



Sistematización de un programa de promoción y prevención en seguridad vial en la IPS Servicios

Médicos San Ignacio de Medellín

Laura Isabel Ramírez Toro

Corporación Universitaria Minuto De Dios

Rectoría Virtual y a Distancia

Sede Bello (Antioquia)

Programa Administración en Seguridad y Salud en el Trabajo

Septiembre de 2021

Sistematización de un programa de promoción y prevención en seguridad vial en la IPS Servicios

Médicos San Ignacio de Medellín

Laura Isabel Ramírez Toro

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

Asesor(a)

Paola Viviana Ordoñez Eraso

Docente Sistematización de Práctica Profesional

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Rectoría Virtual y a Distancia

Sede Bello (Antioquia)

Programa Administración en Seguridad y Salud en el Trabajo

Septiembre de 2021

Dedicatoria

A mi madre, porque fue quien me impulso a realizar una carrera profesional, siempre me apoya en mis decisiones y me dio las fuerzas a través de sus oraciones para no rendirme ni desesperarme en momentos difíciles; su amor y cariño siempre me han acompañado en la lucha de mis metas. Ella siempre será el amor más grande de mi vida y por quien seguiré esforzándome cada día.

Agradecimientos

Infinitas gracias a Dios por haberme permitido culminar mi carrera profesional, por la oportunidad de vivir la experiencia de nuevos aprendizajes que me han ayudado a fortalecerme laboralmente. A mi familia porque son parte de mi motivación para salir adelante.

A mi esposo mil y mil gracias por tanto apoyo, por su amor y paciencia que hicieron posible el cumplimiento de este logro, siempre motivándome y ayudándome en la búsqueda de soluciones para enfrentar cada dificultad presentada en el camino.

Agradezco a mi empresa Servicios Médicos San Ignacio, porque me han brindado toda la ayuda necesaria para culminar mi carrera, su experiencia en 38 años de servicios en Salud Ocupacional ha hecho que fortalezca los conocimientos recibidos durante mi formación académica.

Y por último a los docentes y compañeros que me acompañaron en mi proceso de formación académica brindándome sus conocimientos para cumplir esta meta.

Contenido

Lista de figuras	7
Resumen	8
Abstract.....	9
Introducción.....	10
1. Justificación.....	12
2. Objetivo General.....	14
2.1. Objetivos Específicos.....	14
3. Contextualización de la empresa.....	15
3.1. Descripción de la empresa donde se realizó la práctica.....	15
3.2. Descripción de la problemática observada u oportunidades de mejora del lugar de práctica..	16
3.2.1. Personal asistencial.....	16
3.2.2. Personal Administrativo.....	16
3.3. Descripción del Rol que desempeñó como practicante	17
4. Estado del arte	18
5. El referente conceptual.....	23
5.1. Marco teórico.....	23
5.1.1. La problemática desde una perspectiva global.....	23
5.1.2. La problemática en Colombia	24
5.1.3. Desde el punto legal.....	25
5.2. Marco conceptual	26
5.2.1. Actor de la vía	26
5.2.2. Accidente de tránsito.....	27
5.2.3. Educación vial.....	27
5.2.4. Plan estratégico de seguridad vial	27
5.2.5. Plan nacional de seguridad vial.....	27
5.2.6. Seguridad vial.....	28
5.2.7. Programa de Promoción y Prevención en Seguridad	28
5.2.8. Víctima	28
5.2.9. Peatón	28
5.2.10. Conductor.....	29

5.2.11. Pasajero.....	29
5.3. Marco Legal o normativo	29
6. Metodología.....	32
6.1. Etapas del Proceso	32
6.1.1. Etapa 1. Elaboración plan de trabajo	32
6.1.2. Etapa 2. Análisis de la empresa y recopilación de información inicial.....	32
6.1.3. Etapa 3. Implementación	37
6.1.4. Etapa 4. Documentar “Programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial”	48
6.1.5. Etapa 5. Socialización de resultados obtenidos	48
7. Interpretación critica	49
7.1. Relación de los conocimientos, competencias y valores afianzados durante la práctica profesional	53
7.1.1. Competencias personales (Adaptación al cambio).....	53
7.1.2. Competencias intelectuales (Solución de problemas).....	53
7.1.3. Competencias intelectuales (Creatividad)	53
7.1.4. Competencias interpersonales (Proactividad).....	53
7.1.5. Competencias tecnológicas (Usar herramientas informáticas)	53
8. Conclusiones	56
9. Recomendaciones	57
Referencias.....	59

Lista de figuras

Figura 1. ¿Qué medio de transporte utiliza para realizar sus desplazamientos?.....	33
Figura2. ¿Tiene total conocimiento de las señales transito?.....	33
Figura 3. ¿A qué riesgo cree estar expuesto(a) cuando sale de las instalaciones de la empresa?.....	34
Figura 4. ¿Utiliza los elementos de protección personal al conducir?.....	34
Figura 5. ¿Qué tan imprudente considera que es la forma de conducir de los demás?.....	35
Figura 6. ¿usted piensa que su actitud al conducir es agresiva?.....	35
Figura 7. Resumen diagnostico.....	37
Figura 8. Acta de conformación del comité de seguridad vial.....	38
Figura 9. Funciones del comité de seguridad vial.....	39
Figura 10. Política de seguridad vial.....	40
Figura 11. Estándares de seguridad vial para los ciclistas.....	41
Figura 12. Estándares de seguridad vial para los motociclistas.....	42
Figura 13. Estándares de seguridad vial para los conductores de carros.....	43
Figura 14. Estándares de seguridad vial para los peatones.....	44
Figura 15. Lista de chequeo documentos de conductores.....	45
Figura 16. Campaña caminar seguro.....	46
Figura 17. Tríptico informativo sobre recomendaciones de seguridad vial.....	46
Figura 18. Tríptico informativo sobre recomendaciones de seguridad vial.....	47

Resumen

El proceso de la sistematización, se enfocó en transmitir y fortalecer la experiencia de aprendizaje adquirida en el desarrollo de la práctica profesional durante el diseño del Programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial realizado en la IPS Servicios Médicos San Ignacio. Se fortificaron los referentes conceptuales para robustecer las bases teóricas del programa, las cuales se realizaron a través de la construcción del estado del arte y el marco teórico; así mismo se reconstruyó toda la metodología que se utilizó en la ejecución de las actividades, elaboradas en 5 etapas basadas en el enfoque de gestión del ciclo PHVA (Planear, hacer, verificar, actuar), permitiendo de esta manera evaluar los resultados de cada una de ellas: elaboración plan de trabajo , análisis de la empresa y recopilación de información inicial, implementación, documentar “Programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial” y socialización de resultados obtenidos.

Se realizó una interpretación crítica como profesionales en seguridad y salud en el trabajo, en donde se efectuó el análisis de todo el proceso de la práctica profesional y la sistematización, se profundizó en la reflexión de todos los aspectos que se pueden mejorar, proponiendo alternativas de optimización que permitieron emitir una propuesta de mejora frente al Programa.

Palabras clave:

Seguridad y Salud en el Trabajo, promoción y prevención, accidente de tránsito, Lecciones aprendidas, educación y cultural, seguridad vial, educación vial.

Abstract

The systematization process focused on transmitting and strengthening the learning experience acquired in the development of the professional practice during the design of the Road Safety Promotion and Prevention Program carried out at IPS Ignatius Medical Services. The conceptual references were fortified to strengthen the theoretical bases of the program, which were carried out through the construction of the state of the art and the theoretical framework; likewise, the entire methodology used in the execution of the activities, elaborated in 5 stages based on the PHVA cycle management approach (Plan, Do, Check, Act), was reconstructed, thus allowing to evaluate the results of each one of them: elaboration of work plan , analysis of the company and collection of initial information, implementation, documenting "Road Safety Promotion and Prevention Program" and socialization of results obtained.

A critical interpretation was made as professionals in safety and health at work, where the analysis of the whole process of professional practice and systematization was carried out, deepening in the reflection of all the aspects that can be improved, proposing optimization alternatives that allowed issuing a proposal for improvement against the Program.

Key words:

Occupational Safety and Health, promotion and prevention, traffic accident, lessons learned, education and culture, road safety, road safety education.

Introducción

En el presente documento se encuentra descrito todo el proceso de Sistematización del programa de promoción y prevención en seguridad vial en la IPS Servicios Médicos San Ignacio, el cual se desarrolló con base en el aprendizaje previamente adquirido en la práctica profesional.

Ahora bien, para ahondarnos en el tema principal que nos ocupa, es necesario tomar unos referentes que permitan establecer un punto de partida, para ello, la Organización Mundial de la Salud aborda la problemática de la accidentalidad vial desde una perspectiva global (OMS, 2017), señalando que “cada año mueren aproximadamente 1,25 millones de personas y unos 50 millones resultan heridas como consecuencia de las colisiones en las vías de tránsito”, los principales actores y/o víctimas de estos escenarios es la población más joven entre 15 y 29 años de edad; no obstante, es de anotar que las autoridades nacionales dictan programas de sensibilización a estos grupos poblacionales, pero también es importante concientizar sobre actuaciones responsables de Seguridad Vial a todas las personas independiente de la condición sociodemográfica, por ende, el objetivo de la sistematización es lograr generar una educación y cultura en seguridad vial, que incluya todos los actores que intervienen al interior de la empresa (peatones, ciclistas y conductores), con el fin de contribuir a la disminución en accidentes de tránsito y que sirva como referente en el sector empresarial independientemente de la actividad económica de las entidades, debido a que, cuando se habla de “Seguridad Vial” se asocia con “Control y Prevención” de accidentes de tránsito, los cuales no se deben de aplicar únicamente a los conductores de automóviles y motociclistas, sino también a los actores viales más vulnerables como son los peatones y los ciclistas.

Las actividades realizadas fueron aplicadas a dos grupos poblacionales de la empresa: personal asistencial y personal administrativo, a los cuales se evaluó a través de encuestas y un análisis de diagnóstico, para saber el estado actual en que se encontraba dicho personal en temas de seguridad

vial, con fundamento en estos resultados se obtiene un punto de partida para desarrollar la planeación de cada una las actividades.

Partiendo de los resultados que arrojaron las actividades ejecutadas con el personal de la empresa, se plantea una propuesta de mejora basada en una interpretación crítica, que se realizó desde la identificación de las debilidades y amenazas que se pudieron presentar en el escenario de la práctica profesional durante las actividades ejecutadas.

1. Justificación

La sistematización del proyecto “Programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial en la IPS Servicios Médicos San Ignacio de Medellín” se convierte en una experiencia significativa y valiosa, puesto que busca no solo fortalecer el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, sino despertar el interés de todos los empleados de la organización en la importancia de la educación vial; por lo tanto pretende involucrarlos a través de capacitaciones, actividades didácticas, lecciones aprendidas, entre otras actividades que facilitan la construcción de espacios para obtener nuevos conocimientos y reconstruir la metodología basada en el aprendizaje previamente adquirido.

El programa se constituyó en un instrumento de acercamiento con los empleados de la organización, con el fin de que estos a su vez, se conviertan en multiplicadores de la información con su familias y amigos, quienes también se pueden vincular a las actividades de fortalecimiento en la educación vial.

De las actividades realizadas y resultados obtenidos en la práctica profesional, se identificó que los empleados mostraron mucho más interés en conocer de fondo los temas concernientes a la seguridad vial, por lo tanto, se justifica los conocimientos de esta vivencia y los aportes significativos que ha generado.

