



**Diseño Del Plan Estratégico De Seguridad Vial Nivel Básico En Etiflex S.A.S, De
Acuerdo A La Normatividad Legal Vigente**

Camila Andrea Agudelo Carreño

Proyecto presentado para optar al título de administradora de empresas

Asesor

Francisco Eladio Restrepo

Universidad de Antioquia

Facultad de Ciencias Económicas

Administración de Empresas

El Carmen de Viboral, Antioquia, Colombia

2023

Cita	(Agudelo Carreño, 2023)
Referencia	Agudelo Carreño (2023). <i>Diseño Del Plan Estratégico De Seguridad Vial Nivel Básico En Etiflex S.A.S, De Acuerdo A La Normatividad Legal Vigente</i> [Trabajo de grado profesional]. Universidad de Antioquia, El Carmen de Viboral, Colombia.



Repositorio Institucional: <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

Universidad de Antioquia - www.udea.edu.co

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

Tabla De Contenido

Resumen.....	5
Abstract.....	6
Introducción	7
1. Título De La Práctica.....	9
2. Tema De La Práctica	9
3. Contexto De La Organización	9
4. Antecedentes.....	13
5. Problemática Y Problema.....	15
6. Objetivos.....	17
6.1. Objetivos Generales	17
6.2. Objetivos Específicos.....	17
7. Justificación.....	18
8. Marco Referencial	18
8.1. Teórico	18
8.2. Normativo	29
8.3. Conceptual	31
9. Diseño Metodológico	34
10. Resultados	35
10.1 Diagnóstico Inicial	35
10.2. Desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	39
11. Conclusiones	107
12. Recomendaciones	109
13. Bibliografía	111

Índice De Tabla

Tabla 1. Tabla resumen de requisitos por nivel implementación del PESV resolución 40595 de 2022.....	28
Tabla 2. Marco Normativo.....	29

Índice De Figuras

Figura 1. Organigrama Corporativo Etiflex S.A.S 2022	12
Figura 2. Mapa de procesos de Etiflex S.A.S	12
Figura 3. Árbol de problemas	17
Figura 4. Procesos de la Gestión del Talento Humano.....	20
Figura 5. Resumen grupos PESV en función de la misionalidad y tamaño de la organización. .	27
Figura 6. Accidentalidad por riesgo.....	36
Figura 7. Resultados del tipo de misionalidad y nivel del PESV.	38
Figura 8. Pasos de implementación del PESV nivel básico	38
Figura 9. Resultado de la encuesta a la pregunta “Sexo”	53
Figura 10. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Qué escolaridad tiene?.....	53
Figura 11. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Qué categoría de licencia de conducción tiene? AUTOMÓVIL.....	54
Figura 12. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Qué categoría de licencia de conducción tiene? MOTO	54
Figura 13. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Ha recibido capacitación en seguridad vial?	55
Figura 14. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Ha sufrido accidentes viales en los últimos 5 años?	55
Figura 15. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿En qué rol de como actor vial en el accidente?.....	56
Figura 16. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Qué tipo de vehículo automotor o no automotor conduce frecuentemente?	56
Figura 17. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Qué tipo de vehículo automotor o no automotor conduce frecuentemente?	57
Figura 18. Resultado de la encuesta a la pregunta Medio de transporte ¿qué utiliza para el desplazamiento hacia el trabajo?	57
Figura 19. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Ha tenido infracciones de tránsito?	58

Figura 20. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Cuántas infracciones de tránsito ha tenido?	58
Figura 21. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Qué tipo de infracción ha tenido?.....	59
Figura 22. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Cuál es su estado de pago?	59
Figura 23. Determinación del Nivel de Deficiencia	62
Figura 24. Determinación del nivel de exposición	62
Figura 25. Determinación del nivel de probabilidad	63
Figura 26. Significado del valor del nivel de probabilidad.....	63
Figura 27. Determinación del nivel de consecuencia	64
Figura 28. Determinación del nivel de riesgo.....	64
Figura 29. Significado del nivel de riesgo	64
Figura 30. Significado de aceptabilidad del riesgo.....	65
Figura 31. Matriz de riesgo.....	66

Resumen

El presente trabajo consiste en diseñar el Plan Estratégico De Seguridad Vial (PESV) en su nivel básico en Etiflex S.A.S, de acuerdo a la normatividad legal vigente, buscando prevenir los accidentes e incidentes viales generados por los riesgos presentes en la movilidad vial laboral, se hará por medio de capacitaciones, estrategias y mecanismos que permitan reducir los riesgos a los que se enfrentan los empleados que son conductores y los que realizan desplazamientos en función de sus actividades laborales, creando buenos comportamientos y conductas seguras en la vía. Para dar cumplimiento al proyecto se propone: Caracterizar el procedimiento de evaluación y control de los riesgos, definir los objetivos y metas del PESV y estructurar los programas de gestión del riesgo crítico. El proyecto se desarrolla por medio de la Resolución 40595 del 2022 *“Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”* y da cumplimiento a la 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”*.

Palabras clave: PESV, seguridad vial, siniestro, riesgo, normas, legislación

Abstract

The present work consists of designing the Basic Level Road Safety Strategic Plan (PESV) at Etiflex S.A.S, in accordance with current legal regulations, seeking to prevent accidents and road incidents generated by risks present in work-related road mobility. This will be achieved through training, strategies, and mechanisms that allow reducing the risks faced by employees who are drivers and those who travel for work-related activities, creating good behaviors and safe conduct on the road. To comply with the project, it is proposed to characterize the risk assessment and control procedure, define the objectives and goals of the PESV, and structure critical risk management programs. The project is developed through Resolution 40595 of 2022 "By which the methodology for the design, implementation, and verification of Road Safety Strategic Plans is adopted and other provisions are dictated" and complies with Law 1503 of 2011 "Which promotes the formation of safe habits, behaviors, and conduct on the road and other provisions."

Keywords: PESV, road safety, accident, risk, regulations, legislation.

Introducción

La accidentalidad vial en Colombia es un problema importante que afecta a la seguridad y la vida de los ciudadanos. Según el más reciente boletín estadístico del Instituto Colombiano de Medicina Legal, con corte a noviembre del 2022 hubo 7.432 fallecidos en accidentes de tránsito. Con respecto a 2021, perdieron la vida 853 personas más por esta causa, lo que representó un aumento de un 12,9 %. (Infobase, 2023)

Entre las causas principales de los accidentes de tránsito en Colombia se encuentran la invasión del carril contrario, el consumo de alcohol y drogas, el exceso de velocidad, el mal estado de las vías, la imprudencia de los conductores y el incumplimiento de las normas de tránsito. Para contrarrestar este problema, el gobierno colombiano ha implementado diversas medidas, como la promoción de la educación vial, la construcción de puentes y pasos elevados, la ampliación de la red vial, el aumento de más normas de tránsito, reformas a las leyes ya estipuladas y la aplicación de sanciones más severas a los infractores.

A pesar de estos esfuerzos, la accidentalidad vial en Colombia continúa siendo una principal causa de muerte, lo que convierte ese problema en un desafío para las autoridades y la comunidad en general. Se debe incentivar y concientizar más a la ciudadanía y generar un compromiso conjunto para reducir el número de accidentes viales, logrando que las carreteras de Colombia sean más seguras.

Por esto nace la ley 1503 del 2011 que en su artículo 12 estipula:

Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan

Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

La organización para dar cumplimiento a la legislación vigente debe diseñar, implementar, verificar y dar mejora continua al Plan Estratégico de Seguridad Vial, por ende, para llevar a cabo su diseño se realizó una investigación de enfoque mixto que permitió definir el tipo de misionalidad y el alcance del proyecto que corresponde a la fase 1 “Planificación del PESV”, además, identificar los pasos que debe desarrollar la organización para dar cumplimiento al nivel básico, los cuales son:

1. Designar al líder del diseño e implementación del PESV
2. Conformar el Comité de Seguridad Vial
3. Diseñar la Política de Seguridad Vial de la organización
4. Identificar el liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo
5. Realizar el Diagnóstico de la organización
6. Caracterización, evaluación y control de riesgos
7. Construir los objetivos y metas del PESV
8. Diseñar los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño

1. Título De La Práctica

Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial nivel básico en ETIFLEX S.A.S, de acuerdo a la normatividad legal vigente.

2. Tema De La Práctica

- **Área de Gestión Humana:** Proceso de selección y contratación de personal con rol de conductor y conductores.
- **Sistema de Gestión Seguridad y Salud en el Trabajo:** Identificación de peligros, valoración y evaluación de riesgos.
- **Metodología de la Investigación:** Técnicas y fuentes de investigación.
- **Gestión por Procesos:** Análisis de cada uno de los procesos de la empresa para la caracterización y evaluación del riesgo.
- **Gestión Estratégica:** Ejecución de las acciones priorizadas que concretan los objetivos de la planeación estratégica.

3. Contexto De La Organización

3.1. Información General

Etiflex S.A.S fue fundada en el año 1983 por el señor John Restrepo D´Aleman en la ciudad de Medellín, pero debido a su exponencial crecimiento en el año 2012 se trasladó al municipio de Rionegro, en la ubicación Km 3 vía Aeropuerto JMC Vereda La Mosquita. Es una empresa colombiana que nace con el objetivo de atender las necesidades requeridas por la industria y el comercio en las áreas de etiquetas autoadhesivas y no adhesivas, fundas termoencogibles, material publicitario y empaques flexibles. Tiene dos sistemas de impresión en artes gráficas: Flexografía

y Litografía las cuales le permiten atender y ofrecer productos de alta calidad. Cuentan con la certificación brindada por el ICONTEC, mediante la norma ISO 9001-2015 y el buen concepto sanitario favorable bajo la resolución 683 de 2012 y resolución 4143 de 2012.

La compañía posee tecnología de última generación para los procesos de impresión, laminación y corte, que le permiten satisfacer las necesidades de sus clientes y adaptarse a sus requerimientos, garantizando la productividad e innovación durante sus procesos. Sus servicios son otorgados a los diferentes sectores de la industria como: alimentos, aseo personal, textiles, productos de belleza, lubricantes, aseo del hogar, plásticos, productos para mascotas, entre otros. También, cuentan con diversos tipos de presentaciones: rollos, sachets y diferentes tipos de bolsas. Está cuenta con una experiencia de 40 años en el sector industrial y entre sus clientes más destacados se encuentran el Grupo Crystal, Noel, Uniban, Colombina, Invesa, Dan, Johnson & Johnson, el Grupo Nutresa, Colanta, Postobón, Nestlé, Procter and Gamble, Casa Luker, Hiplantro y más.

3.2. Plataforma estratégica

3.2.1. Misión

Somos una empresa de artes gráficas dedicada a la producción y comercialización de etiquetas y empaque flexibles, que busca satisfacer las necesidades de nuestros clientes, trabajando para alcanzar un mejor bienestar de nuestros empleados, con responsabilidad social y cuidado del medio ambiente.

3.2.2. Visión

ETIFLEX S.A.S busca para el 2023 posicionarse en el mercado a nivel Nacional como una de las grandes empresas de la industria gráfica y de empaques, proporcionando un equipo técnico y

humano competente, cumpliendo con los requisitos legales de inocuidad alimentaria, manejo ambiental, responsabilidad social, integridad del personal y de la organización con la finalidad de ser una empresa viable y sostenible en el tiempo.

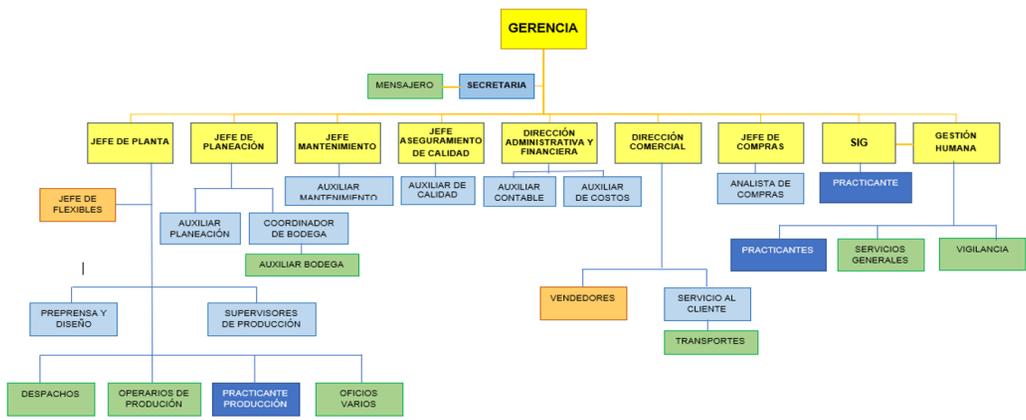
3.2.3. *Valores corporativos*

- Compromiso
- Comunicación efectiva
- Desarrollo de relaciones
- Orientación al cliente
- Trabajo en equipo
- Honestidad
- Observar el cumplimiento de los derechos humanos.
- Preparación, prevención y respuesta ante emergencia

3.2.4. *Organigrama*

Etiflex S.A.S es una mediana empresa que para el año 2023 cuenta con 106 empleados; 67 operativos y 39 administrativos, los cuales se distribuyen en 8 áreas que depende principalmente de la gerencia general, lo que permite que la compañía cuente con una comunicación horizontal obteniendo dinamismo en los grupos de trabajo, solución de problemas con mayor eficiencia y buen ambiente laboral.

Figura 1. Organigrama Corporativo Etiflex S.A.S 2022



Fuente: Etiflex S.A.S

3.2.5. Mapa De Procesos

Figura 2. Mapa de procesos de Etiflex S.A.S



Fuente: Etiflex S.A.S

3.3. Área Que Impactará El Proyecto

El área que tendrá mayor impacto por el proyecto será la de Gestión Humana, ésta recibirá el apoyo para una de sus subáreas que sería el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (SG-SST). Sin embargo, se espera que las demás áreas de la compañía se afecten positivamente con el proyecto, ya que éste involucra a todos los miembros de la organización por medio de la concientización y educación en cuanto a temas de seguridad vial.

4. Antecedentes

Para entender más sobre en qué consiste el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) se revisaron trabajos de otras empresas que ya han implementado tal herramienta, para analizar cuáles son sus principales objetivos, las metodologías a utilizar y sus resultados.

Un primer trabajo corresponde al “Diseño de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la IPS Óptica La Plazuela de la Ciudad De Medellín, Antioquia” (Caballero, Ríos, 2022). Este trabajo en un principio expone el contexto general de la problemática que se está viviendo dentro de la organización respecto a los riesgos que tienen los empleados para desempeñar sus obligaciones laborales, entendiendo que estos deben realizar desplazamientos a diferentes zonas de la ciudad. Su objetivo es principalmente construir el PESV en la IPS óptica La Plazuela con la finalidad de crear conductas seguras en la vía, disminuir los riesgos y prevenir accidentes de tránsito, además de dar cumplimiento a la legislación colombiana.

La metodología que se utilizó, fue el enfoque cualitativo por medio de un estudio descriptivo y las herramientas con las que llevaron a cabo la investigación fueron la encuesta y la revisión documental, estas permitieron un acercamiento de la perspectiva de los trabajadores hacia la organización. De acuerdo a la información que se recolectó por medio de las encuestas realizadas, unas de las principales conclusiones a las que llega las autoras Caballero y Ríos es que

los trabajadores se encuentran expuestos a diferentes circunstancias y situaciones que pueden afectar su integridad física ya que estos deben recorrer largos trayectos desde sus residencias a su sitio de trabajo dando como resultado que el 61% de los colaboradores lo hacen en transporte público. Además, se evidencia que los empleados tienen una perspectiva al riesgo relacionada con los factores externos, estos expresan que pueden sufrir un accidente más fácil por fallas vehiculares e infraestructura vial que por fallas mecánicas, poniendo en tela de juicio el nivel de concientización que tienen los empleados de la IPS Óptica La Plazuela.

Por otro lado, se encuentran Adelaida Cardona, Olga Joya y Yeimy Vanegas que realizan la “Propuesta de plan estratégico de seguridad vial como herramienta de reducción de accidentes viales para la empresa de transporte Ignacio Avellaneda”, la cual se dedica al transporte de carga pesada a nivel nacional, por ende, debe cumplir con la ley 1503 del 2011 que estipulo el Congreso Colombiano. La metodología que se implementó fue un enfoque mixto ya que la recolección de datos se realizó mediante recopilación de investigaciones relacionadas a nivel nacional e internacional, listas de verificación y encuestas realizadas a los colaboradores de la empresa, de allí se concluyó que la organización cumplió en un 37,5% con la legislación colombiana, lo que llevó a los autores a deducir que se debe iniciar con la implementación del PESV, por medio de la resolución 1565 de 2014, para reducir en un buen porcentaje los riesgos viales a los que se enfrentan los conductores y empleados de la organización. Cardona, Joya y Vanegas desarrollaron estrategias para la prevención y mitigación de estos, a través de procedimientos y medidas que concienticen a los conductores para realizar las diferentes actividades viales de manera segura y confiable, incentivando la cultura y educación vial.

Para la empresa Etiflex S.A.S se realizó el diagnóstico con el apoyo de la ARL, y se utilizó la herramienta “Evaluación del plan estratégico de seguridad vial según la resolución 40595 del

2022” desarrollada por ellos, de esta se concluyó que la organización tiene una misionalidad tipo 2 que son las organizaciones dedicadas a actividades diferente al transporte, con un nivel de implementación básico. Adicionalmente, se evidenció que la empresa cuenta con 3 vehículos propios y 9 vehículos puestos al servicio de la organización, cuenta con 3 conductores vinculados y 8 colaboradores que conducen para realizar sus actividades laborales. Vinculada a la herramienta de evaluación se desarrolló una lista de verificación de cumplimiento de los requisitos del plan estratégico de seguridad vial en el nivel básico, con el fin de analizar en qué porcentaje se encuentra el diseño e implementación del PESV, donde se obtuvieron los siguientes resultados: Total de requisitos cumple: 1, total de requisitos que cumplen parcialmente 4, total de requisitos que no cumple 34, total de requisitos que no aplican 1, dando un porcentaje de cumplimiento del 5% del total de los requisitos que se encuentran en la resolución 40595 del 2022.

5. Problemática Y Problema

El alto nivel de siniestralidad vial en el mundo ha obligado a que diferentes instituciones se unan y creen estrategias para concientizar y educar a los actores viales, buscando reducir las altas cifras de accidentalidad. Es por esto que “en agosto de 2020, la Asamblea General de la ONU adoptó la resolución 74/299 "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo", proclamando el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el ambicioso objetivo de prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2030”. (OPS, 2020).

Colombia no es ajena a tal eventualidad, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial para el año 2022 cerca de 8.032 personas perdieron la vida en un accidente de tránsito lo que corresponde a un aumento del 13.06% con respecto al año 2021. El gobierno colombiano desde el año 2002 ha intervenido de manera prolongada para evitar que estas cifras sigan creciendo, se han diseñado diferentes leyes que involucran a todos los ciudadanos y a las empresas públicas y privadas.

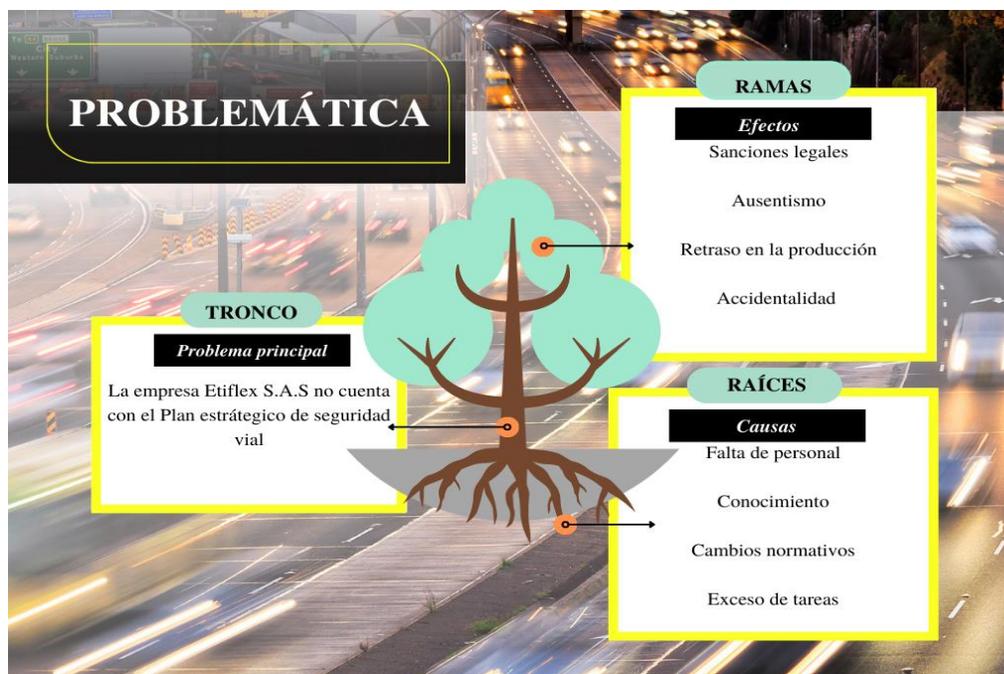
Entre ellas se encuentra la ley 1503 del 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.”. Esta ley se enfoca principalmente en la educación y concientización de los ciudadanos, generando buena conducta vial. También, busca reglamentar las empresas, para que tomen acciones de prevención que ayuden a la disminución de accidentes de tránsito, la ley propone que se haga por medio del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) “el cual es una herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes organizaciones, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías por parte de los actores viales de la organización, para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.” (Presidente de la República de Colombia, 2015, Decreto 1079, artículo 2.3.2.1).

