



Sistematización de práctica profesional en el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial en la empresa Seguridad de Occidente Ltda. de la Regional Antioquia

Juan Diego Carmona Londoño

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Rectoría Antioquia y Chocó

Sede Bello (Antioquia)

Programa Administración en Salud Ocupacional

mayo de 2021

# SISTEMATIZACION PESV

Sistematización de práctica profesional en el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial en la empresa Seguridad de Occidente Ltda. de la regional Antioquia

Juan Diego Carmona Londoño

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

Asesor(a)

**Paola Viviana Ordoñez Eraso**

Psicóloga

Especialista en Gerencia del Talento Humano

Magister en Salud Ocupacional

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Rectoría Antioquia y Chocó

Sede Bello (Antioquia)

Programa Administración en Salud Ocupacional

marzo de 2021

## **Dedicatoria**

Dedico este trabajo de grados a mi madre de crianza Luz Marina Carmona Présiga (QEPD), quien dedicó su vida al servicio de la educación, y quien siempre vio en mi formación profesional la herencia más grande que me pudo haber dejado en este mundo, ya que la riqueza intelectual es invaluable.

A mi esposa Damaris y a mis hijos Juan Camilo y María Fernanda, quienes son la fuente de mi inspiración para alcanzar mis metas, quienes ven en mi un ejemplo a seguir, motivándome día a día a ser una mejor persona y un gran profesional.

A Seguridad de Occidente Ltda., por creer en mis capacidades, por apoyarme en mi crecimiento personal y profesional, por brindarme la oportunidad de formar parte del liderazgo organizacional y de la historia de la compañía.

A la Corporación Universitaria Minuto de Dios, que gracias a su equipo de profesores ha logrado formar un nuevo profesional, que dará todo de sí para mantener en alto el nombre de la institución.

### **Agradecimientos**

Agradezco a mi familia por su creer e mí, por su apoyo incondicional, por motivarme permanentemente para alcanzar mi título profesional, por sacrificar parte de su tiempo para poder concentrarlo en mi estudio y alcanzar esta tan anhelado sueño. En segundo lugar, agradezco a Seguridad de Occidente Ltda., que me brindo todo el apoyo requerido para poder desarrollar mi carrera profesional, dándome acceso a toda la información requerida para ejecutar la práctica profesional que finalizo con la sistematización de mi proyecto de grado. Finalmente agradezco a todo el equipo institucional, a la orientación y consejos que me dieron los cuales fueron fundamentales para cerrar el ciclo de mi formación profesional.

**Contenido**

Resumen ..... 7

Abstract..... 8

Introducción..... 9

CAPÍTULO I ..... 10

1 Identificación y contextualización..... 10

    1.1 Justificación..... 10

    1.2 Objetivos ..... 11

        1.2.1 Objetivo General ..... 11

        1.2.2 Objetivos Específicos..... 11

    1.3 Contextualización de la empresa Seguridad de Occidente Ltda..... 12

        1.3.1 Reseña histórica ..... 12

        1.3.2 Política del sistema de gestión..... 13

        1.3.3 Código de ética..... 13

        1.3.4 Identificación de la empresa..... 15

        1.3.5 Problemática ..... 16

        1.3.6 Rol como practicante ..... 17

    1.4 Antecedentes ..... 18

        1.4.1 Propuestas estratégicas para la implementación del plan estratégico de seguridad vial (Pesv) para la empresa propietarios de camiones – Procam S.A..... 18

        1.4.2 Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Empresa RUSSI S.A.S..... 19

        1.4.3 Plan estratégico de seguridad vial para el cantón Colta ..... 19

        1.4.4 Diseño del plan estratégico de seguridad vial Agrovalle S.A.S. .... 20

        1.4.5 Implementación de plan estratégico de seguridad vial para la prevención de accidentes viales 21

        1.4.6 Desarrollo del plan estratégico de seguridad vial para la empresa Valorar S.A..... 21

        1.4.7 Evaluación y seguimiento del plan estratégico de seguridad vial (PESV) en la empresa Servienergía Ltda. Cerete, Córdoba. .... 22

        1.4.8 Análisis comparativo de metodologías de realización del plan estratégico de seguridad vial 23

## SISTEMATIZACION PESV

1.4.9	Plan estratégico de seguridad vial en Fonos S.A.S.....	23
1.4.10	Diseño e implementación de un plan estratégico de seguridad vial para la empresa Mundopetrol S.A.S.....	24
CAPÍTULO II .....		25
2	Marco de referencia.....	25
2.1	Marco teórico.....	25
2.2	Marco conceptual .....	31
2.3	Marco normativo .....	38
2.4	Metodología de la sistematización .....	40
CAPÍTULO III .....		46
3	INTERPRETACION CRITICA.....	46
3.1	Conclusiones .....	53
3.2	Recomendaciones .....	55
Referencias.....		56

### **Resumen**

El objetivo de esta sistematización es documentar de forma sistemática la experiencia de aprendizaje de la práctica profesional, en el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial en la empresa Seguridad de Occidente Ltda. de la regional Antioquia, empleando una guía metodológica mediante la aplicación del ciclo PHVA (Planear, hacer, verificar y actuar) que permitió evaluar el estado del plan estratégico de seguridad vial PESV, en cumplimiento de la ley 1503 de 2011 por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

Basados en la resolución 0312 de 2019, se evaluaron los estándares mínimos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo SG-SST, se lograron establecer controles que permitan a la organización la caracterización de sus colaboradores, partiendo desde los procesos de selección, hasta los seguimientos del personal operativo y sus comportamientos en las vías, teniendo presente que toda empresa que supere una flota automotora a 10 unidades, está obligada a contribuir con el objeto de la ley. Gracias a la sistematización de la práctica profesional, Seguridad de Occidente Ltda., cuenta con una guía de consulta para el seguimiento de los procesos internos, que permitirá la disminución de los accidentes viales.

*Palabras clave: Seguridad vial - Accidentes de tránsito - Comportamientos seguros*

**Abstract**

The purpose of the systematization is to systematically document the learning experience of professional practice, in the development of the strategic road safety plan in the company Seguridad de Occidente Ltda., of the regional Antioquia, using a methodological guide through the application of the PHVA cycle (Plan, do, verify and act) that allowed evaluating the status of the strategic road safety plan PESV, in compliance with Law 1503 of 2011, which promotes the formation of habits, behaviors and safe conducts on the road.

Based on resolution 0312 of 2019, the minimum standards of the SG-SST occupational health and safety management system were evaluated, controls were established that allow the organization to characterize its collaborators, starting from the selection processes, to the monitoring of operational personnel and their behavior on the roads, bearing in mind that any company that exceeds an automotive fleet of 10 units, is obliged to contribute to the object of the law. Thanks to the systematization of professional practice, Seguridad de Occidente Ltda., has a reference guide for monitoring internal processes, which will reduce road accidents.

*Keywords: Road safety - Traffic accidents - Safe behaviors*



## **Introducción**

A lo largo de la historia los accidentes viales han marcado una de las problemáticas a nivel mundial donde día a día se ven involucrados todo tipo de vehículos, generando una de las estadísticas de lesiones y muertes más altas a nivel mundial, por lo cual las organizaciones han buscado mecanismos que permitan reducir este índice, no obstante, el factor humano juega uno de los papeles principales debido a la falta de entrenamiento de las personas a la hora de conducir.

En Seguridad de Occidente Ltda., se identificó que la mayoría de los colaboradores, no están capacitados debidamente para la conducción segura de sus vehículos, es por ello que los accidentes viales presentados se deben a la falta de formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, además de otros ámbitos necesarios como son las normas de tránsito, la inspección básica de los vehículos, la forma en la cual se debe tener un comportamiento adecuado en las vías, las técnicas de manejo defensivo, entre otras.

Las motos es el medio de transporte que más accidentalidad genera debido a que la persona está expuesta físicamente a la hora de sufrir un accidente en la vía, por lo antes mencionado Seguridad de Occidente Ltda., se ha sumado a los esfuerzos para educar al personal de conductores los cuales en un 90% se trasladan para cumplir su labor en motocicleta. Debido a la alta accidentalidad vial la organización se ha determinado a buscar mecanismos que permitan disminuir los riesgos en las vías mediante la capacitación constante del personal operativo, todo dentro de los parámetros establecidos en el plan estratégico de seguridad vial PESV.

