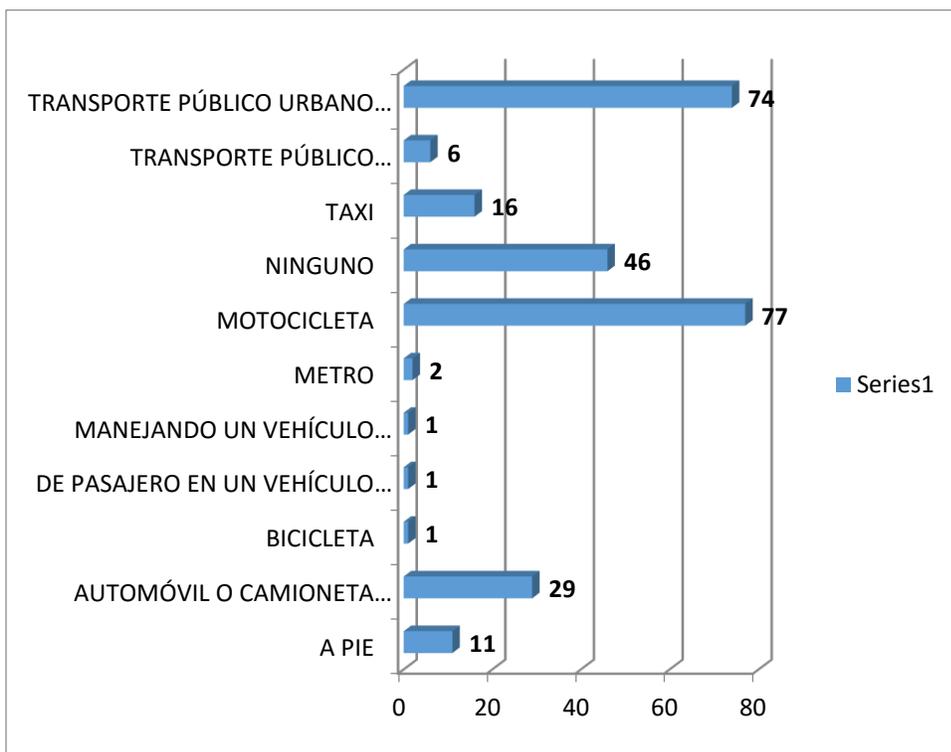


Ilustración 5. Medios de transporte

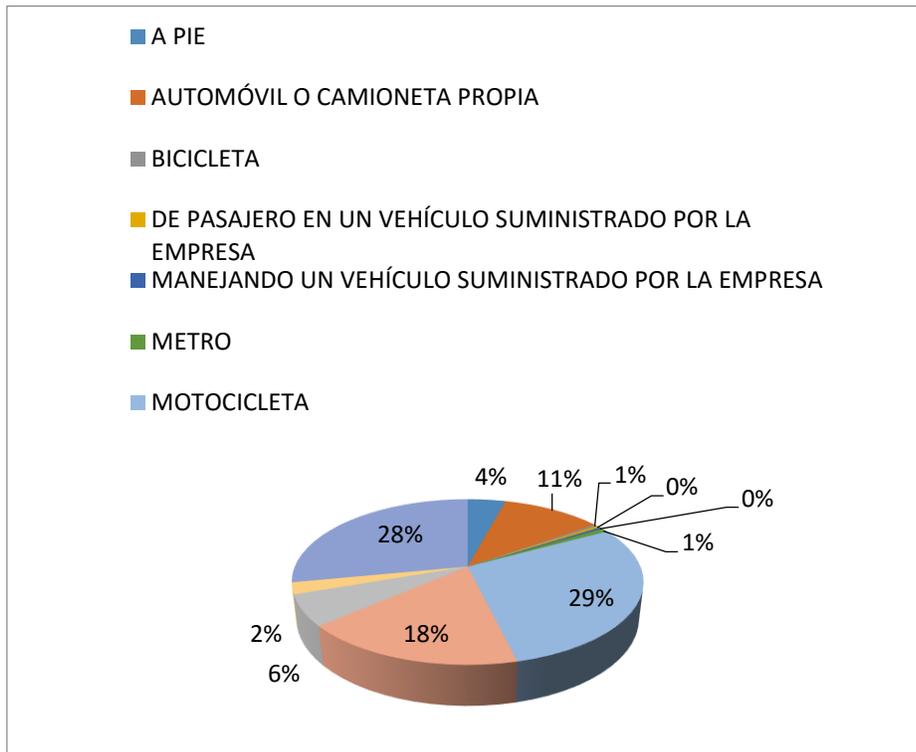


Ilustración 6. *Transporte*

Análisis Pregunta # 9

¿TIENE LICENCIA DE CONDUCCIÓN?

Opciones de respuesta

Si y NO

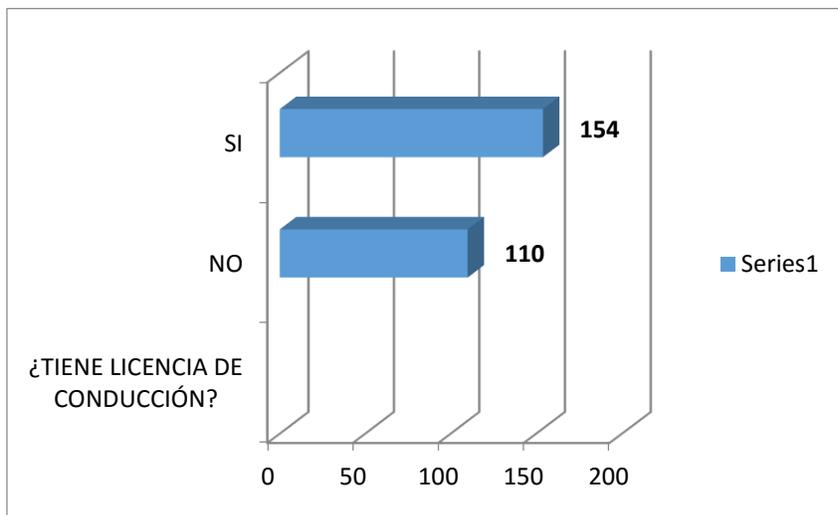


Ilustración 7. Licencia de conducción



Ilustración 8. Tiene licencia de conducción

Después de implementar la encuesta a todos los colaboradores de Synlab Colombia y de tener la información debidamente tabulada, se procede a realizar un informe final en compañía de la ARL y del Proveedor como manejo, el cual contiene aspectos importantes como lo son: Resultados, Identificación de riesgos, Análisis del riesgo, Medidas correctivas, Acciones de

mitigación, Recomendaciones y un Plan de Acción para iniciar el levantamiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Cabe anotar que una vez realizado el diagnóstico y analizado los resultados se dará inicio a la elaboración y diseño de la parte documental, los documentos serán inspeccionados por Gestión Humana, aprobados por la vicepresidencia, y posteriormente enviados a las entidades pertinentes para su calificación y certificación.

