RESUMEN – TRABAJO DE GRADO

AUTORES	Jesús Emilio Meneses Durán
FACULTAD	**Facultad de ingeniería**
PLAN DE ESTUDIOS	**Plan de Estudios de Ingeniería Civil**
DIRECTOR	Mgtr. Mauricio Pino Lobo
TÍTULO DE LA TESIS	**Desarrollo de un plan estratégico de seguridad vial para optimizar la operación vehicular dentro de la empresa Transportes y Construcciones de Colombia s.a.s**
TITULO EN INGLES	Development of a strategic road safety plan to optimize vehicular operations within the company Transportes y Construcciones de Colombia s.a.s.

RESUMEN

Se propone el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para mejorar las operaciones vehiculares en Transportes y Construcciones de Colombia s.a.s. El proceso implica una fase diagnóstica mediante encuestas de seguridad vial para caracterizar las prácticas operativas. La evaluación de resultados mediante los códigos vigentes de señalización vial. La elaboración del PESV, realizada bajo la resolución 40595 de 2022, incluye estrategias para las operaciones, fomentando un entorno seguro.

RESUMEN EN INGLES

The Strategic Road Safety Plan (PESV) is proposed to enhance vehicular operations at Transportes y Construcciones de Colombia s.a.s. The process involves a diagnostic phase through road safety surveys to characterize operational practices. The evaluation of results follows the current road signaling codes. The development of the PESV, conducted under resolution 40595 of 2022, includes strategies for operations, promoting a secure environment.

PALABRAS CLAVES	Seguridad Vial - Operación Vehicular – Plan Estratégico de Seguridad Vial – Resolución 40595/2022 - Eficiencia Operativa.
PALABRAS CLAVES EN INGLES	Road Safety - Vehicle Operation - Strategic Road Safety Plan - Resolution 40595/2022 - Operational Efficiency.

CARACTERÍSTICAS

PÁGINAS: 107	PLANOS: 00	ILUSTRACIONES: 00	CD-ROM: 00

Desarrollo de un plan estratégico de seguridad vial para optimizar la operación vehicular dentro de la empresa transportes y construcciones de Colombia s.a.s

Jesús Emilio Meneses Durán

Facultad De Ingenierías, Universidad Francisco De Paula Santander Ocaña

Ingeniería Civil

Mgtr. Mauricio Pino Lobo

15 de marzo de 2024

Índice

Resumen **11**

Introducción **12**

Capítulo 1. Desarrollo de un plan estratégico de seguridad vial para optimizar la operación vehicular dentro de la empresa transportes y construcciones de Colombia s.a.s **13**