## CAPÍTULO I

### 1 Identificación y contextualización

#### 1.1 Justificación

En la actualidad uno de las situaciones que afectan a Seguridad de Occidente es la inseguridad vial tanto en el área metropolitana como sus municipios cercanos, la cual es generada por la falta de cultura y educación por parte del personal operativo, producida por actores viales como de los peatones, conductores, imprudencia, exceso de velocidad, entre otros. Dicho lo anterior, mediante la sistematización de la práctica profesional, se busca recopilar documentación de soporte científico en seguridad vial, a fin de generar una guía que permita a la organización generar conciencia a su personal de manera asertiva, así poder reducir al máximo los accidentes de tránsito que se puedan presentar por la imprudencia y la falta de educación vial.

Según las estadísticas por parte de los entes de control, se ha evidenciado que tanto conductores como peatones, no son conscientes del cuidado de su vida, actuando de forma responsable y peligrosa frente a la aplicación de los reglamentos de tránsito, generando una alta tasa de accidentalidad. Por medio de la recuperación de la información obtenida durante la práctica profesional, se busca contar con información clara que permita la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías, permitiendo disminuir en nuestro grupo de colaboradores los incidentes y accidentes, mediante la implementación de estrategias pedagógicas que promuevan comportamientos seguros frente a la movilidad.

## **1.2 Objetivos**

### **1.2.1 Objetivo General**

Documentar de forma sistemática la experiencia de aprendizaje de la práctica profesional obtenida en el segundo semestre del año 2020, en el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial en la empresa Seguridad de Occidente Ltda. de la Regional Antioquia semestre I del 2021.

### **1.2.2 Objetivos Específicos**

Recuperar las estrategias metodológicas implementadas para identificar aciertos y desaciertos en el desarrollo de Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Compartir los aprendizajes significativos adquiridos en el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para que sirva como modelo de implementación para la comunidad educativa y empresarial.

Analizar desde una perspectiva crítica, el proceso de aprendizaje del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), para generar propuestas de mejora a las empresas que accedan al documento de sistematización de práctica profesional.

### **1.3 Contextualización de la empresa Seguridad de Occidente Ltda.**

#### **1.3.1 Reseña histórica**

Corría el mes de octubre de 1982, cuando los fundadores de Seguridad de Occidente cristalizaron en la ciudad de Palmira la idea de crear una empresa de Seguridad Privada para prestar servicios de vigilancia a la industria asentada en la región. Hoy, 38 años después Occidente Seguridad Privada es reconocida como una de las más importantes empresas de Seguridad Privada del país, prestando sus servicios en toda Colombia, con sedes en las ciudades de Cali, Bogotá, Medellín, Barranquilla, Bucaramanga, Palmira y Buenaventura. Sus servicios comprenden los campos de la vigilancia física, medios tecnológicos, escolta a personas y mercancías, medios caninos, consultoría en seguridad y poligrafía.

La empresa genera 3.500 empleos directos y se esmera por el mejoramiento continuo de la calidad de vida de sus colaboradores y familias. Es así como ha promovido exitosas entidades de respaldo hacia las necesidades de su grupo humano, como son el Fondo de Empleados - Fodeocci y la Fundación Centro de Estudios Estratégicos en Seguridad – FundeCees, desarrollando un admirable trabajo en los campos de bienestar, recreación, educación y capacitación.

Los logros alcanzados por Occidente Seguridad Privada están basados en el respeto por las personas, la ley, las instituciones y el compromiso con la ética y con los más altos valores que se reflejan en todas las actuaciones de la Organización. Lo anterior, acompañado al trabajo arduo, al compromiso y dedicación hacia el servicio de su excelente equipo humano, permiten a ésta Organización continuar avanzando en la senda del progreso para beneficio de todos.

### **1.3.2 Política del sistema de gestión**

Occidente Seguridad Privada, es una empresa con proyección al futuro, con calidad en el servicio y satisfacción de las partes interesadas, que mediante el desarrollo de soluciones en gestión y administración del riesgo de forma integral y eficiente, busca preservar la confianza y seguridad de nuestros usuarios, generando mejora permanente y constante en cada uno de los procesos, cumpliendo con los requisitos legales y a otros requisitos que la compañía adquiera, procurando la prevención de accidentes y enfermedades laborales, el desarrollo del personal, la calidad de vida laboral y la sostenibilidad de la actividad, buscando la excelencia empresarial y la continuidad del negocio.

### **1.3.3 Código de ética**

Occidente Seguridad Privada se compromete en todas sus actuaciones empresariales a los más altos principios de ética y a extenderlos; tanto hacia el interior de la organización, como hacia las relaciones con sus colegas y competidores, clientes, estamentos del estado, comunidad y sociedad en general. Este compromiso se suscribe dentro de los siguientes lineamientos:

#### ***1.3.3.1 Compromiso Social:***

Occidente Seguridad Privada propenderá siempre por impactar positivamente a la comunidad dentro de la cual desarrolla su objeto social, empezando por sus propios trabajadores a los que les garantizará, además del pleno cumplimiento de sus obligaciones laborales, gozar de acceso a

## SISTEMATIZACION PESV

beneficios extra legales que impacten positivamente en el mejoramiento de la calidad de vida de ellos y de sus familias.

### ***1.3.3.2 Ética y transparencia:***

Tanto con sus clientes, como proveedores, trabajadores y colegas, Occidente Seguridad Privada entablará relaciones equilibradas, buscando siempre el beneficio de la totalidad de las partes intervinientes, suministrando con claridad información amplia y suficiente sobre los aspectos relacionados con los asuntos objeto de tales relaciones y velando siempre por los intereses de todos.

### ***1.3.3.3 Mejoramiento de la industria de la seguridad privada:***

Occidente Seguridad Privada colocará lo mejor de sus conocimientos, experiencia y capacidades, en liderar y contribuir a la solución de los grandes temas que afectan al sector, tanto en su normatividad, como en su posicionamiento ante la sociedad colombiana. Es así como participará activamente en las iniciativas que contribuyan al mejoramiento de la industria de la seguridad privada y de sus trabajadores.

### ***1.3.3.4 Cultura de la legalidad:***

Es base fundamental del actuar de Occidente Seguridad Privada, el respeto y cumplimiento de las normas y leyes que regulan el ámbito de sus operaciones empresariales.

**1.3.3.5 Desarrollo profesional e igualdad de oportunidades:**

Occidente Seguridad Privada promoverá siempre el desarrollo y surgimiento de sus colaboradores, para que logren escalar en la empresa, cada vez hacia posiciones de mayor responsabilidad. En la medida en que, con la demostración de su trabajo arduo, honesto y comprometido, hagan mérito para ello, además se les brindarán los apoyos requeridos para su formación y se les promoverá dentro de la organización.

**1.3.3.6 Desarrollo sostenible:**

El compromiso de crecimiento continuo de Occidente Seguridad Privada, estará siempre enmarcado dentro de un desarrollo empresarial sostenible, de manera tal que no se comprometan exigencias de recursos más allá de sus capacidades, que puedan colocar en riesgo a la organización, o a sus trabajadores, clientes o al entorno en que se realizan sus operaciones.

**1.3.4 Identificación de la empresa**

<b>Empresa</b>	<b>Seguridad de Occidente Ltda.</b>
<b>Nit</b>	<b>891303786-4</b>
<b>Dirección y teléfono</b>	<b>Carrera 78 No. 45 A-78, 604 39 39</b>
<b>Tipo de sociedad</b>	<b>Limitada</b>
<b>Número de empleados</b>	<b>3108</b>
<b>Tiempo que lleva en el mercado</b>	<b>38 años</b>

---

Sector al que pertenece	Servicios
-------------------------	-----------

---

### 1.3.5 Problemática

Se evidencia que en la actualidad la alta accidentalidad del personal operativo de Seguridad de Occidente Ltda., sigue en alza, si bien la compañía cuenta con la documentación pertinente de implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), algunos componentes no se han desarrollado o ejecutado dentro de los planes establecidos, la falta de capacitación por parte del área de Seguridad y salud en el Trabajo, la inexistencia de planeación que determine los tiempos de retroalimentación al personal y la falta de conciencia del personal operativo, específicamente a los supervisores de zona, quienes durante su turno laboral deben desplazarse de un lado a otro en sus motocicletas, han elevado los riesgos a los cuales se encuentran expuestos.

Los incidentes y accidentes viales que se continúan presentando, nos debe de llevar a continuar en la búsqueda de estrategias, que permitan minimizar los riesgos viales a los que se encuentran expuestos diariamente por su labor, la cual exige la conducción de vehículos y motocicletas para el cumplimiento de las diferentes actividades del rol.

Por lo anterior mediante la sistematización de la práctica profesional se busca documentar la experiencia de aprendizaje, en el desarrollo del plan estratégico de seguridad, recuperando las estrategias metodológicas implementadas para identificar aciertos y desaciertos en el desarrollo de Plan Estratégico de Seguridad Vial, a fin de poder compartirlos para que puedan servir como guía para cualquier organización que lo requiera.