• **Construcción del plan de capacitación:** De acuerdo a los riesgos evidenciados en Synlab Colombia, se diseña un plan de capacitación en temas de manejo seguridad vial, manejo defensivo y normatividad encaminadas a la prevención de accidentes viales y mejoramiento de las competencias del personal de mensajería. Se desarrolló un programa de capacitación cuya periodicidad estará establecida en el plan de capacitación anual de la empresa, del cual deberán participar tanto conductores nuevos como antiguos, adicional se cumplirán con las siguientes características:

- Sensibilizar en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad a todo el personal de la empresa.
- Que incluya temas sobre la normatividad vigente en temas de tránsito y transporte.
- Sensibilizar en todos en los roles de la seguridad vial, tanto en el ámbito laboral como en lo cotidiano.
- Incluir el análisis de todos los factores de riesgo, de acuerdo con los ejes definidos dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial.

➤ Incluir temas sobre las acciones frente al modo de actuar en un incidente o accidente de tránsito

De acuerdo al plan de capacitación y entrenamiento establecido por las partes interesadas, se elaboró el cronograma a desarrollar durante el año, con las temáticas, los objetivos a alcanzar, metodología, fechas, responsable y a quien va dirigido el cual estará a sujeto a modificaciones según las necesidades presentadas en el momento.

El programa será llevado de forma (Presencial y virtual) y estará documentado y evaluado, estableciendo un mínimo de aciertos para que sea aprobado por el comité de seguridad vial de la empresa **Synlab S.A.S.** es importante evaluar la efectividad de las capacitaciones dictadas en todos los niveles de la organización. La evaluación se realiza antes de realizar la capacitación, después de realizar la capacitación y trimestralmente se evalúan los temas ejecutados en estos meses, teniendo en cuenta los siguientes aspectos de evaluación como son:

- Retroalimentación verbal.
- Evaluaciones realizadas por el comité de seguridad vial.
- Evaluaciones escritas realizadas por el capacitador, con el fin de verificar si fueron entendidos los temas.
- Recuperación de la evaluación, en caso de que la persona no haya aprobado la segunda evaluación, después de dictar la capacitación, se retroalimenta y se repite nuevamente el examen.

Del resultado del análisis de esta evaluación se establecen planes de acción que alimentan cada uno de los procesos de la organización

• **Aplicación de pruebas:** Dando cumplimiento a una de las líneas de acción de la lista de chequeo del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se ejecutan las pruebas psicosenométricas y teórico prácticas a todo el personal de mensajería, en compañía del proveedor de la ARL llamado “ Como Manejo” quienes fueron los encargados de llevar a cabo dichas pruebas. La evaluación psicosenométrica consiste en un conjunto de exámenes especializados que miden la aptitud física, mental y de coordinación motriz de una persona. Estos exámenes tienen como finalidad la evaluación de los conductores en las áreas de concentración, reacción, personalidad, visión y audición, ya que las condiciones de una persona van variando y se deterioran con el tiempo. Cada conductor de la empresa debe presentar cada dos años la prueba psicosenométrica que considere: Visiometría, Audiometría, Examen de Coordinación Motriz, Examen de Psicología. Estos exámenes se realizaron en los centros autorizados por el Ministerio de transporte a través de un convenio que estableció la empresa, con una entidad especializada en este campo, utilizando equipos especializados y de alta tecnología para la complejidad del proceso.

Como parte del Plan Estratégico de Seguridad Vial, nuestros conductores realizaron una prueba teórico práctica como aspirantes a conductor, además en cualquier cargo que amerite el traslado en un vehículo de la organización y/o cualquier otra forma de desplazamiento en el que se vea involucrado un vehículo automotor o no automotor si fuera el caso. Estas evaluaciones fueron realizadas en un CRC (Centro de reconocimiento de conductores), aprobado y avalado por el Ministerio de transporte de Colombia. Estas pruebas tienen como fin evaluar las competencias de cada uno de los trabajadores de la organización en el rol de Conductores, destacando fortalezas y debilidades al cargo de conducción.

Periodicidad: Para establecer un control con el personal de conducción, la empresa realizará las pruebas mencionadas al ingreso del personal de conducción, y como estrategia de prevención se programarán cada dos años como periódicas en caso que la empresa considere reprogramar con más severidad, a través de acta firmada por gerencia y se dejará proyectada la periodicidad.

Nota: Es de gran importancia destacar que no se pudo tener acceso a los resultados arrojados en dichas pruebas, por qué en el momento de culminar mi proceso de práctica profesional aún se estaban ejecutando, por tal motivo no se podía genera un informe final.

Tabla 4. *Aplicación de pruebas teórico prácticas.*

PRUEBAS PRACTICAS	PRUEBAS TEÓRICAS
Manejo defensivo, Inspección pre operacional de vehículos, Normatividad vial, señales de tránsito, control dirección, actitud ante señalización, maniobras, uso de espejos y frenos, colaboración en vía, entre otros	Normatividad de Tránsito, conducta vial, Infracciones, Manejo defensivo

• **Conformar el Comité de seguridad vial:** Por medio de los diferentes canales de comunicación de Synlab Colombia "Correo Electrónico, Cartelera e intranet." se hace pública la convocatoria para el Comité de seguridad vial, quienes realizaron la postulación por voluntad propia, se sometieron a votación, donde los colaboradores de la organización hacen la respectiva elección, obteniendo la aprobación por la alta dirección.

la alta dirección ha determinado un comité estratégico de seguridad vial el cual será el órgano encargado de definir la visión, los objetivos y alcances del plan estratégico de seguridad vial de la empresa Synlab S.A.S., acorde a los mínimos establecidos por las autoridades correspondientes, la periodicidad con la que se reunirá el mencionado comité será cada dos meses y en caso de cambiar los periodos será determinado por ellos de acuerdo a las condiciones y la dinámica de la organización, este compromiso y dinámica deberá ser plasmada en la acta de reunión donde se reconozca al responsable del PESV de la Empresa.