Por consiguiente, la sistematización de esta experiencia puede convertirse en un proceso de recopilación de información que tiene su origen en la necesidad de fortalecer los conocimiento y conocer las experiencia colectiva de los actores viales para aprender de ellas, de modo que se pueda analizar e interpretar las vivencias antes, durante y después de la aplicación del programa formativo de Promoción y Prevención en Seguridad Vial; se proyecta de forma práctica, creando inicialmente la necesidad de una interpretación crítica y transformadora, que aporte a la construcción y el enriquecimiento de la cultura de seguridad vial, siendo útil para cualquier otra organización, estudiantes o docentes.

No obstante, el pilar sobre el cual debe estar soportada esta sistematización, se debe plantear como un hábito que genere cultura y educación desde la administración de la institución, trazando metas e identificando las necesidades de cada uno de los procesos que permitan llevar con éxito los objetivos de este proyecto.

2. Objetivo General

Transmitir la experiencia de aprendizaje adquirida en el desarrollo de la práctica profesional realizada en la IPS Servicios Médicos San Ignacio durante el diseño del Programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial.

2.1. Objetivos Específicos

Construir antecedentes y referentes conceptuales para fortalecer las bases teóricas del programa de promoción y prevención en seguridad vial como propuesta de mejora para el sector académico y empresarial.

Reconstruir la ruta metodológica que permita visibilizar la experiencia de aprendizaje previamente adquirida a través de un orden lógico para que pueda ser transmitida de manera clara y organizada.

Generar una reflexión crítica como profesional en Seguridad y Salud en el Trabajo frente a las debilidades y amenazas que se presentaron en el escenario de la práctica profesional, que permitan mejorar y optimizar el programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial.

3. Contextualización de la empresa

3.1. Descripción de la empresa donde se realizó la práctica

Servicios Médicos San Ignacio es una IPS de orden privado, fundada en 1983, por tanto, tiene una amplia experiencia en la prestación de servicios de salud. En la actualidad está dedicada a la medicina preventiva y del trabajo y a las ayudas diagnósticas, la empresa cuenta con dos sedes, una en el centro frente a la plazuela de San Ignacio que facilita el acceso de muchos trabajadores y la sede Poblado sector la Aguacatala, un edificio moderno que nos permite no solo ampliar nuestro servicio de salud sino facilitar el acceso para aquellos trabajadores o empresas situadas alrededor de este punto.

Servicios Médicos San Ignacio satisface las necesidades de cada cliente a través no solo de tecnología y equipos modernos de alta precisión. Cuenta con un sistema digitalizado que nos permite manejar las historias clínicas, mayor rapidez en la entrega de resultados y tener acceso privado a los conceptos de aptitud laboral a través de nuestra plataforma WEB. Igualmente, el sistema permite llevar controles epidemiológicos de los trabajadores frente a factores de riesgo ocupacional. (Servicios San Ignacio, 1983)

Presta los siguientes servicios de Medicina Preventiva y del Trabajo:

- ✓ Exámenes ocupacionales.
- ✓ Visiometría.
- ✓ Audiometría.
- ✓ Optometría.
- ✓ Vacunación

Como servicios complementarios:

- ✓ Consulta médica general y especializada.
- ✓ Laboratorio clínico.
- ✓ Rayos x y ecografías.

✓ Odontología

3.2. Descripción de la problemática observada u oportunidades de mejora del lugar de práctica

Dentro del análisis interno (micronivel) de la empresa Servicios Médicos San Ignacio, cuenta con dos áreas funcionales (asistenciales y administrativos), quienes dentro de sus funciones deben de realizar desplazamientos en misión de la empresa:

3.2.1. Personal asistencial

Médicos, optómetras, fonoaudiólogas, enfermeras; constantemente deben de asistir a actividades “extramurales”, es decir por fuera de la institución dentro y fuera del área Metropolitana.

3.2.2. Personal Administrativo

Área Comercial. Visitan empresas en la búsqueda de nuevos clientes y asisten a reuniones de seguimiento a la postventa.

Seguridad y Salud en el Trabajo. Visita empresas para la realización de los profesigramas.

Mensajero. Realización de diligencias en toda el área Metropolitana.

Aunque por el objeto social de empresa, está no aplique para la realización del PESV, es importante mencionar que el personal asistencial y administrativo cuando se les indica que deben desplazarse para el cumplimiento de alguna actividad de la organización, lo realizan en transporte público, automóviles o motocicletas propias sin que la empresa tenga un control establecido para ello, y si bien los empleados no cuentan directamente con el cargo de “conductor”, tienen el mismo grado de exposición al riesgo de accidente de tránsito que aquellos que sí cuentan con este cargo.

Muchos de los accidentes de tránsito son por la falta de cultura y educación vial de los conductores y peatones, tales como:

Exceder los límites máximos permitidos de velocidad.

Imprudencias: Adelantamiento, no respetar las señalizaciones, cruce semaforizado, giros prohibidos, cambios de carril, manipulación de móviles (conductores y peatones).

Impericia por falta de habilidades y experiencia al conducir.

Embraguez o encontrarse bajo el efecto de sustancias alucinógenas en los desplazamientos que se realicen sea a pie, transporte público o conduciendo.

Desconocimiento de señalizaciones.

Vehículos en mal estado de funcionamiento y que no cuentan con documentación vigente.

La realización de este proyecto proveerá a la organización las herramientas necesarias para contrarrestar esta debilidad en el proceso del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, a través de planes, acciones, estrategias pedagógicas y de comunicación, que permitan sembrar comportamientos adecuados frente a la movilidad y seguridad vial para prevenir la accidentalidad, teniendo en cuenta que la empresa debe ser responsable de la seguridad de todos sus empleados.

Es importante resaltar que la cultura de seguridad vial, no debe únicamente aplicarse en el entorno laboral, debe de crearse un proceso de empoderamiento y responsabilidad en todos los diferentes escenarios en el que se encuentren los empleados incluyendo sus actividades personales, y que se entienda la prioridad e importancia de la vida en las vías, debido a que no se toman las medidas adecuadas al momento de conducir, cruzar una calle, utilizar el transporte público, entre otras acciones

3.3. Descripción del Rol que desempeñó como practicante

Como estudiante de práctica profesional, se realizó la implementación del programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial, cumpliendo con actividades tales como diagnóstico de la empresa frente a la seguridad vial, lista de chequeo, identificación de problemática, se establecieron los alcances, se dio cumplimiento a los objetivos propuestos, se cumplieron algunas de las actividades propuestas.

4. Estado del arte

En el estado del arte mencionado a continuación, se resaltan dos aspectos importantes sobre la seguridad vial, que permite la intervención de la problemática existente de accidentes de tránsito; estos aspectos corresponden a la implementación del Plan Estratégico de Seguridad vial en las empresas y la identificación, definición y claridad de los accidentes en misión, es decir, los que ocurren cumpliendo actividades propias de la organización y los accidentes in itinere, que son aquellos que le suceden al trabajador fuera de su jornada laboral, no siendo este último el menos importante. Por ende, se mencionan algunas revisiones bibliográficas que existen sobre el tema, las cuales son muy importantes y significativas en el desarrollo de la presente sistematización, porque permiten conocer de otros autores las estrategias, metodologías, actividades y planeación realizada para intervenir los accidentes de tránsito, las cuales pueden servir de referencia para ser aplicadas dentro de la organización Servicios Médicos San Ignacio. Sin embargo, es importante mencionar que la mayoría de los programas se basan en la implementación del PESV, dejando a un lado la importancia de educar en temas de seguridad vial a los demás trabajadores que no estén vinculados directamente en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Accidente de trabajo in itinere: potenciar su investigación como propuesta preventiva.

Elhadad, F. I. A., & Galán, Á. M. M. Revista Científica del Colegio (2013). Presenta los resultados de un estudio longitudinal, realizado en un centro hospitalario, donde se recogió información para establecer el diseño y desarrollo de políticas preventivas para la reducción de la siniestralidad laboral.

Argumenta que los accidentes producidos durante el desplazamiento que hace una persona a su lugar de trabajo o de regreso a casa, cada día va en aumento, teniendo en cuenta que los lugares de trabajo siempre están alejados de su lugar de residencia, señala que la legislación de ese país presenta el accidente in itinere como un accidente de trabajo y jurisprudencialmente se ha reconocido de esa forma, precisando además, que para catalogar dicho accidente como laboral, tiene que presentarse bajo

el cumplimiento de ciertos requisitos, como lo es, el teleológico, el cronológico, el topográfico y el mecánico.

Finalmente, expone que propósito fundamental de las empresas es prevenir los riesgos que puedan generar accidentes de tránsito, que para este caso estarían directamente relacionados con la actividad laboral, de este modo, la empresa tiene el deber de planificar las acciones tendientes a mitigarlos o controlarlos de forma eficiente la accidentalidad en los empleados y así controlar todo tipo de riesgos que puedan originar accidentes, enfermedades y otras patologías derivadas de aquellos siniestros, en definitiva, para una empresa este debe ser uno de los aspectos de mayor interés y atención, pues de ello depende en gran medida sus pérdidas económicas.

Propuesta de un plan de comunicación y promoción de la seguridad vial en el programa empresas seguras del consejo de seguridad vial (COSEVI). Vargas Morera, M. Tesis de Maestría (2017).

Propone que las empresas opten por un concepto preventivo en donde contribuyan a una movilidad segura y sustentable; se encuentra como hallazgo importante que el correo electrónico y las redes sociales son los medios preferidos para la promoción de la seguridad vial; En últimas, el programa actualmente no cuenta con un plan de comunicación y promoción efectivo, por ello, se propone la utilización de medios digitales las redes sociales, el correo electrónico y la prensa.

Propuesta de dos líneas y áreas de investigación sobre la movilidad, el tráfico y la seguridad vial en Colombia que sirva de referente para el desarrollo de los (PESV) en especial para centros de distribución (CEDI). Martínez, K. K. G. Artículo Revista Reto (2016). El objetivo se encuentra proyectado a definir líneas y áreas de investigación que permitan desarrollar sus planes estratégicos de seguridad vial para la toma de decisiones, con las que se pretende mitigar y reducir los riesgos de accidentalidad en las empresas; en Colombia es necesario que el gobierno implemente directrices a las empresas respecto de las áreas donde debe enfocar la investigación científica sobre las experiencias, debilidades y fortalezas para la movilidad y seguridad vial; a pesar de que Colombia tiene regulado el tema de

movilidad y seguridad vial, no existe una interacción con necesidades de las empresas, al tiempo que para estas no se generan medidas correctivas o preventivas.

Diseño del programa de seguridad vial para la empresa CTP Medica SA. Robayo Flórez, M., & Hernández Carvajal, J. E. Trabajo de grado, (2018). Su objetivo es realizar un diagnóstico de la implementación y valoración de los riesgos a los que se encuentran expuestos los colaboradores; Como resultado, se formuló un plan de acción, que permite llevar a cabo la ejecución del programa y la presentación del mismo ante las autoridades correspondientes; se identifica, además, la necesidad de aplicar las actividades que permitan fortalecer el programa de seguridad vial y velar por la salud y seguridad de los trabajadores.

Propuesta de elaboración del plan estratégico de seguridad vial para la empresa INMOV SAS. Aya Calderón, V. A., & Beltrán, A. K. Trabajo de grado, (2020). Elabora la propuesta del Plan Estratégico de Seguridad vial en la empresa INMOV SAS, para gestionar el riesgo asociado a accidentes de tránsito dando cumplimiento a la normatividad legal aplicable; Se hallaron ciertas deficiencias en los perfiles ocupacionales y en los inventarios de vehículos, por lo que no se evidencia un control eficaz en la inspección, mantenimiento y capacitación de estos; se concluye la necesidad de implementar las acciones establecidas, con el fin de cumplir con la normatividad aplicable, evitando multas y sanciones adicionales a los costos por ausentismo laboral.