### 1.3.6 Rol como practicante

Las funciones asignadas dentro de la ejecución de la práctica profesional, se orientaron al sistema de gestión de calidad así:

#### **Plan Estratégico de Seguridad Vial:**

- Seguimiento y apoyo a ejecución del Plan estratégico de seguridad vial
- Inspecciones a vehículos y seguimiento al estado de los mismos
- Pruebas de conducción al personal de coordinadores y supervisores tanto de vehículos como de motocicletas.
- Apoyo de capacitaciones sobre autocuidado, manejo preventivo, cumplimiento de requisitos legales por parte de los colaboradores.

#### **Presidente del COPASST:**

- Apoyo seguimiento de casos de accidentes y enfermedades de tipo laboral.
- Verificación de condiciones de trabajo en instalaciones velando porque nuestro personal tenga condiciones dignas para la prestación de su servicio.
- Intervención ante los clientes para el cumplimiento de las condiciones dignas para nuestros colaboradores
- Apoyo en levantamiento de matrices de riesgo
- Apoyo a investigaciones de accidentes de trabajo

**Jefe Brigada de Emergencia:**

- Jefe de seguridad de instalaciones
- Velar por la seguridad y la integridad de los colaboradores en caso de emergencias.
- Apoyo para elaboración de planes de evacuación
- Coordinador simulacros de evacuación.

**1.4 Antecedentes**

**1.4.1 Propuestas estratégicas para la implementación del plan estratégico de seguridad vial (Pesv) para la empresa propietarios de camiones – Procam S.A**

**Autor:** Ladino Sanchez, Bibian Stephani; Muñetón Rincón, Andrea Stefannia

**Año de realización:** 2018

**Tipo de estudio:** Trabajo de grado

**Metodología:** investigación con enfoque mixto (cualitativo y cuantitativo).

**Objetivo general:** Proponer estrategias para la implementación eficaz del plan estratégico de seguridad vial para PROCAM S.A.

**Objetivos específicos:** Diagnosticar, analizar y establecer los parámetros necesarios que permitan la implementación del plan estratégico de seguridad vial.

**Principales resultados:** se evidencio un cumplimiento superior al 75 % del PESV, evitando 23 sanciones para la compañía por parte de las autoridades de tránsito.

**Principales conclusiones:** continuar con la parametrización del sistema, implementando las medidas preventivas que permitan impactar el recurso humano.

#### **1.4.2 Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Empresa RUSSI S.A.S**

**Autor:** Aldana Briceño Yiby Janneth, Bernal Pulido Diana Teresa

**Año de realización:** 2018

**Tipo de estudio:** Tesis de grado- Especialización

**Metodología:** Estudio descriptivo

**Objetivo general:** Diseñar un plan estratégico de seguridad vial en la empresa RUSSI S.A.S.

**Objetivos específicos:** Realizar el diagnóstico, diseño y divulgación de procedimientos acordes al Plan Estratégico de Seguridad Vial.

**Principales resultados:** Se evidenció que la compañía no cumple con los requerimientos esenciales que componen el plan estratégico de seguridad vial.

**Principales conclusiones:** implementar inmediatamente el plan estratégico de seguridad vial, divulgándolo con las áreas involucradas para adoptar los mecanismos de control pertinentes.

#### **1.4.3 Plan estratégico de seguridad vial para el cantón Colta**

**Autor:** Correa González, Galo Franchesco

**Año de realización:** 2019

**Tipo de estudio:** Proyecto de investigación

**Metodología:** Descriptiva y de campo

**Objetivo general:** Desarrollar el plan estratégico de seguridad vial para el cantón Colta.

**Objetivos específicos:** Diagnosticar y definir los parámetros que permitan la implementación del PESV.

**Principales resultados:** se estableció que se los accidentes ocurridos se deben a la falta de conocimientos del personal de conductores, ligada a no tener implementado el PESV.

**Principales conclusiones:** la compañía debe dar cumplimiento al PESV, garantizando a sus empleados su integridad, mediante las buenas prácticas de movilidad vial.

#### **1.4.4 Diseño del plan estratégico de seguridad vial Agrovalle S.A.S.**

**Autor:** Arias Gómez Viviana, Pérez Pallares Tatiana Isabel, Tolosa Mosquera Eliana del Pilar, Salgado Olarte Jenny Adriana

**Año de realización:** 2019

**Tipo de estudio:** Tesis de grado

**Metodología:** ciclo PHVA (Planificar, Hacer, Verificar y Actuar).

**Objetivo general:** Diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en Agrovalle S.A.S.

**Objetivos específicos:** Identificar y construir los lineamientos para la implementación del PESV, diagnosticando los riesgos de la compañía.

**Principales resultados:** se logró el mejorar el comportamiento de las personas a cargo del manejo de los vehículos, minimizando los accidentes viales.

**Principales conclusiones:** mediante la ejecución del PESV, se busca prevenir los accidentes laborales en sus empleados.

#### **1.4.5 Implementación de plan estratégico de seguridad vial para la prevención de accidentes viales**

**Autor:** Beltrán Tamayo, Sandra Paola

**Año de realización:** 2019

**Tipo de estudio:** Tesis de grado

**Metodología:** enfoque mixto, por medio de la medición, comparación, y observación de comportamientos.

**Objetivo general:** Disminuir la accidentalidad vial mediante la implementación del plan estratégico vial.

**Objetivos específicos:** Planear, organizar y ejecutar medidas de control que disminuyan la accidentalidad y promuevan comportamientos seguros.

**Principales resultados:** se evidencia un cumplimiento superior al 50%, por lo cual se requiere implementar los planes de mejora.

**Principales conclusiones:** con la ejecución del diagnóstico del PESV, se logró identificar y establecer los planes de mejora.

#### **1.4.6 Desarrollo del plan estratégico de seguridad vial para la empresa Valorar S.A**

**Autor:** Londoño Monsalve, William Alonso, Villa Montoya, Johnny Alberto

**Año de realización:** 2019

**Tipo de estudio:** Tesis de grado- Especialización

**Metodología:** Lean Manufacturing mediante Kanban y la Gestión Visual.

## SISTEMATIZACION PESV

**Objetivo general:** Diseñar un plan estratégico de seguridad vial en la empresa Valorar S.A

**Objetivos específicos:** Recolectar, analizar y diseñar la información necesaria para la implementación del plan estratégico de seguridad vial:

**Principales resultados:** la falta de control a la normatividad que regula el PESV de la compañía.

**Principales conclusiones:** con la implementación del PESV, se busca minimizar los factores de riesgo asociados a la accidentalidad vial.

### **1.4.7 Evaluación y seguimiento del plan estratégico de seguridad vial (PESV) en la empresa Servienergia Ltada. Cerete, Cordoba.**

**Autor:** Zuluaga Cerra, Jairo Andrés

**Año de realización:** 2020

**Tipo de estudio:** Trabajo de grado

**Metodología:** matriz 5W1-h

**Objetivo general:** Realizar la evaluación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la empresa Servienergia Ltda.

**Objetivos específicos:** Revisar, evaluar, fortalecer y establecer el cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial.

**Principales resultados:** se evidencio un cumplimiento superior al 75% del PESV, logrando la certificación por parte de las autoridades de tránsito.

**Principales conclusiones:** se logró determinar que el trabajo ejecutado con antelación, permitió garantizar el proceso de implementación del PESV.

#### **1.4.8 Análisis comparativo de metodologías de realización del plan estratégico de seguridad vial**

**Autor:** Pérez Bustos, Diana Paola

**Año de realización:** 2020

**Tipo de estudio:** Ensayo

**Metodología:** ciclo de Deming PHVA (Planificar-Hacer-Verificar-Actuar)

**Objetivo general:** salvaguardar la vida e integridad de los trabajadores, los bienes y la infraestructura de la Empresa

**Objetivos específicos:** anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud en el trabajo.

**Principales resultados:** gracias a la intervención de los entes gubernamentales encargados del PESV, se logró disminuir el número de víctimas por accidentes viales.

**Principales conclusiones:** los mecanismos de control del estado son eficaces frente al seguimiento en el cumplimiento del PESV por las empresas.

#### **1.4.9 Plan estratégico de seguridad vial en Fonos S.A.S**

**Autor:** Serrano; E.; Solano, C.; Gelves; J

**Año de realización:** 2020

**Tipo de estudio:** Ensayo

**Metodología:** Ciclo PHVA (Planificar, Hacer, Verificar, Actuar)

**Objetivo general:** diseñar el plan estratégico de seguridad vial para la empresa Fonos Gases Industriales y Medicinales S.A.S.

## SISTEMATIZACION PESV

**Objetivos específicos:** Validar, diseñar e implementar el plan estratégico de seguridad vial, según lo establecido por norma.