Anexo B. *Acta de conformación del comité con sus respectivos integrantes y funciones*

• **Socializar la política de seguridad vial:** La política de seguridad vial fue divulgada a todos los colaboradores que conforman el Laboratorio Clínico Synlab Colombia S.A.S incluyendo sus sedes más lejanas, cubriendo aproximadamente 439 Empleados de diferentes cargos como administrativos y operativos, a través de inducciones, correos electrónicos, cartelera en sitios estratégicos, capacitaciones, comunicados y a través de la intranet y todo lo que fuera viable para la socialización de este documento y de las acciones a ejecutar en pro del fortalecimiento del plan estratégico de seguridad vial (PESV) , buscando una movilidad segura

como política interna de la empresa. Los beneficios que se obtuvieron con esta aplicación fueron: Reducir la ocurrencia de accidentes de tránsito. , disminuir las tasas de mortalidad y discapacidad, generadas por estos eventos, disminuir los costos para el estado y la sociedad por pensiones y discapacidades, proteger la imagen corporativa, promover el acceso a certificaciones y por lo tanto aumentar la competitividad de las empresas, mejorar la eficiencia de los sistemas de transporte, optimizar costos de operación de las flotas, crear cultura del cuidado en los trabajadores, sus familias y su entorno.

Synlab S.A.S implementará actividades, estrategias y mecanismos, que ayuden a la prevención de accidentes de tránsito en las vías, por lo tanto, todas las personas que hagan parte de la empresa se deben hacer responsables y deben participar en cada una de las actividades de prevención y control que programe y desarrolle la compañía bajo su Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Cada uno de los empleados que hacen parte de la empresa, proveedores o contratistas involucrados en los proyectos y que desempeñan alguna labor y en especial los conductores, deberán regirse por el Código Nacional de Tránsito Terrestre en Colombia o leyes en la materia y aplicarlo diariamente en sus actividades de trabajo, garantizando la seguridad, calidad y preservación de un ambiente sano y la protección del espacio público.

Se establecerán dentro de la empresa estrategias de concientización en los riesgos viales a todos los colaboradores a través de capacitaciones y charlas con orientación a la prevención de accidentes de tránsito y respeto por las normas de tránsito, que permitan la adopción de conductas proactivas frente a un comportamiento seguro en las vías públicas y privadas y garantizando un parque automotor seguro.

La alta gerencia en representación de **Synlab S.A.S.** promoverá esta política para todos sus colaboradores, y personal contratista buscando siempre la mejora continua y resaltando el valor a la vida en las vías públicas y privadas donde hacemos presencia con vehículos, personal directo o indirecto.

CAPÍTULO IV

Resultados de la práctica

Interpretación crítica de la práctica

Al abordar el Plan estratégico de seguridad vial, el estudiante puede definir la finalidad, los objetivos, las acciones o intervenciones concretar que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas. En Colombia el Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV se está convirtiendo en una prioridad para todas las organizaciones, cada vez más los actores de la vía se concientizan de lo importante que es cuidar la vida de quienes recorren las calles del país y en este sentido los gobiernos locales, nacionales, las instituciones educativas y las empresas, tienen una responsabilidad grande para contribuir a hacer este propósito una realidad duradera.

Cabe resaltar la gran importancia que tiene la implementación y ejecución del Plan estratégico de Seguridad Vial en todas las empresas ,que para dar cumplimiento a sus actividades posean automotores superiores a diez vehículos o administren personal de conductores. Los beneficios que se obtienen con la implementación del PESV es la reducción de los índices de accidentalidad y el número de multas por infracciones; disminución de las incapacidades

laborales, costos de operación de los vehículos y aumento de su vida útil, reducción de lesiones y muertes por accidentes de tránsito y lo más importante proteger y salvar vidas.

Para el estudiantes dar inicio a la documentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se ve en la necesidad de inspeccionar áreas para la recolección de información, ya que este proceso permite aprender a realizar inspecciones de áreas y trabajos, a programar actividades y aplicarlas adecuadamente, estas inspecciones se hicieron específicamente para descubrir el estado del PESV y de cómo se encontraba su debida ejecución, este también permitió fomentar las relaciones con los trabajadores y con las diferentes áreas comprometidas, pero sobre todo a familiarizarse con el proyecto, sus características y usos.

En materia de normatividad vigente para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se obtuvieron grandes conocimientos utilizando como fuentes de información primaria la siguientes normatividad:

- ley 769 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones

- Ley 1503 de 2011 por la cual se promueve la formulación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones

- Resolución 1565 de 2014 Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial

- Decreto 2851 del 2013 y la Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 Y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones

- Resolución 1282 de 2012 Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016.

Estas fueron herramientas de gran ayuda para entrar en contexto con el tema, ya que en el momento de iniciar se tenía un desconocimiento total y así poder adquirir nuevos conocimientos que me ayudaron en la implementación del PESV.

Como bien se mencionó en el Marco Teórico el Plan Estratégico de Seguridad Vial es un instrumento de planificación para las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deben adoptar de manera obligatoria las diferentes entidades públicas o privadas, para evitar y reducir la accidentalidad de los integrantes de sus organizaciones y disminuir los efectos de los accidentes de tránsito, el cual se creó en la Ley 1503 de 2011 y fue reglamentada por el Decreto 2851 de 2013. Debido a que la principal causa de muerte de jóvenes entre los 19 y 25 años es por accidentes de tránsito y el mayor porcentaje de accidentes laborales es por esta misma razón. Por tal motivo Synlab Colombia S.A.S busca promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía a través de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Con mayor razón ahora cuando el parque automotor registrado en Colombia asciende a más de 11,2 millones.

Según Haddon uno de los principales referentes teóricos del presente trabajo afirma que el Dr. William Haddon, hacia la década de los 60 (O'Neill, 2002), desarrolló una herramienta que ayuda a identificar sistemáticamente todas las opciones disponibles para reducir los heridos y los fallecimientos por accidentes de tránsito, llamada Matriz de Haddon.

Esta matriz provee una sencilla visualización de las oportunidades para prevenir y mitigar accidentes que interrelaciona dos dimensiones: en el eje vertical se ubican las fases de un hecho de tránsito, antes, durante y después; y de manera horizontal, los tres factores que intervienen en un accidente son: 1. Comportamiento humano, 2. Vehículo y equipamiento, 3. Vías y entorno. Ministerio de Transporte. Haddon en su modelo prevencionista aportó elementos vitales tanto para la investigación como para la prevención de los accidentes relacionados con el tráfico y la seguridad vial.