1.1. Descripción breve de la empresa 13

1.1.1. Misión 13

1.1.2. Visión 13

1.1.3. Objetivos de la empresa 14

1.1.4. Descripción de la estructura organizacional 14

1.1.5. Descripción de la dependencia o proyecto al que fue asignado 16

1.2. Diagnóstico inicial de la dependencia 16

1.2.1. Planteamiento del problema 19

1.3. Objetivos de la pasantía 21

1.3.1. Objetivo general 21

1.3.2. Objetivos específicos 21

1.4. Descripción de las actividades a desarrollar 21

Capítulo 2. Enfoque referencial **23**

2.1. Enfoque Teórico 23

2.2. Enfoque Conceptual 28

2.3. Enfoque Legal y Normativo 31

2.3.1. Ley 769 de 2002: 31

2.3.2. Ley 1383 de 2010: 31

2.3.3. Resolución 1384 de 2010: 32

2.3.4. Ley 1503 de 2011: 32
2.3.5. Ley 1548 de 2012: 33
2.3.6. Ley 1696 de 2013: 33
2.3.7. Decreto 2851 de 2013:....33
2.3.8. Ley 1702 de 2013: 34
2.3.9. Resolución 1565 de 2014: 34
2.3.10. Artículo 2.2.4.6.4 del Decreto 1072 de 2015....34
2.3.11. Ley 2050 de 2020: 34
2.3.12. Resolución 40595 de 2022: 34
2.3.13. Ley 2251 de 2022: 34
2.4. Enfoque Histórico 35
2.5. Estado del Arte 38
2.5.1. Elaboración del plan estratégico de seguridad vial - PESV de la Cooperativa de Servicios Petroleros JS Limitada: 38
2.5.2. Plan estratégico de seguridad vial de la alcaldía de Envigado: 38
2.5.3. Plan estratégico de seguridad vial de la operadora de transporte masivo Movilizamos S.A.:....38
2.5.4. Diseño e implementación del plan estratégico de seguridad vial en la empresa de transportes Rio Grande SAS de conformidad con los requisitos de la Resolución 1565 de 2014: 39
2.5.5. Diseño de un plan estratégico de seguridad vial de la empresa CONSULSERVICIOS S.A.S.: 39

2.5.6. Propuesta de implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa avícola MILUC tomado como base investigativa sobre los resultados de la implementación del PESV. 40

2.5.7. Plan Estratégico de Seguridad Vial en la Empresa Electro Arco del Oriente S.A.S.: 41

2.5.8. Diagnóstico de Riesgo Vial para Intervención y control en el Área de Transporte de La Empresa Corrupack S.A.S: 41

2.5.9. Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015 - 2020: 42

2.5.10. Plan Estratégico de Seguridad Vial de Cataluña: 42

Capítulo 3. Informe de cumplimiento de trabajo....43

3.1. Presentación de resultados 43

3.1.1. Encuesta....43

3.1.2. Datos generales....43

3.1.3. Diagnóstico de las actuales prácticas de seguridad vial 47

3.1.4. Información sobre accidentes previos de tránsito....52

3.1.5. Percepción sobre las prácticas de seguridad vial....55

3.1.6. Conocimiento sobre señales de tránsito....58

Capítulo 4. Creación del documento del plan estratégico de seguridad vial PESV....63

4.1. Objetivo general 63

4.2. Objetivos específicos 63

4.2. Alcance 64

4.3. Política de seguridad y comportamiento en la vía. 64

4.4. Política de no consumo de alcohol, drogas y cigarrillo 64

4.5. Visión del PESV 64
4.6. Marco normativo 64
4.7. Conceptos y definiciones 64
4.8. Funciones y responsabilidades 69
4.8.1. Gerencia: 69
4.8.2. Responsable del plan estratégico de seguridad vial 70
4.8.3. Responsabilidades de los líderes de los procesos 70
4.8.4. Responsabilidades del conductor 70
4.8.5. Responsabilidades de los trabajadores en general 71
4.9. Esquema del programa de seguridad vial 72
4.10. Diagnóstico de la empresa 73
4.11. Fase 1 Diseño y Planificación del PESV 77
4.11.1. Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV 77
4.11.2. Paso 2: Comité de seguridad vial 77
4.11.3. Paso 3: Política de Seguridad Vial de la Organización 77
4.11.4. Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo 77
4.11.5. Paso 5: Diagnóstico 77
4.11.6. Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos 78
4.11.7. Paso 7. Objetivos y metas del PESV 78
4.11.8. Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño 78
4.12. Fase 2 Implementación y ejecución del PESV 80
4.12.1. Paso 9. Plan anual de trabajo 80

4.12.2. Paso 10. Competencia y plan anual de formación 80
4.12.3. Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro 80
4.12.4. Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales 80
4.12.5. Paso 13. Investigación interna de siniestros viales 80
4.12.6. Paso 14. Vías seguras administradas por la organización 81
4.12.7. Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales 82
4.12.8. Paso 16. Inspección de vehículos y equipos 82
4.12.9. Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos 82
4.12.10. Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas 82
4.12.11. Paso 19. Archivo y retención documental 83
4.13. Fase 3 Seguimiento por la organización 83
4.13.1. Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV 83
4.13.2. Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales 83
4.13.3. Paso 22. Auditoría anual 83
4.14. Fase 4. Mejora continua del PESV 84
4.14.1. Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas 84
4.14.2. Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación 84
Capítulo 5. Diagnóstico final 85
Conclusiones 87
Recomendaciones 89
Referencias 91
Apéndices 95