**Principales resultados:** por medio de las estrategias implementadas frente al cumplimiento del PESV, los siniestros por accidentes viales se mantienen en el 0%.

**Principales conclusiones:** continuar con los procesos de control e implementación del PESV, que permitan dar cumplimiento con los estándares requeridos.

### 1.4.10 Diseño e implementación de un plan estratégico de seguridad vial para la empresa

#### Mundopetrol S.A.S

**Autor:** Roa Cruz, María Alejandra

**Año de realización:** 2020

**Tipo de estudio:** Trabajo de grado

**Metodología:** Ciclo PHVA (Planificar, Hacer, Verificar, Actuar)

**Objetivo general:** Implementar el Plan Estratégico de seguridad vial de transportes

#### MUNDOPETROL

**Objetivos específicos:** Fortalecer, definir y diseñar los procesos que se requieran para la implementación del plan estratégico de seguridad vial, para mejorar la seguridad de las operaciones.

**Principales resultados:** se logró la puesta en marcha del PESV, a fin de minimizar los riesgos de accidentes viales tanto en sus empleados como sus contratistas.

**Principales conclusiones:** por medio de la implementación del PESV, se logró impactar el comportamiento humano y el mejoramiento de los procesos internos.



## CAPÍTULO II

### 2 Marco de referencia

#### 2.1 Marco teórico

La Seguridad Vial tiene sus inicios a finales del siglo XIX cuando las persona y/o animales (caballos) que impulsaban las carrocerías fueron remplazados por motores, permitiendo mayor velocidad en los desplazamientos y a su vez convirtiéndose en un peligro para las personas, por lo que surge la necesidad de crear normas que regularan los límites de velocidad, así como elementos de seguridad para los vehículos. (Conducción responsable, 2013).

Las primeras señales de tránsito existieron en la antigua roma, fabricadas con palos introducidos en orificios al inicio de la vía indicando la dirección del flujo vehicular, lo que actualmente se conoce como semáforo; otra de las señales que hoy en día siguen vigentes, pero en otra versión es el pare, el cual era representado por una estatua del dios Hermes ubicada en los cruces de las vías peligrosas. (Montoro, 2012). Mediante la creación de estas señales se dio inicio a una forma ingeniosa de informar a los conductores de los carruajes halados por caballos la dirección en la cual debían desplazarse en las vías, esto logro generar un orden que permitió generar un traslado más eficiente.

Trayendo a colación la publicación del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, y como marco de referencia, la cultura vial solo se podrá enriquecer con la colaboración de cada una de las instancias involucradas, y necesarias para que los siguientes datos según la OMS

## SISTEMATIZACION PESV

disminuyan, y se siembren comportamientos, valores y actitudes seguros en la vía, desde los gobiernos centrales de los diferentes países, hasta las organizaciones que tiene bajo su control personal que conduce los vehículos que tiene a su cargo para el desarrollo de sus funciones, permitiendo generar controles tanto para los conductores como para el mantenimiento de las flotas de vehículos.

Los accidentes viales son la causa de más de 1,24 millones de fallecimientos anualmente a nivel mundial, según los informes de la Organización Mundial de la Salud, (OMS, 2013), adicional a ello entre 20 y 50 millones de personas han sufrido traumatismos derivadas de estos accidentes. En Colombia es uno de los problemas más complejos debido a las altas cifras de accidentalidad lo cual se ha convertido en una tendencia, de acuerdo a información suministrada por el Instituto colombiano de Medicina Legal en la década comprendida entre el 2002 y 2012, han fallecido cerca de 62.000 personas en accidentes de tránsito y han sido más de 443.000 las personas lesionadas.

La mayoría de personas lesionadas en las vías se recuperan con facilidad de lesiones leves, sin embargo, muchos no son tan afortunados debido a la gravedad de sus lesiones, generando incapacidades permanentes, daño en sus extremidades de forma permanente y en muchos de los casos la causa de su muerte.

Los traumatismos que son ocasionados como consecuencia de los accidentes de tránsito, son una de las principales causas de las muertes y las lesiones ocurridas en todo el mundo a lo largo de los años, por lo que la mayoría de las colisiones presentadas por accidentes de tránsito pueden ser predecibles y por supuesto evitables. Es por ello que se ha recopilado gran cantidad de datos que prueban que muchas de las intervenciones por parte de las organizaciones resultan eficaces para

## SISTEMATIZACION PESV

prevenir la accidentalidad y hacer más seguras las vías, lo que muestra como resultado la disminución de las muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito. (OMS, 2017)

Según la OMS (2017), "La velocidad es un factor que contribuye a la gravedad de todas las colisiones de tránsito. A medida que aumentan las velocidades promedio, también se incrementan las probabilidades de que se produzca una colisión que resulte en lesiones. Si efectivamente se produce una colisión, el riesgo de muerte y de lesiones graves es mayor a velocidades mayores. Un aumento de 1 km/h en la velocidad media de un vehículo provoca un aumento de 4% a 5% en las colisiones mortales".

Se ha determinado que mientras más alta sea la velocidad del vehículo o motocicleta, mayor es la distancia que este requiere para poder detenerse, por lo cual el riesgo de una colisión u accidente será mayor.

### **Antecedentes de los accidentes de tránsito en Colombia**

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (2013), las estadísticas frente a la accidentalidad vial van en crecimiento, se espera que para el año 2020 la tercera causa de muerte a nivel mundial sean los accidentes viales. Actualmente son cinco los factores de riesgo asociados a los accidentes de tránsito: el exceso de velocidad, el estado de embriaguez, la falta de utilización de los mecanismos de seguridad de los vehículos, la falta de uso del casco de seguridad y el chaleco reflectivo.

Según la Ley 769 de 2002, "Un accidente de tránsito es todo evento, por lo general involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas o a bienes involucrados en él, el cual se traduce en víctimas con lesiones mortales o personales". (Ley 769, 2002)

La accidentalidad vial en el Área Metropolitana se ha visto incrementada por el desmedido aumento del parque automotor en lo referente a las motocicletas. Esto debido en primer lugar a que las comercializadoras tienen planes de ventas que facilitan la posibilidad de acceder a uno de estos vehículos, incluso solo presentando la cedula.

Las motocicletas por su mayor facilidad de trasladarse de un lugar a otro en menor tiempo son aptos para que muchas empresas y pequeños negocios los utilicen en la prestación de servicios de mensajería domiciliarios y supervisores de seguridad; es allí donde los empleadores por querer ofrecer un servicio adicional, caen en el error de no llevar un control y exigir los debidos certificados que den el aval de sus destrezas y conocimientos en materia vial, además de revisar en la secretaria de movilidad, si estos presentan alguna restricción físico motriz, solo se percatan y les interesa que estén a paz y salvo con sus obligaciones.

### **Factor humano**

El factor humano es la principal causa que desencadena los accidentes de tránsito, esto derivado de los errores provenientes de la conducción del vehículo por parte del conductor; se debe

## SISTEMATIZACION PESV

de tener presente que las actitudes de estos en las vías dependen de su nivel de capacitación y conocimiento de la normatividad, además de la pericia que se adquiere durante las experiencias previas a la conducción., las cuales pueden determinar la forma de conducción de la persona y la pericia por medio de la cual puede llevar el vehículo en la vía.

### **Fatiga al conducir**

De acuerdo con Toledo (2006), muchos de los factores asociados con los accidentes de tránsito se deben a la fatiga de los conductores, evidenciado en el déficit de atención, la reducción de la velocidad de respuesta, lentitud de percepción del entorno, aumento del tiempo de frenada y disminución de la capacidad para ejecutar múltiples tareas durante la conducción. Este tipo de situaciones genera una combinación peligrosa para los conductores, generando un alto grado de riesgo y que finalmente puede terminar en un accidente de tránsito.

Se recomienda que para una conducción eficiente se debe de estar descansado, haber dormido por lo menos 6 horas, no haber ingerido bebidas alcohólicas 12 horas antes de la conducción, respetar las normas de tránsito y los límites de velocidad establecidos en las vías.

### **Motociclistas los más afectados**

Según información suministrada por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias forenses (2019), los hombres suman 81,18% de involucrados en accidentes, siendo el 45,49%, el

## SISTEMATIZACION PESV

22,70 % son peatones, el 13,15% son usuarios de los vehículos y el 5,43% son usuarios de bicicletas.