Dando continuidad a la interpretación crítica, el desarrollo de mis prácticas profesionales en el Laboratorio Clínico Synlab Colombia S.A.S, se convirtió en una de las experiencias más satisfactorias y gratificantes para mí vida personal y profesional. Siento que deje una huella importante en la organización con mi gestión y empeño de todas las actividades que se ejecutaron durante el periodo de mi práctica. Además de eso se hizo apoyo constante al área de SST, recursos humanos y a todas las funciones que este comprendía, siempre tratando de aportar ideas para el mejoramiento de los mismos.

Como aprendiz profesional en el área de Seguridad y Salud en el Trabajo se obtienen aprendizajes significativos derivados de las funciones o acciones realizadas en la práctica, gracias a la disposición e interés por este proceso formativo, tales como: Poner en práctica todo lo aprendido, capacidad de resolución de problemas, adquisición de nuevos conocimientos, organización, responsabilidad, compromiso y disciplina.

Uno de los aspectos más significativos de mi práctica profesional fue el acompañamiento de los empleados, del grupo de SST, de la interlocutora, de los jefes de áreas, de la alta gerencia,

de los asesores de la ARL AXA COLPATRIA y de la alta disposición de los recursos locativos y tecnológicos, todos ellos fueron los encargados de fortalecer los conocimientos a través de experiencias, procesos, actividades, lecturas, investigaciones, cuyas herramientas fueron esenciales para el cumplimiento de este objetivo, el cual fue propuesto y a la vez culminado con el debido éxito. La oportunidad de crecimiento personal, el respeto por mis opiniones, el buen clima laboral, la tolerancia a la presión y la seguridad personal, fueron factores relevantes que prevalecieron en este proceso, el cual fue necesario para mi futuro profesional y para el buen funcionamiento de dichas prácticas.

Los mayores aportes realizados durante mi proceso de práctica fueron: Generar conciencia en cuenta a la promoción, prevención y autocuidado de todo el personal de mensajería que se encuentra expuesto a diferentes riesgos como lo son: Público, tránsito, biológico, ergonómicos, psicológicos y mecánicos, disminuyendo considerablemente los índices de accidentalidad, enfermedad general y ausentismo laboral. Adicional a esto no solo se enfatizó en el área de mensajería si no con todo el personal que labora en el Laboratorio Clínico Synlab Colombia S.A.S los cuales hacen uso constante de los medios, de transporte públicos y privados.

Referente al Plan Estratégico de Seguridad Vial una de las actividades que más impacto social generó, fue el levantamiento de dicho plan, basado en sus 5 líneas de acción, que son: Fortalecimiento de la gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas. Adicional a esto se llevaron a cabo unas actividades de manera sistemática y guiada, fomentando la cultura del autocuidado y la importancia frente a

Los riesgos existentes que se pueden desencadenar en la vías de tránsito sin tener un conocimiento previo y adecuado. Dicho levantamiento contiene : Plan anual de capacitaciones en temas de manejo defensivo, aplicación de pruebas psicosenso-métricas y teórico prácticas que miden la aptitud física, mental y de coordinación motriz de una persona, cuya finalidad es la evaluación aptitudinal de los conductores en lo que tiene que ver con sus niveles de concentración, capacidad de reacción y agudeza visual, conformación del Comité de Seguridad Vial aprobado por la alta dirección y la divulgación de la política del plan estratégico de seguridad vial a todos los colaboradores de Synlab S.A.S. Agregando a esto se delegaron las siguientes funciones en el área de SST las cuales fueron grandes aportantes de conocimientos: Administrar y entregar los elementos de protección personal y realizar el respectivo registro, solicitar la realización de exámenes médicos de ingreso, periódicos y de retiro para los trabajadores, reportar a la ARL y a la EPS todos los accidentes y las enfermedades laborales diagnosticadas, ofrecer a todos los Colaboradores la inducción y re inducción en temas relacionados con Seguridad y Salud en el Trabajo, solicitar la documentación a los contratistas que realicen actividades en la empresa y verificar la información recibida, inspecciones pre-operacionales a los mensajeros de moto y carro, inspecciones a los extintores, botiquín de emergencias y a los elementos de protección personal, comunicar a todos los empleados las políticas y objetivos del SG.SST, apoyo en investigación de accidentes e incidentes de trabajo, realizar inspecciones programadas y no programadas a las instalaciones, reportar las incapacidades por Enfermedad General y Accidente de Trabajo etc.

El trabajo que realiza un aprendiz en prácticas genera una gran marca y es de gran valor para la organización pues desarrolla diferentes habilidades comunicativas e interpersonales y fomenta el compromiso y trabajo en equipo, está también permite la adquisición de contactos profesionales y descubrir de verdad qué es lo que te gusta. En las prácticas puedes descubrir qué parte de la profesión que has elegido te atrae más o entrar en contacto con nuevas posibilidades profesionales que ni siquiera contemplabas.

El estudiante para dar cumplimiento a dichas responsabilidades, diseña unas estrategias de cumplimiento referentes al Plan Estratégico de Seguridad Vial, desarrollando la fase de planear, acompañado de la ARL AXA COLPATRIA y del proveedor Como manejo, autoevaluando cada una de las acciones implementadas.

Agradezco a esta organización por darme la oportunidad de ser mi escenario de prácticas, por permitirme aplicar y adquirir nuevos conocimientos; Synlab es una organización que busca en toda medida “Servir con amabilidad, excelencia y pasión” brindando siempre la mejor atención a todos sus usuarios. Las prácticas profesionales sirven para poner en destreza las habilidades adquiridas tanto en la universidad como en actividades externas. Por lo que consisten en un primer acercamiento al mundo laboral, en consecuencia, éstas tienen un gran valor de aprendizajes para mi futura profesión.

Finalmente podemos decir que el aprendiz en Seguridad y Salud en el Trabajo del Laboratorio Clínico Synlab Colombia S.A.S aprendió a identificar los diferentes conceptos, normatividad, parámetros y guías, no solo para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial; si no para todo lo el Sistema General de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Conclusiones

- Según los resultados del diagnóstico obtenido a partir de la lista de chequeo y la encuesta, se hace evidente la necesidad de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), para que se convierta en la herramienta de control principal a los factores de riesgo asociados y a su vez se cumpla con lo establecido en la Resolución 1565 de 2014.