Lista de Figuras

Figura 1 Estructura organizacional de la empresa 15

Figura 2 Matriz DOFA 18

Figura 3 Edades de los miembros de la empresa 44

Figura 4 Genero de transportes y construcciones de Colombia s.a.s 44

Figura 5 Rol dentro de la organización 45

Figura 6 Vehículos utilizados para el desplazamiento in-itinere 46

Figura 7 Años de conducción 46

Figura 8 ¿ Respeta las señales de tráfico y los límites de velocidad, mientras conduce? 47

Figura 9 ¿Utiliza el cinturón de seguridad mientras que conduce? 48

Figura 10 ¿Usa el teléfono móvil mientras conduce? 48

Figura 11 ¿Mantiene una distancia segura con el vehículo que tiene delante a la hora de conducir? 49

Figura 12 ¿Ha recibido alguna formación sobre seguridad vial en los últimos 2 años? 50

Figura 13 ¿Usted y sus compañeros reciben capacitación en seguridad vial, primeros auxilios, conducción defensiva y manejo de fatiga? 51

Figura 14 ¿La empresa promueve la importancia del descanso adecuado entre jornadas de conducción? 51

Figura 15 ¿la empresa le realiza evaluaciones médicas periódicas? 52

Figura 16 ¿Ha tenido alguna experiencia de emergencia al conducir, como un accidente o incidente de tránsito? 53

Figura 17 Cual fue la posible causa del accidente o incidente 53

Figura 18 ¿Los vehículos de empresa se equipan con los elementos de seguridad y salud necesarios para atender cualquier eventualidad (botiquín, kit ambiental, kit de herramientas, elementos de protección personal)? 54

Figura 19 ¿Cómo evaluaría su nivel de conocimiento sobre las normativas de seguridad vial y su aplicación durante la conducción? 55

Figura 20 ¿Crees que las autoridades locales deberían implementar medidas adicionales para mejorar la seguridad vial en tu área? 56

Figura 21 Medidas sugieres 56

Figura 22 ¿Qué opina sobre la importancia de la educación vial para reducir los accidentes de tráfico? 57

Figura 23 ¿Conoce usted las políticas y procedimientos que tiene la empresa establecidos para el mantenimiento preventivo de los vehículos? 57

Figura 24 ¿Conoce usted los sistemas de reporte de incidentes o accidentes de tráfico que tiene la empresa? 58

Figura 25 ¿Cuántos tipos de señales principales de tránsito hay en Colombia? 58

Figura 26 ¿Qué objeto tiene la señal que se muestra? 59

Figura 27 ¿Qué objeto tiene la señal que se muestra? 60

Figura 28 ¿Qué objeto tiene la señal que se muestra? 60

Figura 29 Indique qué significan estas señales 61

Figura 30 Indique qué significan estas señales 62

Figura 31 Fases para el diseño e implementación del PESV 72

Lista de Tablas

Tabla 1 Descripción de actividades 22

Tabla 2 Síntesis de los paradigmas de la seguridad vial.....23

Tabla 3 Marco conceptual.....28

Tabla 4 Caracterización de la empresa 73

Tabla 5 Nomina TRASCOL SAS 74

Tabla 6 Descripción del Parque Automotor.....75

Tabla 7 Resumen grupos PESV en función de la misionalidad y el tamaño de la organización 76

DEDICATORIA

Primero que todo agradecerle a Dios por darme la fuerza para finalizar este proceso, a mi padre Yesid Meneses y mi madre Dorida Durán quienes fueron mis pilares y quienes me motivaron a seguir a través de todos estos años para poder lograrlo, agradezco a mi hermana María, mi novia Angie y en especial a mi tía Ninfa Durán por siempre aconsejarme y guiarme en este hermoso proceso.