Dicho lo anterior el ministerio de transporte ha buscado que todas las empresas den cumplimiento con a la normatividad establecida en la Ley 1503 del 2011 la cual establece que:

"Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales a en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flatos de vehículos automotores a no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la Ley 1503"

Todas las compañías deben de evaluar cada dos años el Plan Estratégico de Seguridad Vial, a fin de hacer los ajustes pertinentes que se requieran, para ello deben de contemplar lo siguiente:

- El compromiso del personal frente al cumplimiento de la norma
- La capacitación del personal en materia de seguridad vial.
- Establecer entes de control que permitan la reducción de los accidentes.
- Difundir la normatividad establecida en el PESV.
- Fortalecer la gestión interna frente al comportamiento del factor humano

## 2.2 Marco conceptual

Por medio de la elaboración del marco conceptual, buscamos dar a conocer los conceptos más significativos que se deben dar a conocer a colaboradores que participan activamente dentro del plan estratégico de seguridad vial PESV, lo cual es fundamental para el entendimiento y comprensión de la normatividad aplicada.

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

**Educación Vial:** acciones educativas 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, que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización en perfecta armonía. (Decreto Nacional 2851 de 2013)

**Plan Estratégico de Seguridad Vial:** Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así

## SISTEMATIZACION PESV

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 de 2013)

**Plan Estratégico de Consumo Responsable de Alcohol:** Es el instrumento por medio del cual se definen las acciones que se adelantarán para promover el consumo responsable de alcohol en el establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas, luego de un diagnóstico. (Decreto 2851 de 2013)

**Seguridad vial:** Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías. (Decreto 2851 de 2013)

**Seguridad activa:** Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito. (Decreto 2851 de 2013)

**Seguridad pasiva:** Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo. (Decreto 2851 de 2013)

**Competencias básicas:** Es el conjunto de conocimientos, actitudes y habilidades que, relacionados entre sí, le permiten a un individuo desempeñarse de manera eficaz, flexible y con sentido en contextos nuevos y retadores. Las competencias básicas incluyen las comunicativas, matemáticas, científicas y ciudadanas. (Decreto 2851 de 2013)



## SISTEMATIZACION PESV

**Competencias ciudadanas:** conjunto de conocimientos y de habilidades cognitivas, emocionales y comunicativas que, articulados entre sí, hacen posible que el ciudadano actúe de manera constructiva en una sociedad democrática. (Decreto 2851 de 2013)

**Entidades territoriales certificadas:** de conformidad con lo establecido en la Ley 715 de 2001, son aquellas entidades que tienen la competencia de administrar el servicio educativo en su jurisdicción, garantizando su adecuada prestación en condiciones de calidad y eficiencia. (Decreto 2851 de 2013)

**Proyecto pedagógico:** De acuerdo con el artículo 36 del Decreto 1860 de 1994, es una actividad dentro del plan de estudios que de manera planificada ejercita al educando en la solución de problemas cotidianos, seleccionados por tener relación directa con el entorno social, cultural, científico y tecnológico del mismo. (Decreto 2851 de 2013)

**Accidente de Trabajo:** Es todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte (Decreto 1295 de 1994).

**Accidente de tránsito:** evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en el, afectando la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o las vías comprendidas en el lugar. (Ley 769 del 2002)

**Agente de tránsito:** se define Agente de tránsito como: todo funcionario o persona civil

## SISTEMATIZACION PESV

identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito. (Ley 769 del 2002)

**Carretera:** vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad. (Ley 769 del 2002)

**Carril:** se define como: parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos. (Ley 769 del 2002)

**Casco:** pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533. (Ley 769 del 2002)

**Choche o colisión:** encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo. (Ley 769 del 2002)

**Conductor:** es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. (Ley 769 del 2002)

**Equipo de prevención y seguridad:** conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo. (Ley 769 del 2002)

**Infracción:** trasgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se

## SISTEMATIZACION PESV

produce un daño material. (Ley 769 del 2002)

**Licencia de conducción:** documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de un vehículo con validez en todo el territorio nacional. (Ley 769 del 2002)

**Peatón:** Persona que transita a pie por una vía. (Ley 769 del 2002)

**Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo. (Ley 769 del 2002)

**Señal de tránsito:** dispositivo físico o marca especial: Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías. (Ley 769 del 2002)

**Vehículo:** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público. (Ley 769 del 2002)

**Vía:** Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales. (Ley 769 del 2002)

**Normas de Tránsito:** Conjunto de leyes que controlan, informan y regulan todos los aspectos relacionados con el transporte en el territorio nacional. (Ley 769 del 2002)

**Enfermedad profesional:** Todo estado patológico permanente o temporal que sobrevenga como consecuencia obligada y directa de la clase de trabajo que desempeña el trabajador, o del medio en que se ha visto obligado a trabajar, y que haya sido determinada como enfermedad profesional por el Gobierno Nacional. (Decreto 1832 de 1994)

En los casos en que una enfermedad no figure en la tabla de enfermedades profesionales (Decreto 1832 de 1.994 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social), pero se demuestre la relación de causalidad con los factores de riesgo ocupacionales será reconocida como enfermedad profesional, conforme lo establece el Decreto 1295 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

**Amenaza:** Peligro latente de que un evento físico de origen natural, o causado, o inducido por la acción humana de manera accidental, se presente con una severidad suficiente para causar pérdida de vidas, lesiones u otros impactos en la salud, así como también daños y pérdidas en los bienes, la infraestructura, los medios de sustento, la prestación de servicios y los recursos ambientales (Decreto 1072 de 2015)

**Peligro:** Fuente, situación o acto con potencial de causar daño en la salud de los trabajadores, en los equipos o en las instalaciones. (Decreto 1072 de 2015)

**Riesgo:** Combinación de la probabilidad de que ocurra una o más exposiciones o eventos peligrosos y la severidad del daño que puede ser causada por estos. (Decreto 1072 de 2015)

**Salud Ocupacional:** Según la OIT y la OMS, la salud ocupacional es "la promoción y mantenimiento del mayor grado de bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las

## SISTEMATIZACION PESV

ocupaciones mediante la prevención de las desviaciones de la salud, control de riesgos y la adaptación del trabajo a la gente, y la gente a sus puestos de trabajo".

**Equipos y Elementos de Protección Personal y Colectivo:** Medidas basadas en el uso de dispositivos, accesorios y vestimentas por parte de los trabajadores, con el fin de protegerlos contra posibles daños a su salud o su integridad física derivados de la exposición a los peligros en el lugar de trabajo. (Decreto 1072 de 2015)

**SOAT:** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica. (Decreto 2544 de 1987)

**Programas marco de enseñanza en educación vial:** Son los lineamientos que orientarán el desarrollo de los proyectos pedagógicos cuyo objetivo es promover el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas en los diferentes niveles de la educación formal relacionados con educación en Seguridad Vial, que responden a las políticas intersectoriales y a los términos del artículo 10 de la Ley 1503 de 2011.

## 2.3 Marco normativo

### **Plan estratégico de seguridad vial**

El objetivo del Plan Estratégico de Seguridad Vial, define las acciones que deben de ejecutar las organizaciones para prevenir los accidentes viales, facilitando los mecanismos necesarios que permitan involucrar a las áreas y las personas, frente a la gestión de las acciones internas que permitan dar cumplimiento a los requerimientos de Ley.

**Ley 1503 de 2011:** “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía”, con las cuales se busca que los colaboradores tengan los conocimientos suficientes orientados a salvaguardar su vida y la de los demás actores viales.

**Ley 105 de 1993:** “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte”, donde el ministerio de transporte establece las políticas nacionales y los organismos de control.

**Ley 1702 de 2013:** Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial, máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial, a fin de regular el comportamiento de los actores viales frente a la seguridad en las vías.

## SISTEMATIZACION PESV

**Decreto 2851 de 2013:** Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011, promoviendo la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

**Decreto 1906 de 2015:** Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

**Resolución 1565 de 2014:** Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, a fin de que las organizaciones cuenten con los lineamientos pertinentes del PESV.

**Norma ISO 39001:** Sistema de gestión de Seguridad Vial (SV) Basada en la nueva estructura armonizada de normas de sistemas de gestión.

Por medio de la implementación de las diferentes Leyes, decretos, resoluciones y normas, se busca tener elementos suficientes que permitan actuar de forma integral, frente a los riesgos que se contemplan dentro de los actores viales y así poder tener herramientas que permitan la mitigación de los diferentes riesgos.

### **2.4 Metodología de la sistematización**

Dentro del proceso de sistematización se busca recopilar la información adquirida de la práctica profesional ejecutada en el segundo semestre de 2020, apoyados en los componentes teóricos dentro de los diferentes proyectos consultados, mediante la aplicación del ciclo PHVA, orientados al cumplimiento, seguimiento y planes de mejora requeridos dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial, por medio del cual buscamos generar ambientes más seguros para nuestro personal de colaboradores y así minimizar los factores de riesgo que se encuentran día a día en la ejecución de la labor.