- Mediante el desarrollo del presente trabajo se logró la elaboración del plan estratégico de seguridad vial (PESV) para para empleados, proveedores y contratistas del Laboratorio Clínico Synlab Colombia S.A.S. El cual ofrece servicios de laboratorio clínico y transporte de muestras en la Ciudad de Medellín, este permitió la identificación de la situación actual de la empresa y de los principales riesgos que se presentan en materia de seguridad vial.

- En cuanto a la elaboración del plan de capacitación en temas de seguridad vial, manejo defensivo y normatividad legal vigente, se obtienen resultados satisfactorios, los cuales son disminución de la tasa de accidentalidad, bajos índices de incapacidades por accidentes de tránsito y enfermedad laboral, adicional a esto se evidencia la necesidad de reforzar conceptos fundamentales para el desarrollo de sus actividades diarias.

-Se efectuó la socialización de la política de seguridad vial, a la cual atendieron todos los empleados de Synlab Colombia, de forma masiva y oportuna. En esta experiencia se pudo constatar el interés de la empresa por mejorar sus servicios a partir de su decisión de cumplir con una de las líneas de acción de la lista de chequeo, requisito legal exigido por la resolución 1565 de 2014, además permite generar mayor confiabilidad en sus usuarios y contribuir a la calidad de vida de la comunidad, mediante su aporte a la reducción de los índices de accidentalidad vial.

- Finalmente mediante la conformación del Comité de Seguridad Vial; se busca gestionar todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del Plan Estratégico de Seguridad Vial y para velar por cada uno de sus ítems.

- Los principales aprendizajes obtenidos como aprendiz en el área de Seguridad y Salud en el trabajo en Synlab Colombia, se basaron en la ejecución e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, cuyos conocimientos fueron obtenidos mediante la realización de cada una de las etapas que este contiene.

Recomendaciones

En relación al escenario de práctica:

- Teniendo en cuenta que un alto porcentaje de la población del Laboratorio Clínico Synlab, utiliza la motocicleta como medio de transporte personal y para dar cumplimiento a sus funciones laborales, se recomienda establecer mecanismos de control para procurar que estos vehículos cuando sean utilizados en la operación se encuentren en buena condición técnico mecánica y de la misma manera sensibilizar a los trabajadores sobre el alto riesgo potencial de accidente para los ocupantes de estos vehículos, incentivando el uso de elementos de protección adecuados y comportamientos seguros en las vías.
- Una vez firmado el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), se recomienda a la entidad radicarlo ante el organismo de tránsito del municipio, para su evaluación conforme a lo establecido en la Resolución 1231 de 2016.
- Elaborar los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones programas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial.
- Comunicar a la organización sobre los lineamientos y acciones definidas a modificar dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Firmar el acta de conformación del Comité de Seguridad Vial.

En relación a la Universidad:

- Se recomienda mejorar el acompañamiento por parte del Asesor de práctica profesional, aumentando el número de visitas presenciales, las cuales se pueden distribuir así: antes, durante y después de finalizar el proceso.
- La Corporación Universitaria Minuto de Dios plantea una autoevaluación basada en la Resolución 0312 de 2019, para emplear en los escenarios de práctica, con el fin de establecer prioridades del SG-SST y poder crear un plan de trabajo anual para el aprendiz y el encargado de SST. Esta es ofrecida sin ninguna asesoría previa a su uso y aplicación, por tal motivo se recomienda realizar tutorías, capacitación, videos o herramientas visuales que permitan al estudiante familiarizarse con dicha autoevaluación; todo esto en compañía del asesor de práctica y de la Universidad.
- Se recomienda apoyo constantemente de la Facultad para la búsqueda de escenarios de práctica de los estudiantes, debido a la alta demanda del programa en ocasiones se vuelve complejo el adquirir dicho escenario ya sea en modalidad de contrato de aprendizaje o pasantías.

En relación a los futuros practicantes:

- Finalmente se recomienda a los futuros aprendices, ser proactivo y eficiente, fomentar el trabajo en equipo, mostrar seguridad, respetar las opiniones del otro, valorar la posibilidad de obtener un crecimiento personal, generar un buen clima laboral, demostrar compromiso e interés por la organización y tener disposición de adquirir nuevos conocimientos.

Referencias

Alcaldía de Santiago de Cali. (02 de 10 de 2019). *Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo*. Obtenido de <http://www.cali.gov.co/desarrolloinstitucional/publicaciones/144387/sistema-de-gestion-de-la-seguridad-y-salud-en-el-trabajo/>

Alvarez Matiz, L. Y., & Cardenas Zamora, A. (Octubre de 2016). *PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD*. Obtenido de <http://repository.udistrital.edu.co/bitstream/11349/7837/1/AlvarezMatizLorenaYubeli2015.pdf>

Arias Cárdenas, A. E., & Ruiz Esguerra, C. A. (2017). *PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL BAJO REQUISITOS LEGALES*. Obtenido de <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/10595/PROYECTO%20FINAL%205.0.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

La movilidad somos todos . (s.f.). Obtenido de Mintransporte: <https://www.mintransporte.gov.co/preguntas-frecuentes/3/seguridad-vial---seguridad/>

La Resolución 1565 de 2014 y el Plan Estratégico de Seguridad Vial. (18 de Diciembre de 2016). Obtenido de <https://safetya.co/la-resolucion-1565-de-2014/>

López Arevalo, M. A., & De la Rosa Navarro, A. M. (2012). *ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD*. Obtenido de <http://repositorio.ufpso.edu.co:8080/dspaceufpso/bitstream/123456789/967/1/27818.pdf>

Ministerio de Transporte. (s.f.). *Guía para elaboración de planes viales*. Obtenido de <https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/GM%20Planes%20Locales%20Segunda%20Edic.pdf>

Ministerio del Trabajo. (06 de 08 de 2018). *Decreto 1496 de 2018*. Obtenido de <http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%201496%20DEL%2006%20DE%20AGOSTO%20DE%202018.pdf>

Mintransporte. (06 de Junio de 2014). *Resolución 1565 del 2014*. Obtenido de [file:///C:/Users/Ana%20Maria/Downloads/Resoluci%C3%B3n%200001565_2014%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Ana%20Maria/Downloads/Resoluci%C3%B3n%200001565_2014%20(3).pdf)

Mintransporte. (s.f.). *Resolución 1565 del 2014*. Obtenido de https://www.arlsura.com/files/res1565_14.pdf

Plan Estratégico de seguridad Vial . (s.f.). Obtenido de <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/10595/PROYECTO%20FINAL%205.0.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Plan estratégico de seguridad vial y movilidad segura y sostenible . (Enero de 2015). Obtenido de https://www.trafikoa.eus/wps/wcm/connect/02707600472ef522871297f64d0fa320/PLAN2020_CAST.pdf?MOD=AJPERES