Agradecimiento especial o todos los docentes que me formaron en mi proceso académico en especial a mi director Mauricio Pino y el profesor Jesús Márquez.

Resumen

Se propone la elaboración de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) con el objetivo de mejorar la operación vehicular en la empresa TRANSPORTE Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S. El proceso iniciará con un diagnóstico exhaustivo mediante la realización de una encuesta sobre seguridad vial, destinadas a caracterizar las prácticas de operación vehicular. Este análisis permitirá identificar las fortalezas, debilidades y áreas de mejora en concordancia con las normativas vigentes. La evaluación de los resultados se llevará a cabo mediante la tabulación de las encuestas, utilizando como criterios los códigos actuales de señalización vial. Esto proporcionará información detallada sobre el conocimiento y comportamiento actual de los conductores en relación con la seguridad vial.

Finalmente, se construirá el documento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, mediante el uso de la resolución 40595 del 2022, que contendrá las estrategias y acciones específicas para optimizar la operación vehicular dentro de la empresa. Este plan estará diseñado para alinear las prácticas de operación con las normativas existentes, promoviendo un entorno más seguro y eficiente en TRANSPORTE Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S.

Introducción

En respuesta a la creciente importancia de garantizar la seguridad vial y optimizar la operación vehicular, se propone la implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en TRANSPORTE Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S

Aportando con el continuo compromiso con la seguridad y el bienestar de sus empleados, así como con la eficiencia operativa, la empresa reconoce la necesidad imperante de abordar de una manera más proactiva y estratégica la seguridad vial en el contexto de sus operaciones. En este sentido, La seguridad vial se resalta como un pilar fundamental en el entorno laboral, considerando no solo los riesgos inherentes al transporte, sino también la responsabilidad de proteger a los demás actores viales (peatones, ciclistas y animales), y garantizar un desempeño eficiente y sostenible.

Este trabajo no solo se orienta a cumplir con las normativas vigentes, sino a ir más allá, estableciendo prácticas de seguridad vial que mitiguen riesgos, reduzcan costos asociados a accidentes y promuevan una cultura organizacional enfocada en la prevención y el bienestar.

TRANSPORTE Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S busca no solo optimizar sus procesos operativos, sino también posicionarse como líder en seguridad vial en el sector. Este enfoque integral contribuirá a la creación de un entorno laboral más seguro, sostenible y alineado con los estándares más exigentes como la responsabilidad corporativa.

En este marco, se resalta la importancia de la implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial y se presenta como una respuesta integral para la empresa.

Capítulo 1. Desarrollo de un plan estratégico de seguridad vial para optimizar la operación vehicular dentro de la empresa transportes y construcciones de Colombia s.a.s

1.1.Descripción breve de la empresa

TRASPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA SAS, es una empresa que presta los servicios de transporte terrestre de carga Liquida y seca, transporte especial, alquiler de maquinaria pesada y servicio de ambulancia, adicionalmente presta los servicios de diseño y construcciones de obras de ingeniería.

Es una organización formada por personal que constituyen una sociedad simplificada, de naturaleza comercial altamente comprometida con la calidad en la prestación de los servicios logrando la satisfacción de los clientes, de igual forma comprometida con el desarrollo local y regional a través de la generación de empleo, con solidos principios sociales y ambientales que proponen la integración y participación ciudadana en equilibrio con el medio ambiente.

1.1.1. Misión

Brindar con eficiencia y calidad los servicios de Transporte de Carga Liquida, Transporte de Carga Seca, Transporte especial, Alquiler de Maquinaria y Servicio de Ambulancia para empresas del sector petrolero e industrial tanto público como privado, así mismo ofrecer desarrollo y calidad en infraestructura, proporcionando a nuestros clientes diseños y obras de ingeniería altamente confiables de acuerdo a la normatividad nacional, protegiendo el medio ambiente e integrando talento humano y equipo altamente competente.