Implementación del plan estratégico de seguridad, en las empresas de transporte de carga terrestre en Colombia. Estrella Peralta, K. Ensayo Analítico, (2016). Pretende demostrar necesidad de implementar la coordinación de las instituciones públicas responsables de la seguridad vial en Colombia; es necesario que las empresas de carga terrestre, adopten los planes gubernamentales que demuestren el compromiso frente al cuidado de los trabajadores, implementando modelos de prevención de riesgos; La Seguridad Vial, debe ser abordada como un sistema de gestión donde los actores viales trabajen sinérgicamente para contribuir en la mejora del desempeño y servicio de transporte de carga.

La seguridad vial en las empresas. programas internacionales de promoción. Monclús, j. libro (2010). La obra refleja las aportaciones, opiniones e inquietudes de diferentes empresas con el objetivo de ofrecer alternativas a problemas reales sufridos por accidentes de tránsito; la estrategia de implementar la reducción de viajes, la utilización de medios tecnológicos y el “car sharing” arrojo como resultado, la reducción de accidentes considerablemente; En conclusión, en cada país existe la necesidad de abordar sin distinciones los accidentes en misión e in itinere, de acuerdo a sus necesidades e implementar las políticas de prevención.

El accidente in itinere o de trayecto en Colombia, España, Argentina y Chile. Bedoya, S. M. B. Diálogos de Derecho y Política, (2014). El accidente de trabajo in itinere o de trayecto, es una modalidad de accidente que tiene como componente principal el nexo causal, lo cual permite que la estructura del mismo no se deslaboralice; Colombia es un país de poco avance normativo sobre este tipo de accidentes, lo que demuestra el poco interés político, en un tema tan sensible; resulta más favorable al trabajador, sufrir un accidente en el desplazamiento hacia la empresa “in itinere”, pues las prestaciones económicas son de un valor más alto y de fácil acceso.

Visión cero en seguridad vial: Algunas oportunidades de implementación en México. Dorado Pineda, M. L., Mendoza Díaz, A., & Abarca Pérez, E. Publicación Técnica, (2016). Propone que el suministro de todos los componentes del sistema vial sea realizado bajo la óptica de evitar el error humano y de buscar que el sistema sea indulgente; expone que la nueva legislación y su aplicación acompañada de la campaña que invitaba a ponerse el cinturón de seguridad hicieron que el índice de utilización de este elemento subiera considerablemente; En últimas, la implementación de la Visión Cero, representa un cambio de cultura y su implementación requiere de grandes esfuerzos que en definitiva no son imposibles de lograr.

La seguridad vial laboral, Llamazares Robles, F. J. Tesis Doctoral. (2020). Analizar los diversos factores, variables y procesos relacionados con los accidentes laborales de tráfico, la importancia de la

seguridad vial laboral como una necesidad para el mejoramiento de la salud y el bienestar en el campo ocupacional; presenta esta problemática como un tema de extrema gravedad y debe ser abordado de manera prioritaria como lo exponen organismos internacionales como El Parlamento Europeo, la OIT y la OMS; En conclusión, se plantea la movilidad como una problemática social, producto de la motorización para los desplazamientos relacionados con el trabajo.

Metodología para la integración de la seguridad vial en la empresa, para reducir el índice de accidentes laborales de tráfico, Márquez Pérez, S. Tesis Doctoral (2016). Expone que, las normas de circulación deben ser conocidas y aprendidas por todos los actores viales, como si se tratara de una parte de su trabajo y tiene por objeto la prevención de los accidentes de tránsito; Se encuentra entonces que, la causa de los accidentes deriva de diferentes variables, en razón a ello, la Seguridad Vial, es un tema imprescindible que tienen que incorporar las empresas como medida fundamental para reducir la siniestralidad laboral; la seguridad de los desplazamientos “in itinere” y en misión, constituye una línea de acción estratégica tanto de la política de seguridad vial como de la política de prevención de riesgos laborales.

5. El referente conceptual

5.1. Marco teórico

A través del tiempo, los seres humanos siempre han tenido necesidades, y con base en ellas ha desarrollado sus capacidades, sus sentidos y consecuentemente su evolución; perfeccionamiento que ha permitido hacer su vida más fácil, así, desde el mismo momento en que se crearon las vías para el tránsito de vehículos, se tuvo la necesidad de adoptar reglas para su adecuada utilización, encontrado entonces que, desde antaño el uso de carreteras no solo permitió acortar distancias reduciendo el tiempo de recorrido, también trajo consigo la enorme responsabilidad de usarlas con prudencia.

5.1.1. *La problemática desde una perspectiva global*

Hoy en día, tanto los gobiernos internacionales como nuestros gobernantes, han establecido normas tendientes a la prevención y la seguridad de quienes conducen cualquier tipo de vehículo motorizado o mecánico y también de aquellos que transitan peatonalmente por las vías, pero sus esfuerzos por mitigar este problema que se ha convertido en una problemática social, que involucra todos los sectores de la sociedad, no son suficientes, actualmente en nuestro país existen regulaciones legales que buscan proteger a la ciudadanía de la accidentalidad, sin embargo, bajo el escenario de expedir leyes, decretos o planes de seguridad, encontramos no solo falencias en su implementación y adopción, existe una laguna jurídica frente a la proyección de la norma en el contexto de los actores viales al interior de las empresas y en razón a ello, el presente trabajo pretende exponer de manera clara la deficiencia de materia de prevención que ostentan las empresas en Colombia.

Según la O.M.S., son millones las vidas que se pierden cada año como consecuencia de los accidentes de tránsito, aunque no necesariamente todos los sucesos terminan con un deceso, muchos de ellos causan discapacidad y con ella, grandes pérdidas económicas para los involucrados, llegando a afectar inclusive esferas más íntimas de los núcleos familiares, como lo es el lucro cesante de cada hogar, siendo los hombres jóvenes los más propensos a sufrir accidentes en carretera; para ello, la

entidad propone que se tengan en cuenta los elementos más relevantes en la seguridad de las vías y los pasos peatonales, como son, la velocidad, conducir bajo los efectos de sustancias alucinógenas, la no utilización de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños, distracciones durante la conducción, falta de seguridad en la infraestructura vial, seguridad de los vehículos y cumplimiento insuficiente de las normas de tránsito.

Al mismo tiempo, propone de forma optimista que los accidentes de tránsito pueden ser evitados, solo si los gobiernos abordan medidas más efectivas, como sería el caso de comprometer algunos sectores más influyentes y de directa relación con la problemática, para que se mejore la infraestructura vial, los dispositivos de seguridad y la oportuna atención a las víctimas de los accidentes de tránsito; sin embargo, estas propuestas no son traídas por simple intuición, pues efectivamente la organización en el año 2017 lanzó una propuesta para salvar vidas, formulando una serie de medidas técnicas sobre el tema, como se adujo en líneas anteriores, resultando efectivas a la hora de ponerla en práctica. (Organización Mundial de la Salud [O.M.S.], 2021)

5.1.2. La problemática en Colombia

Actualmente en nuestro país, existen empresas que aún creen que únicamente las autoridades de tránsito son las encargadas de adoptar medidas preventivas frente a los accidentes en las vías, no obstante, quienes se interesan más por las políticas preventivas descubren que es una problemática que necesita ser atacada desde todos los frentes posibles, que inclusive justifica la utilización de recursos para su mitigación.

Desde esta óptica, encontramos que las empresas son quizás uno de los sectores más golpeados por el fenómeno de imprudencia vial, por ende, instituciones como Servicios Médicos San Ignacio, requieren la implementación de un modelo de mejoramiento continuo, con capacitaciones y la adecuada promoción de la prevención y el riesgo, que permita intervenir en todos aquellos factores que ocasionan los accidentes e incidentes viales, de forma que se puedan reducir las pérdidas de tiempo,

dinero y se optimice el trabajo; tenemos entonces que, la mayoría de los accidentes presentados en las carreteras son aquellos que suceden cuando los trabajadores se trasladan desde su lugar de residencia hasta su trabajo o viceversa.

Los accidentes de tráfico son un grave problema social y de salud que representan en términos económicos el 2% del PIB y suponen un gran perjuicio a empresas y trabajadores pues el accidente “in itinere” conlleva horas de trabajo perdidas, atención médica, pérdida de producción, rotación del personal y una larga sucesión de perjuicios. (Monclús, 2010, p. 3)

Conforme lo anterior, es indispensable que la empresa formule estrategias que generen conciencia y sensibilización, que contribuyan al convencimiento de los trabajadores, para reducir el ausentismo laboral, en ese orden de ideas, esas estrategias resultan ser una tarea rentable que en últimas ayudan no solo a incrementar la productividad de la empresa, sino que también permite un desarrollo más eficiente del recurso humano.

Desde otro punto de vista, podríamos decir entonces que, en lo concerniente al talento humano de la empresa, no solo la calidad en las condiciones de trabajo constituye la base del bienestar laboral, y tendremos que reconocer a la prevención en materia de seguridad vial, como un aspecto más de esta categoría empresarial. (Monclús, 2010)

5.1.3. Desde el punto legal

En Colombia, el legislador ha dispuesto una serie de normas para regular todo el tema de la seguridad en las vías y todo lo referente al tránsito vehicular, propendiendo por crear hábitos, comportamientos y conductas de quienes son actores viales, entre estas disposiciones legales encontramos algunas que especialmente tiene mayor incidencia y pretenden abarcar en mayor medida la responsabilidad social.

Así, la alta corporación en materia legislativa encaminó la norma primigenia hacia el aspecto más elemental y fundamental de toda sociedad, “la educación” con el firme propósito de crear en cada individuo la responsabilidad social, empresarial y comunitaria, definiendo entonces unos lineamientos educativos que permitan la creación de hábitos y comportamientos preventivos frente a la seguridad vial.

Bajo esos parámetros estableció que la seguridad vial es un asunto de interés público, que requiere de ser impulsado por campañas formativas e informativas donde se cree conciencia a todos los actores viales y las autoridades sobre las buenas conductas, para ello, la educación vial debe ser permanente, integral y estar fundamentada en valores humanos como el respeto, la solidaridad, la tolerancia y la justicia. (Ley 1503, 2011)

5.2. Marco conceptual

Dentro del desarrollo del proceso de sistematización de práctica profesional, es muy importante conocer el significado de algunos conceptos que son claves para la elaboración del presente trabajo, los cuales permiten diferenciar aspectos relevantes del Programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial, de esta manera se puede comprender la finalidad de la sistematización, aclarando que es diferente a un Plan estratégico de Seguridad Vial (PESV).

5.2.1. Actor de la vía

Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, 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. (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011)

5.2.2. 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 circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. (Código Nacional de Tránsito, 2002)

5.2.3. Educación vial

La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados. (Ley 1503, 2011)

5.2.4. Plan estratégico de seguridad vial

Es el instrumento de planificación que consignado oficialmente 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. (Decreto 2851, 2013)

5.2.5. Plan nacional de seguridad vial

Se trata de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. La

Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la Ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial. (Ley 1702, 2013)

5.2.6. Seguridad vial

Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas. (Ley 1702, 2013)

5.2.7. Programa de Promoción y Prevención en Seguridad

Se trata de diseñar estrategias de prevención para fortalecer la educación ciudadana en correctos hábitos de seguridad vial y fomentar una cultura de responsabilidad individual y colectiva.

5.2.8. 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, 2007)

5.2.9. Peatón

Persona que transita a pie o por una vía. (Ley 769, 2002)

5.2.10. Conductor

Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. (Ley 769, 2002)

5.2.11. Pasajero

Persona distinta al conductor que se transporta en un vehículo público. (Ley 769, 2002)

5.3. Marco Legal o normativo

La Constitución Política de Colombia, en su artículo 2, preceptúa que, entre los fines esenciales del Estado se encuentran “mantener la integridad territorial” y además, emite la orden a las autoridades de la República para para proteger a todas las personas residentes en Colombia en lo concerniente a sus derechos y libertades, conexo a ello, el artículo 24 ibídem establece que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional; así, de estas dos regulaciones de rango superior, surge la necesidad de implementar normas y políticas de prevención viales, como sería el caso de Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, y que posteriormente, el Gobierno Nacional por medio de la Ley 1450 de 2011, (Modificada por el Decreto Legislativo 555 de 2020) expide el “Plan Nacional de Desarrollo”, en el cual incluyó la seguridad vial como Política de Estado y prioridad Nacional.