Las empresas que deben cumplir con la ley mencionada anteriormente son las “que cuenten con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores”. (Congreso de la república, 2011, Ley 1503, artículo 12). En Etiflex S.A.S se cuenta con tres vehículos propios, seis vehículos de los colaboradores que son puestos al servicio de la organización, dos conductores directos y seis trabajadores administrativos que conducen para desarrollar sus funciones. Por ende, es obligación cumplir con la ley 1503 del 2011 y la resolución 40595 del 2022 “Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones” que se articulará con el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG-SST) por medio de la resolución 0312 del 2019.

Desde el año 2022 se viene realizando una constante actualización al SG-SST, sin embargo, aún no se logra dar inicio al diseño del PESV y de acuerdo a la resolución 40595 del 2022, este se

debe realizar máximo a Julio del 2023, por lo tanto, la empresa Etiflex S.A.S requiere dar inicio al desarrollo del PESV para dar cumplimiento a la legislación colombiana y brindar capacitación a sus colaboradores en seguridad vial que permita prevenir la siniestralidad vial laboral.

Figura 3. Árbol de problemas



Fuente: Elaboración propia

6. Objetivos

6.1. Objetivos Generales

Diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa Etiflex S.A.S. que responda a la Ley 1503 del 2011 y la Resolución 40595 del 2022, con el fin de prevenir los accidentes e incidentes viales generados por los riesgos presentes en la movilidad vial laboral.

6.2. Objetivos Específicos

- Caracterizar el procedimiento de evaluación y control de los riesgos.
- Definir los objetivos y metas del Plan estratégico de seguridad vial (PESV) con base en la política, los riesgos identificados y valorados.

- Estructurar los programas de gestión del riesgo crítico del PESV, de acuerdo con la resolución 40595 de 2022 y las actividades asociadas a los factores de desempeño.

7. Justificación

El presente proyecto es importante para la empresa Etiflex S.A.S porque le permite identificar y reducir los riesgos que corren los empleados en materia vial, previniendo accidentes de tránsito dentro y fuera de la organización. Algunos de los beneficios que trae consigo el desarrollo de Plan Estratégico de Seguridad vial son; controlar los costos ocultos, combatir el ausentismo, evitar daños colaterales, aumentar la productividad, evadir la sobrecarga laboral y reflejar ante las partes interesadas que la empresa se encuentra comprometida con la seguridad y salud de sus empleados. Además, la implementación del proyecto posibilita que la empresa esté en cumplimiento con la legislación colombiana, apoyando y combatiendo a la problemática nacional sobre la alta siniestralidad vial.

Desde la parte académica es importante realizar esta práctica empresarial para el desarrollo profesional, adquirir aprendizajes experienciales y poner en marcha los conocimientos adquiridos durante la etapa formativa. También trabajar en diferentes habilidades y competencias que generen experiencia para el estudiante, abriendo puerta al campo laboral.

8. Marco Referencial

8.1. Teórico

Gestión del Talento Humano (GTH)

Las organizaciones nacen para aprovechar la sinergia del esfuerzo de varias personas que trabajan en conjunto; se han designado diversos términos de las personas que trabajan en las organizaciones, tales como: mano de obra, trabajadores, empleados, oficinistas, personal, operadores, recurso humano, colaboradores, asociados; también se las llama talento humano,

capital humano o capital intelectual. Por su gran valor en las organizaciones. (Vallejo, L. 2016, pág 15)

El término recurso humano describe a la persona como un instrumento no como el capital principal de la empresa, que posee habilidades y características que le dan vida, movimiento y acción a toda organización; por tanto, en la actualidad, se utiliza el término talento humano, ya que todas las personas poseemos talentos. (Vallejo, L. 2016, pág 15)

Por lo tanto, la gestión del talento humano es el área que agrega y construye talentos por medio de un conjunto integrado de procesos y que se ocupa de aumentar el capital humano de las organizaciones; es decir, el elemento fundamental de su capital intelectual y la base de su éxito en virtud de las ventajas competitivas que proporcionan a su negocio. (Chiavenato, I. 2020, pág 10).

De acuerdo con lo anterior, la gestión de talento humano es un compuesto primordial en el desarrollo de las actividades que llevan al crecimiento de las organizaciones. Actualmente, el capital humano ha tomado gran importancia con el fin de garantizar la eficiencia en la operación de las compañías, es por esto, que la GTH tiene un papel fundamental para el éxito de las empresas. Además, si se implementa la GTH como parte estratégica en las organizaciones, representa en estas un incremento considerable de la parte económica, donde la compañía busca calidad y valor para fortalecer sus oportunidades, redundando en el desarrollo de la gente.

La actividad humana es un elemento que no se puede prescindir en el mundo de la empresa, de tal forma que el éxito de las organizaciones modernas radica de una manera importante en la capacidad de integrar a los trabajadores en los proyectos empresariales de las compañías (Sánchez M, & García M, 2017, pág 01).

Procesos básicos de la GTH

Chiavenato (2020) define que:

Un proceso es una secuencia programada de actividades que se llevan a cabo con el propósito de alcanzar un objetivo final; por tanto, es preciso desarrollar formas de medir y de evaluar cada proceso a efecto de mejorarlo y de alinearlo con los objetivos estratégicos de la organización. En el fondo, todo proceso tiene la finalidad de agregar valor. La GTH es un conjunto integrado de procesos dinámicos e interactivos. Los seis procesos básicos de la gestión del talento humano

Figura 4. Procesos de la Gestión del Talento Humano



Fuente: (Chiavenato, I. 2020)

Todos estos procesos tienen estrecha relación entre sí, de modo que unos afectan a los otros y tienen una influencia recíproca entre ellos. Cada proceso tiende a favorecer o perjudicar a los demás cuando es bien o mal utilizado. Un procedimiento rudimentario para integrar a personas puede exigir un intenso proceso para desarrollarlas, a efecto de compensar sus fallas. (Chiavenato, I. 2020, pág 14)

De la imagen 2.0 se resalta “los procesos para comprometer a los talentos y los equipos”, que son aquellos que se utilizan para crear condiciones ambientales y psicológicas que sean satisfactorias para las actividades y los equipos. Incluyen la administración de la cultura organizacional, el clima, la disciplina, la higiene, la seguridad, la calidad de vida y el mantenimiento de las relaciones sindicales. (Chiavenato, I. 2020, pág 14)

Seguridad Laboral

(Gutiérrez, Narváez, Romero) (2015) define la seguridad en el trabajo como: Conjunto de acciones que, aplicadas a los procesos productivos, al trabajo con máquinas, a las instalaciones y hasta a los hábitos del trabajador, pueden prevenir y evitar accidentes de trabajo. También, es una técnica preventiva que actúa sobre el entorno físico en el que se encuentra el trabajador, para tratar de disminuir el riesgo de accidentes. En el caso de que no se pudiese eliminar totalmente el riesgo, las técnicas tienden a reducir las consecuencias. (Benloch, M. Ureña, Y. Puigdengolas, S. 2015).

El principal objetivo que tiene la seguridad laboral es ejecutar diferentes medidas, pautas y procesos en las diferentes actividades laborales para prevenir los riesgos identificados en el trabajo, además, de brindar condiciones dignas, decentes y justas, donde los colaboradores puedan llevar a cabo sus funciones en un entorno seguro que le posibilite otorgar su mejor desempeño.

La importancia de la seguridad laboral es conocida desde la Revolución Industrial, cuando las nuevas formas de trabajo crearon condiciones que pronto se reflejaron en la salud. Las enfermedades profesionales y los accidentes laborales se multiplicaron, lo que trajo como consecuencia: lesiones, incapacidades y hasta la muerte. Esto llevó a la creación de medidas preventivas para proteger la salud de las personas trabajadoras. (González, F. López, L. Romero, L. 2015).

Las principales responsabilidades que tiene la seguridad laboral son:

- Crear procedimientos para la ejecución de actividades laborales de forma segura.
- Establecer la normatividad requerida para la prevención de accidentes de trabajo.
- Capacitar al personal para el uso de los elementos de protección personal.
- Prevención de incendios.
- Diseñar medidas preventivas para la gestión del riesgo.
- Evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de trabajo.

Salud Laboral

La salud laboral se refiere a las condiciones físicas, sociales y psicológicas del trabajador, el cual le permite desarrollar sus funciones y/o actividades, a través de estas, se anticipan medidas para fomentar el bienestar y reducir los riesgos de accidentes y enfermedades laborales (Matabanchoy, 2012; Hernández, 2015). La salud laboral es según la definición de la OMS “una actividad multidisciplinaria que promueve y protege la salud de los trabajadores. Esta disciplina busca controlar los accidentes y las enfermedades mediante la reducción de las condiciones de riesgo”.

Se entiende la salud laboral como la reducción y/o eliminación de los factores de riesgo dentro del centro de trabajo. Y más concretamente en el puesto de trabajo y en las tareas que realiza el trabajador. Para lo cual se tienen en cuenta las condiciones de trabajo y la organización del mismo. (Gobierno España, sf)

El principal elemento de las organizaciones es la fuerza de trabajo que requiere para realizar sus actividades económicas. Con el fin de asegurar su máximo rendimiento y productividad se necesitan: condiciones de trabajo seguras, saludables y satisfactorias; y, condiciones de empleo equitativas y justas. Solo así se logrará el trabajo decente, que contribuya al desarrollo y la

productividad individual, sectorial y regional. Por el contrario, las condiciones de trabajo inseguras, insatisfactorias o peligrosas, pueden causar accidentes, enfermedades y muertes en el trabajo. De esta manera el trabajo y el empleo se reconocen como determinantes sociales claves de la salud. (Organización Panamericana de la Salud, sf)

...En la Constitución de la OIT se establece el principio de que los trabajadores deben estar protegidos contra las enfermedades en general o las enfermedades profesionales y los accidentes resultantes de su trabajo. No obstante, para millones de trabajadores ello dista mucho de ser una realidad. De conformidad con las estimaciones globales más recientes de la OIT, cada año se producen 2,78 millones de muertes relacionadas con el trabajo, de las cuales 2,4 millones están relacionadas con enfermedades profesionales. Además del inmenso sufrimiento que esto causa a los trabajadores y sus familias, los costes económicos que ello conlleva son enormes para las empresas, los países y el mundo en general. Las pérdidas relacionadas con las indemnizaciones, las jornadas laborales perdidas, las interrupciones de la producción, la formación y la readaptación profesional, y los costes de la atención sanitaria representan alrededor del 3,94 por ciento del PIB mundial. Para los empleadores, esto se traduce en costosas jubilaciones anticipadas, pérdida de personal cualificado, ausentismo y altas primas de seguro. Sin embargo, estas tragedias podrían evitarse con la adopción de métodos racionales de prevención, notificación e inspección. Las normas de la OIT sobre seguridad y salud en el trabajo proporcionan a los gobiernos, empleadores y trabajadores los instrumentos necesarios para desarrollar tales métodos y garantizar la máxima seguridad en el trabajo. (Organización Internacional del Trabajo, sf)

Seguridad y Salud en el trabajo

El autor Chiavenato la denomina como Higiene y seguridad en el trabajo, donde señalaba que “De manera genérica, higiene y seguridad en el trabajo constituyen dos actividades estrechamente relacionadas, orientadas a garantizar condiciones personales y materiales de trabajo capaces de mantener cierto nivel de salud de los empleados”. En otro momento se denominaba salud ocupacional y se refería a “la promoción y el mantenimiento del más alto grado de bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todos los trabajos; mantener al trabajador en un empleo adecuado a sus aptitudes fisiológicas y psicológicas; y en suma adaptar el trabajo al hombre y cada hombre a su actividad” (Aguilera, Pérez, Pozos, Acosta, 2012).

En el 2012 después de que el gobierno colombiano estipulara la ley 1562 de este mismo año, cambió su nombre a Seguridad y salud en el trabajo que está definida por la OIT, como una “disciplina que trata de la prevención de las lesiones y enfermedades relacionadas con el trabajo, y de la protección y promoción de la salud de los trabajadores” (Organización Internacional Trabajo, 2011). Donde su principal objetivo es desarrollar un conjunto de actividades que permitan identificar y prevenir los riesgos que tienen los trabajadores a la hora de realizar sus funciones laborales.

Sistema de gestión Seguridad y Salud en el trabajo (SG-SST)

Para enfrentar los riesgos que existen en una organización como: físicos, químicos, biológicos, ergonómicos, psicosociales, ambientales, mecánicos y viales la ley estipula la creación del Sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo que “consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua y que incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud

en el trabajo”. (Presidente de la República de Colombia, 2015, Decreto 1072, artículo 2.2.4.6.4.). Para cumplir con los objetivos que se plantea el SG-SST, se deben llevar a cabo diferentes planes y programas que impone la ley.

Planes y programas del Sistema de gestión de Seguridad y Salud en el trabajo.

Para llevar a cabo la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, de acuerdo con el Decreto 1072 de 2015, se deben diseñar e implementar diferentes planes y programas en el SG-SST, entre los programas se encuentran los siguientes:

- **Programa de inducción y reinducción:** Es una capacitación obligatoria que debe impartirse a los empleados nuevos y antiguos, a los contratistas y a los proveedores. Su propósito es el de ilustrar y comunicar acerca de la política y normas de la empresa en materia de SST. (Presidente de la República de Colombia, 2015, Decreto 1072, artículo 2.2.4.6.11).
- **Programa de motivación SST:** Incluye diversas actividades para ilustrar al personal de la empresa sobre medidas específicas de seguridad y prevención de los accidentes y las enfermedades. Básicamente se compone de charlas periódicas en temas de seguridad y salud ocupacional. ((Presidente de la República de Colombia, 2015, Decreto 1072, artículo 2.2.4.6.11).
- **Programa de gestión del cambio:** Incluye todas las actividades encaminadas a verificar el cumplimiento de los objetivos del SG-SST, analizar los resultados obtenidos a partir del seguimiento a las enfermedades, accidentes e incidentes laborales, e incorporar las actualizaciones o novedades que puedan presentarse en materia legal. (Presidente de la República de Colombia, 2015, Decreto 1072, artículo 2.2.4.6.26).

- **Programa de simulacros:** Comprende la programación de simulacros para evaluar el cumplimiento de las acciones a seguir, en función de lo definido en el Plan de Emergencias. Permite evaluar la eficacia de los procedimientos de respuesta ante situaciones de incendio, sismos, emergencia médica, derrame de sustancias peligrosas y evacuación. (Presidente de la República de Colombia, 2015, Decreto 1072, artículo 2.2.4.6.25).

También, se deben diseñar e implementar planes que van orientados a diferentes tipos de procesos que se deben cumplir año tras año. Entre los principales se encuentra:

- **Plan de trabajo anual del SST:** Es el documento en el que se consignan todas las actividades que se van a realizar en materia de SST durante el período de un año. El plan de trabajo anual del SST debe incluir fechas y responsables para cada actividad. (Presidente de la República de Colombia, 2015, Decreto 1072, artículo 2.2.4.6.8).
- **Plan de comunicaciones** En este documento se incluyen todas las acciones a realizar en tres áreas: comunicación interna, comunicación a contratistas y visitantes y comunicación externa (Presidente de la República de Colombia, 2015, Decreto 1072, artículo 2.2.4.6.14).
- **Plan de emergencias:** El Plan de emergencias contiene las acciones a seguir en caso de situaciones de calamidad, urgencia o catástrofe. (Presidente de la República de Colombia, 2015, Decreto 1072, artículo 2.2.4.6.25).
- **Plan estratégico de seguridad vial (PESV):** El Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV-, es una herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento

y mejora que deben aportar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el Art. 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos. (Ministerio de transporte, 2021, Decreto 1252, artículo 1)

El Plan Estratégico de Seguridad Vial se debe construir mediante la resolución 40595 del 2022 “Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”. El PESV cuenta con tres niveles para su diseño e implementación, el básico, el estándar y el avanzado, el nivel se debe determinar mediante la misionalidad y el tamaño de la organización. De acuerdo en donde se ubique la organización, se determinan los pasos que le son aplicables a la empresa.

Figura 5. Resumen grupos PESV en función de la misionalidad y tamaño de la organización.

NIVEL DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV		MISIONALIDAD DE LA ORGANIZACIÓN	
		1. Empresas dedicadas a la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor	2. Organizaciones dedicadas a actividad diferente al Transporte
TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN	1. Básico	Entre 11 y 19 vehículos o entre 2 y 19 conductores,	Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 conductores,
	2. Estándar	Entre 20 y 50 vehículos o entre 20 y 50 conductores,	Entre 50 y 100 vehículos o entre 50 y 100 conductores,
	3. Avanzado	Más de 50 vehículos o más de 50 conductores,	Más de 100 vehículos o más de 100 conductores,

Fuente: Resolución 40595 del 2022

La metodología está constituida por diferentes fases y pasos que se deben desarrollar por medio del ciclo PHVA para alcanzar los resultados esperados en materia de seguridad vial. Por consiguiente, la metodología del PESV se distribuye en cuatro fases que facilitan su diseño e implementación.

Tabla 1. Tabla resumen de requisitos por nivel implementación del PESV resolución 40595 de 2022

TABLA RESUMEN DE REQUISITOS POR NIVEL IMPLEMENTACION DEL PESV RESOLUCION 40595 DE 2022					
FASE PESV	PASO PESV	PASOS DE IMPLEMENTACION DEL DEL PLAN ESTEREGICO DE SEGURIDAD VIAL	NIVEL DEL PESV		
			BASICO	ESTANDAR	AVANZADO
FASE 1. PLANIFICACION DEL PESV	1	Líder del diseño e implementación del PESV	Aplica	Aplica	Aplica
	2	Comité de seguridad vial	No aplica	Aplica	Aplica
	3	Política de Seguridad Vial de la Organización	Aplica	Aplica	Aplica
	4	Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo	Aplica	Aplica	Aplica
	5	Diagnóstico	Aplica	Aplica	Aplica
	6	Caracterización, evaluación y control de riesgos	Aplica	Aplica	Aplica
	7	Objetivos y metas del PESV	Aplica	Aplica	Aplica
	8	Programas de gestion de riesgos criticosy factores de desempeño	Aplica	Aplica	Aplica
FASE 2. IMPLEMENTACION Y EJECUCION DEL PESV	9	Plan anual de trabajo	Aplica	Aplica	Aplica
	10	Competencia y plan anual de formación	Aplica	Aplica	Aplica
	11	Responsabilidad y comportamiento seguro	No aplica	No aplica	Aplica
	12	Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	Aplica	Aplica	Aplica
	13	Investigación interna de siniestros viales	No aplica	Aplica	Aplica
	14	Vías seguras administradas por la organización	Aplica	Aplica	Aplica
	15	Planificación de desplazamientos laborales.	Aplica	Aplica	Aplica
	16	Inspección de vehículos y equipos	Aplica	Aplica	Aplica
	17	Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos	Aplica	Aplica	Aplica
	18	Gestión del cambio y gestión de contratistas	No aplica	Aplica	Aplica
	19	Archivo y retención documental	No aplica	Aplica	Aplica
FASE 3. SEGUIMIENTO ORGANIZACION	20	Indicadores y reporte de autogestion PESV	Aplica	Aplica	Aplica
	21	Registro y análisis estadístico de siniestros viales	No aplica	No aplica	Aplica
	22	Auditoría anual	Aplica	Aplica	Aplica
FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV	23	Mejora continua, acciones preventivas y correctivas	Aplica	Aplica	Aplica
	24	Mecanismos de comunicación y participación	Aplica	Aplica	Aplica
TOTAL DE REQUISITOS POR NIVEL			18	22	24

Fuente. Elaboración propia a partir de la resolución 40595 del 2022

En la tabla 1, se exponen las fases y pasos correspondientes a cada uno de los niveles del PESV, especificando los puntos a seguir para construir, diseñar, implementar y valorar el mismo. Dando como resultado que para el nivel básico se deben cumplir 18 pasos, para el nivel estándar 22 pasos y para el nivel avanzado 24 pasos.

Esta metodología está diseñada para ser articulada con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) y deberá adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores y no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 y demás normas concordantes. (Ministerio de transporte, 2022, Resolución 40595)

8.2. Normativo

El gobierno nacional ha estipulado diferentes leyes para evitar, reducir y controlar la alta accidentalidad vial en Colombia. A continuación, se mencionan las principales leyes, resoluciones y decretos que han permitido regular a los actores vial y a la empresas públicas o privadas:

Tabla 2. Marco Normativo

LEY/DECRETO/ RESOLUCIÓN	DESCRIPCIÓN
Constitución política de Colombia 1991.	<i>(Artículo 24) “Los colombianos tienen la libertad y el derecho a circular por las vías del país, entrar y salir por las fronteras, permanecer y ser residente, teniendo en cuenta las limitaciones establecidas por la ley”</i>

Ley 1503 de 2011	<i>“Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”</i>
Decreto 2851 de 2013	<i>“Por el cual se reglamentan los artículos 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 9º, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones”</i>
Resolución 1565 de 2014	<i>“Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”</i>
Decreto 1079 de 2015	<i>“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.”</i> Esta versión incorpora las modificaciones introducidas al Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte a partir de la fecha de su expedición.
Ley 2106 de 2019	<i>“Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública”</i>
Resolución 312 de 2019	<i>“Por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST”</i>
Ley 2050 de 2020	<i>"Por medio de la cual se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito"</i>
Resolución 3040040595 de	<i>“Por la cual se adopta la metodología para el diseño,</i>

12 de Julio de 2022	<i>implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”.</i>
Decreto ley 1430 de 2022	<i>“Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231”</i>

Fuente: elaboración propia

8.3. Conceptual

Accidente de trabajo: Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Congreso de Colombia, 2012, Ley 1562, artículo 3).