1.1.2. Visión

Ser una empresa altamente confiable al garantizar una logística de calidad integral en la prestación de los servicios posicionándonos como líderes en el sector transporte y en el medio de la ingeniera y ser reconocida por el compromiso con el progreso local y nacional.

1.1.3. Objetivos de la empresa

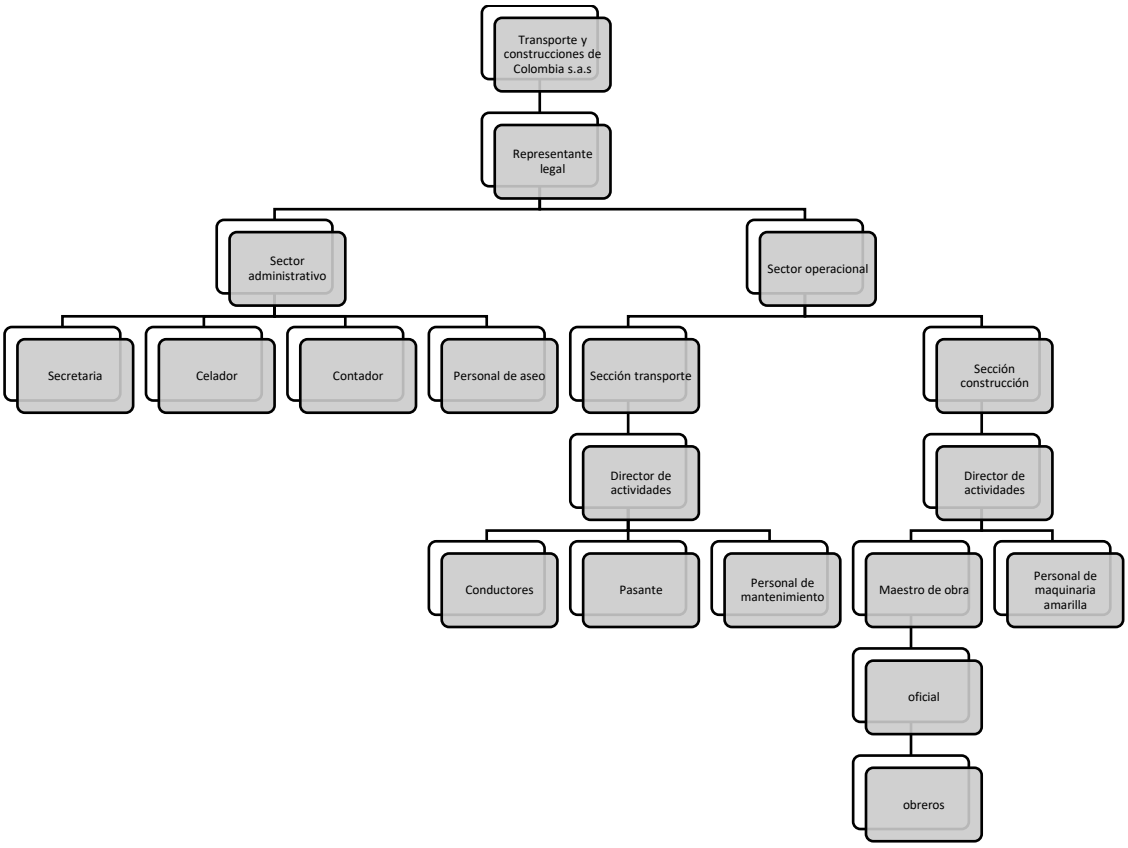
Brindar a nuestros clientes excelentes servicios de transporte, diseños y construcción de obras de ingeniería integrando personal calificado en los procesos logísticos para garantizar la calidad y la eficiencia.