Plan Nacional de Seguridad Vial 2013- 2021. (s.f.). Obtenido de https://culturavial.files.wordpress.com/2014/01/consulta_plan_nacional_de_seguridad_vial_colombia_2013-2021.pdf

Rojas Moreno, M. I. (Mayo de 2017). *Estudio Para Formular El Plan Estratégico De Seguridad Vial Para El Instituto De*. Obtenido de

<https://stadium.unad.edu.co/preview/UNAD.php?url=/bitstream/10596/13554/1/46358981.pdf>

Ruiz, A. A. (2017). *PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL BAJO REQUISITOS LEGALES* . Obtenido de Angie Estefany Arias Cárdenas, Carlos Andrés Ruiz Esguerra

Secretaria Distrital de Ambiente y Alcaldía Mayor de Bogotá. (s.f.). *Plan Estrategico de Seguridad Vial*. Obtenido de <https://industriaspigmalion.com/noticias-eventos/que-es-un-plan-estrategico-de-seguridad-vial-pesv/>

Seguridad Vial 2011 - 2020 . (s.f.). Obtenido de https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

Sminkey, L. (2011). *DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011- 2020*. Obtenido de https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

Vial, P. N. (2013). *Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2013 - 2021*. Obtenido de https://culturavial.files.wordpress.com/2014/01/consulta_plan_nacional_de_seguridad_vial_colombia_2013-2021.pdf

Anexos

ANEXO A. EVALUACIÓN DE CONOCIMIENTOS TEORICOS

HOJA DE RESPUESTAS

			CODIGO	
NOMBRE			CEDULA	
EMPRESA			FECHA	

1	F	V	
2	F	V	
3	F	V	
4	a	B	C
5	a	B	C
6	a	B	C
7	a	B	C
8	a	B	C
9	a	B	C
10	a	B	C
11	a	B	C
12	a	B	C
13	a	B	c
14	a	B	c
15	a	B	c
16	a	b	c
17	a	b	c
18	a	b	c
19	F	V	
20	F	V	
21	F	V	
22	F	V	
23	a	b	c

26	F	V	
27	F	V	
28	F	V	
29	F	V	
30	A	B	C
31	A	B	C
32	A	B	C
33	A	B	C
34	F	V	
35	F	V	
36	F	V	
37	F	V	
38	F	V	
39	F	V	
40	A	B	C
41	A	B	C
42	A	B	C
43	A	B	C
44	A	B	C
45	A	B	C
46	A	B	C
47	A	B	C
48	A	B	C

24	F	V	
25	F	V	

49	A	B	C
50	A	B	C

METODOLOGÍA DE CALIFICACIÓN

Tabla 5. Metodología de calificación

PARTE 1. NORMATIVIDAD PREGUNTAS 1 a 12	
A. PREGUNTAS	12
B. RESPUESTAS	
PUNTAJE (B/A)*100	

PARTE 2. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES PREGUNTAS 13 a 22	
A. PREGUNTAS	10
B. RESPUESTAS	
PUNTAJE (B/A)*100	

PARTE 3. CONDICIONES FÍSICAS PARA MANEJAR PREGUNTAS 23 a 39	
A. PREGUNTAS	17
B. RESPUESTAS	
PUNTAJE (B/A)*100	

PARTE 4. MECÁNICA BÁSICA PREGUNTAS 40 a 45	
A. PREGUNTAS	6
B. RESPUESTAS	
PUNTAJE (B/A)*100	

PARTE 5. PRIMEROS AUXILIOS PREGUNTAS 46 a 50	
A. PREGUNTAS	5
B. RESPUESTAS	
PUNTAJE (B/A)*100	

T O T A L	
A. PREGUNTAS	50
B. RESPUESTAS	
PUNTAJE	

INTERPRETACIÓN

Puntaje entre 0 y 30 - MAL

Puntaje entre 31 y 60 - REGULAR

Puntaje entre 61 y 80 - BIEN

Puntaje entre 81 y 100 - MUY BIEN

Tabla 6. Plantilla de respuestas

PLANTILLA DE RESPUESTAS

1		V	
2		V	
3		V	
4		b	
5			c
6			c
7		b	
8	A	b	c
9			c
10			c
11	A		
12	A		
13		b	
14		b	
15			c
16			c
17		b	
18		b	
19	F		
20		V	
21		V	
22		V	
23			c
24		V	
25		V	

26	F		
27	F		
28		V	
29	F		
30	A		
31	A		
32	A		
33		B	
34		V	
35	F		
36		V	
37	F		
38		V	
39	F		
40			c
41			c
42		B	
43			c
44	a		
45		B	
46		B	
47		B	
48	a		
49			c
50			c

ENCUESTA SOBRE NORMATIVIDAD

(Artículo 76 del CNT). Señale **VERDADERO** o **FALSO** a las siguientes afirmaciones:

1. Es prohibido estacionar en vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce
2. Es prohibido estacionar sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación
3. Es prohibido estacionar a una distancia mayor de 30 centímetros de la acera

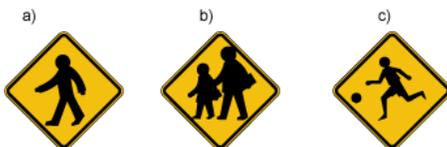
4. (Artículo 111 CNT) Si una señal demarcada sobre la vía (señal horizontal), es contradictoria con una señal vertical, en el mismo lugar de la vía, usted debe hacer caso a: **Marque la respuesta correcta**
 - a. La señal horizontal
 - b. La señal vertical
 - c. A ninguna

5. (Artículo 110 CNT) ¿Para qué sirven las señales amarillas en forma de rombo? **Marque la respuesta correcta**
 - a. Para dar órdenes
 - b. Para indicar direcciones
 - c. Para advertir acerca de peligros

6. (Artículo 118 CNT) Un semáforo con la luz roja intermitente, es equivalente a: **Marque la respuesta correcta**
 - a. Atención! semáforo dañado
 - b. Una señal de ceda el paso
 - c. Una señal de pare

7. (Artículo 118 CNT) Un semáforo con la luz amarilla intermitente, es equivalente a: **Marque la respuesta correcta**
 - a. Atención! semáforo dañado
 - b. Una señal de ceda el paso
 - c. Una señal de pare

8. (Artículo 110 CNT) ¿Cuál o cuáles de estas señales indica o indican de presencia de un peligro en la vía? **Marque las respuestas correctas**