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

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor. (Ministerio de transporte, 2002, Ley 769, artículo 2)

Actor de la vía: Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro. (Congreso de la república, 2011)

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo. (Ministerio de transporte, 2002, Ley 769, artículo 2)

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. (Ministerio de transporte, 2002, Ley 769, artículo 2)

CSV: Comité de Seguridad Vial. (Ministerio de transporte, 2002, Ley 769, artículo 2)

Infracción: Transgresión 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 produce un daño material. (Ministerio de transporte, 2002, Ley 769, artículo 2)

I-TINERE: desplazamientos realizados de la casa al trabajo y del trabajo a la casa.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV): es el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial. (Ministerio de transporte, 2022, Resolución 40595)

Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional. (Ministerio de transporte, 2002, Ley 769, artículo 2)

Licencia de tránsito: Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público. (Ministerio de transporte, 2002, Ley 769, artículo 2)

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante. (Ministerio de transporte, 2002, Ley 769, artículo 2)

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público. (Ministerio de transporte, 2002, Ley 769, artículo 2)

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía. (Ministerio de transporte, 2002, Ley 769, artículo 2)

Plan Estratégico de Seguridad Vial (En Adelante PESV): Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado existentes en Colombia, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir su accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos. (Ministerio de transporte, 2021, Decreto 1252, artículo 1)

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. (Ministerio de transporte, 2022, Resolución 40595)

Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (En adelante SG-SST): Consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua; incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora, con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud en el trabajo. (Congreso de Colombia, 2012, Ley 1562, artículo 1).

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. (Ministerio de transporte, 2002, Ley 769, artículo 2)

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales. (Ministerio de transporte, 2002, Ley 769, artículo 2)

9. Diseño Metodológico

La metodología empleada en el proyecto fue de enfoque mixto, inicia con el conocimiento de la organización y el alcance de la actividad económica a través de la revisión bibliográfica que reposa en la organización. Posteriormente, con el acompañamiento de un asesor externo, experto en el tema de Seguridad Vial, se recibió una contextualización de conceptos, regulaciones, principios y requerimientos que se debían tener en cuenta para el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV); se realizó un primer análisis donde se comprendió la misionalidad y el nivel de aplicación para la empresa, dato que fue obtenido previamente por la herramienta de evaluación del PESV (que consistía en la identificación del tamaño de la organización, considerando el número de conductores y vehículos). De acuerdo al análisis de la metodología de la Resolución 40595, el alcance del proyecto se definió en la fase 1 del PESV que corresponde al diseño y se identificaron los pasos que debe desarrollar la organización para dar cumplimiento al nivel básico.

Se dio inicio a la recolección de la información, donde se creó una matriz con los parámetros establecidos en la resolución 40595 del 2022, para su diligenciamiento se realizó una encuesta por medio de Google Forms que se dirigió a todos los miembros de la organización y se solicitó la debida información a las áreas correspondientes, dicha matriz debe ser actualizada cada año.

Para dar inicio al diseño del PESV, se realizó una reunión con la representante por la dirección para identificar y seleccionar los cargos que conformaron el Comité de Seguridad Vial y la persona que fue designada como Líder del PESV. Seguido de esto, se llevó a cabo la primera reunión con el Comité de Seguridad Vial en donde se explicaron las funciones que cada miembro debe cumplir y se definieron los objetivos y metas del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Después, se propuso articular la política del Sistema Integrado de Gestión con la política de Seguridad Vial, para generar mayor eficiencia en la socialización y en su aplicación.

Posteriormente, para realizar la caracterización del riesgo, se ejecutó una reunión con la responsable del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo, en donde se definió que la metodología a utilizar sería la GTC 45 “Guía Técnica Colombiana”, la cual permite identificar los peligros y valorar los riesgos en Seguridad y Salud Ocupacional.

Con ayuda del asesor externo y la información recolectada, se identificaron los programas a diseñar para dar cumplimiento al paso 8 de la normatividad estipulada, se crearon 4 programas que permitieron planificar las capacitaciones a desarrollar en la organización, los controles a implementar y las pruebas que se deben realizar.

Finalmente, se entrega el manual del PESV que fue aprobado por la gerencia general y socializado por medio de pequeñas reuniones con todos los miembros de la organización.

10. Resultados

10.1 Diagnóstico Inicial

De acuerdo a la información analizada y contextualizada de la empresa, se encuentra que ésta cuenta con vehículos propios y conductores vinculados para el traslado de su producto terminado, lo que conlleva a que no realice contrataciones de transporte con terceros para el despacho de sus productos. Además, la organización cuenta con colaboradores que realizan desplazamientos en misión para dar cumplimiento a sus funciones laborales, los cuales hacen uso

de sus propios vehículos para dichos desplazamientos, recibiendo de parte de la organización un auxilio de rodamiento. (Infobae, 2023)

Conforme a la revisión bibliográfica que se realizó y su debida comprensión, se evidencia que la empresa no planifica las rutas y recorridos que debe seguir el personal involucrado en los desplazamientos, no cuenta con capacitaciones en seguridad vial, no tiene controles para verificar los comportamientos de los conductores en las vías, no cuenta con señalización vial dentro de la organización, no tiene identificado el riesgo vial que existe en los procesos, entre otros. Como el principal objetivo del proyecto es prevenir los accidentes e incidentes viales generados por los riesgos presentes en la movilidad vial laboral, se realizó un análisis de los accidentes de trabajo presentados en la organización, para identificar la criticidad del riesgo de movilidad que existe en la compañía, además de encontrar los puntos claves en los que se enfocará el PESV.

Análisis Accidentes de Trabajo

El riesgo expresado en materia laboral de la empresa es el siguiente:

Figura 6. Accidentalidad por riesgo



Fuente: Etiflex S.A.S

Como se evidencia en la figura 6 entre los años 2019 a 2022 se presentaron 48 accidentes de trabajo (AT), teniendo en cuenta los dos primeros meses del año 2023 donde se presentaron 2 accidentes de trabajo más, el total de AT asciende a 50 eventos, ninguno fue de tipo fatal y el total de días perdidos por incapacidad fue de 264. También, se observa que el principal riesgo de la organización es el contacto con herramienta cortopunzante con un total de 20 eventos, por golpes, contusión o aplastamiento con presencia de 8 eventos y sobreesfuerzo con una representación de 5 eventos.

Se puede analizar que el riesgo de movilidad aún no se ha materializado en la organización, lo que significa que la empresa no tiene un riesgo prioritario en transporte o un riesgo crítico de movilidad vial laboral. Sin embargo, el riesgo vial laboral en la organización es considerado un riesgo estratégico, es decir, se busca la prevención de éste para que no se llegue a materializar, porque si se presenta tiene un alto grado de severidad que inclusive puede llegar a ser fatal. No se encuentran otros puntos claves que puedan ser foco del PESV, simplemente los mencionados en la Resolución 40595 del 2022, que son los conductores vinculados a la empresa y el personal que realiza desplazamientos para cumplir con sus actividades laborales.

Tipo de misionalidad de la empresa y nivel de diseño del PESV

De acuerdo con lo dispuesto en la Resolución 40595 de 2022, lo primero que debe realizar la empresa, es identificar la misionalidad y el tamaño de la organización para establecer el nivel del Plan Estratégico de Seguridad Vial que debe implementar. La compañía para determinar estos factores, se apoyó de la herramienta de evaluación del PESV proporcionada por la ARL, que se encuentra diseñada bajo la normatividad vigente. Dando como resultado la siguiente información:

Figura 7. Resultados del tipo de misionalidad y nivel del PESV.

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



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

Flota de vehículos automotores (autos, camiones, motos, montacargas,	Cantidad
Cantidad de Vehículos Propios	3
Cantidad de Vehículos Arrendados	0
Cantidad de vehículos en intermediación o administración	0
Cantidad de Vehículos de Contratistas	0
Cantidad de Vehículos en Leasing	0
Cantidad de Vehículos en Renting	0
Cantidad de Vehículos de los colaboradores puestos al servicio de la	9
Total cantidad de Vehículos de la Flota automotor o no	12

Conductores contratados o administrados por la organización	Cantidad
Cantidad de trabajadores directos contratados como conductores	2
Cantidad de trabajadores directos contratados como conductores - mensajeros	1
Cantidad de trabajadores (administrativos, directivos o de apoyo) que	8
Cantidad de contratistas y/o afiliados que conducen para cumplir su contrato	0
Personal vinculado mediante tercerización, subcontratación, outsourcing o	0
Otros colaboradores que conducen para desarrollar sus funciones	0
Total de Conductores contratados o administrados por	11

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

BÁSICO

Fuente: Elaboración propia a partir de la herramienta de evaluación de la ARL.

En la figura 7 se encuentran resaltados los resultados obtenidos: el tipo de misionalidad que tiene la organización es tipo 2, es decir, que es una empresa que se dedica a actividades diferentes al transporte, y los pasos que debe seguir para el diseño, implementación y verificación del PESV son los correspondientes al nivel básico.

Identificación de los pasos aplicados al nivel básico

Con la información entregada por la empresa y la previa revisión de diferentes documentos, leyes, resoluciones, trabajos de grado, entre otros. Se encontró que para el diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en su nivel básico, se deben llevar a cabo las siguientes fases y cumplir con los 18 pasos que se relacionan a continuación:

Figura 8. Pasos de implementación del PESV nivel básico

FASE PESV	PASOS	DESCRIPCIÓN DEL PASO DE IMPLEMENTACIÓN DEL PESV
FASE 1. PLANIFICACIÓN DEL PESV	Paso 1	Líder del diseño e implementación del PESV
	Paso 3	Política de Seguridad Vial de la Organización
	Paso 4	Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo
	Paso 5	Diagnóstico
	Paso 6	Caracterización, evaluación y control de riesgos
	Paso 7	Objetivos y metas del PESV
	Paso 8	Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño
FASE 2. IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PESV	Paso 9	Plan anual de trabajo
	Paso 10	Competencia y plan anual de formación
	Paso 12	Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales
	Paso 14	Vías seguras administradas por la organización
	Paso 15	Planificación de desplazamientos laborales.
	Paso 16	Inspección de vehículos y equipos
FASE 3. SEGUIMIENTO ORGANIZACIÓN	Paso 20	Indicadores y reporte de autogestión PESV
	Paso 22	Auditoría anual
FASE 4. MEJORA CONTINUA DEL PESV	Paso 23	Mejora continua, acciones preventivas y correctivas
	Paso 24	Mecanismos de comunicación y participación

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a la Resolución 40595 del 2022

Luego de realizar un estudio detallado de cada fase del PESV, analizar los requisitos que deben seguir estas y con ayuda de un experto en seguridad vial, se determinó que en el presente proyecto se ejecutará la fase 1 “Planificación del PESV” que está compuesta por 7 pasos en el nivel básico, sin embargo, la compañía decide implementar el paso 2: “Creación del comité de Seguridad Vial” que es el encargado de apoyar el diseño, implementación, seguimiento y mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Así mismo, crea y acompaña a los colaboradores con la formación de buenos comportamientos y conductas seguras en la vía.

10.2. Desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial

1. Designación de responsable del PESV

Mediante acta de nombramiento, la alta dirección de la empresa, en cumplimiento de la Resolución 40595 y con fin de garantizar el mecanismo adecuado que permita contar con un responsable idóneo para el diseño, desarrollo, implementación y seguimiento del PESV y todas las

acciones contempladas en este, ha designado como responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial a la persona encargada de Servicio al Cliente.

**ACTA ASIGNACIÓN DEL RESPONSABLE DEL
PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL – PESV**

La empresa con NIT (Número del NIT), en ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias, en especial las conferidas por la Ley 1503 de 2011, el Decreto 1079 de 2015 y la Resolución 40595 de 2022, designa como Líder del diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial a (Nombre del líder del PESV) con Documento de Identidad (Número de Identidad), quien se desempeña en el cargo de (Nombre del cargo), con el tiempo requerido dentro de la jornada laboral; las funciones a desempeñar se describen a continuación:

- Velar por que se cumplan las etapas de planificación, implementación, verificación y mejora del PESV.
- Diligenciar el reporte de autogestión anual.
- Diligenciar los resultados de los indicadores del PESV.
- Informar a la alta dirección sobre el funcionamiento y los resultados del PESV.

Firmado en **XXX** a los **XX** días del mes de **XXX** de **XXXX**.

Responsable del PESV.

Representante Legal.

2. Comité de Seguridad Vial.

La definición del Comité de Seguridad Vial estuvo a cargo de la gerencia con el fin de garantizar la idoneidad y eficiencia de la gestión y el cumplimiento de los objetivos y metas.

NOTA: Los cargos que se designaron para conformar el CSV cuentan con funciones relacionadas a la movilidad y transporte de la organización.

ACTA DE NOMBRAMIENTO COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL (CSV)

“Por la cual se crea y conforma el Comité de Seguridad Vial”

El paso 2 de la Resolución 40595 del 2022 *“Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”*, dispone que el nivel directivo de la organización debe formalizar un equipo de trabajo, mediante la creación de un comité de seguridad vial, siendo éste el mecanismo de coordinación entre todos los involucrados donde cuyo objetivo será apoyar el diseño, implementación de acciones que permitan promover la participación de toda la organización, para lograr los objetivos y metas a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes.

Que la Resolución 0312 de 2019 *“Por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST”*, contempla la necesidad de integrar el Plan Estratégico de Seguridad Vial al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, tal como lo establece el artículo 32: *“(…) Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de SST.”*

Que, en mérito de lo anterior, se conforma en la organización el Comité de Seguridad Vial definiendo sus funciones e integrantes y demás disposiciones dirigidas a reglamentar su funcionamiento en la empresa.

1. **ALCANCE:** *Aplica para todo el personal de la compañía.*
2. **OBJETO:** *Conformar el Comité de Seguridad Vial de la empresa, definir sus funciones y demás disposiciones para la implementación y ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).*
3. **OBJETIVO:** *Apoyar el diseño, implementación, seguimiento y mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).*
4. **CONFORMACIÓN.** *El Comité de Seguridad Vial estará conformado de la siguiente manera:*

Dependencia	Personal que conforma el Comité de Seguridad Vial
Gestión Comercial	Directora Comercial y Representante por la Dirección
Gestión Comercial	Servicio al Cliente
Gestión Compras	Analista de Compras
Gestión Centro Producto Terminado	Auxiliar de Despachos
Gestión Humana	Jefe de Gestión Humana
Sistemas Integrados de Gestión	Analista del SIG

5. *El Comité de Seguridad Vial será presidido por la persona encargada de Servicio al Cliente teniendo en cuenta la responsabilidad frente al parque automotor de la entidad.*

6. **SESIONES:** *El comité sesionará de manera ordinaria cada tres (3) meses y podrá ser llamado a reuniones extraordinarias cuando se considere pertinente, previa solicitud realizada al líder técnico del comité. Las sesiones podrán hacerse de manera presencial o virtual, para lo cual se hará uso de los medios tecnológicos disponibles.*
7. **QUÓRUM:** *El Comité de Seguridad Vial deliberará y sesionará con la mitad más uno de los miembros en cada reunión, quienes decidirán por mayoría simple.*
8. *El Comité de Seguridad Vial podrá invitar a sus sesiones a personal directivo y/o funcionarios, así como a terceros de acuerdo con la temática a tratar, quienes tendrán voz más no voto.*

9. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

Tomando en consideración lo definido por la normatividad colombiana, se establecen como funciones del comité de seguridad vial las que se presentan a continuación:

- *Definir el objetivo general, la visión y alcance del PESV en cumplimiento de las fases, pasos y requisitos establecidos en la Res. 40595, alineado al Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV y articulado con el SG-SST.*
- *Realizar acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de lo establecido en el PNSV incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros).*
- *Promover la participación de la comunidad de la organización en las acciones de seguridad vial, siendo actores viales en el logro de los objetivos del PESV*

- *Definir los procesos y/o áreas que acompañara cada miembro del comité de seguridad vial para influenciar la mejora en términos de seguridad vial.*
- *Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de siniestros viales y realizar seguimientos a los planes de acción que surgen de los resultados o conclusiones de las investigaciones, teniendo en cuenta que se deben investigar todos los siniestros viales, donde se ven involucrados los colaboradores de la organización que realizan desplazamientos laborales, donde se presentan muertos, lesionados o daños de la organización o a terceros.*
- *Revisar el PESV al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la siniestralidad vial de indicadores y reporte de autogestión del PESV.*

De igual manera ha establecido que las funciones de cada uno de sus integrantes son las que se presentan a continuación:

Rol o cargo	Funciones en el CSV
1. Líder	<ul style="list-style-type: none"> • Responder por las actividades y gestiones realizadas por el comité. • Realizar reuniones con la Gerencia para presentar los informes de resultados del PESV. • Convocar a las reuniones ordinarias y extraordinarias del comité. • Atender a la autoridad legal, auditores o personas que requieran conocer sobre el PESV. • Mantener al día la información de actas y gestiones realizadas. • Convocar para el análisis de los accidentes de tránsito que se presenten en la empresa.
2. Servicio al cliente	<ul style="list-style-type: none"> • Programar las rutas y recorridos que realizarán los conductores propios. • Monitorear las rutas y sus conductores. • Aportar a la construcción de los rutogramas. • Aplicar las tecnologías para el monitoreo del servicio de transporte.

3. Gestión Humana	<ul style="list-style-type: none"> • Lidera el componente humano del PESV. • Responde por la aplicación del proceso de selección de conductores incluyendo requisitos PESV. • Define y aplica plan de formación y entrenamiento para conductores. • Acompaña procesos disciplinarios a conductores. • Participar en el análisis de los accidentes de tránsito que ocurran en la compañía.
4. Gestión de compras	<ul style="list-style-type: none"> • Lidera el plan de mantenimiento preventivo y correctivo a vehículos y de la infraestructura interna para la seguridad vial. • Responde por la hoja de vida de los vehículos. • Conserva información sobre mantenimientos realizados a vehículos e infraestructura. • Interactuar con los transportadores contratistas. • Garantizar que los contratistas cumplan con los requisitos establecidos por el PESV. • Participar en el análisis de los accidentes de tránsito que ocurran en la empresa.
5. Sistema Integrado de Gestión - SIG	<ul style="list-style-type: none"> • Acompaña a Gestión Humana en el desarrollo de las acciones propias del componente humano. • Aporta información al comité sobre acciones que realice en la organización. • Participar en el análisis de los accidentes de tránsito que ocurran en la compañía. • Programar la auditoría interna al PESV, seleccionando además a la persona(s) que realizarán dicho ejercicio. • Integrar el PESV al SG-SST.

10. VIGENCIA: *La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.*

Firmado en **XXX** a los **XX** días del mes de **XXXX** de **XXXX**.

REPRESENTANTE LEGAL.

3. Política de Seguridad Vial.

La Política de Seguridad Vial exigida en PESV se puede articular con la Política del SG-SST y/o con los demás sistemas de gestión que tenga implementados la organización, siempre y cuando se cumpla lo establecido en el presente documento. (Resolución 40595). Por ende, la organización decide articular la política de seguridad vial con la política integral, que enmarca el cumplimiento de requisitos legales, la gestión de los riesgos y la búsqueda del mejoramiento continuo.

POLÍTICA DE GESTIÓN INTEGRAL DE LA COMPAÑÍA

Es una empresa de artes gráficas dedicada a la fabricación de etiquetas litográficas, flexográficas y empaques flexibles, la alta dirección está comprometida con el desarrollo de estrategias, acciones y sistemas de gestión que aporten a:

- *La calidad e inocuidad del producto, los servicios y la satisfacción del cliente.*
- *La disminución de impactos ambientales negativos en cada uno de los procesos.*
- *A la identificación y control de los riesgos laborales generadores de accidentes, enfermedades y emergencias.*
- *Al desarrollo de acciones para la movilidad segura.*
- *Al cumplimiento de la normatividad legal vigente en el país y otras normas que apliquen para el negocio.*
- *Al desarrollo sostenible y la mejora continua de sus sistemas.*

Para ello, se contará con la participación y compromiso de todos los líderes de proceso, participación de sus empleados y grupos de interés y con la conformación de grupos de apoyo que

contribuyan al desarrollo de las diferentes acciones en calidad, inocuidad, seguridad, salud y gestión ambiental.

OBJETIVOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN:

- *Satisfacción de las necesidades de las partes interesadas.*
- *Mantener un equipo técnico y humano eficiente.*
- *Mejora continua y sistemática de los procesos de la organización.*
- *Disminuir los impactos ambientales negativos.*
- *Promover y proteger la salud de los empleados.*
- *Prevenir accidentes de trabajo y enfermedades laborales.*
- *Cumplir los requisitos legales.*
- *Disminuir la no conformidad en los productos y servicios.*
- *Identificar los riesgos, los peligros y oportunidades que ofrece el contexto organizacional.*
- *Observar el cumplimiento de los derechos humanos.*
- *Preparación, prevención y respuesta ante emergencias.*
- *Prevenir los siniestros e incidentes viales generados por los riesgos presentes en la movilidad vial laboral.*

Firmado en **XXXX** a los **XX** días del mes de **XXXX** de **XXXX**.

REPRESENTANTE LEGAL.

4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo.