Aunado a lo anterior, legislaciones como: i) la Ley 1503 de 2011, reglamentada por el Decreto 2851 de 2013, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, ii) la Resolución 1565 de 2014, “Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”, y iii) la Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012, “Plan Nacional de Seguridad Vial, para el período 2011- 2016”, exigen a todas las empresas u organizaciones de los sectores público o privado, la realización de un plan estratégico de seguridad vial para las entidades que tengan más de dos conductores, empresas que en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre flotas de vehículos

automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, con el fin de disminuir la accidentalidad de tránsito en el país.

Conforme lo anterior, las normas aquí descritas son las que regulan la materia en nuestro ordenamiento jurídico, y aunque no guardan una relación precisa y directa con la esencia de esta sistematización de práctica, si aborda un referente muy similar que ayuda en la aplicación legal, toda vez que, el vacío normativo que ahora se presenta, es interpretado de forma análoga con las leyes preexistentes cuando encontramos la falta de pronunciamientos por parte del legislador, así las cosas, no incluir a todas las entidades del sector público y privado en una regulación legal sobre la seguridad vial, es un aspecto muy deficiente a la hora de planear estrategias tendientes a reducir la accidentalidad de los actores viales, por tanto, la ampliación del objeto de aplicación solucionaría dichos vacíos, que se formaron al momento de proyectar la regulación únicamente a empresas cuyo objeto social sea el transporte o aquellas que tienen conductores en sus perfiles laborales; seguidamente se enuncian las normas aducidas en líneas anteriores.

✓ Ley 1503 del 29 diciembre de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.”

✓ Decreto 2851 de 2013, “Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9º, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.”

✓ Decreto 1072 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo”

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

✓ NORMA ISO 39001 “Sistema de Gestión de Seguridad Vial (SV) Basada en la nueva estructura armonizada de normas de sistemas de gestión (ej. ISO 9001/QMS e ISO 14001/EMS) Planear-Hacer-Comprobar-Actuar”

- ✓ Resolución 0312 DE 2019 “Estándares mínimos del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo SG – SST.”
- ✓ Resolución 1565 de 2014, “Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”
- ✓ Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012, “Plan Nacional de Seguridad Vial, para el período 2011- 2016.”

6. Metodología

La elaboración del programa de promoción y prevención en seguridad vial en la empresa Servicios Médicos San Ignacio, se realizó mediante una metodología descriptiva, tomando una muestra poblacional para intervenir, correspondiente a los empleados que se desplazan en misión de la empresa (área comercial, personal asistencial y mensajeros) de la sede centro y la sede Aguacatala.

Inicialmente se realizó la identificación de los riesgos a los que están expuestos los trabajadores, logrando establecer medidas de seguridad que deben de procurar mantener durante los desplazamientos que realicen en carro, motocicleta, a pie o utilizando el transporte público, buscando fomentar una cultura de prevención de accidentes de tránsito.

6.1. Etapas del Proceso

6.1.1. *Etapa 1. Elaboración plan de trabajo*

Con la identificación de los riesgos, se pudo contar con un punto de partida, que permitió dar inicio a la planeación del diseño del programa, basados en el enfoque de gestión del ciclo PHVA (Planear, hacer, verificar, actuar), con el fin de mantener el control del cumplimiento de las actividades a desarrollar.

Se realizó la recopilación de la información necesaria para el desarrollo del proyecto, partiendo de los siguientes interrogantes: ¿qué información tiene la empresa actualmente?, ¿en qué estado se encuentra a nivel de seguridad vial?, ¿cuáles áreas se van a intervenir?, ¿qué actividades se van a realizar, responsable, fechas de cumplimiento, soporte documental? Posteriormente la realización de la evaluación de resultados a través de un paso a paso que permitió a la organización la ejecución de las tareas de forma más organizada y eficaz, evaluando en cada una de las etapas el proceso.

6.1.2. *Etapa 2. Análisis de la empresa y recopilación de información inicial*

Realización de un diagnóstico, que permitió la identificación de los riesgos, peligros y comportamientos de los actores viales, se realizó conjuntamente con los empleados del área comercial,

mensajeros y áreas asistenciales que se desplazan en misión de la empresa, utilizando algunas herramientas para la recolección de información como encuestas o listas de chequeo.

Figura 1

¿Qué medio de transporte utiliza para realizar sus desplazamientos?

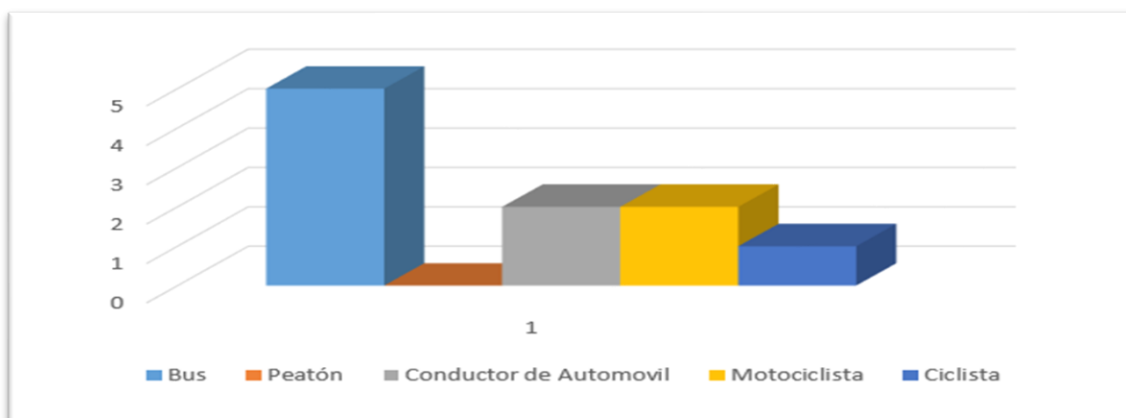


Figura 1. Esta figura refleja los medios de transporte más usados por el personal de la empresa.

(Servicios Médicos San Ignacio [SMSI], 2021).

Figura 2

¿Tiene total conocimiento de las señales tránsito?

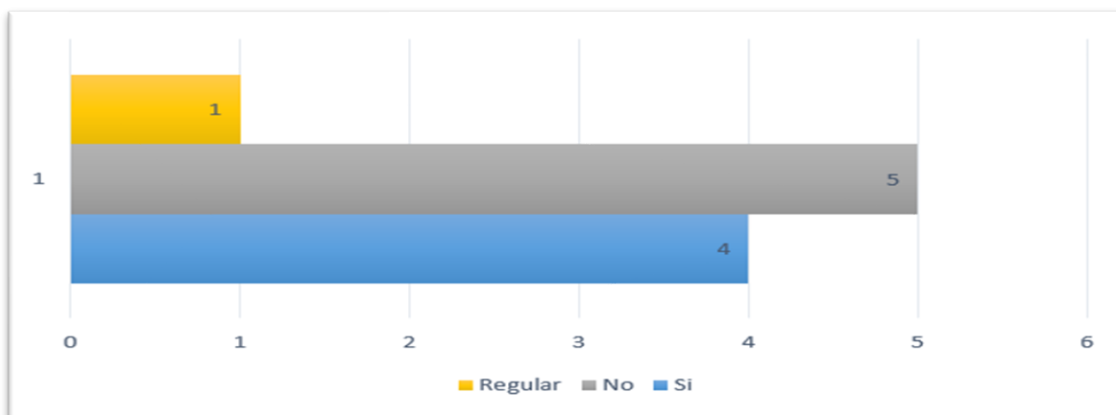


Figura 2. Esta figura muestra la afirmación de conocimiento frente a las señales de tránsito.

(Servicios Médicos San Ignacio, 2021).

Figura 3

¿A qué riesgo cree estar expuesto(a) cuando sale de las instalaciones de la empresa?

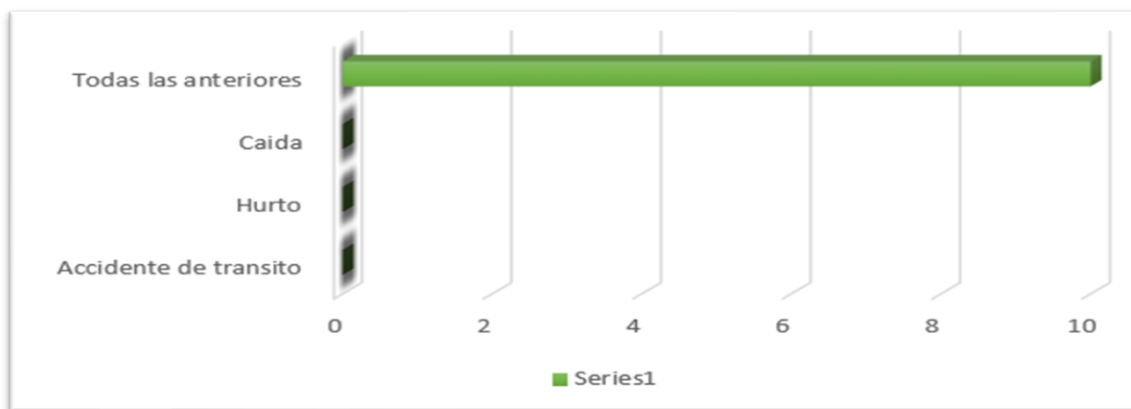


Figura 3. Esta figura enseña que el personal aduce encontrarse muy expuesto a todos los riesgos. (SMSI, 2021).

Figura 4.

¿Utiliza los elementos de protección personal al conducir?

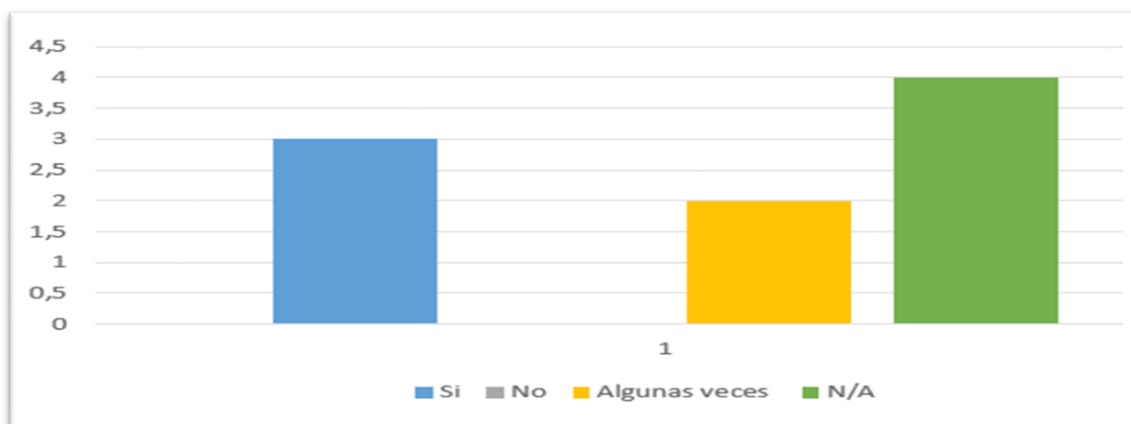


Figura 4. Esta grafica refleja la cantidad de trabajadores que usan o no los elementos de protección personal. (SMSI, 2021).