1.1.4. Descripción de la estructura organizacional

La empresa está constituida en primera instancia por un socio; el cual es el representante legal que es el responsable jurídicamente por la empresa además de realizar pagos. Posteriormente encontramos el sector administrativo y el sector operativo. El sector administrativo conformado por: secretaria, celador y contador. Por último, el sector operativo dividido en 2 por la sección de transporte y la sección de construcción transporte: encabezado por la ingeniera o representante legal y quien es la encargada de ejecutar los procesos de prestación de servicios y quien está al mando de conductores, pasante y personal de mantenimiento de los vehículos de operación de la empresa y en la sección de construcción: ingeniera o director de obra quien lleva el mando de todas las obras garantizando que esta se ejecute correctamente este dirige al residente de obra, operador de equipo y maquinaria, maestro de obra y este último controla a los oficiales y ayudantes. Ver figura 1

Figura 1

Estructura organizacional de la empresa



1.1.5. Descripción de la dependencia o proyecto al que fue asignado

El pasante se desempeñará en el área de transporte dirigida al departamento de Recursos Humanos, En esta área, el pasante tendría la oportunidad de participar en proyectos relacionados con diversas actividades de gestión de personal, como selección, capacitación y desarrollo de funcionarios, gestión del talento, bienestar de los empleados, entre otros. el pasante también podría estar involucrado en la gestión de beneficios y compensaciones, el desarrollo de políticas y procedimientos internos. Estas actividades permitirían al pasante tener una comprensión práctica de la gestión de recursos humanos y la oportunidad de aplicar conceptos teóricos en un entorno empresarial real.

En resumen, esta pasantía dentro de TRANSPORTE Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S le ofrece al estudiante la oportunidad de adquirir experiencia práctica en la gestión de personal y participar en proyectos relacionados con el desarrollo y bienestar de los empleados.

1.2.Diagnóstico inicial de la dependencia

Actualmente TRANSPORTE Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S., no posee un plan estratégico de seguridad vial, es por esto necesario la realización de una matriz DOFA en el contexto del "Desarrollo de un Plan Estratégico de Seguridad Vial para Optimizar la Operación dentro de la Empresa Transporte y Construcciones de Colombia S.A.S." es esencial por varias razones.

La matriz DOFA permite la identificación de Factores Críticos de manera sistemática y estructurada, así como los factores internos y externos que afectan la implementación del plan de seguridad vial. Esto incluye las fortalezas y debilidades internas de la empresa, así como las oportunidades y amenazas que provienen del entorno externo.

Al analizar estos factores, se obtiene una visión clara y concisa de la situación actual en la que se encuentra la empresa. Esta información es fundamental para formular estrategias que aprovechen las fortalezas, mitiguen las debilidades, aprovechen las oportunidades y aborden las amenazas de manera eficaz. Sin un análisis DOFA, las estrategias pueden carecer de un enfoque estratégico sólido y basarse en suposiciones vagas, permitiendo priorizar las acciones y decisiones, ayudando a identificar cuáles son los aspectos críticos que deben abordarse primero y cuáles pueden ser oportunidades a largo plazo. Esto es esencial en la gestión eficiente de recursos y en la implementación secuencial de medidas.

En resumen, la matriz DOFA es una herramienta esencial para evaluar el panorama completo en el que se llevará a cabo el desarrollo de un Plan Estratégico de Seguridad Vial. Proporciona información valiosa para la formulación de estrategias efectivas y la toma de decisiones informadas, garantizando así una implementación exitosa y una operación más segura y eficiente para la Empresa Transporte y Construcciones de Colombia S.A.S.