El compromiso y liderazgo de la empresa se visibiliza a través de los siguientes comportamientos y acciones:

- *La Gerencia a través de la Política de Gestión Integral declara sus compromisos con los niveles de gestión, incluidos los del plan estratégico de seguridad vial, la cual es revisada anualmente y socializada a las diferentes partes interesadas.*
- *Designa el líder del PESV considerando las características propias de la empresa*
- *Dentro de la estructura organizacional se han definido roles y cargos que responden a la organización para la entrega de producto terminado, recepción de insumos y materiales, para el transporte de personal cuando se requiere.*
- *Asignación de recursos financieros para el desarrollo de las actividades de seguridad y salud en el trabajo incluidas el PESV.*
- *Responder ante la autoridad legal los requerimientos en relación a los temas asociados a la seguridad vial.*
- *Establecer los requisitos para la contratación de servicios de transporte.*
- *Participación como mínimo una vez al año en las reuniones del comité de Seguridad Vial para revisar las estrategias de seguridad vial en la organización.*
- *Reunión con el responsable del SG-SST y el líder del PESV para analizar las estrategias y planes de trabajo.*
- *Revisión de los planes de trabajo y su aprobación.*

5. Diagnóstico.

Para determinar los objetivos y metas a lograr con el Plan Estratégico de Seguridad Vial se tuvo en cuenta la realización de un análisis o diagnóstico que permitió conocer las características de la empresa y la población, el tipo de vehículos, las generalidades de contratistas, los colaboradores capacitados para atender emergencias vinculadas a la movilidad y principales rutas operadas.

La herramienta para la conservación de los datos que se requieren en el paso 5, fue desarrollada con base en la Resolución 40595 del 2022 cumpliendo con todos los requisitos solicitados; ésta consta de 6 sesiones, las cuales se relacionan a continuación:

1. SEDES							
N°	Nombre de la Sede	Ciudad / Municipio	Sede administrada o controlada por la organización	Dirección	Teléfono	Cuenta con vías Internas	Cuenta con rutas de Transporte empleados

2. CONTRATISTAS							
N°	Nombre del Contratista o Proveedor	NIT		Tipo de Contratista	Servicios	Cantidad de Vehiculos	Tipo de vehiculos

3. RUTAS							
N°	Nombre o Identificación de la Ruta	Salida	Destino	Kilómetros Recorridos	Tipo de Ruta	Frecuencia del recorrido	Número de veces que se usa la ruta en la frecuencia

4. PERSONAL CAPACITADO PARA EMERGENCIAS VIALES							
N°	Número de Colaboradores Formados o Capacitados	Descripción y Número de los Equipos para el Control de la Emergencias Viales (Extintores, Botiquines, Camillas, etc)			Simulacro	Fecha del Ultimo Simulacro	Tipo del Simulacro

5. VEHÍCULOS											
N°	Ciudad	Sede / Operación a la que esta asignado el vehículo	Fecha de verificación o ingreso	Placas del vehiculo	Número VIN	Fecha de fabricación	Número de motor	Licenci a de tránsito	Tarjeta de operación	Kilometraje	Promedio o estimado de kilómetros que recorren al mes.

5. VEHÍCULOS																
Especificaciones técnicas del vehículo							Datos del propietario			Datos empresa afiliada		Infracciones de Tránsito		Reporte de Siniestros Viales del vehículo		
Clase de vehículo	Tipo de vehículo	Marca	Modelo	Color	Línea	Matrícula	Nombre	Cédula o NIT	Número de contacto	Nombre	Número de contacto	No. de Paz y salvo o código de infracción	Fecha última revisión control de pagos de comparendos	Fecha	Lugar	Área Rural / Urbana

5. VEHÍCULOS														
SOAT (Vigencia)			Póliza RC (Si aplica)			Revisión técnico mecánica			Características del Vehículo					
Fecha de vencimiento	Días para vencer	Estado	Fecha de vencimiento	Días para vencer	Estado	Fecha de vencimiento	Días para vencer	Estado	Tipo	Marca	Modelo	Color	Línea	Matrícula

6. COLABORADORES											
N°	Nombres	Apellidos	Tipo de Documento de Identidad	N° de Documento de Identidad	Fecha de nacimiento			Género	Cargo	Escolaridad (El más alto alcanzado)	Estado civil
					Día	Mes	Año				

6. COLABORADORES												
Categoría licencia de conducción para auto	Vigencia de la licencia de conducción para auto				Categoría licencia de conducción para moto	Vigencia de la licencia de conducción para moto				Ha recibido capacitación en Seguridad Vial	Tema/s de Capacitación	Evaluación de la competencia
	Día	Mes	Año	NA		Día	Mes	Año	NA			

6. COLABORADORES												
Siniestros viales		Infracciones de Tránsito					Medio de transporte que utiliza para el desplazamiento hacia el trabajo (más frecuente)	¿Tiene rol de conductor para desplazamientos laborales?	Tipo de vehículo automotor o no automotor que conduce (más frecuente)	Fecha de vinculación a la organización		
Ha sufrido Siniestros viales en los últimos 5 años	Rol como actor vial en el accidente	Cantidad	Tipo	Estado de Pago	No. de Paz y salvo o código de infracción	Fecha última revisión control de pagos de comparendos				Día	Mes	Año

Para su diligenciamiento, se solicitó la información a los procesos involucrados; para la primera sección la información fue solicitada al Sistema Integrado de Gestión, la segunda sección se diligenció con la información brindada por el área de Compras, la tercera sección la proporcionó el proceso de Producto Terminado y cada colaborador que realiza desplazamientos en misión, la

cuarta sección fue otorgada por el Sistema de Gestión Seguridad y Salud en el trabajo, para la quinta sección se le solicitó la información a los conductores y al personal del área Comercial y finalmente se realizó una encuesta a todos los colaboradores de la organización con las preguntas relacionadas en la sección seis de la herramienta mencionada, de la cual se obtuvieron los siguientes resultados.

Análisis de la encuesta.

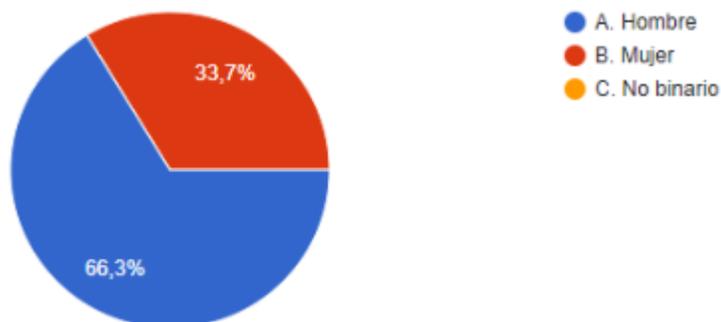
En la empresa se desarrolló la encuesta de actores viales, donde se realizó un diagnóstico que permitió analizar cuáles son las condiciones de movilidad en la empresa. La encuesta se llevó a cabo por medio de un formulario de Google Forms, se les envió a todos los colaboradores de la organización y se recibieron 83 respuestas de un total de 102 colaboradores, lo que representa un 82% del total.

La encuesta está conformada principalmente por 4 secciones, de las cuales se obtuvieron los siguientes resultados:

- La primera sección corresponde al consentimiento informado, donde se les explicó cuál sería el fin de la encuesta, qué normatividad se está cumpliendo y la política de confidencialidad de los datos. A tal interrogante el 100% de las respuestas fueron positivas.
- La segunda sección tiene relación con los datos personales de los encuestados, estas preguntas se realizaron para tener un contexto sociodemográfico de la empresa y poseer bases para la construcción de los programas de capacitación más adelante.

De los resultados obtenidos se puede resaltar que:

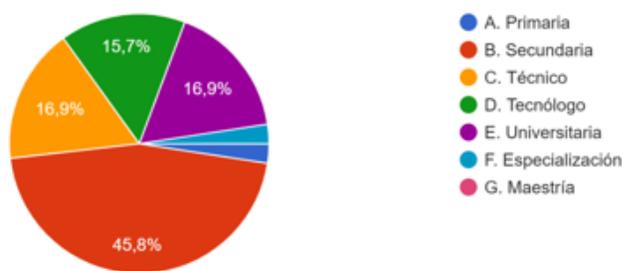
Figura 9. Resultado de la encuesta a la pregunta “Sexo”



Fuente: Elaboración propia

El 66.3% de los encuestados corresponden al sexo Hombre y que el 33,7% lo abarca el sexo Mujer, lo que nos indica que la organización tiene un enfoque masculino.

Figura 10. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Qué escolaridad tiene?



Fuente: Elaboración propia

De las 83 personas que respondieron la encuesta el 45.8% finalizaron la secundaria, el 16.9% son técnicos y universitarios y con un porcentaje del 15.7% se encuentran los tecnólogos. Se analiza que los colaboradores de la empresa tienen un buen desarrollo académico, se deduce que todos tienen la capacidad de leer y escribir lo que determina con qué nivel y que enfoque se les darán a las capacitaciones.

- La tercera sección se configura con los datos generales de movilidad, es la sección más importante dentro de la encuesta y sus resultados se comportaron así:

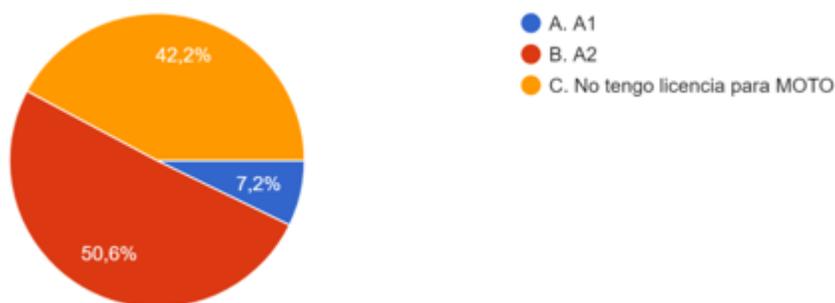
Figura 11. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Qué categoría de licencia de conducción tiene?
AUTOMÓVIL



Fuente: Elaboración propia

44 personas de las encuestadas respondieron que no tenían licencia de conducción para automóvil lo que representa más del 50% de los resultados, 24 encuestados cuentan con licencia de conducción en la categoría B1 y 7 personas cuentan con la categoría C1.

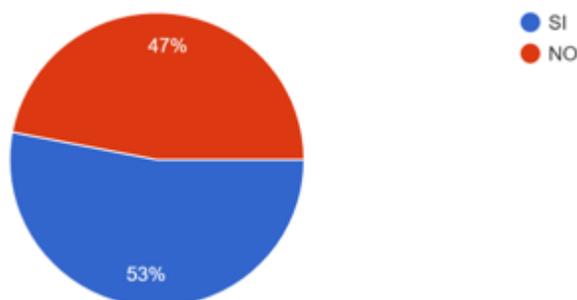
Figura 12. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Qué categoría de licencia de conducción tiene?
MOTO



Fuente: Elaboración propia

Para el caso de la licencia de conducción de Moto, el 50.6% de los colaboradores de la empresa cuentan con ésta, en la categoría A2. El 42.2% no tienen licencia de conducción para moto y el 7.2% poseen la categoría A1.

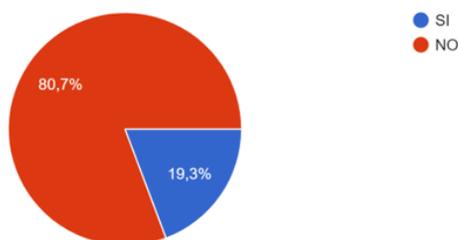
Figura 13. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Ha recibido capacitación en seguridad vial?



Fuente: Elaboración propia

El 53% de los encuestados afirmaron haber recibido capacitación vial y el 47% indicaron que aún no cuentan con ninguna capacitación. Se puede evidenciar que el personal requiere intervención de un buen plan de formación y capacitación para generar conciencia y crear hábitos seguros en la vía.

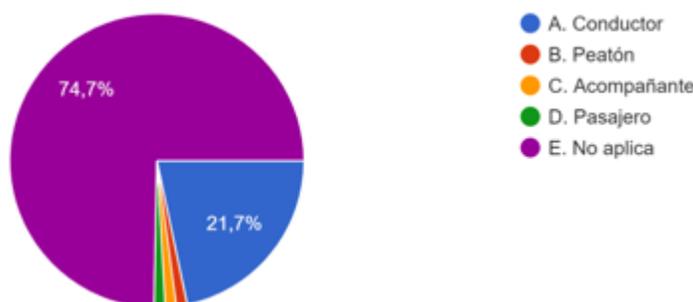
Figura 14. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Ha sufrido accidentes viales en los últimos 5 años?



Fuente: Elaboración propia

Más del 80% de los colaboradores no tienen accidentes en la vía, sin embargo, el 19.3% si ha sufrido accidentes viales en los últimos 5 años lo cual representa una alta accidentalidad vial por fuera de la organización, se evidencia que se debe crear y fortalecer las buenas conductas en la vía.

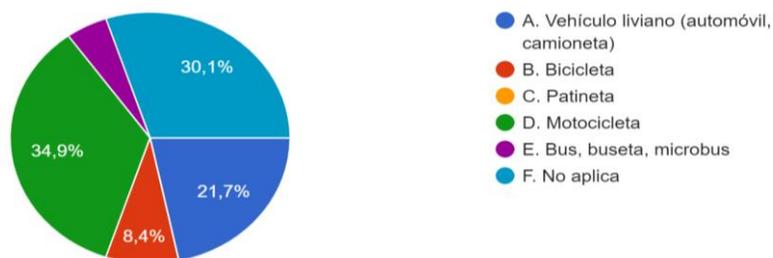
Figura 15. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿En qué rol de como actor vial en el accidente?



Fuente: Elaboración propia

La pregunta se relaciona directamente con el interrogante que se analizó anteriormente, se indaga por el rol que se está tomando al momento del accidente, se evidencia que el 74.7% no tuvieron ni asumieron ningún rol de los mencionados. Y el 21.7% son conductores

Figura 16. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Qué tipo de vehículo automotor o no automotor conduce frecuentemente?

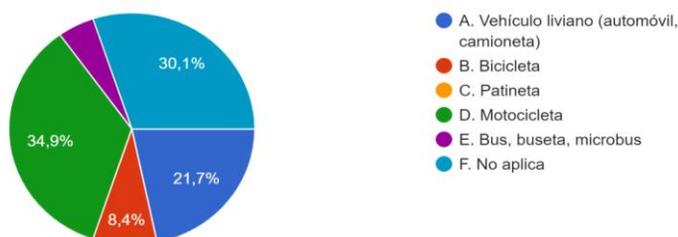


Fuente: Elaboración propia

El 34.9% de los empleados conducen con frecuencia la motocicleta, lo cual se relaciona y comprueba los resultados de la pregunta anterior, donde el mayor porcentaje de colaboradores tienen licencia de conducción para moto. El 30.1% de los encuestados no conducen ningún tipo de

vehículo automotor o no automotor, el 21.7% conducen vehículo liviano y con un menor porcentaje, pero no menos importante el 8.4% son usuarios de bicicleta.

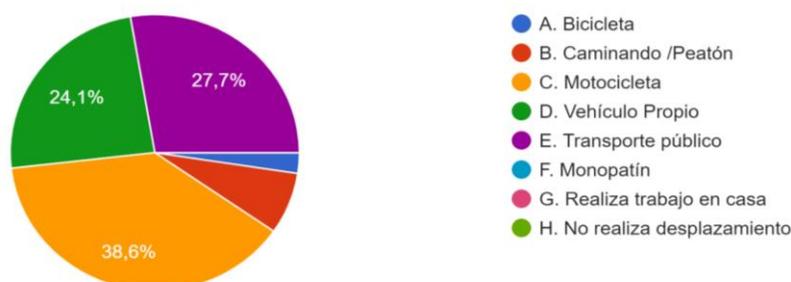
Figura 17. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Qué tipo de vehículo automotor o no automotor conduce frecuentemente?



Fuente: Elaboración propia

De las 83 personas que respondieron la encuesta, el 34.9% conducen frecuentemente motocicleta, donde se soporta que el mayor porcentaje de licencia de conducción sea de Moto, otro porcentaje representativo fue que el 30.1% no conducen ningún tipo de vehículo automotor o no automotor y que el 21.7% conducen vehículos livianos, por ejemplo, automóvil y/o camioneta. De lo anterior se puede evidenciar que el 69.9% de la población en general de la empresa conducen fuera de su jornada laboral vehículos automotores y no automotores.

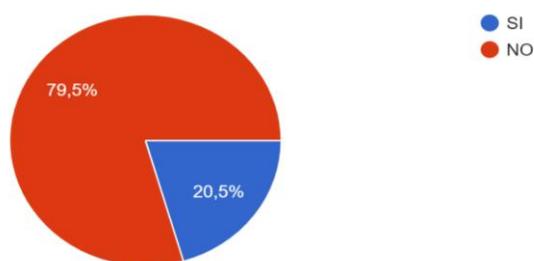
Figura 18. Resultado de la encuesta a la pregunta Medio de transporte ¿qué utiliza para el desplazamiento hacia el trabajo?



Fuente: Elaboración propia

El mayor porcentaje de los encuestados se desplazan hacia el trabajo en motocicleta con un 38.6%, el 27.7% llega a la organización para desarrollar sus funciones laborales en transporte público y el 24.1% de los colaboradores cuentan con vehículo propio.

Figura 19. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Ha tenido infracciones de tránsito?

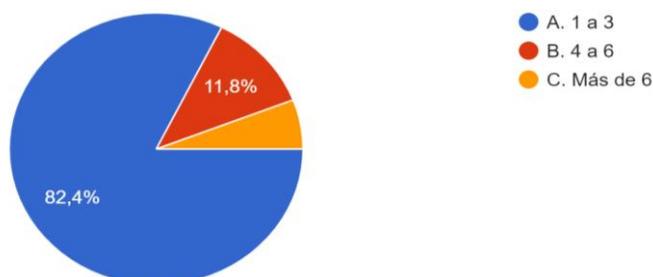


Fuente: Elaboración propia

De 83 respuestas obtenidas, el 79.5% no han tenido infracciones de tránsito, lo cual es un nivel muy representativo del total de colaboradores. El otro 20.5% respondieron de manera negativa.

- La cuarta sección de la encuesta se desprende de la última pregunta de la sección 3 “¿Ha tenido infracciones de tránsito?”; esta sección solamente la respondieron 17 personas, pues son las que han infringido la normatividad. Las preguntas que se realizaron fueron relacionadas con la cantidad de infracciones cometidas, el tipo de infracción y el estado de pago de las misma, de allí se obtuvieron los siguientes resultados:

Figura 20. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Cuántas infracciones de tránsito ha tenido?



Fuente: Elaboración propia

Más del 80% de las personas que respondieron las preguntas han cometido de 1 a 3 infracciones, el 11.8% entre 4 a 6 infracciones y el 5.9% más de 6 infracciones. Es importante capacitar a los colaboradores de la organización en cuanto a las señales y normas de tránsito, para que así la cantidad de infracciones de tránsito disminuyan.

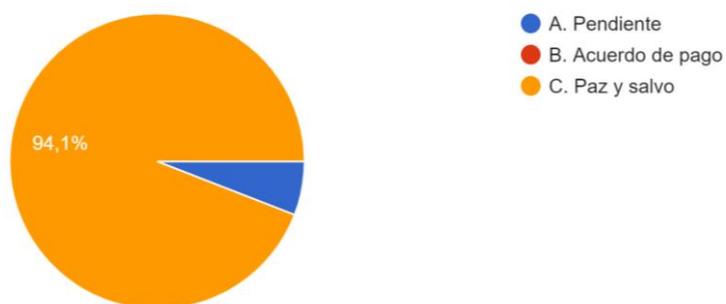
Figura 21. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Qué tipo de infracción ha tenido?



Fuente: Elaboración propia

El 100% de los colaboradores incumplieron en una infracción de tipo simple. Lo que representa que no hay gravedad en estas, sin embargo, se debe brindar información al personal para evitar que cambien a complejas.

Figura 22. Resultado de la encuesta a la pregunta ¿Cuál es su estado de pago?



Fuente: Elaboración propia

Del total de los colaboradores que han cometido una infracción de tránsito, el 94.1% se encuentran a paz y salvo con el ente regulador y el otro 5.9% se encuentra pendiente de pago. Se observa que los colaboradores de la empresa cuentan con un buen hábito de pago y que de alguna u otra manera se encuentran comprometidos con sus obligaciones.

Finalmente, se diligenció en su totalidad la herramienta del diagnóstico, allí se encuentra toda la información que permite demostrar y verificar el paso 5 del Plan Estratégico de Seguridad Vial, para cumplir con la normatividad vigente. Además, de focalizar el paso 10 que es “el plan anual de capacitación” que se les brindará a los colaboradores de la organización.

6. Caracterización, Evaluación y control de riesgos.

De acuerdo, al análisis realizado en el numeral 12.1.2 se evidencia la cantidad de colaboradores que son el foco del Plan Estratégico de Seguridad Vial, los cuales hacen referencia al equipo del área Comercial y a los conductores. Para el presente proyecto se identificarán los riesgos asociados a la movilidad de dichos colaboradores. Esta matriz permite identificar riesgos y peligros según las actividades viales que se ejecutan en cada lugar de trabajo, dando prioridad a los riesgos según su calificación o puntuación final.

La metodología implementada fue la GTC 45 del año 2012, al realizar la aplicación de la guía técnica colombiana, esta consta de las siguientes actividades para identificar los peligros y valorar los riesgos:

Definir instrumentos para recolectar información.

Para la recolección de la información, se diseña un instrumento que le permite a la organización registrar de manera sistemática la información que proviene del proceso, para la identificación y la valoración de los riesgos.

Clasificar procesos, actividades y/o tareas.