Figura 5.

¿Qué tan imprudente considera que es la forma de conducir de los demás?

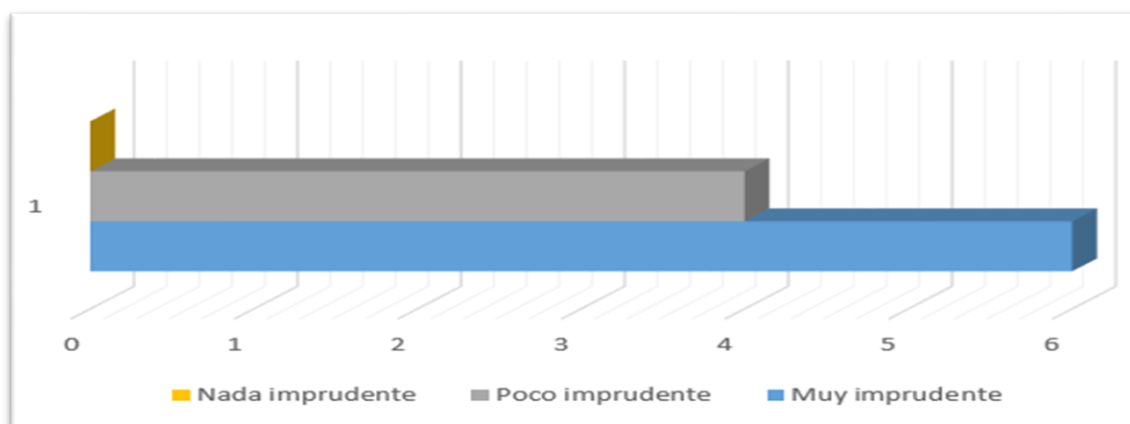


Figura 5. Esta figura toma consideraciones subjetivas de los trabajadores respecto de la forma de conducir de las demás personas. (SMSI, 2021).

Figura 6.

En comparación con otros conductores ¿usted piensa que su actitud al conducir es agresiva?

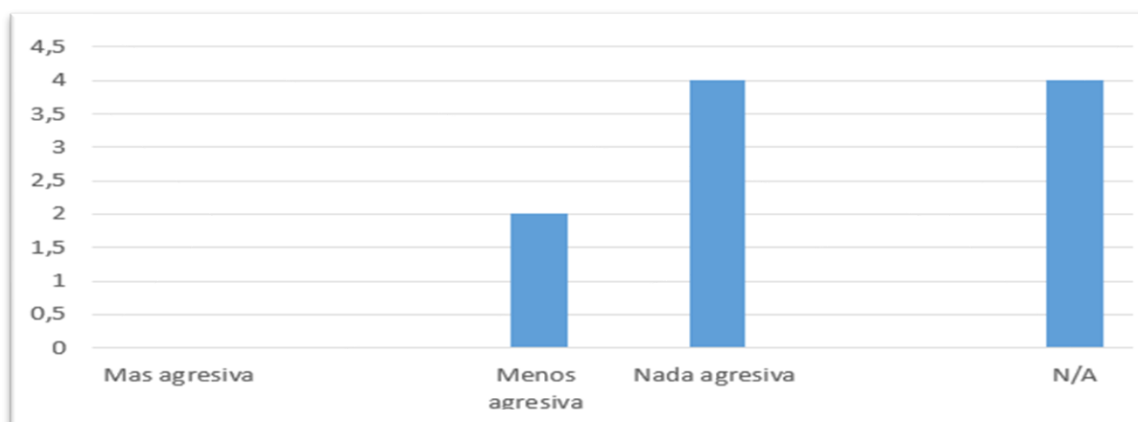


Figura 6. Esta gráfica muestra una consideración personal de cada trabajador respecto de su actitud agresiva frente a otros. (SMSI, 2021).

En conclusión, se determinó que los empleados tienen muy poco conocimiento de las señales de tránsito, aunque el mayor grupo poblacional utiliza el transporte público, de igual manera debe de conocer la norma, esto hace que sean más vulnerables al poder sufrir un accidente de tránsito. Los empleados sienten que están expuestos a todos riesgos mencionados en la cuesta cuando salen de las

instalaciones de la empresa, también se evidenció que no siempre utilizan los elementos de protección cuando conducen y tienen la sensación que hay demasiada imprudencia al conducir, sin embargo, esto no hace que se vuelvan conductores agresivos en las vías.

Como parte del diagnóstico se realizó la caracterización de la empresa, en el cual también se identificó: cantidad de empleados, tipos de vehículos utilizados para los desplazamientos, clasificación del personal según su rol dentro de la empresa, tipo de desplazamiento en misión, relación de actividades con el riesgo vial; se realizó la matriz DOFA y lista de Chequeo de la Resolución 0312 DE 2019 “estándares mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG – SST”.

Se diseñó un “Diagnóstico de Programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial”, permitiendo conocer el estado actual de la empresa en el cumplimiento del programa; el diagnóstico cuenta con los siguientes criterios de calificación:

0 - El aspecto analizado no está implementado.

1 - El aspecto analizado está implementado parcialmente.

2 - El aspecto analizado está implementado totalmente.

N/A - El aspecto analizado No Aplica a la empresa.

Se evaluaron elementos tales como:

- ✓ Comité de Seguridad Vial
- ✓ Política de Seguridad Vial
- ✓ Programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial.
- ✓ Diagnóstico.
- ✓ Implementación del Programa.
- ✓ Seguimiento y Evaluación del Programa.
- ✓ Acciones para el desarrollo del Programa en el comportamiento humano.
- ✓ Acciones para el desarrollo del programa en atención a víctimas.

El diagnóstico también tiene identificado los hallazgos encontrados, acciones que debe realizar la empresa, personal responsable y fecha de ejecución.

Después de la realización del análisis, dio como resultado que la organización tiene el 20% de cumplimiento frente al Programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial, es decir un puntaje muy bajo, por ende, se debe de trabajar en el cumplimiento de todas las actividades establecidas en el diagnóstico.

Figura 7.

Resumen diagnostico

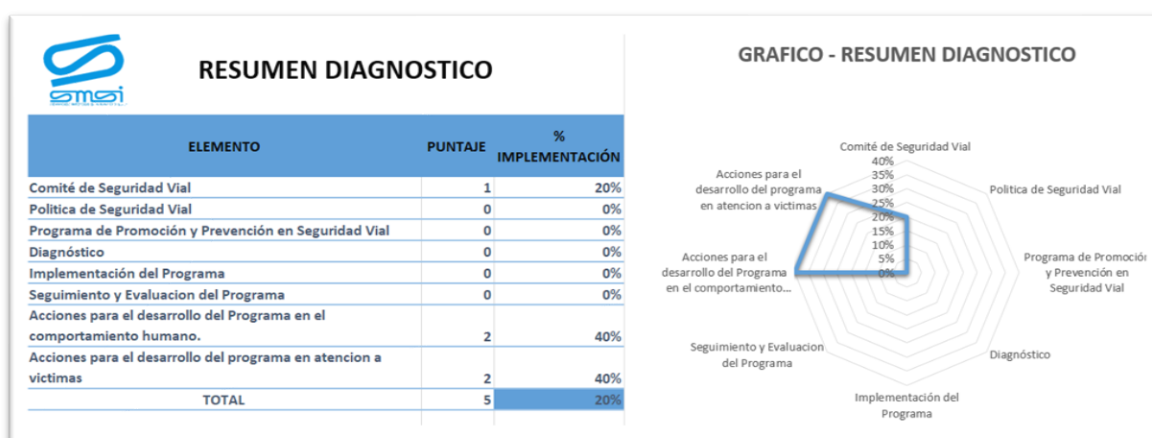


Figura 7. Esta imagen enseña un resumen graficado de la implementación del programa de prevención. (SMSI, 2021).

6.1.3. Etapa 3. Implementación


En esta etapa se da inicio a la ejecución de cada una de las actividades, involucrando a todos los empleados de la organización.

Se definió la estructura del programa de capacitación buscando ejercer un compromiso de respeto hacia la vida propia y hacia la de los demás, por lo tanto, se incluyeron temas de seguridad vial, estableciendo tiempo, lugar y entidades que pueden apoyar a la empresa con estas temáticas.

Conformación y funciones del comité de Seguridad Vial; se diseñó un acta para la conformación del comité, describiendo las responsabilidades del programa.

Figura 8.

Acta de conformación del comité de seguridad vial.

	ACTA DE CONFORMACIÓN COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Código: SST
		Versión: 01
		Fecha: 01/04/21

En Medellín a los 09 días del mes abril del año 2021, en las instalaciones de la empresa Servicios Médicos San Ignacio, se reunieron las personas que han sido designadas por el Área de Seguridad y Salud en el Trabajo para conformar el Comité de Seguridad Vial.

CONFORMACIÓN

Principal	Suplente

**RESPONSABLE DEL PROGRAMA DE PROMOCIÓN Y PREVENCIÓN EN
SEGURIDAD VIAL**

Principal	Suplente
Yenis Patricia Caldera Avilés	Laura Isabel Ramírez Toro

Observaciones:

Participantes	
Nombres y apellidos	Firma

Figura 8. Esta figura expone el formato utilizado por la empresa, para el registro de los integrantes del comité de seguridad vial. (SMSI, 2021).

Figura 9.

Funciones del comité de seguridad vial.



	FUNCIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Código: SST
		Versión: 01
		Fecha: 01/04/21
<p>El equipo de trabajo definido por la alta dirección, debe formalizar su participación mediante la creación de un comité de seguridad vial, siendo este el mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes.</p> <p>El establecimiento del Comité de Seguridad Vial, será un escenario estratégico en el proceso de participación para la planeación y ejecución las distintas fases del plan.</p> <p>Responsabilidades:</p> <p>Se analizarán los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulará actividades d seguimiento, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.</p> <p>Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.</p> <p>Se presentarán, discutirán y determinarán los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.</p> <p>Se considerará la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.</p> <p>Se programarán fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones.</p> <p>Se determinarán las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.</p> <p>Se presentarán las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.</p> <p>Se establecerán los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hará seguimiento de las mismas.</p> <p>Debe definir la periodicidad con la que se va a realizar el comité.^{1]}</p>		
<p>¹ ARL Sura Plan Estratégico de Seguridad Vial</p>		

Figura 9. En este formato se plasman los deberes y responsabilidades del comité de seguridad vial. (SMSI, 2021).

Elaboración, socialización y publicación de la política de seguridad vial, la cual fue interiorizada con todo el personal de la empresa, haciendo uso de los medios tecnológicos como ayudas audiovisuales, correo electrónico, intranet, chat internos y mensajes por WhatsApp.

Figura 10.

Política de seguridad vial.

	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Código: SST
		Versión: 01
		Fecha: 07/04/21

SERVICIOS MÉDICOS SAN IGNACIO S.A.S., reconoce la importancia del capital humano; la salud y la seguridad forman parte de la naturaleza misma del trabajo, por lo tanto, son conceptos inherentes a todos los procesos operativos y administrativos incluyendo los desplazamientos que se deben de realizar en cumplimiento de la misionalidad de la empresa.

A través del "Programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial", se contribuye en el desarrollo de una movilidad segura y adecuada para evitar al máximo situaciones de riesgo que puedan afectar la integridad física de los trabajadores.

*Se aclara que **SERVICIOS MÉDICOS SAN IGNACIO S.A.S.** no autoriza realizar desplazamientos en vehículos propios, cuando se deban de cumplir con actividades propias de la organización.*

Para tal efecto la alta gerencia se compromete con los siguientes puntos, los cuales aplican para todo el personal que realice los desplazamientos a través de servicio público, a pie, bicicleta, motocicleta o automóviles.