Se inició con la verificación de la documentación para el cumplimiento de los procesos de la práctica profesional, los cuales se orientaron principalmente al cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, dicha verificación se ejecutó mediante la matriz de estándares mínimos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, donde se evidencio que la compañía contaba con un cumplimiento superior al 82% pero que esto no era suficiente dado que no se estaba cumpliendo con la divulgación pertinente ante los colaboradores de la organización de los planes estratégicos en seguridad vial. Posterior a la validación del SG-SST se ejecutó una inspección minuciosa los lineamientos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, de acuerdo a lo establecido en la Ley 1503 del 2011, al Decreto 2851 de 2013 y la Resolución 1565 de 2014, a fin de determinar el estado de cumplimiento donde se evidencio que no se han ejecutado los planes de capacitación establecidos según la ley.



## SISTEMATIZACION PESV

Con la información recopilada se elaboró la propuesta para implementar el programa de capacitaciones del Plan estratégico de seguridad vial con el personal operativo de Seguridad de Occidente Ltda., en la Regional Antioquia involucrando a los Jefes de Operaciones, Coordinadores Operativos y Supervisores de Zona, quienes se encuentran expuestos de forma permanente a los peligros en las vías debido a los desplazamientos constantes que deben de ejecutar para el cumplimiento de sus obligaciones laborales.

Para el desarrollo de las capacitaciones se realizó una encuesta de caracterización del personal operativo, bajo la ley 1581 de 2012 de protección de datos personales, la cual fue utilizada para la construcción de la capacitación del plan estratégico de seguridad vial PESV, para Seguridad de Occidente Ltda., por medio de la cual se buscó contar con elementos objetivos que permitieran orientar los esfuerzos hacia las condiciones puntuales encontradas mediante la ejecución de la encuesta.

En cumplimiento de la ley 1503 de 2011 por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones como diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, y la resolución 1565 de 2014, por la cual se establece la consolidación de la información que permita visualizar el panorama de riesgos viales para Seguridad de Occidente Ltda., se ejecutó encuesta donde se recopiló la información personal como el nombre, el sexo, la edad, el grupo de trabajo al que pertenece, licencia de conducción, tipo de licencia, tiempo de experiencia conduciendo vehículo, tiempo de experiencia conduciendo motocicleta, roles que cumple con frecuencia en la vía, si ha tenido accidentes en los últimos 5 años aclarando si era peatón o conductor y si ha tenido infracciones de tránsito y de qué tipo.

## SISTEMATIZACION PESV

Durante la encuesta se logró establecer que el personal operativo, conductor de motocicleta entre los 20 y 30 años, con una experiencia de conducción menor a los 5 años, han sufrido accidentes de tránsito o han tenido infracciones de tránsito debido a la falta de capacitación y la falta de experiencia como conductor, además que en algunos casos se evidencio que la mayoría de accidentes se presentaron en la jornada nocturna, lo que permitió generar una orientación de las capacitaciones del plan estratégico de seguridad vial PESV de forma más eficiente.

Se logró la actualización del protocolo de manejo seguro para conductores de vehículos y motocicletas de Seguridad de Occidente Ltda., teniendo presente la normatividad actual establecida en el decreto 1503 de 2011, el cual se promueven los hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía para los conductores de vehículos y motocicletas.

El programa de capacitación incluyo la siguiente información:

- Normatividad establecida en el Decreto 1503 de 2011
- Normas de transito
- Protocolo de manejo seguro para conductores de vehículos y motocicletas PG-GO-

008 versión 3 de 20 de 20 de septiembre de 2020, el cual incluye:

1. Identificación de los riesgos
2. Manejo defensivo
3. Análisis de los resultados (inspecciones de vehículos)
4. Recomendaciones Generales
5. Normas de seguridad para conductores

## SISTEMATIZACION PESV

6. Equipos de protección personal

7. Listas de chequeo

Adicional al proceso de capacitación se ejecutaron los siguientes procedimientos internos, los cuales se establecieron como documentos de control dentro de la formación del PESV:

- Prueba teórica para conductores versión 1 RG-GH-067
- Prueba técnica para conductores versión 1 RG-GO.072
- Inspección de seguridad motocicletas versión 3 RE-AF-017

Dentro de los resultados obtenidos de los procedimientos internos podemos destacar lo siguiente:

En la prueba teórica para conductores la cual mide los conocimientos en materia de señalización y el actuar frente al manejo de los vehículos, en interacción con los demás actores viales se logró evidenciar un 70% de los conocimientos teóricos, dejando una brecha del 30% que permitió identificar la falta de algunos conocimientos teóricos.

Mediante la ejecución de la prueba técnica para conductores, donde mediante un ejercicio práctico se busca medir la forma en que los supervisores motorizados se comportan en las vías, se logró evidenciar que el 82% tenía claros los conocimientos prácticos para realizar una conducción segura en la vía, sin embargo, el 18% no realizó la inspección inicial de pre marcha, ni tampoco utilizaban las direccionales para ejecutar los giros de acuerdo a lo establecido por normatividad.

## SISTEMATIZACION PESV

Durante la ejecución de la inspección de seguridad de motocicletas, la cual se realizó con todo el parque automotor de personal operativo, destinado para ejecutar las funciones en los diferentes frentes de trabajo, se logró evidenciar que el 25% de las motocicletas tenían algún elemento que se encontraba fuera de los parámetros de cumplimiento legal, debido a la falta de mantenimiento de los componentes mecánicos de las mismas, situación por la cual se incrementa el riesgo de accidentalidad al no contar con la herramienta de trabajo en óptimas condiciones.

En compañía de la coordinación nacional de SST se realizó apoyo de seguimiento a casos de accidentes laborales ocurridos durante el segundo semestre de 2020, a fin de establecer las causas básicas y determinar las acciones de mejora que se deben de ejecutar por parte de la compañía para prevenir la ocurrencia de los mismos.

Para finalizar se determinó realizar la actualización de las matrices de riesgo de los puestos de trabajo operativos de la Regional Antioquia, a fin de identificar las condiciones de riesgos a las cuales se encuentran expuestos el personal de conductores a fin de establecer el cumplimiento de los parámetros establecidos para la prestación del servicio y así poder reducir el ausentismo por accidentes de tránsito, mejorando las habilidades del personal operativo, volviéndolos conscientes de los riesgos a los cuales se encuentran expuestos.

Se sugirió establecer un cronograma anual de capacitaciones que complementen los diferentes elementos del plan estratégico de seguridad vial PESV, con el fin de que de forma permanente se lleven a cabo los controles pertinentes que permitan actuar a la organización de forma eficiente, previniendo la accidentalidad del personal operativo de la Regional Antioquia. Adicional a ello se indicó que la inspección del parque automotor del personal de supervisores asignado a la

## SISTEMATIZACION PESV

operación, se debe de ejecutar cada 3 meses, a fin de garantizar el buen estado de los vehículos y por consiguiente la disminución de riesgo de accidentalidad por fallas mecánicas.

Para Seguridad de Occidente Ltda., los esfuerzos en reducir la accidentalidad del personal operativo, se ha convertido en parte fundamental de la organización y una prioridad consagrada dentro del plan estratégico de seguridad vial PESV, ya que el factor humano tiene un gran impacto dentro de la estructura funcional, por lo cual se busca generar los mecanismos necesarios que nos acerquen a un entorno más seguro para todo el personal de colaboradores.

## **CAPÍTULO III**

### **3 INTERPRETACION CRÍTICA**

Durante la recopilación de la información de la práctica profesional desarrollada en el segundo semestre de 2020, podemos en primera instancia afirmar que el proceso fue enriquecedor tanto a nivel de conocimientos como a nivel de ejecución de los mismos, teniendo presente que la experiencia adquirida a partir del primer momento es invaluable, adicional a ello poder aportar de forma significativa a los procesos internos de Seguridad de Occidente Ltda., ha generado una devolución de mi parte hacia la organización la cual me ha apoyado desde el primer momento de inicio del proceso.

Por medio de la herramienta de evaluación de interna basada en la resolución 0312 de 2019, la cual definen los estándares mínimos del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo SG-SST, se definieron en primera instancia un cumplimiento superior al 82%, marco la base para dar inicio a la validación del cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial PESV, de acuerdo a los lineamientos establecidos en la resolución 1565 de 2014, por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, lo que permitió realizar un reconocimiento general del estado real del PESV, dejando en evidencia que se requiera realizar un trabajo orientado al cumplimiento de la ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, debido a que se evidencio que una accidentalidad del 10% de la población durante el periodo 2019-2020,

generando una preocupación general debido a los problemas de ausentismo que conlleva esta situación.