De esta forma se presenta la siguiente matriz DOFA, ver figura 2

Figura 2

Matriz DOFA

Debilidades: - Falta de conciencia sobre seguridad vial: Los empleados pueden no estar conscientes de la importancia de la seguridad vial, lo que podría llevar a comportamientos arriesgados. - Falta de capacitación: Puede haber una falta de programas de capacitación específicos en seguridad vial para los conductores y el personal relacionado. - Vieja flota de vehículos: Si la empresa utiliza vehículos obsoletos, podría aumentar el riesgo de accidentes debido a problemas mecánicos. - Escasa supervisión: La falta de seguimiento y supervisión de las prácticas de conducción y cumplimiento de las normas de seguridad podría ser una debilidad. - Resistencia al cambio: Los empleados y la dirección podrían resistirse a implementar cambios en la operación para mejorar la seguridad vial debido a la comodidad con los métodos existentes.		**Oportunidades:** - Demanda creciente de seguridad vial: La sociedad y los clientes están cada vez más preocupados por la seguridad vial, lo que puede ser una oportunidad para destacar en el mercado. - Tecnología avanzada: La implementación de sistemas de seguimiento GPS, sensores de seguridad y herramientas de monitoreo podría mejorar significativamente la seguridad vial. - Colaboración con autoridades: Trabajar en conjunto con las autoridades de tránsito puede proporcionar recursos y apoyo para la implementación de medidas de seguridad vial. - Programas de incentivos: La empresa podría desarrollar programas de incentivos para recompensar a los conductores que mantienen un buen historial de seguridad vial. - Mejoras en la imagen de la empresa: Un enfoque en la seguridad vial podría mejorar la percepción pública de la empresa, atrayendo a más clientes y socios comerciales.
Fortalezas: - Experiencia en el sector: La empresa tiene experiencia en el sector de transporte y construcción, lo que puede brindar una base sólida para implementar cambios en la seguridad vial. - Recursos financieros: Si la empresa cuenta con recursos financieros adecuados, podrá invertir en tecnología y capacitación para mejorar la seguridad	**MATRIZ DOFA**	**Amenazas:** - Cambios en la regulación: Cambios en las regulaciones de seguridad vial podrían requerir ajustes importantes en las operaciones de la empresa. - Competencia en el mercado: Otras empresas podrían también enfocarse en mejorar su seguridad vial para competir mejor en el mercado. - Percepción negativa: Si ocurren accidentes viales, la empresa podría

vial. - Equipo de gestión comprometido: Si la dirección está comprometida con la seguridad vial, es más probable que se asignen recursos y se promueva una cultura de seguridad. - Red de proveedores y socios: La empresa puede aprovechar su red existente para obtener apoyo en la implementación de medidas de seguridad vial. - Capacidad de adaptación: Si la empresa puede adaptarse rápidamente a los cambios, puede implementar medidas de seguridad vial de manera efectiva en toda la organización.		enfrentar una percepción negativa por parte de la opinión pública y los medios de comunicación. - Altos costos iniciales: La implementación de nuevas tecnologías y programas de capacitación puede implicar costos iniciales significativos. - Resistencia interna: Algunos empleados podrían resistirse al cambio y a las medidas adicionales de seguridad, lo que podría obstaculizar la implementación.

1.2.1. Planteamiento del problema

La seguridad vial es un tema de gran relevancia tanto a nivel global como local, ya que los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de lesiones y muertes en el ámbito laboral, según el instituto colombiano de medicina legal en el 2022 hubo 7,432 fallecidos en accidentes de tránsito en el país. En el contexto de una empresa, es fundamental garantizar la seguridad y protección de los trabajadores de la organización.

Los accidentes de tránsito generan altos costos para las empresas. Estos costos incluyen reparación de vehículos, indemnizaciones a trabajadores lesionados, pérdida de productividad debido a lesiones o incapacidades, y posibles demandas legales. La falta de seguridad vial dentro de las empresas aumenta el riesgo de accidentes, lo que tiene un impacto negativo directo en la economía de estas y por lo tanto en la del país.

Aunque en Colombia se ha trabajado en la seguridad vial con la legislación de nuevas leyes y regulaciones en materia de seguridad vial que establecen estándares y requisitos hacia las

empresas, la falta de cumplimiento de estas y la falta de capacitación puede dar como resultados lesiones y pérdidas de vidas, que traen serias consecuencias, sanciones legales, daño a la imagen corporativa y pérdida de confianza de los clientes. Por tanto, es fundamental para la empresa demostrar su compromiso con la seguridad vial y la responsabilidad legal de cumplir con estas normas para garantizar un entorno de trabajo seguro.