- Cumplir con las regulaciones normativas adaptables a la organización.
- Capacitar y concientizar al personal en seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.
- Promover conductas seguras con respecto a la conducción de vehículos, bicicletas y el desplazamiento peatonal.
- Implementar medidas preventivas y correctivas con el objeto de garantizar óptimas condiciones de desplazamiento.
- Adoptar y promover diferentes políticas, directrices, protocolos y normas que propendan por la seguridad vial y que deben de ser de estricto cumplimiento por parte de los empleados.

Esta política se enmarca en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de la empresa.


Representante Legal

Figura 10. Establece una serie de políticas adoptadas por la empresa. (SMSI, 2021).


Elaboración y socialización a través de actividades didácticas sobre de los estándares de seguridad vial para los ciclistas, motociclistas, conductores de carros y peatones, con el fin de asegurar el cumplimiento de las normas en todos los momentos (antes, durante y después), teniendo en cuenta que los accidentes de tránsito se pueden generar por tres factores: factor humano, factor máquina, factor entorno.

Figura 11.

Estándares de seguridad vial para los ciclistas.

	ESTÁNDARES DE SEGURIDAD VIAL PARA LOS CICLISTAS	Código: SST
		Versión: 01
		Fecha:

<ul style="list-style-type: none"> • Verificar la lista de chequeo de seguridad antes de iniciar el recorrido. • Comunicarle a otra persona los lugares por donde va a montar en bicicleta. Lleve el celular para que notifique cualquier • Revisar y hacer mantenimiento periódico a la bicicleta para asegurarse de que permanezca en excelentes condiciones. • Frenos: reemplace las piezas cuando se encuentren desgastadas. • Llantas: verifique si tienen la presión requerida; diariamente pierden un poco de aire. • Cambios: deben funcionar correctamente, si no puede meterlos todos, reemplace las guayas, ajuste el descarrilado o el tensor. • Luces: coloque reflectores en las llantas delantera y trasera, y en la parte delantera y trasera del marco. Revise el desgaste de las baterías y cámbielas antes de que se acaben. Es conveniente portar luz blanca adelante y roja atrás. • Casco: uno de buena calidad, es decir, homologado o certificado, si tuvo una caída, revíselo muy bien porque pudo haber perdido resistencia. • Guardar el dispositivo de audio mientras conduce, así estará más atento a lo que pasa a su alrededor. • Extremar la atención en los cruces. • Adelantar siempre por la izquierda. • Evitar el transporte de objetos y acompañantes, se le facilitará la visibilidad y estará más cómodo al conducir. Si debe llevar un pasajero menor de seis años, utilice una silla especial. • Bajar de la bicicleta cuando vaya a cruzar un puente peatonal. • Respetar los agentes, las normas y señales de tránsito, así como a los demás usuarios de la vía, ya sean peatones o carros. Fíjese especialmente en los semáforos y pare cuando estén en rojo • Utilizar siempre el caso abrochado y portar chaleco o banda reflectiva. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mantener las manos en el manubrio le permitirá reaccionar con más rapidez • Activar el timbre, pito o campanilla para anunciar su aproximación. • Dar prioridad a las personas con movilidad reducida. • Utilizar las manos para avisar con suficiente antelación las maniobras que va a realizar. • Aprovechar las ciclorutas. Aunque usarlas suponga un pequeño desvío, hágalo por su seguridad. • Evite transitar por las carreteras principales con mucho tráfico. • Usar ropa clara aumenta la visibilidad, así como portar un brazaletes reflectante en el lado izquierdo o adherir tiras reflectantes al casco, para así ser distinguidos a una distancia de 150 mts] • Portar los documentos más importantes para un ciclista: identificación personal, carnet de afiliación a salud y tarjeta de propiedad de la bicicleta. • Llevar herramientas es una medida preventiva que puede ahorrarle malos momentos en caso de alguna avería.¹
---	--



1
https://www.arlsura.com/files/estandares_ciclist

Figura 11. Establece una serie de recomendaciones a los trabajadores que usan ciclas como medio de transporte. (SMSI, 2021).

Figura 12.

Estándares de seguridad vial para los motociclistas.

	ESTÁNDARES DE SEGURIDAD VIAL PARA LOS MOTOCICLISTAS	Código: SS1
		Versión: 01
		Fecha:

Antes de comenzar la marcha el motociclista debe:

- Verificar la lista de chequeo de seguridad teniendo en cuenta el nivel de aceite y de combustible, así como el estado de las luces, los frenos, el embrague, los espejos, la presión de las llantas, entre otros.
- Asegurar la herramienta y los accesorios.
- Organizar los espejos retrovisores para controlar los puntos ciegos.
- Ponerse el casco de seguridad debidamente abrochado, acción que debe realizar también su acompañante.
- Colocarse las gafas de seguridad de dotación o bajar la pantalla del casco.

Al transitar, el motociclista debe:

- Llevar el equipo de protección personal asegurado correctamente: casco, gafas o pantalla.
- Mantener la luz encendida durante el día.
- Circular por el centro de su carril conservando una prudente distancia con el vehículo de adelante.
- Fijarse si es posible realizar la maniobra de adelantamiento y anunciarla con las direccionales tanto para salir como para ingresar al carril.
- Anunciar anticipadamente un giro con la direccional o con señal de mano.
- Disminuir la velocidad antes de ingresar a la intersección y mirar hacia ambos lados de la vía para asegurarse de que no viene otro vehículo.

- Parar completamente cuando encuentre una señal de pare o cuando así lo indique el semáforo, y esperar a que esté en verde para reiniciar su marcha.
- Ceder el paso en una intersección, teniendo en cuenta el concepto de prelación.
- Respetar la cebra, el peatón y los pasos peatonales, así como a los otros conductores y sus respectivos vehículos.
- Disminuir la velocidad para ingresar a la curva.
- Esperar con paciencia cuando se encuentre obstáculos o trancones en la vía.
- Estacionar bien su moto cuando se proceda a realizar una diligencia.
- Utilice y opere las motocicletas únicamente si está autorizado para hacerlo.¹

¹
https://www.arisura.com/files/estandares_motociclistas.ndf

Figura 12. Establece una serie de recomendaciones a los trabajadores que usan motocicletas como medio de transporte. (SMSI, 2021).

Figura 13.


Estándares de seguridad vial para los conductores de carros.

	ESTÁNDARES DE SEGURIDAD VIAL PARA LOS CONDUCTORES DE CARROS	Código: SS1
		Versión: 01
		Fecha:

Para transitar en condiciones seguras el conductor del vehículo debe:

- Verificar la lista de chequeo de seguridad antes de iniciar el recorrido.
- Usar adecuada y permanentemente el cinturón de seguridad.
- Adoptar una posición cómoda para conducir: espalda recta, brazos y piernas flexionadas.
- Encender las luces en el horario indicado: desde las 6 p.m. hasta las 6 a.m.; y cuando la lluvia dificulte la visibilidad.
- Detenerse completamente cuando encuentre una señal de pare o un semáforo en amarillo o rojo, y reiniciar su marcha cuando éste cambie a verde, después de cerciorarse que los otros vehículos hayan pasado la intersección.
- Respetar la cebra y los pasos peatonales.
- Circular por el centro de su carril.
- Conservar una distancia prudente con el vehículo que está adelante.
- Observar si puede realizar una maniobra de adelantamiento y anunciarla con las direccionales tanto para salir como para ingresar al carril.
- Anunciar el giro con anticipación, ya sea con la direccional o con la señal de mano.
- Disminuir la velocidad para ingresar a la curva.
- Esperar con paciencia cuando se encuentre obstáculos o trancones en la vía.
- Ceder el paso en una intersección, teniendo en cuenta el concepto de prelación.

- Respetar los conductores de otros vehículos, demostrando buena educación al tratarlos con cortesía y solidaridad.
- Estacionar bien el vehículo cuando se proceda a realizar una diligencia.
- Use el automóvil únicamente si está autorizado y formado para hacerlo.¹



¹
https://www.arlsura.com/files/estandares_carros.pdf

Figura 13. Establece una serie de recomendaciones a los trabajadores que usan automóviles como medio de transporte. (SMSI, 2021).

Figura 14.

Estándares de seguridad vial para los peatones.

	ESTÁNDARES DE SEGURIDAD VIAL PARA LOS PEATONES	Código: 551
		Versión: 01
		Fecha:

† Los niños suelen correr de manera intempestiva hacia la calle. Instrúyelos sobre el peligro que este acto representa y llévalos de la mano si vas a salir con ellos.

- Transita por las aceras y andenes, detente antes de cruzar la calle. Observa primero de derecha a izquierda y evita tratar de ganarle el paso a los ciclistas, motociclistas y automóviles; a veces es muy tarde para comprobar que el vehículo es más rápido que tú.
- Acata las indicaciones del semáforo y cruza por la cebra. Nunca cruces en una curva ni tan cerca de ella porque tu visibilidad está muy limitada. Busca una zona donde puedas apreciar los vehículos, como las esquinas y preferiblemente los pasos peatonales que disminuyen el 50% del riesgo de ser atropellado. Para, mira, escucha, establece contacto visual con el conductor, cerciórate de que te hayan visto y cruza cuando sea prudente.
- Los ancianos deben andar acompañados de un adulto. Si los ves solos ¡ayúdales a cruzar la calle! Ten especial cuidado con taxis, microbuses, camiones y demás vehículos de carga.
- ¡Hazte notar! Usa ropa clara para caminar en la noche por la acera o andén que te permita ver el tráfico de frente; ve en fila si estás acompañado de un grupo.
- Evita que los niños jueguen en la calle. Llévalos a escenarios recreativos como parques o canchas.
- Evita salir a la calle si te encuentras en estado de embriaguez, tus reflejos disminuyen y puedes ser atropellado. De ser necesario, solicita ayuda para que vayan a buscarte.
- Nunca te interpongas como obstáculo buscando detener un vehículo; evita ser

atropellado. Procura anotar las placas y reportarlo.

- Aléjate de los vehículos que hacen maniobra en reversa en los estacionamientos y cocheras, cerciorándote de que el conductor te haya visto y de que exista el espacio suficiente para no ser prensado. Hazlo rodeando la parte trasera del vehículo, ya que por el frente corres más riesgo de ser atropellado.¹




¹
https://www.arisura.com/files/estandares_peato nes.pdf

Figura 14. Establece una serie de recomendaciones a los trabajadores que se movilizan a pie y usan senderos peatonales. (SMSI, 2021).

Diseño de formato para la aplicación de listas de chequeo al personal que conduce automóviles y motocicletas, con el fin de verificar documentación.

Figura 15.

Lista de chequeo documentos de conductores.


		LISTA DE CHEQUEO DOCUMENTOS DE CONDUCTORES			Código: SST
					Versión: 01
					Fecha: 21/04/2021
PROGRAMA DE PROMOCIÓN Y PREVENCIÓN EN SEGURIDAD VIAL					
Nombre y apellidos:				C.C	
Tipo de vinculación:		Años de experiencia:		Vehículo contratado: Si () No ()	
Tipo Vehículo que conduce:		Autoriza la revisión de documentos Si () No ()			
No	DOCUMENTO	Cumple	No cumple	OBSERVACIONES	
1	Cédula de ciudadanía				
2	Licencia de conducción				
3	Vigencia Licencia de conducción				
4	Revisión Técnico Mecánica				
5	Licencia de transito del Vehículos.				
Observaciones:					
Fecha de verificación:					

Figura 15. Formato que aplica la empresa, para verificar que los empleados cuenten con los documentos exigidos por las autoridades de tránsito a la hora de circular en vehículos automotores. (SMSI, 2021)

Realización de campañas sobre el comportamiento correcto en las vías para los conductores y peatones. Estas actividades fueron realizadas con todo el personal de la empresa de ambas sedes (Centro y Aguacatala), adicionalmente se conformaron grupos para participar en foros de experiencias y de lecciones aprendidas. El resultado obteniendo de recepción de la información fue muy positivo para el programa.