Según la resolución 1565 de 2014, el plan estratégico de seguridad vial PESV, es un instrumento por medio del cual las empresas pueden planificar, las acciones, estrategias y mecanismos que permitan adoptar las medidas pertinentes para evitar y disminuir los accidentes de tránsito tanto al interior como al exterior de las organizaciones.

Durante la ejecución del proceso de realizado al interior de la compañía se logró contribuir significativamente en la identificación de las causas raíz y causas básicas, de las situaciones de riesgo por la cual se estaba presentando la accidentalidad del personal operativo de Seguridad de Occidente Ltda., teniendo presente que de acuerdo a los pronunciamientos realizados por parte de la OMS (2013), las estadísticas recopiladas indicaban un aumento considerable de los accidentes, convirtiéndose en la actualidad en una de las 10 principales causas de muerte a nivel mundial.

Una de las principales causas de accidentalidad determinadas dentro del estudio realizado, fue el exceso de velocidad por parte del personal de supervisores, confirmando la teoría de la OMS (2017), la cual indica que es uno de los factores determinantes en la gravedad de los accidentes viales, ya que la posibilidad de lesiones y muerte durante una colisión es mayor, ya que a mayor velocidad la distancia para efectuar un frenado seguro también es mayor, y en muchas ocasiones los resultados son fatales o con grandes consecuencias para los conductores y pasajeros del vehículo.

A fin de dar inicio al proceso de mitigación de los accidentes viales por parte del personal operativo de Seguridad de Occidente Ltda., se determinaron una serie de procedimientos que permitieran realizar una caracterización de las personas que laboran en la organización partiendo desde el proceso de contratación, así mismo la identificación de la población que había tenido accidentes viales en los últimos 5 años. A continuación, se enumeran los procesos determinados dentro de la compañía:

### **Procesos de selección**

Dentro de este proceso se busca que el conductor del vehículo o motocicleta cuente con los documentos que lo acrediten para la conducción como es la licencia de conducción la cual debe de estar al día, la matrícula del vehículo que prueba que es el propietario del vehículo, verificación de multas de tránsito a fin de validar que no tenga problemas de cobros o embargos por parte de las autoridades competentes.

### **Prueba técnica conductores**

Aprobado el primer filtro desde el área de operaciones con el acompañamiento del área de seguridad y salud en el trabajo, se realiza la prueba teórica para conductores versión, la prueba



técnica para conductores versión y la inspección de seguridad motocicletas, donde se emite una calificación que determine si la persona es apta para la conducción segura de los vehículos.

### **Capacitaciones en seguridad vial**

Se determinó que por lo menos 3 veces en el año se debe de capacitar el personal operativo de Jefes de Operaciones, Coordinadores Operativos y Supervisores de Zona, a fin de poder generar los hábitos, conductas y comportamientos seguros, establecidos en la ley 1503 de 2011, esto permitirá que los colaboradores se apropien de los conocimientos requeridos para efectuar una conducción orientada al manejo defensivo en las vías, cuidando su vida como la de los demás actores viales.

### **Plan de verificación mantenimiento de vehículos**

También se determinó la validación del parque automotor al servicio de la compañía, donde se ejecuta un proceso de inspección de los documentos de los vehículos y las condiciones físicas de los mismos, así como la entrega de los comprobantes de mantenimiento que determinen el estado real para que estos pueden rodar en el área metropolitana. Cada 6 meses se ejecuta el seguimiento del estado de los vehículos en el sistema de integrado de información de multas y sanciones de tránsito SIMIT.

### **Identificación de las jornadas de mayor accidentalidad**

Por medio del estudio de caracterización de accidentes de tránsito del personal operativo, se logró evidenciar que la mayoría de estos se produjo en la jornada nocturna, después del cuarto turno donde se evidencio un grado de fatiga siendo un factor desencadenador del accidente, es por ello que a partir de la segunda quincena del mes de marzo de 2021, la Dirección Operativa nacional determino estandarizar las programaciones del personal la cuales se desarrollaran en modalidad 4 por 2 en modalidad 12 horas, siendo 2 turnos de día, 2 turnos de noche y 2 turnos de descanso, lo que permitirá un menor índice de fatiga en los supervisores.

### **Política de seguridad vial**

Se estableció una policita de seguridad vial la cual se consagro a nivel nacional y ahora forma parte del manual operativo, la cual se orientó a:

- La reducción de la accidentalidad vial.
- La disminución de las consecuencias de los accidentes de tránsito.
- La trasformación de la cultura vial de sus conductores, el cumplimiento de los requisitos legales aplicables.
- La mejora continua de los procesos operativos de trasporte de personas y servicios.

### **Seguimiento de accidentes laborales**

Por medio del seguimiento permanente de los accidentes laborales tanto del área SST como por parte del COPASST, se busca mantener los lineamientos que permitan continuar con la identificación de las causas los accidentes laborales del personal operativo, esto nos llevara a poder trabajar en la identificación de los riesgos, como presidente del COPASST, tengo el firme compromiso de poder continuar ejerciendo los controles pertinentes que sean necesarios.

Según la ley 1503 de 2011, toda empresa que supere una flota automotora a 10 unidades, está obligada a contribuir con el objeto de la ley y por consiguiente se debe de sumar a los esfuerzos encaminados a la educación vial de sus colaboradores, es por ello que se crearon los planes estratégicos de seguridad vial PESV, cuya finalidad es preservan la integridad de las personas sean conductores o peatones.

Gracias a la experiencia adquirida dentro del proceso de práctica profesional, me he ocupado de brindar las herramientas necesarias al personal operativo en temas de prevención, así mismo poder articular la consecución de los equipos de protección especializados para el personal motorizado, que si bien sus costosos he podido sustentar ante la alta dirección la importancia de contar con los mismos y que finalmente, al reducir la accidentalidad viales disminuimos la ausencia laboral que también es un costo que puede ser muy superior a lo invertido en los equipos de protección.

Hoy me siento un colaborador profesionalmente comprometido con la organización, que, mediante mecanismos legales y prácticos, puedo generar un pronunciamiento ante la organización el cual es escuchado y valorado, donde finalmente lo importante es la seguridad y la vida de las personas que deben de ser la causa diferenciadora de toda organización, ya que para nosotros una empresa prestadora de servicios el factor humano es indispensable para la continuidad de nuestro negocio.

Para finalizar considero que se ha marcado una ruta apropiada para dar continuidad a los procesos de la compañía, que si bien estaban contemplados a nivel estratégico para dar cumplimiento al marco legal según las disposiciones del gobierno nacional, lo más importante es poder impactar las personas generando la conciencia frente al actuar durante la conducción de sus vehículos en las vías, esto permitirá poder contar personas que actúen de forma segura y que procuren por enseñar a los demás que las buenas prácticas de conducción vial, repercuten también en el comportamiento de los demás actores viales, sean conductores o peatones.

### 3.1 Conclusiones

Gracias a la información recopilada Seguridad de Occidente Ltda., puede contar con una guía para dar continuidad a los procesos internos que debe de ejecutar, dentro del cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial, no solo para la Regional Antioquia sino para las demás regionales a nivel nacional.

Mediante la sistematización de la práctica profesional, aprendimos que es de vital importancia poder contar con material de consulta que permita a la organización seguir orientando los esfuerzos, manteniendo los focos de atención primarios para contribuir a la disminución de los accidentes viales del personal de colaboradores.

Se logró el análisis desde una perspectiva crítica del proceso de aprendizaje desarrollado a lo largo de la construcción, diseño y actualización del plan estratégico de seguridad vial PESV, a través del cual se identifica que las conductas de los actores viales en materia de seguridad, permitieron identificar que la accidentalidad vial se debe mayoritariamente a la falta de educación frente a los comportamientos y hábitos de los conductores durante la operación de sus vehículos.

Por medio la recuperación de las estrategias metodológicas implementadas para identificar aciertos y desaciertos en el desarrollo de Plan Estratégico de Seguridad Vial, podemos concluir que es de vital importancia dar cumplimiento a la normatividad vial, teniendo presente

que es la persona quien decide el actuar en la vía y la forma en cómo lleva su vehículo responsablemente.

### **3.2 Recomendaciones**

A nivel personal recomiendo seguir profundizando en los conocimientos frente al desarrollo y cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial PESV, a fin de afianzar los conocimientos adquiridos y poder colocarlos en práctica al servicio de la organización.

A nivel organizacional se recomienda continuar con los procesos de control del personal operativo, mediante la construcción de cronogramas que permitan evaluar en determinados periodos las condiciones técnicas de las motocicletas y los conocimientos teóricos y prácticos de los conductores de los vehículos asignados a la operación.