Para el presente proyecto se tienen en cuenta solamente los procesos involucrados directamente con el PESV, el proceso de Producto Terminado por medio de los conductores que realizan la entrega directa de la producción a los clientes y el proceso Comercial encargado de realizar las visitas a la clientela de la empresa. Para identificar las actividades que realizan el personal foco del PESV, se analizan sus perfiles de cargo.

Identificar peligros.

Se realiza la identificación de peligros haciendo las preguntas ¿existe alguna situación que puede generar daño? ¿Quién o qué, puede sufrir un daño? ¿Cómo puede ocurrir un daño? ¿Cuándo puede ocurrir un daño? (GTC 45, 2012)

Efectos posibles.

Se identifican como aquellos posibles peligros que pueden afectar la integridad y salud de los trabajadores, se reconocen realizándose las preguntas: ¿Cómo puede verse afectado el trabajador o la parte interesada expuesta? ¿Cuál es el daño que les puede ocurrir? (GTC 45, 2012)

Identificación de los controles existentes

Se deberá identificar cuál es la fuente o el origen del peligro, el medio o situación que facilita que ese peligro se origine y el individuo que se ve afectado tras presentarse un peligro que puede materializarse en riesgo. (GTC 45, 2012)

Valoración del riesgo.

La valoración del riesgo se determinará a partir de las fórmulas:

- Nivel de probabilidad: $NP=ND \times NE$
- Nivel de riesgo: $NR=NP \times NC$

Donde:

- ND: nivel de deficiencia

- NE: nivel de exposición
- NP: nivel de probabilidad
- NC: nivel de consecuencia

Nivel de deficiencia.

El nivel de deficiencia se determina a partir de la aplicación de las siguientes características:

Figura 23. Determinación del Nivel de Deficiencia

Nivel de deficiencia	Valor de ND	Significado
Muy Alto (MA)	10	Se ha(n) detectado peligro(s) que determina(n) como posible la generación de incidentes o consecuencias muy significativas, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes respecto al riesgo es nula o no existe, o ambos.
Alto (A)	6	Se ha(n) detectado algún(os) peligro(s) que pueden dar lugar a consecuencias significativa(s), o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es baja, o ambos.
Medio (M)	2	Se han detectado peligros que pueden dar lugar a consecuencias poco significativa(s) o de menor importancia, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es moderada, o ambos.
Bajo (B)	No se Asigna Valor	No se ha detectado consecuencia alguna, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es alta, o ambos. El riesgo está controlado. Estos peligros se clasifican directamente en el nivel de riesgo y de intervención cuatro (IV) Véase tabla 8.

Fuente: Reproducida de Guía técnica colombiana GTC45, de Icontec Internacional, 2012

Nivel de exposición.

Se determina el nivel de exposición a partir de la aplicación de los siguientes criterios:

Figura 24. Determinación del nivel de exposición

Nivel de exposición	Valor de NE	Significado
Continua (EC)	4	La situación de exposición se presenta sin interrupción o varias veces con tiempo prolongado durante la jornada laboral.
Frecuente (EF)	3	La situación de exposición se presenta varias veces durante la jornada laboral por tiempos cortos.
Ocasional (EO)	2	La situación de exposición se presenta alguna vez durante la jornada laboral y por un periodo de tiempo corto.
Esporádica (EE)	1	La situación de exposición se presenta de manera eventual.

Fuente: Reproducida de Guía técnica colombiana GTC45, de Icontec Internacional, 2012

Nivel de probabilidad.

Para calcular el nivel de probabilidad se hace una relación entre el valor del nivel de deficiencia y el nivel de exposición.

Figura 25. Determinación del nivel de probabilidad

Niveles de Probabilidad		Nivel de Exposición (NE)			
		4	3	2	1
Nivel de deficiencia (ND)	10	MA – 40	MA – 30	A – 20	A - 10
	6	MA – 24	A – 18	A – 12	M - 6
	2	M – 8	M – 6	B – 4	B – 2

Fuente: Reproducida de Guía técnica colombiana GTC45, de Icontec Internacional, 2012

Una vez relacionado la deficiencia y la exposición, el valor arrojado corresponde a la probabilidad que tiene los siguientes significados:

Figura 26. Significado del valor del nivel de probabilidad

Nivel de probabilidad	Valor de NP	Significado
Muy Alto (MA)	Entre 40 y 24	Situación deficiente con exposición continua, o muy deficiente con exposición frecuente. Normalmente la materialización del riesgo ocurre con frecuencia.
Alto (A)	Entre 20 y 10	Situación deficiente con exposición frecuente u ocasional, o bien situación muy deficiente con exposición ocasional o esporádica. La materialización del Riesgo es posible que suceda varias veces en la vida laboral
Medio (M)	Entre 8 y 6	Situación deficiente con exposición esporádica, o bien situación mejorable con exposición continuada o frecuente. Es posible que suceda el daño alguna vez.
Bajo (B)	Entre 4 y 2	Situación mejorable con exposición ocasional o esporádica, o situación sin anomalía destacable con cualquier nivel de exposición. No es esperable que se materialice el riesgo, aunque puede ser concebible.

Fuente: Reproducida de Guía técnica colombiana GTC45, de Icontec Internacional, 2012

Nivel de consecuencia.

Para determinar el nivel de consecuencia del riesgo se debe aplicar los siguientes significados:

Figura 27. Determinación del nivel de consecuencia

Nivel de Consecuencias	NC	Significado
		Daños Personales
Mortal o Catastrófico (M)	100	Muerte (s)
Muy grave (MG)	60	Lesiones o enfermedades graves irreparables (Incapacidad permanente parcial o invalidez)
Grave (G)	25	Lesiones o enfermedades con incapacidad laboral temporal (ILT)
Leve (L)	10	Lesiones o enfermedades que no requieren incapacidad

Fuente: Reproducida de Guía técnica colombiana GTC45, de Icontec Internacional, 2012

Nivel de Riesgo.

Para definir el nivel de riesgo se debe tener en cuenta el valor obtenido de probabilidad y el valor obtenido en el nivel de consecuencia, realizar una relación de los mismo con la siguiente tabla:

Figura 28. Determinación del nivel de riesgo

Nivel de riesgo NR = NP x NC		Nivel de probabilidad (NP)			
		40-24	20-10	8-6	4-2
Nivel de consecuencias (NC)	100	I 4000-2400	I 2000-1200	I 800-600	II 400-200
	60	I 2400-1440	I 1200-600	II 480-360	II 240 III 120
	25	I 1000-600	II 500 – 250	II 200-150	III 100- 50
	10	II 400-240	II 200 III 100	III 80-60	III 40 IV 20

Fuente: Reproducida de Guía técnica colombiana GTC45, de Icontec Internacional, 2012

Figura 29. Significado del nivel de riesgo

Nivel de Riesgo y de intervención	Valor de NR	Significado
I	4000-600	Situación crítica. Suspender actividades hasta que el riesgo esté bajo control. Intervención urgente.
II	500 – 150	Corregir y adoptar medidas de control de inmediato.
III	120 – 40	Mejorar si es posible. Sería conveniente justificar la intervención y su rentabilidad
IV	20	Mantener las medidas de control existentes, pero se deberían considerar soluciones o mejoras y se deben hacer comprobaciones periódicas para asegurar que el riesgo aún es aceptable.

Fuente: Reproducida de Guía técnica colombiana GTC45, de Icontec Internacional, 2012

Aceptabilidad del riesgo.

Figura 30. Significado de aceptabilidad del riesgo

Nivel de Riesgo	Significado	Explicación
I	No Aceptable	Situación crítica, corrección urgente
II	No Aceptable o Aceptable con control específico	Corregir o adoptar medidas de control
III	Mejorable	Mejorar el control existente
IV	Aceptable	No intervenir, salvo que un análisis más preciso lo justifique

Fuente: Reproducida de Guía técnica colombiana GTC45, de Icontec Internacional, 2012

En la figura 31 se relaciona la herramienta en la cual se registra la información correspondiente a los procesos, actividades, riesgos y su calificación, siguiendo el procedimiento de valoración de riesgo definido en la GTC 45.

Figura 31. Matriz de riesgo

MATRIZ DE RIESGOS VIALES															
DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD					CARACTERIZACIÓN DEL PELIGRO				CONTROLES (ADMINISTRATIVOS)						
PROCESO	ZONA/LUGAR	ACTIVIDAD	TAREA	RUTINARIA (SI/NO)	CLASIFICACIÓN DEL PELIGRO	DESCRIPCIÓN DEL PELIGRO (FUENTE)	COMPORTAMIENTOS Y ACTITUDES FRENTE AL RIESGO	EFFECTOS POSIBLES	FUENTE GENERADORA	CONTROLES DE INGENIERIA	CAPACITACIÓN	INSPECCIONES	OTROS	SEÑALIZACIÓN	EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL
Gestión Comercial	Se movilizan por vías terrestres	Movilización en cumplimiento de funciones	Transporte público (ruta de la empresa, transporte público de pasajeros)	Si	CONDICIONES DE SEGURIDAD	Accidentes de tránsito generados en el trayecto de desplazamiento, colisiones por cansancio y fatiga.	Exceder los límites de velocidad, Maniobras peligrosas	Lesiones graves que generen incapacidad permanente, temporal o muerte.	Intensidad del tráfico	Código nacional de tránsito (control institucional nacional)	Movilidad segura y seguridad vial	Inspecciones pre operacionales por parte de la empresa de transporte de personal	N/A	Señalización en las vías (institución nacional)	Uso de elementos de seguridad pasiva del vehículo (cinturón de seguridad)
					CONDICIONES DE SEGURIDAD	Locativo (estado de las vías de tránsito vehicular.)	Deterioros en el vehículo, fallas mecánicas, lesiones de golpes superficiales o que involucren fracturas.	Accidentes de tránsito, fallas súbitas del vehículo generando lesiones temporales o permanentes	Estado de la infraestructura de la vía	Mantenimiento malla vial (instituto nacional)	Movilidad segura	Verificar estado de las rutas para acceso a las locaciones	Análisis de vías	Señalización en las vías (institución nacional)	Uso de elementos de seguridad pasiva del vehículo (cinturón de seguridad)
					PSICOSOCIAL	Jornadas de trabajo	Cansancio mental	Dolor de cabeza, malestar general	Intensidad del tráfico	Estándar de seguridad vial de la empresa de transporte	Manejo del estrés	N/A	Análisis de vías	N/A	N/A
					FENÓMENOS NATURALES	Condiciones climatológicas	Desplazamientos en lluvia	Lesiones graves que generen incapacidad permanente o temporal, muerte.	N/A	Código nacional de tránsito (control institucional nacional)	Movilidad segura y seguridad vial	Inspecciones pre operacionales por parte de la empresa de transporte de personal	N/A	Señalización en las vías (institución nacional)	Uso de elementos de seguridad pasiva del vehículo (cinturón de seguridad)
					CONDICIONES DE SEGURIDAD	Público, desplazamiento en transporte público, robos, atracos, atentados de orden público.	Disputa con los atracadores, detenerse en lugares solitarios, o sin presencia de las autoridades.	Lesiones personales con incapacidad o sin incapacidad generada por los atracos, robos, asaltos o atentados de orden público	Riesgo público	Controles de seguridad (establecidos por la policía -cuadrantes de seguridad)	Riesgo público y como prevenirlo	Verificar paraderos seguros	Análisis de vías	N/A	N/A
					TRANSITO	Choques, siniestros.	Frenadas bruscas, congestión vehicular	Traumas en diferentes partes del cuerpo. Muerte	Accidente de tránsito	N/A	Movilidad segura	N/A	Análisis de vías	N/A	N/A

VALORACION DE RIESGOS								CRITERIOS PARA CONTROLES						VALORACION DE RIESGOS							
PROBABILIDAD				NIVEL DE CONSECUENCIAS (NC)	NIVEL DE RIESGOS (NRT)	Significado (NR)	Valoración del riesgo (aceptabilidad)	PERSONAL EXPUESTO		MEDIO (CONTROLES ADMINISTRATIVOS)		EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL	RESPONSABLE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN	PROBABILIDAD				NIVEL DE CONSECUENCIAS (NC)	NIVEL DE RIESGOS (NRT)	Significado (NR)	Valoración del riesgo (aceptabilidad)
Nivel de deficiencia (ND)	Nivel de exposición (NE)	Nivel de probabilidad NP (ND X NE)	Significado NP					CARGOS EXPUESTOS	TOTAL	CAPACITACIÓN	INSPECCIONES			Nivel de deficiencia (ND)	Nivel de exposición (NE)	Nivel de probabilidad NP (ND X NE)	Significado NP				
6	4	24	MA	60	1440	I	NO ACEPTABLE	Personal directo	8	Movilidad segura	Inspección de vehículos contratados	Uso de elementos de seguridad pasiva del vehículo (cinturón de seguridad)	Area administrativa	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE, Mejorar el control existente
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Visitantes, contratistas, personal directo	8	Mantenimiento preventivo	Inspeccion de vehiculos contratados	Uso de elementos de seguridad pasiva del vehículo (cinturon de seguridad)	Personal expuesto	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE, Mejorar el control existente
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Visitantes, contratistas, personal directo	8	Control de estrés	N/A	N/A	Empresa de transporte publico	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE, Mejorar el control existente
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Visitantes, contratistas, personal directo	8	Movilidad segura	Inspeccion de vehiculos contratados	Uso de elementos de seguridad pasiva del vehículo (cinturon de seguridad)	Personal expuesto	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE, Mejorar el control existente
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Visitantes, contratistas, personal directo	8	Manejo del riesgo publico	N/A		Personal expuesto	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Visitantes, contratistas, personal directo	8	Manejo preventivo y movilidad segura	N/A	Uso de elementos de seguridad pasiva del vehículo (cinturon de seguridad)	Empresa de transporte publico	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)

MATRIZ DE RIESGOS VIALES

DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD					CARACTERIZACIÓN DEL PELIGRO				CONTROLES (ADMINISTRATIVOS)						
PROCESO	ZONA/LUGAR	ACTIVIDAD	TAREA	RUTINARIA (SI/NO)	CLASIFICACIÓN DEL PELIGRO	DESCRIPCIÓN DEL PELIGRO (FUENTE)	COMPORTAMIENTOS Y ACTITUDES FRENTE AL RIESGO	EFFECTOS POSIBLES	FUENTE GENERADORA	CONTROLES DE INGENIERIA	CAPACITACIÓN	INSPECCIONES	OTROS	SEÑALIZACIÓN	EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL
Gestión Comercial y Conductores	Se movilizan por vías terrestres	Movilización en cumplimiento de funciones	Transporte en vehículo particular	SI	BIOMECÁNICOS	Postura estática (estar sentado) durante 2 horas o más, con riesgo leve de lesiones músculo esqueléticas.	Sentarse sin apoyar la espalda en el espaldar de la silla, mantener las piernas estiradas.	Lesiones temporales en la espalda baja.	Higiene postural	N/A	Capacitación normas de conducción segura e higiene postural	N/A	Hábitos de higiene postural durante la conducción.	N/A	Uso del cinturón de seguridad, apoya cabezas, ajuste de posición silla
					CONDICIONES DE SEGURIDAD	Mecánico (fallas técnico-mecánicas del automóvil).	No realizar revisión del medio de transporte antes de la conducción.	Accidentes de tránsito, fallas súbitas del vehículo generando lesiones temporales o permanentes	Tipo de vehículo o sus características, estado del vehículo	N/A	Capacitación en normas de conducción segura y movilidad segura	Mantenimiento preventivo del vehículo.	N/A	N/A	Uso de guantes
					CONDICIONES DE SEGURIDAD	Locativo (estado de las vías de tránsito vehicular, nacionales, urbanas, rurales)	Deterioros en el vehículo, fallas mecánicas, lesiones de golpes superficiales o que involucren fracturas.	Accidentes de tránsito, fallas súbitas del vehículo generando lesiones temporales o permanentes	Estado de la infraestructura de la vía	Mantenimiento malla vial (instituto nacional)	N/A	N/A	N/A	N/A	Uso del cinturón de seguridad, apoya cabezas, ajuste de posición silla
					CONDICIONES DE SEGURIDAD	Público (robo, atracos, asaltos, atentados de orden público durante el trayecto.	Mantenerse estacionado en lugares peligrosos.	Lesiones incapacitantes temporales o permanentes.	Riesgo público	N/A	Capacitación en prevención del riesgo público.	N/A	N/A	N/A	N/A
					FENOMENOS NATURALES	Condiciones climatológicas	Desplazamientos en lluvia	Lesiones graves que generen incapacidad permanente o temporal, muerte.	N/A	Código nacional de tránsito (control institucional nacional)	Movilidad segura y seguridad vial	Inspecciones pre operacionales	N/A	Señalización en las vías (institución nacional)	Uso de elementos de seguridad pasiva del vehículo (cinturón de seguridad)
					CONDICIONES DE SEGURIDAD	Accidentes de tránsito generados en el trayecto de desplazamiento, por el ingreso o salida de vehículos de las instalaciones, colisiones por cansancio u fatiga.	Exceder los límites de velocidad, conducción ofensiva, maniobras peligrosas	Lesiones graves que generen incapacidad permanente o temporal, muerte.	Condución propia	N/A	Capacitación en normas de seguridad vial y movilidad segura.	N/A	N/A	Puestos de control en la vía (regulación vial, policía de tránsito, monitoreo satelital Señalización en las vías (institución nacional de vías).	Uso de elementos de seguridad pasiva del vehículo (cinturón de seguridad)
					TRANSITO	Choques, siniestros.	Frenadas bruscas, congestión vehicular	Traumas en diferentes partes del cuerpo. Muerte.	Accidente de tránsito	N/A	Seguridad vial, manejo preventivo	N/A	N/A	N/A	N/A

VALORACION DE RIESGOS								CRITERIOS PARA CONTROLES						VALORACION DE RIESGOS							
PROBABILIDAD				NIVEL DE CONSECUENCIAS (NC)	NIVEL DE RIESGOS (NRI)	Significado (NR)	Valoración del riesgo (aceptabilidad)	PERSONAL EXPUESTO		MEDIO (CONTROLES ADMINISTRATIVOS)		EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL	RESPONSABLE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN	PROBABILIDAD				NIVEL DE CONSECUENCIAS (NC)	NIVEL DE RIESGOS (NRI)	Significado (NR)	Valoración del riesgo (aceptabilidad)
Nivel de deficiencia (ND)	Nivel de exposición (NE)	Nivel de probabilidad NP (ND X NE)	Significado NP					CARGOS EXPUESTOS	TOTAL	CAPACITACIÓN	INSPECCIONES			Nivel de deficiencia (ND)	Nivel de exposición (NE)	Nivel de probabilidad NP (ND X NE)	Significado NP				
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Personal directo, Contratistas, Visitantes, Comunidad	10	Continuar con los ciclos de capacitación de normas de conducción seguro, e higiene postural.	Inspeccion pre operacional del vehiculo y elementos de seguridad pasiva	Uso de cinturón de seguridad, apoya cabezas, ajuste de posición silla	Conductor	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Personal directo, Contratistas, Visitantes, Comunidad	10	Continuar con los ciclos de capacitación de normas de conducción seguro y movilidad segura.	N/A	N/A	SISO	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Personal directo, Contratistas, Visitantes, Comunidad	10	Continuar con los ciclos de capacitación de normas de conducción seguro y movilidad segura.	N/A	N/A	Conductor	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Personal directo, Contratistas, Visitantes, Comunidad	10	Continuar con los ciclos de capacitación de prevención del riesgo público.	N/A	N/A	SISO	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Visitantes, contratistas, personal directo	10	Movilidad segura	Inspeccion de vehiculos	Uso de elementos de seguridad pasiva del vehiculo (cinturon de seguridad)	Conductor	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE, Mejorar el control existente
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Personal directo, Contratistas, Visitantes, Comunidad	4	Continuar con los ciclos de capacitación en seguridad vial y movilidad segura	N/A	Uso de elementos de seguridad pasiva del vehiculo (cinturon de seguridad)	SISO	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Visitantes, contratistas, personal directo	3	Capacitacion en movilidad segura	Inspeccion de vehiculos de los colaboradores	Uso de elementos de seguridad pasiva y activa	Conductor	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)