Figura 16.

Campaña caminar seguro.



Figura 16. Con esta imagen la empresa promovió una campaña interna, para concientizar a los trabajadores sobre algunas precauciones al transitar a pie. (SMSI, 2021)

Figura 17.

Tríptico informativo sobre recomendaciones de seguridad vial.



Figura 17. Publicación de un tríptico informativo sobre la seguridad vial. (SMSI, 2021)

Figura 18.

Tríptico informativo sobre recomendaciones de seguridad vial.

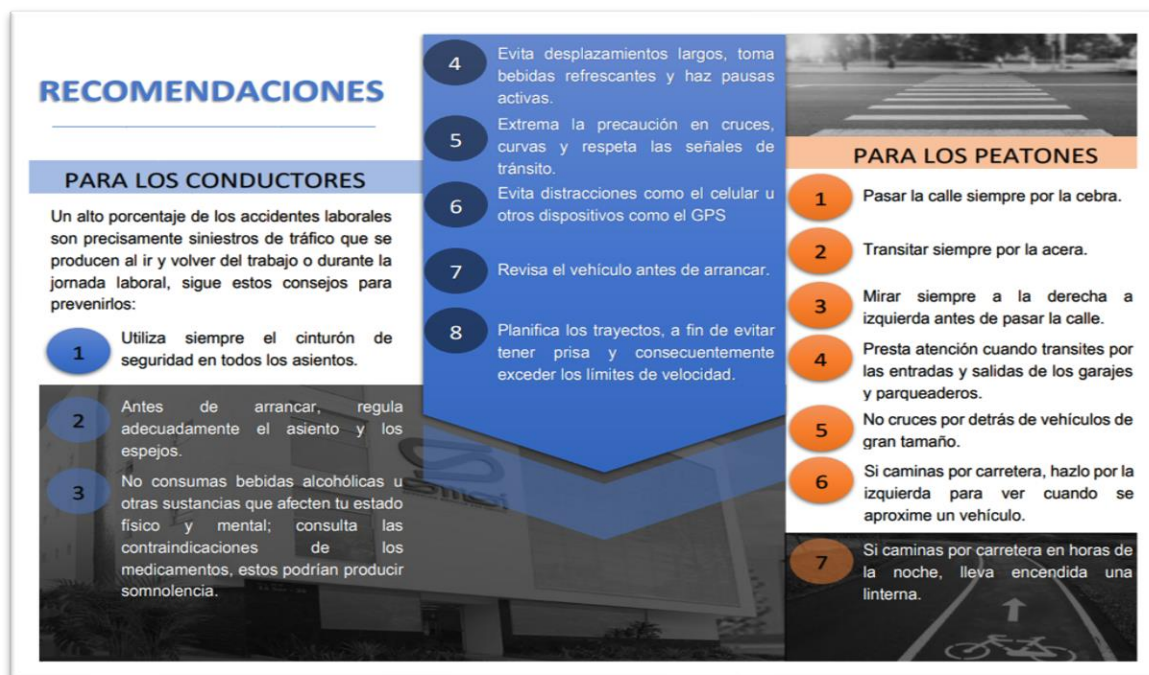


Figura 17. Reverso de la publicación del tríptico informativo sobre la seguridad vial. (SMSI, 2021)

Con la realización de estas actividades, se buco que los empleados obtuvieran el conocimiento necesario, que les permita tomar las medidas de seguridad durante los desplazamientos que realicen ya sea en carro, motocicleta, a pie o servicio público; fomentando una cultura de **prevención** de accidentes de tránsito. Conociendo conceptos importantes que podrán aplicar en su actividades laborales y personales.

De esta manera, la empresa contribuirá de forma positiva no solo dentro de la misma organización sino también a la sociedad en general, debido a que las personas capacitadas se pueden convertir en multiplicadores de estas buenas prácticas, sobre el “respeto por la vida en las vías.”

6.1.4. Etapa 4. Documentar “Programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial”

Se dejó por escrito todas las actividades que se realizaron, a través de actas, informes, fotografías y demás soportes documentales que demuestren de forma organizada y clara la implementación y cumplimiento del programa.

La empresa contara con todos los soportes documentales del programa, los cuales pueden ser solicitados en las auditorías internas o externas, permitiendo que el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo de la organización sea más completo y confiable para nuestros empleados y clientes.

6.1.5. Etapa 5. Socialización de resultados obtenidos

socialización ante la alta gerencia, al igual que a todos los empleados de la organización a través de los medios internos con los que cuenta la empresa; esta socialización se realizó de forma constante, informando cada una de las actividades ejecutadas y los resultados de las misma, se utilizaron métodos tales como, actas, intranet, correo electrónico, mensajes de WhatsApp haciendo provecho de la tecnología, de igual manera se realizaron publicaciones en las carteleras informativas.

Es de anotar, que el fin de este proyecto es crear una cultura se seguridad vial, pero que no sea aplicada únicamente en el entorno laboral, lo que se busca, es lograr un proceso de empoderamiento y responsabilidad en todos los diferentes escenarios en los que se encuentren los empleados incluyendo sus actividades personales, y que se entienda la prioridad e importancia de la vida en las vías, debido a que no se toman las medidas adecuadas al momento de conducir, cruzar una calle, utilizar el transporte público, entre otras acciones.

7. Interpretación crítica

Desde la realización del estado del arte, se pudo evidenciar que existe poca información sobre el diseño de programas de promoción y prevención en seguridad vial en Colombia diferentes al Plan Estratégico en Seguridad Vial, para ser aplicados a todos los empleados de la organización; se pueden identificar más fácilmente estudios de otros países.

La presente sistematización, permitió profundizar en el objetivo establecido desde la práctica profesional, a través de nuevas lecturas que generaron interrogantes como ¿Qué actividades en seguridad vial, realizan las grandes, medianas y pequeñas empresas en Colombia, con el personal que no tienen relación con el PESV?

Analicemos entonces que, las entidades en su apresurado intento por cumplir exigencias normativas a fin de evitar sanciones y multas, pasan por alto el objeto fundamental de la anticipación a los riesgos, cegando la posibilidad de proyectar una cultura más eficiente de la prevención.

Desde la práctica profesional, se identificó la problemática a profundizar y se determinaron los factores a intervenir, partiendo de la importancia de la implementación del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo en todas las organizaciones y debido a que cada día más de un millón de personas se lesionan en el desarrollo de sus actividades laborales, generando un impacto negativo económico, emocional y físico a los trabajadores, sus familias y las empresas.

Lo más importante durante el desarrollo de la práctica y todo el proceso realizado incluyendo el marco de la recuperación de la experiencia, es la aceptación positiva de los empleados frente al tema de “seguridad vial”, así mismo la destreza para dar una oportuna respuesta a los diferentes inconvenientes que se presentaron, utilizando herramientas y habilidades que permitieron dar continua con el proceso, desarrollando actividades como:

- Inducción y reinducción del personal los temas del programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial.

- Apoyo con ayudas audiovisuales proyectadas en los televisores, computadores, correo electrónico y mensajes de WhatsApp, haciendo provecho de los medios tecnológicos.
 - Asignación de temas por áreas para socializar, de forma creativa e innovadoras, incentivando al personal.
 - Revisión de los documentos del vehículo, con el fin de verificar que se encuentren al día
- Aunque se cumplió con la metodología propuesta en el proyecto; sin embargo, es necesario buscar nuevos métodos que permitan a los trabajadores anticiparse a los riesgos, incluir más disciplina en cuestión de la seguridad y salud, abarcar estrategias de prevención más amplias en donde la participación de los trabajadores es fundamental, partiendo de sus propias experiencias y vivencias reales, que permitan cautivar la atención de todas las personas involucradas para darle la importancia que el tema requiere y que se pueda iniciar con la ejecución de estrategias, políticas y acciones para el mejoramiento del comportamiento de todos los actores viales, contribuye a disminuir los eventos vinculados con accidentalidad.

Es importante recordar, que la seguridad vial es un tema que nos incluye a todos independientemente de la actividad económica de las empresas, sin embargo, se evidencia la dificultad que tiene las organizaciones para integrar la seguridad vial en el ámbito laboral de todas las personas involucradas (peatones, ciclistas, conductores), por ende, se propone que desde la realización de la práctica profesional los estudiantes puedan generar un impacto significativo en la ejecución de la propuesta planteada, para lograr esto, es muy importante que el tiempo para el desarrollo de las actividades pueda ser de un semestre completo exclusivamente para ejecutar cada una de las acciones establecidas en el proyecto, de esta manera se podría crear un modelo de prevención más fortalecido y estructurado por categorías, aplicable en cualquier organización o por fuera de las mismas (peatones seguros, vehículos seguros, vías y entorno seguro).

Partiendo de generar una cultura de responsabilidad individual y colectiva, se realiza una propuesta de mejora amigable en donde se busca “fortalecer” los conocimientos, corregir las costumbres y los hábitos que puedan contribuir a la construcción de una ética ciudadana más ordenada, amable y libre de accidentes de tránsito.

Para lograr este propósito se debe de trabajar fuertemente en la constancia de la información y actividades, ya que esta es una de las formas en que el ser humano tiene presente lo que se le ha enseñado y lo puede aplicar en el día a día.

Dentro de los métodos de enseñanza más eficaces, se podría llevar a cabo las siguientes actividades:

- Realización de debates entre los trabajadores, permitiendo conocer por parte de cada uno de ellos sus opiniones, experiencias e incluso aportes que puedan contribuir al programa de promoción y prevención en seguridad vial.
- instalación en cada uno de los computadores un programa, que cada hora emita mensajes alusivos al correcto comportamiento que se debe de mantener en las vías.
- Si la empresa cuenta con psicólogo, se podría coordinar consultas o terapias para trabajar con aquellas personas que se identifican por tener conductas agresivas, temperamentos fuertes, poca tolerancia u otros comportamientos que podrían generar un accidente de tránsito; en caso tal de que la institución no cuente con profesional de esta área, se puede solicitar el apoyo a través de la caja de compensación familiar.
- Elaboración de cartilla didáctica con temas de fácil comprensión sobre seguridad vial, esta cartilla se podría diseñar de forma digital para que el personal tenga más accesibilidad a la información a través del Whatsapp; como se menciona en las teorías descritas del estado del arte, hoy en día los medios digitales son los métodos preferidos por la sociedad para promocionar, divulgar y conocer

información de interés, lo cual es beneficioso para la empresa ya que cuando se evidencian procesos claros de comunicación, se logra un mayor interés y participación de los trabajadores.

- Coordinar capacitación con personal experto en el tema (policía de tránsito y transporte o guardas de tránsito de la Alcaldía de Medellín), de igual manera realizar la gestión con este mismo personal para el apoyo de plegables, folletos, cartillas, videos, volantes que brinden información.

- Se podría pensar en el diseño de una aplicación móvil que brinde información para fomentar la seguridad vial, la cual debe ser muy didáctica para manejar, puede contener juegos, información de pico y placa, recordatorios y demás temas de interés.

Dentro de los aspectos más importante en el desarrollo del proyecto, fue el apoyo y compromiso de la alta gerencia, para lograr que se cumplieran cada uno de los objetivos propuestos.

La experiencia de la realización de la práctica profesional, es muy significativo para mi formación como profesional en Seguridad y Salud en el Trabajo, debido que me permito demostrar mis capacidades como líder en este proceso, compartir mis conocimientos y todo lo que he aprendido en mi formación académica.