Para la institución seguir apoyando de forma permanente a los estudiantes con tutores que aporten significativamente en la consecución de los conocimientos de los estudiantes, para que durante el desarrollo de las actividades frente a los proyectos de grado se pueda entregar un material con una orientación científica y profesional que enriquezca a las personas que en el futuro consulten estos trabajos.

## Referencias

OMS (2013). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Organización Mundial de la Salud. Recuperado de:

[https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/report/es/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/es/)

OMS. (2017). Control de la velocidad. Organización Mundial de la Salud. Recuperado de:

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255305/WHO-NMH-NVI-17.7-spa.pdf;jsessionid=F8D373EDDD12AE92618CC7B491D9ABB0?sequence=1>

OMS. (2018). Accidentes de tránsito. Organización Mundial de la Salud. Recuperado de:

<https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Ladino, B. y Muñeton, A. (2018). Propuestas estratégicas para la implementación del plan estratégico de seguridad vial. Recuperado: <https://hdl.handle.net/10656/8117>

Aldana, Y. y Bernal, D. (2018). Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Empresa RUSSI S.A.S. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/11349/14580>

Correa, G. (2019). Plan estratégico de seguridad vial para el cantón Colta. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Riobamba. Recuperado de:

<http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/11477>

Arias, V., Pérez, T., Tolosa, E. y Salgado J. (2019). Diseño del plan estratégico de seguridad vial Agrovalle S.A.S. recuperado de: <http://hdl.handle.net/10946/4269>

Beltrán, S. (2019). Implementación de plan estratégico de seguridad vial para la prevención de accidentes viales. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10823/1582>



Londoño M y Villa, J. (2019) Desarrollo del plan estratégico de seguridad vial para la empresa

Valorar S.A. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10495/15505>

Pérez, D. (2020). Análisis comparativo de metodologías de realización del plan estratégico de

seguridad vial. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10654/37041>

Zuluaga, J. (2020) Evaluación y seguimiento del plan estratégico de seguridad vial (PESV) en la

empresa Servienergía Ltda. Cerete, Córdoba. Recuperado de:

<https://repositorio.unicordoba.edu.co/handle/ucordoba/3381>

Serrano, E. y Solano, C. (2019). Plan estratégico de seguridad vial en Fonos S.A.S, ubicada en

el municipio de Los Patios, Colombia. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10901/15505>

Roa, M. (2020). Diseño e implementación de un plan estratégico de seguridad vial para la

empresa Mundopetrol S.A.S. Recuperado de:

<https://repositorio.ecci.edu.co/handle/001/861>

Occidente SP (2021). Política del Sistema de Gestión. Recuperado de:

<https://www.occidentesp.com.co/politica-de-calidad>

Molinares, F. (2021). Reseña Histórica. (Documento Interno). Seguridad de Occidente Ltda.

Conducción responsable. (2013). Comienzos de la seguridad vial. Recuperado de:

<http://www.conduccionresponsable.com/comienzos-de-la-seguridad-vial/>

Motoro, L. (18 de noviembre 2012) blog Primeras normas y señales de tráfico, imperio romano.

Recuperado de: [https://educavialroquetas.blogspot.com/2012/11/primeras-normas-y-](https://educavialroquetas.blogspot.com/2012/11/primeras-normas-y-senales-detrafico.html)

[senales-detrafico.html](https://educavialroquetas.blogspot.com/2012/11/primeras-normas-y-senales-detrafico.html)

Organización mundial de la salud. (s.f). Prevención de la violencia y los traumatismos.

Accidentes de tránsito. Recuperado de:

[https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/es/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/)

Montoro, L., Alonso, F., Esteban, C. & Toledo, F. (2000). Manual de seguridad vial: el factor humano. Barcelona: Ariel, S.A. Recuperado de:

<http://www.scielo.org.co/pdf/crim/v56n1/v56n1a09.pdf>

Toledo, F. (2006). Manual de prevención de accidentes de tráfico en el ámbito laboral in-itinere y en misión. El factor humano: riesgo y grupos de riesgo. Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial, Intras. Universidad de Valencia. Recuperado de:

[http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_nlinks&ref=000222&pid=S1794-3108201400010000900030&lng=](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=000222&pid=S1794-3108201400010000900030&lng=)

Congreso de la república. (2011). Ley 1503 del 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Congreso de la república. Recuperado de:

[https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma\\_pdf.php?i=45453](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=45453)

Seguridad Vial (2013) Manual para el desarrollo de proyectos de infraestructura desde la óptica de la seguridad vial. Recuperado de: <http://docplayer.es/16037253-Seguridad-vial-seguridadvial-manual-2013-manual-para-el-desarrollo-de-proyectos-de-infraestructura-desde-la-optica-de-la-seguridad-vial.html>

Mercado, D (2019). El tiempo. El valle de aburra supero las 900.000 motos matriculadas.

Recuperado de:

<https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/el-valle-de-aburra-supero-las-900-000-motos-matriculadas-343266>

Moyano, J. (2005). Análisis sobre el método científico. ProQuest.com. Recuperado de:

<https://search-proquest->

[com.ezproxy.uniminuto.edu/docview/853504006/fulltext/57FB2C6701114E10PQ/4?acco-  
untid=48797](http://com.ezproxy.uniminuto.edu/docview/853504006/fulltext/57FB2C6701114E10PQ/4?accoun-<br/>tid=48797)

Osorio, M. (2018). Valle de aburra, la región con más accidentalidad en el país. El tiempo.

Recuperado de:

[https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/valle-de-aburra-la-region-con-mas-accidentalidad-  
del-pais-201314](https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/valle-de-aburra-la-region-con-mas-accidentalidad-<br/>del-pais-201314)

Sampieri, R. H. (2014). Metodología de la Investigación. Mexico: MC Graw-Hill/Interamericana Editores, S.A de C.V. Recuperado de:

[http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-  
investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf](http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-<br/>investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf)

Forero, L. (2008). Muertes y Lesiones por Accidentes de Tránsito. Medicina Legal. Recuperado de:

<https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49502/Accidentes+De+Transito.pdf>

OMS. (2017). Control de la velocidad. Organización Mundial de la Salud. Recuperado de:

[https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/managing-  
speed/es/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/managing-<br/>speed/es/)

Congreso de la república. (1993). Ley 105 de 1993: “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte”, donde el ministerio de trasporte establece las políticas nacionales y los organismos de control.

Congreso de la república. Recuperado de:

[https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma\\_pdf.php?i=296](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=296)

Presidente de la república. (2013). Decreto 2851 de 2013: Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011, promoviendo la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. Presidente de la república. Recuperado de:

[https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma\\_pdf.php?i=55853](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=55853)

Presidente de la república. (2015). Decreto 1906 de 2015: Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Presidente de la república. Recuperado de:

[https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma\\_pdf.php?i=63519](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=63519)

Ministerio de transporte. (2014). Resolución 1565 de 2014: Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, a fin de que las organizaciones cuenten con los lineamientos pertinentes del PESV. Ministerio de transporte. Recuperado de:

<https://www.mintransporte.gov.co/buscar/?q=resolucion+1565>

Normas ISO. (2012). Norma ISO 39001: Sistema de gestión de Seguridad Vial. Recuperado de:

<https://www.iso.org/standard/44958.html>

Ministerio de Trabajo. (1994). Decreto 1295 de 1994. Por el cual se determina la organización y administración del Sistema General de Riesgos Profesionales. Ministerio de trabajo y Seguridad Social. Recuperado de:

[https://www.cvc.gov.co/sites/default/files/Sistema\\_Gestion\\_de\\_Calidad/Procesos%20y%20procedimientos%20Vigente/Normatividad\\_Gnl/Decreto%201295%20de%201994-Jun-22.pdf](https://www.cvc.gov.co/sites/default/files/Sistema_Gestion_de_Calidad/Procesos%20y%20procedimientos%20Vigente/Normatividad_Gnl/Decreto%201295%20de%201994-Jun-22.pdf)

Presidente de la república. (1994). Decreto 1832 de 1994. Por el cual se adopta la Tabla de Enfermedades Profesionales. Presidente de la Republica. Recuperado de:

[https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma\\_pdf.php?i=8802](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=8802)

Consejo de estado. (2002). Ley 769 del 2002: Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Departamento Administrativo de la Función Pública. Recuperado de:

[https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma\\_pdf.php?i=5557](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=5557)

Ministerio de Trabajo. (2015). Decreto 1072 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Recuperado de:

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

Ministerio de Justicia. (1987). Decreto 2544 de 1987. Por el cual se reglamentan los artículos 115 y 116 de la Ley 33 de 1986 (artículos 259 y 260 del Decreto-ley 1344 de 1970) y 3° de la Ley 16 de 1979. Ministerio de Justicia. Recuperado de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1462494>