9. (Artículo 110 CNT) ¿Cuál de los siguientes tipos de señales le indica que NO haga algo?
 Marque la respuesta correcta



10. (Artículo 132 CNT) El Código Nacional de Tránsito (CNT) prohíbe fumar mientras se conduce un vehículo. Esta prohibición aplica: [Marque la respuesta correcta](#)
- Solo a los conductores de moto y bicicleta
 - Solo a los conductores de transporte público y buses escolares
 - A todos los conductores, sin importar el tipo de vehículo
11. (Artículo 69 CNT). ¿En qué circunstancia es permitido realizar maniobras de retroceso en vías públicas? [Marque una respuesta](#)
- En casos de estacionamiento o emergencia
 - En vías secundarias, con las luces de parqueo prendidas
 - Siempre que no se ponga en riesgo a otros conductores y peatones
12. (Artículo 94 CNT). No es obligatorio que los motociclistas utilicen chaleco reflectivo: [Marque la respuesta correcta](#)
- Entre las 6pm y las 6pm
 - En zonas urbanas
 - Cerca a hospitales y estaciones de policía

PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

13. Uno de sus neumáticos DELANTEROS se revienta mientras usted conduce. ¿Qué debería hacer usted? [Marque una respuesta](#)
- Frenar fuertemente, sosteniendo firmemente el volante
 - Frenar suavemente, sosteniendo firmemente el volante
 - Sostener firmemente el volante aplicando suavemente el freno de mano
14. ¿Qué es LO MAS IMPORTANTE para evitar chocar con el vehículo que va adelante? [Marque una respuesta](#)
- Conducir a una velocidad constante
 - Mantener una adecuada separación entre vehículos
 - Tener los frenos y las llantas en buen estado
15. ¿Cuál es el PRINCIPAL peligro de sobrepasar a un bus que se encuentra parado al lado derecho de la vía. [Marque una respuesta](#)

- a. Que usted tendrá que ceder el paso al bus, si este se pone en marcha
 - b. Que el carro que va delante suyo puede detenerse a ceder el paso a un peatón
 - c. Que alguien puede venir corriendo al bus desde el otro lado de la calle
16. **Usted está manejando bajo mucha lluvia y repentinamente siente la dirección muy liviana. ¿Qué hacer primero para tener nuevamente el control del vehículo?. Marque una respuesta**
- a. Bajar un cambio
 - b. Frenar levemente para reducir la velocidad
 - c. Soltar el acelerador
17. **¿En qué condiciones la distancia de detención puede ser mucho más larga? Marque una respuesta**
- a. Cuando es de noche
 - b. Cuando está lloviendo
 - c. Cuando hay vientos fuertes
18. **Un vehículo sale repentinamente de una calle lateral poniéndose delante suyo y obligándolo a frenar bruscamente. ¿Qué debería hacer usted? Marque una respuesta**
- a. Encender y apagar las luces, para indicarle de su imprudencia
 - b. Ignorar el error y permanecer calmado
 - c. Adelantarlo inmediatamente y dejarlo atrás
19. **Si el vehículo pierde la tracción y empieza a patinar, es buena idea aplicar fuertemente el freno de mano. Falso o Verdadero**
20. **Es peligroso pitar a un peatón, porque este se puede asustar con el sonido y tener alguna reacción de pánico inesperada. Falso o Verdadero**
21. **Hablar por celular, aún con manos libres, incrementa el riesgo de tener un accidente. Falso o Verdadero**
22. **En caso de accidente, los elementos sueltos en la cabina pueden golpear a los pasajeros y causar heridas graves, incluso la muerte. Falso o Verdadero**

CONDICIONES FÍSICAS PARA MANEJAR

23. **¿Qué debería hacer usted si ha tomado un medicamento para la tos y no está seguro si este puede afectar su conducción? Marque una respuesta**
- a. Preguntar a un amigo que haya tomado antes el mismo medicamento
 - b. Conducir, siempre que se sienta bien
 - c. Preguntar a un doctor

Marque FALSO o VERDADERO para las siguientes afirmaciones

24. Si usted ha ingerido alcohol probablemente su capacidad de coordinación se reducirá
 25. Si usted ha ingerido alcohol probablemente su autoconfianza se incrementará
 26. Si usted ha ingerido alcohol probablemente presentará seguras repentinas
 27. Si usted ha ingerido alcohol probablemente sus reacciones serán más rápidas
 28. Si usted ha ingerido alcohol probablemente su juicio empeorará
 29. Si usted ha ingerido alcohol probablemente su capacidad de concentración aumentará
30. **El tiempo que transcurre entre el momento que usted percibe un peligro hasta que actúa se llama *TIEMPO DE REACCIÓN*. En una emergencia, ¿cuáles factores influyen en su tiempo de reacción? Marque una respuesta**
- a. Estado de salud, cansancio y sueño
 - b. Condiciones del clima y tipo de pavimento de la vía
 - c. Condiciones de la vía, velocidad del vehículo y estado de salud
31. **¿Cuáles son los principales síntomas de alerta por cansancio al conducir? Marque una respuesta**
- a. Aparecen los bostezos y se comienza a sentir falta de interés
 - b. Se comienza a sentir dificultad para mantener la dirección
 - c. Se comienza a sentir que los parpados se cierran
32. **En cuanto al estrés en la conducción, ¿CUÁL de las siguientes afirmaciones ES FALSA?. Marque una respuesta**
- a. Un poco de estrés, puede ayudar a mejorar su rendimiento como conductor
 - b. Un conductor estresado es más propenso a tener reacciones de pánico
 - c. Un conductor estresado es más propenso a tener altercados con otros conductores
33. **¿Qué se puede esperar de un conductor impulsivo? Seleccione una respuesta**
- a. Que reaccione adecuadamente ante cualquier imprevisto
 - b. Que actúe sin pensar en las consecuencias
 - c. Que realice maniobras sorprendidas que confundan a los demás

Marque FALSO o VERDADERO para las siguientes afirmaciones

34. La capacidad de reacción de una persona se ve afectada por pequeñas concentraciones de alcohol en la sangre
35. Una buena taza de café acelera el proceso mediante el cual el cuerpo se libera del alcohol
36. Con pequeñas concentraciones de alcohol en el organismo de una persona, disminuyen ciertas inhibiciones y tiende a sobreestimar ciertas capacidades
37. La capacidad de interpretación y decisión de un conductor experimentado, no se ve afectado con solo dos tragos fuerte