Desde el área de práctica y desde el diagnóstico que realice, logre identificar que siempre hay procesos por mejorar lo que genera la necesidad de seguir fortaleciendo los conocimientos desde la universidad y como egresados de la mismas, manteniendo la ética, responsabilidad y profesionalismo frente a la seguridad y salud de los trabajadores, por ende, es muy valioso darle la importancia necesaria al desarrollo de la práctica profesional, la cual es el eje fundamental en la formación del estudiante, ya que desde esos escenarios se identificaran las habilidades y fortalezas al igual que las debilidades, permitiéndole trabajar en ellas, con el fin de mejorarlas.

7.1. Relación de los conocimientos, competencias y valores afianzados durante la práctica profesional

7.1.1. Competencias personales (*Adaptación al cambio*)

Puede desempeñar un nuevo rol en la empresa, liderando el proceso de Seguridad y Salud en el Trabajo, después de llevar 5 años en la organización con un mismo cargo, fue fácil asumir nuevas responsabilidades y ajustarme a los nuevos retos.

7.1.2. Competencias intelectuales (*Solución de problemas*)

Reforcé esta competencia frente a las diferentes dificultades que se me fueron presentando durante la elaboración y desarrollo de la práctica, debido a otras responsabilidades adicionales y la falta de aceptación y compromiso por parte de algunos empleados.

7.1.3. Competencias intelectuales (*Creatividad*)

La realización de la práctica, me permitió ser muy creativa en la ejecución de las actividades, teniendo en cuenta que se han desarrollado de forma didáctica para que los empleados comprendieran más amena los temas tratados.

7.1.4. Competencias interpersonales (*Proactividad*)

Se tuvo más iniciativas para el desarrollo de las actividades, buscar soluciones oportunas y de pronta ejecución que permitirán la participación de todo el personal de la empresa en el desarrollo del proyecto; me permitió prever posibles situaciones que pudieran afectar el normal desarrollo del proceso.

7.1.5. Competencias tecnológicas (*Usar herramientas informáticas*)

Logré utilizar los medios tecnológicos que ofrece la empresa, para producir las herramientas o insumos necesarios que facilitarían el acceso a la información por parte de los colaboradores de la misma, en pro de lograr que la información fuera conocida de una manera didáctica, comprensible,

agradable y eficaz; entre los que se encuentran las herramientas de chat interno que se instaló en todos los computadores, grupos de WhatsApp, la intranet, entre otros.

Los conocimientos adquiridos en la universidad, me permitieron desenvolverme eficazmente durante el escenario de práctica, adicionalmente considero que me favoreció los años que llevo trabajando en la empresa Servicios Médicos San Ignacio, debido a que su objeto social está relacionado con la Medicina Preventiva y del Trabajo, sin embargo, todos los conocimientos adquiridos a lo largo de mi carrera, me han dado la oportunidad de realizar aportes para mejorar algunos procesos de la organización los cuales han sido aceptados y ejecutados.

Como sugerencia frente a la carrera en Administración en Salud Ocupacional, considero que se debería excluir del pensum académico, materias que no hacen un aporte significativo al aprendizaje como tal de la carrera del estudiante, esos NRC se deberían de utilizar en reforzar más la parte práctica del alumno y las diferentes opciones de grado.

Considero que el tiempo para presentar el proyecto de práctica y la ejecución de la misma es muy corto y no debería de desarrollarse al mismo tiempo, toda vez que, sería más factible que el estudiante el semestre anterior al desarrollo de la práctica profesional, pudiera presentar libremente su proyecto de practica a la universidad y luego de su valoración y viabilidad por parte de la academia, ejecutara lo planteado en su proyecto de practica durante todo el semestre siguiente. De este modo, el estudiante tendría 6 meses para plantear, organizar y presentar un proyecto de práctica y al semestre siguiente desarrollarlo sin que tenga que hacer las dos cosas al tiempo, de esta manera se lograría cumplir al 100% con las actividades planteadas.

El argumento anterior expuesto, es debido a lo que sucedió con el programa de Promoción y Prevención en Seguridad Vial de la empresa Servicios Médicos San Ignacio, que actualmente se sostiene y fortalece a través de la ejecución de capacitaciones a todo el personal de empleados de la organización, las cuales se programaron e incluyeron en el plan de capacitación anual, sin embargo

todas las capacitaciones y actividades no se llevaron a cabo en el primer semestre, debido al corto plazo de la realización de la práctica, limitando también el tiempo para el desarrollo de las actividades en cada una de las sedes, esto, con el ánimo de lograr una mejor capacitación del personal, pues el corto tiempo empleado para el desarrollo de las instrucciones puede hacer menos comprensible el aprendizaje; sin embargo se dio continuidad en el segundo semestre del presente año al igual que todos los objetivos planteados en el proyecto.

8. Conclusiones

La sistematización, permitió realizar una reflexión crítica, sobre el desarrollo de la práctica profesional, las actividades realizadas y las que se pueden ejecutar o reforzar, partiendo de la identificación de las debilidades y amenazas presentadas en el desarrollo de fomentar una cultura de prevención vial.

La fundamentación del estado del arte y el referente conceptual, permitieron estructurar la temática seleccionada para el desarrollo de la sistematización, bajo estas bases se logró reconocer la importancia de sistematizar la experiencia de la práctica profesional, porque a través de ella se puede ampliar aún más el contexto, fortalecer los conocimientos, evaluar las debilidades y proponer nuevas estrategias de mejoramiento.

Con el desarrollo de la sistematización de la experiencia de la práctica profesional, se reconstruyó la ruta metodológica utilizada en el desarrollo del proyecto, permitiendo identificar claramente que la esencia tanto de la práctica y la sistematización es lograr una cultura de autocuidado, de reflexión desde las experiencias y practica de las personas “lecciones aprendidas”, intercambiando ideas y buscando la participación activa de todos los empleados.

9. Recomendaciones

Teniendo en cuenta todos los aspectos abordados en esta sistematización de práctica y el aporte bibliográfico del cual se extrajo sustancialmente información relevante, seguidamente se enunciarán algunas recomendaciones cuya implementación pretende dar un aporte al tema de la seguridad vial.

Considerando que, en la actualidad no existe normatividad precisa que regule el tema de seguridad vial en a las entidades del sector público y privado, que propenda por reducir la accidentalidad de los actores viales, se recomienda que empresas como Servicios Médicos San Ignacio, hagan uso de las herramientas legales disponibles de forma análoga (Leyes y Decretos), para propiciar la prevención de la accidentalidad vial y así procurar la reducción del ausentismo laboral.

Así las cosas, es necesario que la empresa formule periódicamente una serie de estrategias que permitan la eficiente adopción y adaptación de las directrices institucionales frente a todo el tema de la prevención de la accidentalidad vial.

En consecuencia, de lo anterior, se recomienda a la institución que, luego de la implementación de estrategias preventivas para atacar la falta de precaución e impericia de los actores viales, se debe establecer un plan de mejora continua, donde se supervise periódicamente la efectividad de las medidas adoptadas, teniendo en cuenta aspectos como, las falencias, los aciertos, el porcentaje de viabilidad y se propongan además nuevas formas de mejora.

De acuerdo a lo planteado en el párrafo anterior, se propone que la entidad cree un área o grupo de trabajo integral, encargado del diseño, proyección, implementación, recolección y análisis, del plan de prevención vial, el cual deberá estar integrado por personal de las distintas áreas de la empresa y personal idóneo de acuerdo a las necesidades, talento humano, psicología, trabajo social, administración, medicina ocupacional, entre otros.

Se recomienda a la IPS, implementar un plan de acción eficiente y coherente con las necesidades de la institución, que permita establecer pautas para el adecuado cumplimiento de regulaciones que se desarrollen frente a la conducta de cada actor vial.

La empresa debe emplear los medios electrónicos disponibles y más utilizados por los colaboradores, (redes sociales) para la divulgación, promoción de las políticas de prevención de la seguridad vial, toda vez que, la fijación de folletos en carteleras o la entrega de folletos o trípticos no resultan tan eficaces a la hora llamar la atención del personal.

Con el ánimo de que la institución pueda afianzar los conceptos preventivos en el pensamiento o la memoria de sus trabajadores, se propone idear estrategias con la colaboración del área de psicología, de modo que se logre influir notablemente en la conducta preventiva de cada trabajador.

Referencias

- Aya Calderón, V. A., & Beltrán, A. K. (2020). *Propuesta de elaboración del plan estratégico de seguridad vial para la empresa INMOV SAS*. [Trabajo de grado, Universidad ECCI]. Repositorio ECCI. <https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/712/TRABAJO%20DE%20GRADO.pdf?sequence=2>
- Alfaro-Basso, D. (2008). Problemática sanitaria y social de la accidentalidad del transporte terrestre. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Publica*, 25(1), 133-137.
- Beltrán Tamayo, S. P. (2019). Implementación de plan estratégico de seguridad vial para la prevención de accidentes viales.
- Cabrera, G., Velásquez, N., & Valladares, M. (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 27(2), 218-225.
- Monclús, J. (2010). *La seguridad vial en las empresas. Programas internacionales de promoción*. Etrasa. https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=0W7gVnhUp9AC&oi=fnd&pg=PA3&dq=La+seguridad+vial+en+las+empresas.+programas+internacionales+de+promoci%C3%B3n.+Moncl%C3%BAs,+&ots=M_-ztxrOjf&sig=MYgUsbN17lqTzyVJj_kSOIfySw#v=onepage&q=La%20seguridad%20vial%20en%20las%20empresas.%20programas%20internacionales%20de%20promoci%C3%B3n.%20Moncl%C3%BAs%2C&f=false
- González Martínez, K. K. (2017). Propuesta de dos líneas y áreas de investigación sobre la movilidad, el tráfico y la seguridad vial en Colombia que sirva de referente para el desarrollo de los (PESV) en especial para centros de distribución (CEDI). *RETO*, 4(4), 41–54. Recuperado a partir de <http://186.113.6.49/index.php/RETO/article/view/606>
- Hernández, J. M. R. (2019). "La Década de Acción de la Seguridad Vial" y la accidentalidad vial en Colombia ¿Qué es necesario hacer? *Gerencia y Políticas de Salud*, 18(37), 1-8.

- Norza-Céspedes, E. H., Granados-León, E. L., Useche-Hernández, S. A., Romero-Hernández, M., & Moreno-Rodríguez, J. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. *Revista criminalidad*, 56(1), 157-187.
- Planzer, R. (2005). *La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe: Situación actual y desafíos*. CEPAL.
- Rodríguez-Hernández, J. M., & Campuzano-Rincón, J. C. (2010). Medidas de prevención primaria para controlar lesiones y muertes en peatones y fomentar la seguridad vial. *Revista de salud pública*, 12, 497-509.
- Perdomo Calvo, J. A., & Arzuza Picon, M. (2014). Beneficios Económicos De Transmetro Sobre La Reducción De La Accidentalidad Vial En El Área Metropolitana De Barranquilla, Colombia (Economic Benefits of Transmetro on the Reduction of Road Accidents in the Metropolitan Área of Barranquilla, Colombia). *Lecturas de Economía*, (82).
- Robayo Flórez, M., & Hernández Carvajal, J. E. (2018). *Diseño del Programa de Seguridad Vial para la Empresa CTP Médica SA*. [Trabajo de grado, Universidad Distrital Francisco José de Caldas]. Repositorio Institucional UD Francisco José de Caldas.
<https://repository.udistrital.edu.co/handle/11349/13592>
- Rodríguez, J. M., Camelo, F. A., & Chaparro, P. E. (2017). Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: Resultados parciales 2010-2015. *Revista de la Universidad Industrial de Santander. Salud*, 49(2), 290-299.
- Tolosa Camacho, D. C. Diseño de los procedimientos, instructivos y protocolos del Plan Estratégico de Seguridad Vial interno de la Universidad Santo Tomás (PESV) y otros requeridos por el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).