MATRIZ DE RIESGOS VIALES

DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD					CARACTERIZACIÓN DEL PELIGRO				CONTROLES (ADMINISTRATIVOS)						
PROCESO	ZONA/LUGAR	ACTIVIDAD	TAREA	RUTINARIA/ (SI/NO)	CLASIFICACIÓN DEL PELIGRO	DESCRIPCIÓN DEL PELIGRO (FUENTE)	COMPORTAMIENTOS Y ACTITUDES FRENTE AL RIESGO	EFFECTOS POSIBLES	FUENTE GENERADORA	CONTROLES DE INGENIERIA	CAPACITACIÓN	INSPECCIONES	OTROS	SEÑALIZACIÓN	EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL
Gestión Comercial y Mensajero	Se movilizan por vías terrestres	Movilización en cumplimiento de funciones	Transporte particular motocicleta	SI	BIOMECANICOS	Postura estática (estar sentado durante 2 horas o más, con riesgo leve de lesiones musculó-esqueléticas.	Postura inadecuada en la conducción de motocicleta	Lesiones temporales en la espalda baja.	Conduccion propia	N/A	Capacitación normas de conducción segura	N/A	Hábitos de higiene postural durante la conducción.	N/A	Uso de elementos de proteccion
					CONDICIONES DE SEGURIDAD	Mecánico (fallas técnico-mecánicas del vehículo y/o moto).	No realizar revisión del medio de transporte antes de la conducción.	Accidentes de tránsito, fallas súbitas del vehículo generando lesiones temporales o permanentes	Tipo de vehículo o sus características, estado del vehículo	N/A	Capacitación en normas de conducción segura	Mantenimiento preventivo de la motocicleta, cumplimiento de revisiones técnico mecánicas	N/A	N/A	Uso de elementos de proteccion
					CONDICIONES DE SEGURIDAD	Locativo (estado de las vías de tránsito vehicular, nacionales, urbanas, rurales)	Deterioros en el vehículo, fallas mecánicas, lesiones de golpes superficiales o que involucren fracturas.	Accidentes de tránsito, fallas súbitas del vehículo generando lesiones temporales o permanentes	Estado de la infraestructura de la vía	Mantenimiento malla vial (instituto nacional)	N/A	N/A	Analisis de vías	N/A	N/A
					CONDICIONES DE SEGURIDAD	Público (robo, atracos, asaltos, atentados de orden público durante el trayecto.	Mantenerse estacionado en lugares peligrosos.	Lesiones incapacitantes temporales o permanentes.	Riesgo publico	N/A	Capacitación en prevención del riesgo publico.	N/A	N/A	N/A	N/A
					CONDICIONES DE SEGURIDAD	Accidentes de tránsito generados en el trayecto de desplazamiento, por el ingreso o salida de vehículos de las instalaciones, colisiones por cansancio y fatiga, conducción por periodo prolongados.	Exceder los límites de velocidad, conducción ofensiva, adelantar en curva.	Lesiones graves que generen incapacidad permanente o temporal, muerte.	Conduccion propia	N/A	Capacitación en normas de seguridad vial.	N/A	Puestos de control en la vía (regulación vial, policía de tránsito), monitoreo satelital Señalización en las vías (Institución nacional de vías)	N/A	N/A
					TRANSITO	Choques, siniestros.	Frenadas bruscas, congestión vehicular	Traumas en diferentes partes del cuerpo. Muerte	Accidente de tránsito	N/A	Seguridad vial, manejo preventivo	N/A	N/A	N/A	N/A

VALORACION DE RIESGOS							CRITERIOS PARA CONTROLES						VALORACION DE RIESGOS								
PROBABILIDAD				NIVEL DE CONSECUENCIAS (NC)	NIVEL DE RIESGOS (NRI)	Significado (NR)	Valoración del riesgo (aceptabilidad)	PERSONAL EXPUESTO		MEDIO (CONTROLES ADMINISTRATIVOS)		EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL	RESPONSABLE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN	PROBABILIDAD				NIVEL DE CONSECUENCIAS (NC)	NIVEL DE RIESGOS (NRI)	Significado (NR)	Valoración del riesgo (aceptabilidad)
Nivel de deficiencia (ND)	Nivel de exposición (NE)	Nivel de probabilidad NP (ND X NE)	Significado NP					CARGOS EXPUESTOS	TOTAL	CAPACITACIÓN	INSPECCIONES			Nivel de deficiencia (ND)	Nivel de exposición (NE)	Nivel de probabilidad NP (ND X NE)	Significado NP				
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Personal directo, Contratistas, Visitantes, Comunidad	1	Continuar con los ciclos de capacitación de normas de conducción segura, e higiene postural.	Inspeccion de vehiculos	Uso de elementos de proteccion casco, guantes	Conductor de Motocicleta	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Personal directo, Contratistas, Visitantes, Comunidad	1	Continuar con los ciclos de capacitación de normas de conducción segura y movilidad segura.		Uso de elementos de proteccion casco, guantes	SISO	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Personal directo, Contratistas, Visitantes, Comunidad	1	Continuar con los ciclos de capacitación de normas de conducción segura y movilidad segura.			Conductor de Motocicleta	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Personal directo, Contratistas, Visitantes, Comunidad	1	Continuar con los ciclos de capacitación de normas de conducción segura y movilidad segura.	Inspecciones preoperacionales	Uso de casco de seguridad	SISO	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Personal directo, Contratistas, Visitantes, Comunidad	1	Continuar con los ciclos de capacitación de normas de conducción segura y movilidad segura.	Inspecciones preoperacionales	Uso de casco de seguridad	SISO	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Personal directo, Contratistas, Visitantes, Comunidad	1	Continuar con los ciclos de capacitación de normas de conducción segura y movilidad segura.	Inspecciones preoperacionales	Uso de casco de seguridad	SISO	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)

MATRIZ DE RIESGOS VIALES

DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD					CARACTERIZACIÓN DEL PELIGRO				CONTROLES (ADMINISTRATIVOS)						
PROCESO	ZONALUGAR	ACTIVIDAD	TAREA	RUTINARIA (SI/NO)	CLASIFICACIÓN DEL PELIGRO	DESCRIPCIÓN DEL PELIGRO (FUENTE)	COMPORTAMIENTOS Y ACTITUDES FRENTE AL RIESGO	EFFECTOS POSIBLES	FUENTE GENERADORA	CONTROLES DE INGENIERIA	CAPACITACIÓN	INSPECCIONES	OTROS	SEÑALIZACIÓN	EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL
			Transporte particular bicicleta	SI	CONDICIONES DE SEGURIDAD	Accidentes de tránsito por interacción con otros actores de la vía.	Adelantar en curva, no llevar todos los elementos de protección para ser visible en la vía.	Lesiones graves que generen incapacidad permanente o temporal, muerte.	Conducción propia	Luces, reflectivos.	N/A	N/A	N/A	N/A	Uso de elementos de protección para bicisuarios
			Peatones	SI	CONDICIONES DE SEGURIDAD	Accidentes de tránsito (generados por el cruce de vías, falta de señalización).	No verificar el flujo vehicular de las vías para realizar los cruces, cruzar las vías por zonas que no están autorizadas, no utilizar los puentes peatonales.	Lesiones graves que generen incapacidad permanente o temporal, muerte.	No cumplimiento a normas de seguridad vial (cruce de la vía por sitios no autorizados, omitir señales de advertencia, etc.	N/A	Seguridad vial, normas de comportamiento vial	N/A	Semáforos, monitor de velocidad en los vehículos. (regulación vial)	Señalización en las vías (institución nacional)	N/A
					CONDICIONES DE SEGURIDAD	Público (desplazamiento por zonas con entorno difícil) robos, atracos, atentados de orden público.	Disculpar con los atracadores, detenerse en lugares solitarios o sin presencia de las autoridades.	Lesiones personales con incapacidad o sin incapacidad generada por los atracos, robos, asaltos o atentados de orden público	Riesgo público	Controles de seguridad (establecidos por la policía - cuadrante)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

VALORACION DE RIESGOS								CRITERIOS PARA CONTROLES						VALORACION DE RIESGOS							
PROBABILIDAD				NIVEL DE CONSECUENCIAS (NC)	NIVEL DE RIESGOS (NRI)	Significado (NR)	Valoración del riesgo (aceptabilidad)	PERSONAL EXPUESTO		MEDIO (CONTROLES ADMINISTRATIVOS)		EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL	RESPONSABLE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN	PROBABILIDAD				NIVEL DE CONSECUENCIAS (NC)	NIVEL DE RIESGOS (NRI)	Significado (NR)	Valoración del riesgo (aceptabilidad)
Nivel de deficiencia (ND)	Nivel de exposición (NE)	Nivel de probabilidad NP (ND X NE)	Significado NP					CARGOS EXPUESTOS	TOTAL	CAPACITACIÓN	INSPECCIONES			Nivel de deficiencia (ND)	Nivel de exposición (NE)	Nivel de probabilidad NP (ND X NE)	Significado NP				
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Visitantes, contratistas, personal directo	0	Capacitacion en movilidad segura	Inspecciones preoperacionales	Uso de casco de seguridad	SISO	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE, Mejorar el control existente
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	Visitantes, contratistas, personal directo	11	Capacitacion en movilidad segura	N/A	N/A	SISO	2	3	6	Medio	10	60	III	MEJORABLE, Mejorar el control existente
0	1	0	B	10	0	IV	ACEPTABLE mantener las medidas de control existentes	visitantes, contratistas, personal directo	11	Capacitacion en movilidad segura y riesgo publico	N/A	N/A	Personal expuesto	2	3	6	M	10	60	III	MEJORABLE (Mejorar el control existente)

Después de realizar el debido diligenciamiento de la matriz se concluye que todos los riesgos viales a los cuales se encuentran expuestos los colaboradores son “Mejorables”, es decir, que los controles que la organización tiene en la actualidad deben mejorarse para prevenir que dichos riesgos se materialicen.

7. *Objetivos y metas del PESV.*

Los objetivos y metas del Plan Estratégico de Seguridad Vial, fueron creados por el Comité de Seguridad Vial, así como lo estipula la Resolución 40595 del 2022.

Objetivo General

Prevenir la ocurrencia de siniestros viales que generen daños, lesiones permanentes, temporales o muerte en los trabajadores y/o terceros, por los riesgos derivados de la movilidad vial laboral y de tránsito de origen común durante sus desplazamientos en I-tinere.

Objetivos específicos del PESV

- Fomentar, promover y divulgar la seguridad vial en todos los funcionarios y miembros de la organización.
- Llevar a cabo las acciones definidas por el comité de Seguridad Vial y la identificación de peligros y riesgos para la implementación de las medidas necesarias en pro del fomento de comportamientos seguros.

Metas

- ***Meta 1:*** 0 siniestros viales en desplazamientos en cumplimiento de funciones laborales.
- ***Meta 2:*** Reducir al 2% la tasa de ausentismo de origen común por siniestros viales en desplazamientos en I-TINERE.

NOTA: La meta fue definida analizando las estadísticas e indicadores de ausentismo de origen común por riesgo de tránsito reportados en los años 2020, 2021, 2022, 2023).

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

Para el alcance de las metas propuestas y de acuerdo a los resultados obtenidos se gestionan como principales programas:

- *Actores Viales Vulnerables.*
- *Gestión de la Velocidad Segura unificado con el Programa de Distracción.*
- *Gestión de la fatiga articulado con el programa de estilos de vida saludable de SG-SST.*
- *Cero Tolerancia a la Conducción bajo los efectos de Alcohol y Sustancias Psicoactivas.*

LOGO	PROGRAMA PARA LA PROTECCIÓN DE ACTORES VIALES VULNERABLES	Código:
		Fecha de emisión:
		Versión 01
		Páginas:

1. DESCRIPCIÓN

El peatón, el usuario de bicicleta y de motocicleta son considerados los tres actores vulnerables, dado el nivel de gravedad de sus lesiones en caso de un siniestro vial, debido a esto, registran el mayor número de víctimas fatales en accidentes de tránsito.

La compañía promueve la seguridad vial de sus actores viales identificados, desarrollando las competencias a través de la cultura de comportamientos interdependientes asociados a la seguridad vial de diferentes medios de transporte.

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL

Sensibilizar en el marco de la prevención y el autocuidado en la vía, los factores de riesgo para los actores viales más vulnerables, aportando al fortalecimiento de las capacidades de los colaboradores para promover hábitos, conductas, comportamientos y acciones para auto gestionar de manera segura el riesgo vial.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización para generar hábitos seguros en las vías y cultura de autocuidado en los actores viales.
- Generar cultura de comportamientos interdependientes asociados a la seguridad vial de diferentes medios de transporte.

3. ALCANCE

El programa tiene cobertura para todos los colaboradores de la organización que son actores viales vulnerables en sus desplazamientos laborales.

4. COMPROMISO

La empresa se compromete a fomentar la educación vial y dar cumplimiento a la Normatividad Legal Vigente en tránsito y transporte los lineamientos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), el Plan Estratégico de Seguridad Vial, con el fin de preservar la integridad física de sus colaboradores en la conducción y la reducción de los accidentes de tránsito.

5. RESPONSABLE

ROL	RESPONSABILIDAD
<p>GESTIÓN HUMANA Y SG-SST</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Generar convenios o lazos administrativos con el fin de ejecutar todas las actividades planeadas. • Informar a la alta dirección sobre el funcionamiento y los resultados del programa. • Desarrollar programas enfocados a la generación de buenos hábitos y conductas como buenos actores viales en la vía. • Promover la participación de todos los miembros de la organización en la implementación del programa. • <i>Gestionar los recursos necesarios para cumplir con las actividades del programa</i>
<p>COPASST</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Servir como apoyo a las actividades del programa. • <i>Fomentar buenas prácticas seguras en la educación vial a través de actividades de observación.</i>

GERENCIA	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Designar los recursos humanos y financieros necesarios para dar cumplimiento del programa.</i>
LÍDERES	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar el personal y el tiempo necesario para la realización capacitaciones o cualquier tipo de actividad relacionada con las actividades del programa • <i>Compromiso de participación en el programa</i>
COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de lo establecido en el PNSV incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros).
COLABORADORES	<ul style="list-style-type: none"> • Compromiso del cumplimiento del programa • Aceptar recomendaciones y sugerencias del área de Seguridad y salud en el trabajo. • Cumplir con las normas y procedimientos de seguridad con el fin de realizar un trabajo seguro y productivo.

6. DEFINICIONES

COPASST: Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo.

CSV: Comité de Seguridad Vial.

PESV: Plan Estratégico de Seguridad Vial.

PHVA: Planear, Hacer, Verificar y Actuar.

PNSV: Plan Nacional de Seguridad Vial.

SG-SST: Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

CNT: Código Nacional de tránsito. Ley 769 del 2002

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Sanción: es una consecuencia derivada de una conducta que constituyó una infracción de alguna norma pública o privada.

SMLV: Salarios mínimos legales vigentes.

Sentencia: es un fallo o decisión judicial que emite un juez de la república sobre un caso en concreto.

Accidente de Tránsito: establecida en la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Siniestro Vial: Ley 1503 de 2011, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, Ley 1702 de 2013, “Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones” y lo dispuesto en la Resolución 2273 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte mediante la cual se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente.

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo. (Ley 769 de 2002).

Gestión de la velocidad: Conjunto de estrategias y medidas integradas e integrales destinadas a promover la conducción a velocidades adecuadas según el contexto, condiciones del entorno, uso y tipo de vía, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales.

Velocidad adecuada: Es la velocidad a la cual se conduce un vehículo dentro de los límites definidos, de acuerdo con las condiciones que se presentan en la vía (climáticas, de infraestructura), el entorno (urbano, rural, pasos urbanos) y la interacción con los otros actores viales. En este sentido, la velocidad adecuada es segura para todos los usuarios de la vía, en la medida que considera el error humano, y, en consecuencia, mitiga el riesgo de ocurrencia de un siniestro o, en el caso de presentarse evita lesiones graves o fatalidades.

Distracción al Conducir: La distracción al conducir es cualquier actividad que desvía la atención de la conducción—incluyendo hablar o textear en tu teléfono, comer y beber, hablar con la gente en tu vehículo o ajustar el estéreo o los sistemas de entretenimiento y navegación—cualquier cosa que te desvíe la atención de la tarea de manejar de forma segura.

Actores viales vulnerables: Los actores viales más vulnerables son aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o incluso fallecer en caso de un siniestro vial, pues no tienen la protección de un vehículo con cabina o revestimiento exterior

7. DISPOSICIONES GENERALES.

Los actores viales más vulnerables son aquellos que tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o incluso fallecer en caso de un siniestro vial, pues no tienen la protección de un vehículo con cabina o revestimiento exterior. En la definición tradicional, los actores viales más vulnerables son los peatones, ciclistas y motociclistas (Organisation for Economic Cooperation and Development - OECD, 1998, como se citó en Ministerio de Transporte, 2015). Sin embargo,

bajo este entendido, dentro del concepto de actor vial más vulnerable, también se encuentran comprendidos quienes se movilizan en patineta, patines, monopatinas, monociclos, scotter, entre otros. Ahora bien, teniendo en cuenta el número de usuarios, lesiones y fallecimientos por parte de peatones, ciclistas y motociclistas, esta guía hará especial énfasis en estos tres actores viales. En Colombia los siniestros viales son la segunda causa de muerte por factor externo (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2021), afectando gravemente a toda la población y en especial a peatones, ciclistas y motociclistas, actores viales que cuentan con mayor vulnerabilidad y que solo en los últimos cinco años (2016- 2020) han representado el 83,90% del total de las víctimas fatales a causa de siniestros viales en Colombia.

8. REGLAS GENERALES

- Promulgar y dar cumplimiento a la política de seguridad vial.
- Promulgar y dar cumplimiento a la política de regulación de velocidad y no uso de elementos de distracción durante la conducción de vehículos.
- Todo el personal de la empresa, colaborador, funcionario y otro deberá participar en el proceso de formación, capacitación y sensibilización de acuerdo con lo estipulado en el plan de formación de la empresa.

9. MEDIDAS DE CONTROL Y DETECCIÓN

MECANISMO: Con el objetivo de contar con resultados de control, se ejecutarán acciones de:

- Se realizará seguimiento de forma trimestral por parte de SST y Gestión Humana en las programaciones de formación y capacitación a las áreas involucradas, personal y conductores.

- Equipos: Como equipo de medición no aplica, sin embargo, se revisarán las condiciones de los EPP de cada persona constatando su estado físico y funcional.

10. ACTIVIDADES A REALIZAR

- Capacitar al personal de la compañía sobre la normatividad legal vigente en tránsito y transporte, conductas en la vía, responsabilidades en la movilidad, normatividad legal vigente y otras actividades.
- Socializar la política de seguridad vial y las acciones disciplinarias estipuladas en el reglamento interno de trabajo.

11. RECURSOS

- *Financiero*
- *Humanos*
- Tecnológicos

12. MEDICIÓN

- **CPFSV:** Cobertura plan de formación en seguridad vial.

Variables a medir en el indicador:

CFSV(t): Número de colaboradores de la organización capacitados en seguridad vial

CT(t): Número total colaboradores de la organización.

Fórmula: $CPFSV = (CFSV(t) / CT(t)) * 100$.

- **CPFSV:** Cumplimiento plan de formación en seguridad vial

Variables a medir en el indicador:

CESV(t): *Numero de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre.*

CPSV(t): *Número total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre.*

Fórmula: CPFSV = (CEPF(t) / CTPF(t)) *100

13. REGISTROS

- *Planillas de asistencia a las capacitaciones*
- *Actas de reunión*
- *Plan de comunicaciones*

14. BIBLIOGRAFÍA

- *MINTRANSPORTE. (2022). RESOLUCIÓN 40595 DEL 12 DE JULIO DE 2022. "Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones". BOGOTÁ: DIARIO OFICIAL.*

LOGO	PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA VELOCIDAD SEGURA Y PREVENCIÓN DE LA DISTRACCIÓN	Código:
		Fecha de emisión:
		Versión 01
		Páginas:

1. DESCRIPCIÓN

Según la Organización Mundial de la Salud OMS, exceder los límites de velocidad en la conducción de vehículos automotores o no automotores es uno de los cinco (5) factores fundamentales de riesgo recurrentes de los accidentes de tránsito a nivel mundial; por lo tanto, la empresa debe promover y regular la velocidad de los vehículos que se desplazan para el cumplimiento de los procesos estratégicos, misionales o de apoyo para la empresa.

2. OBJETIVOS

2.1. OBJETIVO GENERAL

Uso de tecnologías y/o estrategias de intervención del riesgo vial para la gestión de la velocidad segura, para prevenir la ocurrencia de accidentes graves y/o mortales generados por circulación a excesos de velocidad

2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Control y seguimiento de los tiempos de desplazamiento del personal y programación de las actividades operacionales.
- Fomentar buenas prácticas seguras para los desplazamientos en misión para una mejor comprensión de la velocidad como factor de riesgo.
- Generar conciencia del impacto de sinestros viales generados por factores de Distracción promoviendo el NO uso de elementos que perjudiquen la concentración (uso del celular, comer, escuchar música, etc.).

3. ALCANCE

Colaboradores de la empresa: los trabajadores independientemente de su forma de vinculación o contratación, los empleados, contratistas, afiliados, o personas vinculadas mediante tercerización, subcontratación, outsourcing o por intermediación laboral de manera permanente u ocasional que realizan funciones para los diferentes procesos de la empresa.

4. RESPONSABLE

ROL	RESPONSABILIDAD
GESTIÓN HUMANA Y SG-SST	<ul style="list-style-type: none"> • Generar convenios o lazos administrativos con el fin de ejecutar todas las actividades planeadas. • Informar a la alta dirección sobre el funcionamiento y los resultados del programa. • Desarrollar programas enfocados a la sensibilización del control de la Gestión de la velocidad segura y prevención de la distracción. • Promover la participación de todos los miembros de la organización en la implementación del programa de estilos de vida saludables. • <i>Gestionar los recursos para cumplir con el programa de estilos de vida saludables.</i>
COPASST	<ul style="list-style-type: none"> • Servir como apoyo a las actividades del programa. • <i>Enlazar las actividades del programa de estilos de vida saludables con otros programas que impacten positivamente a éste.</i>
GERENCIA	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Designar los recursos humanos y financieros necesarios para dar cumplimiento del programa y la política de alcohol y drogas.</i>
LÍDERES	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar el personal y el tiempo necesario para la realización capacitaciones o cualquier tipo de actividad relacionada con las actividades del programa • <i>Compromiso de participación en el programa</i>
COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Realizar acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de lo establecido en el PNSV incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros).</i>
COLABORADORES	<ul style="list-style-type: none"> • Compromiso del cumplimiento del programa • Aceptar recomendaciones y sugerencias del área de Seguridad y salud en el trabajo. • Cumplir con las normas y procedimientos de seguridad con el fin de realizar un trabajo seguro y productivo

5. DEFINICIONES

COPASST: Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo.

CSV: Comité de Seguridad Vial.