38. Los conductores experimentados pueden controlar la fatiga y dormir menos tiempo del necesario
39. Si un conductor está cansado, es de gran utilidad que su acompañante le vaya hablando permanentemente para mantenerlo despierto

MECANICA BASICA Y REVISION PREOPERATIVA

40. Si vehículo “tira” hacia un lado cuando frena, la falla **MAS PROBABLE**, es: Marque una respuesta
 - a. Un bajo nivel de líquido de frenos
 - b. Su freno de mano está todavía puesto
 - c. Los neumáticos tiene presión de aire inadecuada
41. ¿CUÁL ES EL FRENO DE SERVICIO EN UN VEHÍCULO? Marque una respuesta
 - a. El freno de mano
 - b. El freno de disco
 - c. El freno de pie
42. ¿QUÉ SISTEMA ES EL ENCARGADO DE TRANSMITIR EL MOVIMIENTO DESDE EL MOTOR A LAS RUEDAS MOTRICES? Marque una respuesta
 - a. Ruedas y neumáticos
 - b. Transmisión
 - c. Ninguna de las respuestas anteriores son correctas
43. ¿QUÉ MISIÓN TIENE EL DIFERENCIAL? Marque una respuesta
 - a. Permitir que las ruedas motrices, izquierdas y derechas, puedan girar a diferente velocidad durante las curvas
 - b. Mantener constante la suma de las velocidades de giro de las ruedas motrices permitiendo, en ciertos casos, que éstas puedan girar a distinta velocidad
 - c. Las dos respuestas anteriores son correctas
44. CUANDO EL MOTOR GIRA LO MÁS DESPACIO POSIBLE, SE DICE QUE FUNCIONA EN... Marque una respuesta
 - a. Ralentí
 - b. Marcha corta
 - c. Marcha acelerada
45. LA PRESIÓN DE ACEITE, INDICADA EN EL MANÓMETRO, VARÍA SEGÚN... Marque una respuesta
 - a. El grado de detergencia del aceite utilizado
 - b. El número de revoluciones del motor

Las condiciones de servicio del aceite utilizado

PRIMEROS AUXILIOS BASICOS – ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

46. **Usted llega a un accidente en el que un motociclista está consciente pero en estado de shock. ¿De qué debería asegurarse usted, mientras llega una ambulancia? Marque una respuesta**
- Que el motociclista se quite el casco y tome aire fresco
 - Que el motociclista NO se quite el casco
 - Que al motociclista se le dé algo de beber
47. **Usted se encuentra en el lugar de un accidente. ¿Qué hace para ayudar de la mejor forma a un herido con fuerte hemorragia en la parte inferior de la pierna? Marque una respuesta**
- Lo sienta y le ofrece algo caliente de beber para tranquilizarlo
 - Aplica presión manual firme sobre la herida con un paño limpio
 - Le conversa pausadamente motivándolo a ponerse lentamente de pie
48. **A un herido cuyas ropas arden en llamas ¿cómo podemos ayudarle?**
- Envolviéndolo con una manta, abrigo o ropa
 - Apagando las llamas con agua
 - Apagando las llamas con un extintor
49. **¿Qué es lo primero que comprobaremos al atender a un accidentado de tráfico?**
- Si tiene hemorragias
 - Si tiene pulso
 - Si respira
50. **Si fuera imprescindible extraer a un herido del interior de un vehículo, los brazos del auxiliador se situarán...**
- Por debajo de las axilas del accidentado un brazo y el otro sujetando las rodillas
 - Uno sobre la cintura del accidentado y el otro sujetando la barbilla
 - Por debajo de las axilas del accidentado

ANEXO B: ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL CON SUS RESPECIVOS INTEGRANTES Y FUNCIONES



Medellín 04 Enero del 2020

ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL DE SYNLAB COLOMBIA S.A.S.

En el municipio de Medellín a los 4 días del mes de Enero del 2020, en las instalaciones de la empresa, se reunieron las personas que fueron asignadas para conformar el comité de seguridad vial y así dar cumplimiento a la resolución 1565 de 2014.

Las personas asignadas para conformar el comité de seguridad vial fueron:

NOMBRES Y APELLIDOS	CARGO
Mauricio Molano García	Líder de Mensajería
Iván Darío Hernández	Mensajero
Helida Sidarrella Jiménez	Gerente de Recursos Humanos
Deisy Tatiana Paniagua	Servicio al Cliente

Como responsable del comité de seguridad vial fue designado:

NOMBRES Y APELLIDOS	CARGO
Liliana Tangarife Aguirre	Analista de SST

(Anexo perfil de cargo)



Objetivo del comité de seguridad vial: será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes

Este comité estará vigente hasta que la alta gerencia considere realizar una reestructuración, y se reunirá cada dos meses, y en caso extraordinario el coordinador convocará a los demás miembros a reunión y se dejará evidencia de esta.

Las funciones generales del comité de seguridad vial de la empresa SYNLAB S.A.S., serán las siguientes.

- El comité se reunirá cada dos meses con posibilidades de reuniones extraordinarias, para revisar los avances, revisar indicadores, analizar propuestas y programar actividades relacionadas a la seguridad vial con también la reingeniería del documento si es el caso.
- Analizar los resultados del diagnóstico inicial, y con base en esto planear estrategias para mitigar los riesgos encontrados y las fortalezas complementarlas con la mejora continua.
- Analizar los accidentes de tránsito ocurridos, determinar las causas generadoras y con base en esto, establecer un plan de acción, con el fin de evitar hechos similares a futuro y a la vez divulgar las lecciones aprendidas.
- Presentar, discutir y determinar los programas académicos a desarrollar, dependiendo de la necesidad y del riesgo de los actores de vía.
- Establecer y diseñar los horarios para las capacitaciones que se vayan a realizar en la empresa.
- Gestionar los recursos necesarios para la implementación de las actividades desarrollar en pro del fortalecimiento de la seguridad vial de la empresa.
- Evaluar constantemente los frentes de trabajo con relación a los riesgos viales.
- Elaborar informes periódicos para la alta gerencia y autoridades competentes, de los avances obtenidos y de los resultados generados en la empresa en materia de seguridad vial.



Como constancia de aceptación para integrar el comité de seguridad vial, en los términos establecidos en la presente reunión y con aprobación de la alta gerencia, firman las siguientes personas.

NOMBRE:
CARGO:

NOMBRE:
CARGO

NOMBRE:
CARGO:

NOMBRE:
CARGO

NOMBRE:
CARGO:

NOMBRE:
CARGO