PESV: Plan Estratégico de Seguridad Vial.

PHVA: Planear, Hacer, Verificar y Actuar.

PNSV: Plan Nacional de Seguridad Vial.

SG-SST: Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

CNT: Código Nacional de tránsito. Ley 769 del 2002

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Sanción: es una consecuencia derivada de una conducta que constituyó una infracción de alguna norma pública o privada.

SMLV: Salarios mínimos legales vigentes.

Sentencia: es un fallo o decisión judicial que emite un juez de la república sobre un caso en concreto.

Accidente de Tránsito: establecida en la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Siniestro Vial: Ley 1503 de 2011, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, Ley 1702 de 2013, “Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones” y lo dispuesto en la Resolución 2273 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte mediante la cual se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente.

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo. (Ley 769 de 2002).

Gestión de la velocidad: Conjunto de estrategias y medidas integradas e integrales destinadas a promover la conducción a velocidades adecuadas según el contexto, condiciones del entorno, uso y tipo de vía, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales.

Velocidad adecuada: Es la velocidad a la cual se conduce un vehículo dentro de los límites definidos, de acuerdo con las condiciones que se presentan en la vía (climáticas, de infraestructura), el entorno (urbano, rural, pasos urbanos) y la interacción con los otros actores

viales. En este sentido, la velocidad adecuada es segura para todos los usuarios de la vía, en la medida que considera el error humano, y, en consecuencia, mitiga el riesgo de ocurrencia de un siniestro o, en el caso de presentarse evita lesiones graves o fatalidades.

Distracción al Conducir: La distracción al conducir es cualquier actividad que desvía la atención de la conducción—incluyendo hablar o textear en tu teléfono, comer y beber, hablar con la gente en tu vehículo o ajustar el estéreo o los sistemas de entretenimiento y navegación—cualquier cosa que te desvíe la atención de la tarea de manejar de forma segura.

6. DISPOSICIONES GENERALES.

Asumir la accidentalidad vial como un problema de salud pública y bajo un nuevo enfoque (Visión Cero y Sistema Seguro), obliga a dejar de lado el uso del término accidente, entendido como algo fortuito, inesperado y sin responsabilidad de las partes, para ser reemplazada por la palabra siniestro, y de esta manera reforzar la idea de que los eventos en las vías son prevenibles, tal y como lo argumentan varias instituciones y organismos como la Organización Mundial de la Salud (OMS), el International Transport Forum (ITF), el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISV) e iniciativas como Visión Cero.

De acuerdo con lo anterior, la velocidad es un factor importante en la seguridad vial toda vez que el exceso de velocidad aumenta exponencialmente los riesgos de fallecimiento de los actores viales y limita la capacidad de reacción de los conductores ante imprevistos en la vía. Conocer los efectos de la velocidad en la seguridad vial es el primer paso para realizar una gestión adecuada de la misma y promover una movilidad segura.

Así mismo, no se puedes conducir de manera segura a menos que la tarea de conducir tenga toda tu atención. Cualquier actividad en la que participes, además de la conducción, es una distracción potencial y aumenta el riesgo de chocar.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) reveló que estudios internacionales recientes advierten que chatear o usar el celular mientras se conduce un vehículo, multiplica por cuatro el riesgo de sufrir un siniestro vial y que disminuye hasta en 50 % la atención de un conductor.

En este sentido, la Organización Mundial de la Salud (OMS), señala que el envío de mensajes de texto implica largos períodos de distracción visual y distracción cognitiva. Por eso, cataloga como peligrosa y mortal esta práctica al volante.

“Nada justifica poner en riesgo la vida propia y la de los demás, los conductores deben evitar realizar actividades que los distraigan mientras están al volante, como usar el celular para cualquier fin” y evitar exceder el límite de velocidad.

7. REGLAS GENERALES

- Promulgar y dar cumplimiento a la política de seguridad vial.
- Promulgar y dar cumplimiento a la política de regulación de velocidad y no uso de elementos de distracción durante la conducción de vehículos.

8. MEDIDAS DE CONTROL Y DETECCIÓN

MECANISMO: Con el objetivo de contar con resultados de control, se ejecutarán acciones de:

- *Seguimiento a los conductores y vehículos a través de monitoreo y control de flota, aplica para el personal comercial y vehículos del área de centro de producto terminado.*
- Seguimiento trimestral al personal con rol de conductor del área comercial, que tiene desplazamientos misionales en relación con clientes, este seguimiento el área de **XXXX**. (Se debe definir con el área de Gestión Humana)
- *Seguimiento a los reportes del GPS parametrizados.*

Se realizará seguimiento de forma trimestral por parte del Comité de Seguridad Vial en el que se expondrá los casos del personal reincidente para generar planes de acción.

9. ACTIVIDADES A REALIZAR

- Planificación de desplazamientos laborales de acuerdo a lo establecido en Paso 15 Resolución 40595 de 2022.
- Verificación y seguimiento en entes de control SIMIT, RUNT y SIMUR.
- Implementar mecanismos de control satelital (APP, GPS, otros) adaptados al interior de los vehículos para llevar Registro/trazabilidad.
- Inspecciones y observaciones en terreno.
- Seguimiento a registro de horas extras laboradas.
- Capacitación y sensibilización mediante campañas a los conductores sobre los efectos de la velocidad y la importancia de incorporar hábitos de respeto a los límites de velocidad.

10. RECURSOS

- *Financiero*
- *Humanos*

- Tecnológicos

11. MEDICIÓN

GESTIÓN DE LA VELOCIDAD

- **Cumplimiento:** (# de Conductores capacitados o sensibilizados en seguridad vial / Total de conductores de la empresa) * 100.
- **GVE: Gestión Velocidad Empresarial**
#VIP: Vehículos incluidos en el programa de gestión de la velocidad (propios, contratistas y de terceros utilizados permanentemente para desplazamientos laborales) por mes.
#VOL: Número de vehículos utilizados para desplazamientos laborales por mes.
Fórmula: $GVE = (\#VIP/\#VOL) * 100$.
- **ELVL: Excesos Límite de Velocidad Laboral**
#OLEV: Número diario de desplazamientos laborales con exceso de velocidad (casos en los que se superó el límite definido por la organización) por mes.
#TOL: Número total de desplazamientos laborales por mes.
Fórmula: $ELVL = (\#OLEV/\#TOL) * 100$

GESTIÓN DE LA DISTRACCIÓN

- Número de comportamientos inseguros reportados / sobre observaciones

12. REGISTROS

- *Investigación de accidentes*
- *Planificación de viajes*
- Inspecciones preoperacionales

13. BIBLIOGRAFÍA

- *MINTRANSPORTE. (2022). RESOLUCIÓN 40595 DEL 12 DE JULIO DE 2022. "Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones". BOGOTÁ: DIARIO OFICIAL.*

Política de Regulación de la Velocidad y no uso de elementos de Distracción durante la conducción.

Todos los colaboradores con cargo de conductor o con rol de conductor que realicen actividades en cumplimiento de sus funciones laborales y/o para desplazamientos en apoyo al objeto social de la empresa, deben cumplir, respetar y acatar las siguientes directrices:

Límites de Velocidad: Ley 2251 de 2022 Art.12 que modifica el art 106 y 107 de la Ley 769 de 2002 (Código de Tránsito Nacional):

- ***Artículo 106. límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales:***

En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo.

En ningún caso se podrá sobrepasar:

- 50 Km/h en vías Urbanas y carreteras Municipales
- 30 Km/h en zonas escolares y zonas residenciales
- 10 Km/h en vías internas de las instalaciones o parqueaderos propios como de terceros

Artículo 107. límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales.

En ningún caso se podrá sobrepasar:

- 90 Km/h en carreteras Nacionales y Departamentales
- 120Km/h vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales
- Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

La velocidad deberá ser ajustada máximo al 50% de la permitida cuando en las rutas por donde se encuentre transitando, se presenten una o varias de las siguientes condiciones adversas: lluvia, escasa visibilidad, caminos en malas condiciones, superficies resbalosas, otras similares.

Elementos de Distracción: Desde el SG-SST y El Plan Estratégico de Seguridad Vial comprometidos con la preservación de la vida de sus colaboradores, la conducción segura y la prevención de accidentes de tránsito por vía pública y/o privada, prohíbe sin excepción a todos

sus colaboradores el uso de equipos bidireccionales, celulares, auriculares, dispositivos Bluetooth, Chats, todo tipo de navegación móvil y comunicación por interpuesto aparato, dispositivo, medio, equipo o mecanismo que ocasione o cause distracción durante la conducción en los desplazamientos in itinere o en misión.

El incumplimiento y desacato a esta política se constituye en falta disciplinaria y será sancionada con base al reglamento interno de trabajo de la entidad y las disposiciones del PESV de la empresa.

LOGO	PROGRAMA DE ESTILOS DE VIDA SALUDABLE	Código:
		Fecha de emisión:
		Versión 01
		Páginas:

1. OBJETIVOS

1.1. OBJETIVO GENERAL

Implementar acciones preventivas que faciliten gestionar un programa que permita detectar e intervenir factores de riesgos generales, cardiovasculares, metabólicos y de Fatiga Psico-Físicas en el grupo de los colaboradores de la empresa.

1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar los estilos de vida y salud actual de la población de la organización mediante el diagnóstico de salud que se construye con el análisis de la información de las evaluaciones ocupacionales, el ausentismo, entre otros.
- Sensibilizar al personal en temas de hábitos de vida saludable de acuerdo a los resultados del diagnóstico de salud.
- Identificar enfermedades o condiciones predisponentes y gestionarlas a través de las EPS de cada trabajador.
- Promover prácticas seguras en cada uno de los desplazamientos de los actores viales de la compañía sobre las vías públicas.

2. ALCANCE

Este programa da alcance a los requerimientos del SG-SST y al PESV con base en lo establecido en el “Artículo 32. De la Res. 0312 de 2019, Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema

de Gestión de SST.” para que sea transversal en la gestión de los riesgos laborales de los trabajadores y colaboradores de la organización.

3. RESPONSABLE

ROL	RESPONSABILIDAD
GESTIÓN HUMANA Y SG-SST	<ul style="list-style-type: none"> • Liderazgo del programa de estilos de vida saludables. • Gestionar integralmente las actividades a desarrollar en el presente programa. • Generar convenios o lazos administrativos con el fin de ejecutar todas las actividades planeadas. • Informar a la alta dirección sobre el funcionamiento y los resultados del programa de estilos de vida saludables. • Promover la participación de todos los miembros de la organización en la implementación del programa de estilos de vida saludables. • Gestionar los recursos para cumplir con el programa de estilos de vida saludables.
COPASST	<ul style="list-style-type: none"> • Servir como apoyo a las actividades del programa. • Enlazar las actividades del programa de estilos de vida saludables con otros programas que impacten positivamente a éste.
GERENCIA	<ul style="list-style-type: none"> • Velar por la gestión administrativa y financiera para el desarrollo de las actividades. • Compromiso y apoyo logístico del programa. • Realizar seguimiento a la implementación del programa.
LÍDERES	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar el personal y el tiempo necesario para la realización capacitaciones o cualquier tipo de actividad relacionada con seguridad y salud en el trabajo. • Compromiso de participación en el programa de promoción de estilos de vida saludable
COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Realizar acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de lo establecido en el PNSV incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros).</i>

COLABORADORES	<ul style="list-style-type: none"> • Compromiso de participación en el programa de promoción de estilos de vida saludable. • Aceptar recomendaciones y sugerencias del área de Seguridad y salud en el trabajo.
---------------	---

4. DEFINICIONES

Promoción de la salud: Proceso que proporciona a la población los medios necesarios para ejercer un mayor control sobre su propia salud y así poder mejorarla.

Ambiente psicosocial: Está conformado por todas las relaciones sociales de los trabajadores dadas en el contexto laboral y dentro del ambiente y jornada laboral.

El ambiente material: Está constituido por todas aquellas herramientas que permiten al trabajador desarrollar su trabajo con eficacia.

Entorno laboral saludable: Es aquel en el que los trabajadores y jefes colaboran en un proceso de mejora continua para promover y proteger la salud, seguridad y bienestar de los trabajadores y la sustentabilidad del ambiente de trabajo en base a indicadores de salud y bienestar, relacionados al ambiente físico, medio psicosocial y cultural.

Estilo de vida: Es un comportamiento que una persona, grupo social o familia realiza de manera repetitiva, dependiendo de sus conocimientos, necesidades, posibilidades económicas, entre otros.

Estilos de vida saludables: Se considera como acciones repetitivas sobre un comportamiento. Si el comportamiento no es repetitivo entonces este se vuelve en una práctica o una acción aislada.

Alimentación saludable: Es el proceso mediante el cual, los seres vivos consumen diferentes tipos de alimentos con el objetivo de recibir los nutrientes necesarios para sobrevivir

El Índice de masa corporal (IMC): Es una razón matemática que asocia la masa y la talla de un individuo, ideada por el estadístico belga Adolphe Quetelet; por lo que también se conoce como índice de Quetelet.

Actividad física: Es todo movimiento del cuerpo que hace trabajar a los músculos y requiere más energía que estar en reposo. Caminar, correr, bailar, nadar, practicar yoga y trabajar en la huerta o el jardín.

Fatiga: es una alteración del estado de vigilia y de la capacidad para realizar tareas de manera segura como consecuencia de: Dormir muy poco o mal, trabajar en horarios en los que normalmente se estaría durmiendo y realizar tareas de gran exigencia mental o física.

Movilidad Segura: Tener movilidad segura en una empresa es lograr que los colaboradores lleguen bien a su destino en cada uno de los viajes.

Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño: Los programas de gestión de riesgos críticos como los factores de desempeño, permiten tomar decisiones adecuadas, fijar las directrices en seguridad vial y establecer las guías de acción necesarias para todos los colaboradores de la organización.

5. DISPOSICIONES GENERALES.

Dentro de las obligaciones de las empresas actualmente el compromiso con mantener unas óptimas condiciones de salud de los colaboradores, en la Resolución 0312 del 2019, Decreto 1072 y Resolución 40595 del 2022 en la cual nos refiere que se debe contar con un programa para promover entre los empleados estilos de vida y entorno saludable y programas de gestión de riesgos críticos de la movilidad vial laboral.

Es por ello que se debe revisar y analizar la información de las condiciones de salud de las personas.

Esta información se obtiene de las siguientes fuentes:

- Análisis del ausentismo (Mensual).
- Informe de evaluaciones ocupacionales (IPS), se debe solicitar incluir hábitos como: ejercicio, consumo de licor y cigarrillo. Además de presencia de sobrepeso u obesidad y consolidado de los diagnósticos encontrados.
- Análisis de la accidentalidad.
- Encuesta de actualización de datos
- Informes de gestión del comité de seguridad vial.

6. CONTENIDO

Para la construcción del presente programa se tuvo en cuenta el protocolo de acciones generales para la promoción, prevención e intervención de los factores psicosociales y sus efectos en el

entorno laboral, Ministerio de Trabajo de Colombia (2015) y el modelo SOLVE de la Organización Internacional del Trabajo – OIT. Teniendo en cuenta la anterior referenciación definimos el modelo de programa de estilos de vida saludable teniendo en cuenta los siguientes ejes temáticos:



PILAR DE PREVENCIÓN Y PROMOCIÓN	OBJETIVO	ACTIVIDADES
Promoción de la sana convivencia y prevención de la violencia en el trabajo	Fortalecer las relaciones interpersonales de los colaboradores dentro del desarrollo de las actividades propias de la organización.	Las actividades para la promoción de la sana convivencia y prevención de la violencia estarán en coordinación del comité de convivencia y Gestión Humana.
Promoción de la actividad física	Generar estrategias para la concientización del personal de la importancia de la actividad física en su salud como factor protector en su vida.	Generar sensibilización de la importancia de la actividad física por diferentes medios, entre ellos podrían ser: correos electrónicos, mensajes en las carteleras, redes sociales internas, entre otras estrategias.

		Divulgación de los beneficios con la caja de compensación familiar y fondo de empleados (gimnasio, actividades deportivas, entre otros)
Promoción de la alimentación consciente	Mejorar las pautas alimentarias en la población trabajadora	Brindar ítems de nutrición balanceada por diferentes medios, entre ellos podrían ser: correos electrónicos, mensajes en las carteleras, redes sociales internas, entre otras estrategias.
Promoción de la salud financiera	Sensibilizar a la población trabajadora sobre la importancia de la salud financiera y como esta juega un papel fundamental en la vida.	Divulgar pautas de salud financiera dentro de la población trabajadora por diferentes medios, entre ellos podrían ser: correos electrónicos, mensajes en las carteleras, redes sociales internas, entre otras estrategias. Se realizan formaciones de compañía frente a educación financiera en diferentes enfoques (fondo de empleados)
Prevención de la fatiga y gestión del sueño	Sensibilizar a la población trabajadora sobre la importancia de la prevención de la fatiga y gestión del sueño	Entrega de ítems de gestión del sueño y la fatiga por diferentes medios, entre ellos podrían ser: correos electrónicos, mensajes en las carteleras, redes sociales internas, entre otras estrategias. Capacitaciones y sensibilizaciones para la gestión de la fatiga en el personal con cargo de conductor y con rol de conductor a través de actividades teórico prácticas y la aplicación del test grado de fatiga. Definición de la política de horas de conducción y descanso. Campañas para promover el sueño saludable y descanso adecuado,

		<p>campañas de promoción en salud y prevención de la enfermedad (hábitos, estilos de vida saludables, control, manejo de emociones).</p> <p>Planificación de desplazamientos laborales de acuerdo a lo establecido en Paso 15 Res 40595 de 2022</p> <p>Verificación y seguimiento en entes de control SIMIT, RUNT y SIMUR.</p> <p>Implementar mecanismos de control satelital (APP, GPS, otros) adaptados al interior de los vehículos para llevar Registro/trazabilidad.</p> <p>Inspecciones y observaciones en terreno.</p> <p>Seguimiento a registro de horas extras laboradas</p>
Estrés	Mejorar en la población trabajadora estrategias para la identificación y manejo del estrés.	<p>Entrega de ítems de manejo del estrés por diferentes medios, entre ellos podrían ser: correos electrónicos, mensajes en las carteleras, redes sociales internas, entre otras estrategias.</p> <p>Integrar el manejo del estrés con la intervención de los factores de riesgo psicosocial.</p>
Sexualidad responsable	Sensibilizar a la población trabajadora la importancia de una sexualidad segura y responsable, con el fin de prevenir Enfermedad de Trasmisión sexual (ETS) y embarazos no deseados.	Entrega de ítems de sexualidad responsable por diferentes medios, entre ellos podrían ser: correos electrónicos, mensajes en las carteleras, redes sociales internas, entre otras estrategias.

7. MEDICIÓN

- **Cumplimiento:** (# actividades realizadas / # actividades programadas) * 100.
- **Tasa de siniestros viales por nivel de pérdida TSV:** Número de siniestros viales x trimestre * 1'000.000/ Número de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos.
- **Exceso de jornadas laborales:** Número de días excedidos en la jornada de trabajo de los conductores al mes/ Total de días trabajados por los conductores en el mes.

8. MEDIDAS DE CONTROL Y DETECCIÓN

Para el riesgo de movilidad se han definido:

- *Cumplimiento de la política de regulación de horas de conducción y horas de descanso.*
- *Planificación de desplazamientos laborales.*
- *Desarrollo del plan de formación para conductores y personal con rol de conductor.*
- *Reportes de novedades del área de logística y transporte.*
- *Reporte de condiciones de salud.*
- *Investigación de accidentes con alcance a los riesgos viales.*

9. REGISTROS

- *Registro de casos*
- *Planificación de viajes*
- *Inspecciones preoperacionales*

10. BIBLIOGRAFÍA

- *GUÍA DE ESTILOS DE VIDA SALUDABLES EN EL ÁMBITO LABORAL*

Tegucigalpa M.D.C., Honduras C.A. Diciembre, 2016

- *MINISTERIO DEL TRABAJO, DECRETO NÚMERO 1072 DE 2015 REPUBLICA DE COLOMBIA I (26 MAY 2015)*

Versión actualizada a 15 de abril de 2016

- *MINTRANSPORTE. (2022). RESOLUCIÓN 40595 DEL 12 DE JULIO DE 2022. "Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones". BOGOTÁ: DIARIO OFICIAL.*

LOGO	PROGRAMA CERO TOLERANCIAS EN LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y USO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS	Código:
		Fecha de emisión:
		Versión 01
		Páginas:

1. DESCRIPCIÓN

La empresa es consciente que el tabaco, el alcohol y el consumo de sustancias ilícitas, producen efectos nocivos en la salud, en la seguridad y en el desempeño de sus colaboradores interfiriendo en la productividad, efectividad del trabajo y el funcionamiento de la empresa; que impacta directamente en forma negativa en las condiciones de conducción.

2. OBJETIVOS

2.1.OBJETIVO GENERAL

Prevenir y reducir los accidentes de tránsito por la conducción de vehículos bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicoactivas.

2.2.OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Diseñar e implementar actividad o medidas de prevención del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, promoviendo la seguridad en la conducción y el cumplimiento al marco legal vigente.
- Promover prácticas seguras en cada uno de los desplazamientos laborales de los colaboradores de la entidad.

3. ALCANCE

Colaboradores de la empresa: los trabajadores independientemente de su forma de vinculación o contratación, los empleados, contratistas, afiliados, o personas vinculadas mediante tercerización, subcontratación, outsourcing o por intermediación laboral de manera permanente u ocasional que realizan funciones para los diferentes procesos de la empresa.

4. COMPROMISO

La entidad con el objetivo de promover la salud, la seguridad y el bienestar de sus colaboradores y garantizando las buenas prácticas empresariales, se compromete a establecer un modelo de

control de consumo, posesión, uso, distribución o venta de bebidas alcohólicas o sustancias alucinógenas en las instalaciones de la entidad o en sus vehículos y tomar las medidas preventivas, correctivas y disciplinarias que sean necesarias con el fin de evitar accidentes de tránsito que generen daños , lesiones permanentes o muerte por esta causa.

Promover estados de sobriedad en las personas para garantizar condiciones mentales, Psicológicas y físicas optimas en la conducción de vehículos automores o no automores.

Desarrollar programas enfocados a la sensibilización y capacitación sobre el consumo de tabaco, alcohol y drogas.

5. **RESPONSABLE**

ROL	RESPONSABILIDAD
<p style="text-align: center;">GESTIÓN HUMANA Y SG-SST</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Generar convenios o lazos administrativos con el fin de ejecutar todas las actividades planeadas.</i> • <i>Informar a la alta dirección sobre el funcionamiento y los resultados del programa.</i> • <i>Desarrollar programas enfocados a la sensibilización y capacitación sobre el consumo de tabaco, alcohol y drogas.</i> • <i>Practicar pruebas de alcohol y drogas aleatorias o dirigidas, directamente o a través de terceros.</i> • <i>Promover la participación de todos los miembros de la organización en la implementación del programa.</i> • <i>Gestionar los recursos para cumplir con el programa.</i>
<p style="text-align: center;">COPASST</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Servir como apoyo a las actividades del programa.</i> • <i>Enlazar las actividades del programa Cero tolerancias en la conducción bajo los efectos del alcohol y uso de</i>

	<i>sustancias psicoactivas con otros programas que impacten positivamente a éste.</i>
GERENCIA	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Designar los recursos humanos y financieros necesarios para dar cumplimiento del programa y la política de alcohol y drogas.</i>
LÍDERES	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Coordinar el personal y el tiempo necesario para la realización capacitaciones o cualquier tipo de actividad relacionada con las actividades del programa</i> • <i>Compromiso de participación en el programa</i>
COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Realizar acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de lo establecido en el PNSV incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros).</i>
COLABORADORES	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Compromiso del cumplimiento del programa</i> • <i>Aceptar recomendaciones y sugerencias del área de Seguridad y salud en el trabajo.</i> • <i>Cumplir con las normas y procedimientos de seguridad con el fin de realizar un trabajo seguro y productivo</i>

6. DEFINICIONES

Acetona en el organismo humano: es un compuesto químico y sustancia líquida que se puede producir en el organismo de las personas, por la reacción incompleta de grasa, y se puede acumular en la sangre si el organismo no posee suficiente glucosa.

Actividades de alto riesgo: son aquellas que por su origen y naturaleza pueden generar más probabilidades de accidentalidad.

Aire alveolar: es aquel que se encuentran contenido al interior de los pulmones.

Aire espirado: es el que una persona expulsa de sus pulmones.

Estatutos laborales: son un conjunto de normas establecidas en una empresa para regular las relaciones que se derivan entre las personas que conforman la misma.

Etanol: también conocido como alcohol etílico, es el principal alcohol de las bebidas alcohólicas, además es un producto disolvente de la pintura y se utiliza en la industria farmacéutica y cosmética.

Examinado: empleado de la compañía al que se le practica una prueba de alcoholemia o de embriaguez por alcohol.

Idoneidad: es la capacidad de algo o de alguien para un fin determinado.

Sanción: es una consecuencia derivada de una conducta que constituyó una infracción de alguna norma pública o privada.

Sentencia: es un fallo o decisión judicial que emite un juez de la república sobre un caso en concreto.

Norma: es una regla o principio que se adopta con el fin de que se cumpla y sea respetada.

Operador: empleado de la organización o persona externa quien realiza prueba de alcoholemia.

7. DISPOSICIONES GENERALES.

Las organizaciones deben adoptar programas efectivos para la prevención del consumo de sustancias psicoactivas (incluido el alcohol), y de manera más juiciosa y exhaustiva en aquellas donde se ejecutan actividades de alto riesgo y que requieren un alto grado de alerta como la conducción de vehículos, operación de maquinaria y trabajo en alturas, entre otras, en aras de prevenir la ocurrencia de eventos que afecten negativamente a la personas, sus compañeros o terceros y afectaciones al medio ambiente o a la sostenibilidad de las empresas.

Partiendo de la definición de una política y de posteriores acciones de promoción y prevención, como por ejemplo la realización de un proceso educativo a trabajadores, las pruebas de alcoholemia se constituyen como una práctica útil, no solo para generar conciencia entre el personal, sino para intervenir preventivamente la materialización de accidentes.

8. REGLAS GENERALES Y DEBERES

- Es deber de todos los colaboradores acatar las leyes constitucionales en materia de movilidad, acatar la Política de Seguridad Vial de la entidad, respetar y obedecer las autoridades de tránsito.
- Se prohíbe a todo el personal de la empresa presentarse a laborar bajo el influjo de alcohol y sustancias Psicoactivas.
- Se prohíbe durante la jornada laboral o en desarrollo de las funciones y actividades propias del cargo: la posesión, uso, consumo, fabricación, venta, distribución, transporte y/o tráfico de bebidas alcohólicas, sustancias Psicoactivas o tabaco al interior de la entidad y de los vehículos.
- El personal de la entidad debe abstenerse a realizar desplazamientos casa - trabajo - casa durante la jornada laboral y/o conducir vehículos automotores y no automotores bajo el influjo de alcohol y /o sustancias Psicoactivas.
- Negarse ante el control o realización del examen o prueba de alcohol y/o sustancias psicoactivas, se considera como una falta grave y por lo tanto se procederá de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Interno de Trabajo.

9. MEDIDAS DE CONTROL Y DETENCCIÓN

Los diferentes controles preventivos, pruebas y/o exámenes que se realicen o practiquen a todos los colaboradores de la entidad deben ser realizados por personal idóneo y certificado ya sea interno o externo.



Los criterios a tener en cuenta por parte del personal que va a realizar los controles, pruebas y/o exámenes serán:

- **Generales:** a todo el personal
- **Planificados:** Según corresponda
- **Periódicos:** Semanal, Mensual, Trimestral
- **Aleatorios:** Por selección del personal en el Puesto de Trabajo
- **Por la Jornada Laboral:** Al ingreso, Durante, o a la salida de la Jornada laboral
- **Esporádicos:** Antes o después de conducir un vehículo o prestar un servicio.
- **De seguimiento:** Casos detectados al interior de la empresa
- Por sospecha de intoxicación aguda
- Con ocasión de accidente laboral
- Con ocasión de incidente o Siniestro vial

Los Controles, Pruebas y/o exámenes se solicitarán:

- Por requerimiento del funcionario
- Por solicitud expresa del trabajador
- Por reconocimiento médico
- Realización de controles preventivos
- Exámenes médicos ocupacionales
- En razón al servicio o con ocasión al mismo
- Por solicitud expresa de autoridad competente
- En cumplimiento de mandato legal o Judicial
- Para establecer o descartar algún tipo de responsabilidad
- Como evidencia para dar inicio a investigación o acción disciplinaria.

Mecanismo: Para producir resultados de control se realizarán pruebas de:

- **Alcoholemia:** Cantidad de Alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.
- **Alcoholimetría:** Examen o prueba de laboratorio o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.
- **Alcoholuria:** Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina
- **Alcotest:** Mide la cantidad de alcohol que se encuentra en el aire de los pulmones y que es respirado a través de ellos. De ser positiva, la entidad podrá solicitar al trabajador la realización de una prueba de Alcoholemia, Alcalimetría o Alcoholuria.
- **Drug Test o Examen de Drogas:** Este Test puede ser realizado en cualquier lugar ya que se trata de una prueba de campo que se realiza donde se requiera y entrega resultados de 10 a 15 minutos, siendo una prueba ideal para el control de drogas en conductores.

Se realizará seguimiento de forma trimestral por parte del área de SGI y Comité de Seguridad Vial en el que se expondrá los casos del personal reincidente para generar plan de acción.

EQUIPOS

Con el fin de garantizar la confiabilidad en la realización de las pruebas, los equipos utilizados por la empresa deben someterse a un programa de revisión, mantenimiento y calibración permanente teniendo en cuenta las indicaciones y requisitos exigidos por el fabricante, además de los equipos utilizados por las entidades de salud certificadas para tal fin.

PROCEDIMIENTO PARA LA DETECCIÓN DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS:

- Verificar el estado y Calibración de los equipos
- Solicitud verbal o escrita al trabajador (consentimiento informado)
- **Elaborar un formato que contenga:** Numero de prueba, Tipo de prueba, lugar, proceso o área, fecha y hora de realización de la prueba, firma del trabajador, firma y número de cédula de quien realiza la prueba.
- Realizar la prueba según procedimientos técnicos y políticas de la empresa y/o clientes
- **Prueba Negativa:** Fin del procedimiento
- **Prueba Positiva:** Informe de inmediato a la instancia correspondiente a la empresa
- Tomar las acciones y medidas pertinentes según sea el caso

10. ACTIVIDADES A REALIZAR

Para la gestión integral para la prevención del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas la entidad llevara a cabo las siguientes actividades:

- Campañas para gestionar el consumo responsable de alcohol y evitar el uso de sustancias psicoactivas, campañas de promoción en salud y prevención de la enfermedad (hábitos y estilos de vida saludables).
- Pruebas periódicas de prevención de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas
- Planificación de desplazamientos laborales de acuerdo con lo establecido en el paso 15 de la Res. 40595 de 2022
- Verificación y seguimiento en entes de control SIMIT, RUNT y SIMUR.
- Realizar Inspecciones y observaciones en terreno.

11. RECURSOS

- *Financieros*
- *Técnicos*

Humanos

-

12. MEDICIÓN

- **Cumplimiento:** (*# actividades realizadas / # actividades programadas*) * 100.
- **Cobertura del plan de formación en seguridad vial:** (*# de colaboradores de la organización capacitados en seguridad vial/ # total de colaboradores de la organización*)

13. REGISTROS

- Registro de casos
- Planificación de viajes

Inspecciones preoperacionales

14. BIBLIOGRAFIA

- *CARTILLA PARA REALIZAR PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA EN EL TRABAJO – ARL SURA*

11. Conclusiones

- De acuerdo con los datos suministrados por el Instituto Colombiano de Medicina Legal las muertes por causa de un accidente de tránsito aumento en 12,9% con respecto al año 2021, de lo anterior, se analiza que los accidentes viales que causaron muerte aumentaron respectivamente en cuanto al año pasado, esto genera preocupación y el gobierno nacional para hacerle frente a esta problemática redefinió, implementó y creó otras normas. Dando lugar a la Resolución 40595 del 2022 por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.
- La organización no tenía diseñado el Plan Estratégico de Seguridad Vial, por ende, se realiza la propuesta para su diseño de acuerdo con lo estipulado por el Ministerio Transporte en la Resolución 40595 de 2022 que se encuentra sujeta a la articulación con el Sistema de Gestión Seguridad y Salud en el Trabajo, desde el art 32 de la Resolución 0312 de 2019, la empresa debe diseñar e implementar el PESV en su nivel Básico teniendo en cuenta su misionalidad tipo 2.
- Se realizó el diseño de acuerdo con el alcance de la propuesta de trabajo de grado donde se definió la construcción de la Fase 1 de Planificación del PESV abarcando desde el paso 1 hasta el paso 8 de la normatividad legal vigente. Se desarrolló por medio de información cualitativa y cuantitativa otorgada por los colaboradores de la empresa. Además, se trabajó con las áreas de Gestión Humana, La alta Gerencia, Logística y transporte, SG-SST,

Gestión Comercial y Centro de producto terminado para realizar cada una de las fases requeridas en el proceso inicial.

- Durante el desarrollo del trabajo se concluye que la empresa cuenta una flota de transporte propia para la entrega de su producto terminado y cuenta con un equipo comercial que se desplaza en sus propios vehículos para el desarrollo de sus funciones laborales.
- Aunque se cuenta con movilidad laboral no se presenta siniestralidad vial, sin embargo, la empresa enfoca sus esfuerzos en implementar mecanismos de prevención y promoción de la seguridad vial para evitar ausentismos de origen común.
- Con el objetivo de formar mejores conductores, peatones, pasajeros, motociclistas y ciclistas en las vías, se hace necesario implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial en la organización, para crear conciencia y generar buenos hábitos en la conducción. Apoyando a la prevención, disminución de los accidentes de tránsito para así aportar en la gestión de los riesgos laborales que causan ausentismo severo por los siniestros viales que se puedan generar durante los desplazamientos laborales y que afectan la productividad y sostenibilidad de la organización

12. Recomendaciones

- Establecida la propuesta del diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se recomienda a la organización dar continuidad a su implementación, verificación y mejora continua que son las siguientes fases que establece la Resolución 40595, para dar cumplimiento a la normatividad legal vigente. Además, de lograr los objetivos propuestos para el PESV y las metas alcanzar, generando conciencia vial en el personal de la empresa.
- La Resolución 40595 del 2022 establece en el paso 22 “Auditoría Anual” que se debe realizar una auditoría cada año que permita observar la validación del PESV. Para ello, es recomendable que la organización cuente con los servicios de un tercero que sea experto en la gestión del riesgo de Movilidad y cuente con los conocimientos requeridos en la presente resolución.
- Se recomienda a la organización el seguimiento continuo de las bases de datos; donde se encuentra diligenciada toda la información que corresponde al paso 5 de la fase 1 del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Además, de su debida actualización cada año.
- Es recomendable para la empresa, la creación de un listado maestro de indicadores que permita realizar análisis continuo a los indicadores establecidos en cada uno de los programas, con apoyo del Comité de Seguridad Vial para generar planes de acción.
- Para dar cumplimiento al programa de gestión de la velocidad segura y la prevención de la distracción, se propone a la organización la adquisición de dispositivos de control satelital (GPS), donde le permita verificar y controlar las acciones correspondientes a la velocidad

segura. Así mismo, se recomienda por la compra de cámaras instaladas al interior del vehículo para evitar el uso de elemento de distracción.

- La empresa debe realizar seguimientos continuos en las diferentes plataformas de los entes de control SIMIT, RUNT y SIMUR, por lo tanto, se le sugiere previa planificación de los mismos, determinar cada cuanto se van a realizar y quien es el encargado de dicho proceso. Se recomienda solicitar apoyo al Comité de Seguridad Vial.
- El programa de cero tolerancias en la conducción bajo los efectos del alcohol y uso de sustancias psicoactivas requiere la realización de pruebas de alcoholemia a los trabajadores, por ende, se aconseja la compra de un alcohosensor o alcoholímetro, ya que estos se encuentran legalmente aceptados. Además, se solicita capacitar al personal en la toma de pruebas de alcoholemia brindando seguridad a los resultados y evitando malos procedimientos.
- Se recomienda que la empresa siempre trabaje en la gestión del riesgo estratégico que contemplan los riesgos operativos como el de movilidad y seguridad vial con el fin de establecer el balance costo beneficio y garantizar la sostenibilidad y el cuidado de las personas.
- Se recomienda la evaluación del impacto y de los resultados esperados partiendo de la propuesta de diseño y planificación de las acciones para la gestión del riesgo.

13. Bibliografía

- Agencia nacional de seguridad vial. (2022). *Ministerio de transporte. Fallecidos y lesionados 2021 - 2022*. <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/fallecidos-y-lesionados-2021-2022>
- Benlloch, M. Ureña, Y. Puigdengolas, S. (2015). *Conceptos básicos en materia de seguridad y salud en el trabajo*. <https://invassat.gva.es/documents/161660384/169584389/MD11150102+Conceptos+b%C3%A1sicos+en+materia+de+seguridad+y+salud+en+el+trabajo/a53e6886-4352-44a9-a5f0-194dedb8c0ec>
- Caballero Torres, M. J., & Ríos Vásquez, L. C. (2022). *Diseño de un plan estratégico de seguridad vial (PESV) para la Ips Óptica la Plazuela de la ciudad de Medellín, Antioquia*. (Trabajo de grado). Universidad Escuela Colombiana De Carreras Industriales -Ecci <https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/3249/Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Cardona Montes, A., Joya González, O. C., & Vanegas Grijalba, Y. S. (2022). *Propuesta de plan estratégico de seguridad vial como herramienta de reducción de accidentes viales para la empresa de transportes Ignacio Avellaneda*. (Tesis de posgrados) Universidad ECCI <https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/2651/Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Chávez, L. M. (2015). *Gestión del talento humano. Ecuador: La Caracola Editores*. <https://cimogsys.esPOCH.edu.ec/direccion-publicaciones/public/docs/books/2019-09-17-222134-gesti%C3%B3n%20del%20talento%20humano-comprimido.pdf>
- Chiavenato, I. (2020). *Gestión del talento humano: el nuevo papel de los recursos humanos en las*

organizaciones. McGraw-Hill.

Congreso de Colombia (2011) *Ley 1503 de 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones*. Diciembre 29 de 2011 <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>

Congreso de Colombia (2012) *Ley 1562. Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional*. Julio 11 de 2012 <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>

Diseño Web Por Doctor Marketing. (2020). *Etiflex S.A.S.* <https://www.etiflex.com.co/>

Gobierno de España. (s.f). ¿Qué es la Salud Laboral? Blog - Salud Laboral y Discapacidad

González Gutiérrez, F., López Narváez, L., & Blanco Romero, L. (2015). *Cartilla Educativa N° 2: Seguridad Laboral*.

<https://repositorio.una.ac.cr/bitstream/handle/11056/10565/cartilla%20web.pdf>

Hernández, M. R. (2016). *Autocuidado y promoción de la salud en el ámbito laboral*. *Revista Salud Bosque*, 5(2), 79–88. <https://doi.org/10.18270/rsb.v5i2.1468>

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/publication/wcms_154127.pdf

<https://www.paho.org/es/campanas/sexta-semana-mundial-naciones-unidas-para-seguridad>
vial#:~:text=En%20agosto%20de%202020%2C%20la,en%20el%20tr%C3%A1nsito%20para%202039

Icontec Internacional. (20 de septiembre de 2012). Guía técnica colombiana GTC45: Guía para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional. *Repository universidad Distrital*.

<https://repository.udistrital.edu.co/bitstream/handle/11349/6034/ParraCuestaDianaMarcel>

aVasquezVeraErikaVanessa2016-

%20AnexoA.pdf;jsessionid=BF669F69800F8ADF99288F1E2D7E0FA6?sequence=2

Infobae (2023). Más de 7.000 personas perdieron la vida en accidentes de tránsito en 2022.

[https://www.infobae.com/america/colombia/2023/01/04/mas-de-7000-personas-perdieron-la-vida-en-accidentes-de-transito-en-](https://www.infobae.com/america/colombia/2023/01/04/mas-de-7000-personas-perdieron-la-vida-en-accidentes-de-transito-en-2022/#:~:text=Seg%C3%BAAn%20el%20m%C3%A1s%20reciente%20bolet%C3%ADn,d e%20un%2012%2C9%20%25.)

[2022/#:~:text=Seg%C3%BAAn%20el%20m%C3%A1s%20reciente%20bolet%C3%ADn,d e%20un%2012%2C9%20%25.](https://www.infobae.com/america/colombia/2023/01/04/mas-de-7000-personas-perdieron-la-vida-en-accidentes-de-transito-en-2022/#:~:text=Seg%C3%BAAn%20el%20m%C3%A1s%20reciente%20bolet%C3%ADn,d e%20un%2012%2C9%20%25.)

Ministerio de transporte (2002), *Ley 769. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito*

Terrestre y se dictan otras disposiciones". Agosto 6 de 2002

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0.pdf

Ministerio de transporte (2021), *Decreto 1252. Por el cual se modifica el literal a del artículo*

2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamento del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad vial.

Octubre 12 de 2021 <https://safetia.co/wp-content/uploads/2021/10/decreto-1252-de-2021.pdf>

Ministerio de transporte (2022), *Resolución 20223040040595. Por la cual se adopta la*

metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones. Julio 21 de 2022

https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransporte_40595_2022.htm

Organización Internacional del Trabajo (28 de abril del 2011). *Sistema de Gestión de la SST: Una*

herramienta para la mejora continua.

Organización Internacional del Trabajo (s.f) *Seguridad y Salud en el trabajo.*

<https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/occupational-safety-and-health/lang--es/index.htm>

Organización panamericana de salud. (2020). *Sexta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.*

Organización panamericana de salud. (s.f). *Salud de los trabajadores*

<https://www.paho.org/es/temas/salud-trabajadores>

Presidente de la República de Colombia (2015), *Decreto 1072. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo.* Mayo 26 de 2015

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77889#:~:text=Tiene%20por%20objeto%20la%20ejecuci%C3%B3n,por%20el%20Ministerio%20de%20Transporte>

Presidente de la República de Colombia (2015), *Decreto 1079. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.* Febrero 24 de 2023

[https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77889#:~:text=Tiene%20por%20objeto%20la%20ejecuci%C3%B3n,por%20el%20Ministerio%20de%20Transporte.](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77889#:~:text=Tiene%20por%20objeto%20la%20ejecuci%C3%B3n,por%20el%20Ministerio%20de%20Transporte)

Sánchez Trujillo, MG, & García Vargas, MD (2017). *Satisfacción Laboral en los Entornos de Trabajo. Una exploración cualitativa para su estudio.* Scientia et Technica, 22 (2), 161-166.

<https://www.redalyc.org/pdf/849/84953103007.pdf>