Los empleados son el recurso más valioso de una empresa y su seguridad y bienestar son prioritarios. Los accidentes de tránsito pueden resultar en lesiones graves o incluso la pérdida de vidas humanas. Por lo tanto, es esencial implementar estrategias y medidas de seguridad vial para prevenir accidentes y proteger a los empleados mientras se desplazan en el ejercicio de sus funciones laborales medias como un plan estratégico de seguridad vial.

La seguridad vial es un tema sensible y relevante para la sociedad, y una empresa que prioriza la seguridad de su personal y de terceros genera confianza y respeto, lo que puede traducirse en una ventaja competitiva y mayores oportunidades de negocio.

Es así pues que la seguridad vial está estrechamente relacionada con la sostenibilidad y la responsabilidad social corporativa. Al abordar y darle solución a este problema, la empresa contribuye al bienestar de sus empleados, clientes y comunidades, promoviendo un entorno laboral seguro y reduciendo su impacto en el medio ambiente mediante la implementación de prácticas de conducción seguras y eficientes.

De tal manera la solución a este problema radica en la necesidad de implementar medidas efectivas para evaluar y mejorar la seguridad vial dentro de TRANSPORTE Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S, con el plan estratégico de seguridad vial se desea proteger a los empleados, cumplir con la normativa vigente, minimizar los costos asociados a los

accidentes de tránsito, fortalecer la imagen corporativa y promover la sostenibilidad y responsabilidad social. Al abordar esta problemática, se busca garantizar un entorno laboral seguro y promover la cultura de seguridad vial en la organización y ser ejemplo hacia las demás empresas de transporte.

1.3.Objetivos de la pasantía

1.3.1. Objetivo general

Desarrollar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para optimizar la operación vehicular dentro de la empresa Transporte y Construcciones de Colombia s.a.s.

1.3.2. Objetivos específicos

Realizar un diagnóstico que permita la caracterización de las prácticas de operación vehicular mediante encuestas sobre seguridad vial, identificando fortalezas, debilidades y áreas de mejora que sean acordes a las normativas.

Evaluar los resultados mediante la tabulación de las encuestas usando como criterios los códigos vigentes sobre señalización vial obteniendo información del conocimiento y comportamiento actual de los conductores.

Construir el documento del plan estratégico de seguridad vial para la optimización la operación dentro de TRANSPORTE Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S.

1.4.Descripción de las actividades a desarrollar

Para la descripción de las actividades que se ejecutaran a lo largo de la pasantía se desglosan de los objetivos específicos de este trabajo partiendo como referencia y desglosando unas subactividades para la correcta culminación de del objetivo general, así como se ve en la tabla 1.

Tabla 1

Descripción de actividades

Objetivo General	Objetivos Específicos	Actividades a desarrollar en la empresa para hacer posible el cumplimiento de los Obj. Específicos
Desarrollar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para optimizar la operación vehicular dentro de la empresa Transporte y Construcciones de Colombia s.a.s.	Realizar un diagnóstico que permita la caracterización de las prácticas de operación vehicular mediante encuestas sobre seguridad vial, identificando fortalezas, debilidades y áreas de mejora que sean acordes a las normativas.	1.Realizar un diagnóstico exhaustivo de las actuales prácticas de seguridad vial de la empresa. 2.Recopilar información sobre accidentes previos y registros de seguridad vial. 3.Realizar entrevistas y encuestas a empleados para obtener su percepción sobre las prácticas de seguridad vial. 4.Analizar los datos recopilados para identificar las fortalezas, debilidades y áreas de mejora.
	Construir el documento del plan estratégico de seguridad vial para la optimización la operación dentro de TRANSPORTE Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S.	1.Diseñar el Cuestionario de Encuesta. 2.Recopilar Datos de Conductores. 3.Tabulación y Análisis de Datos. 4.Informe y Recomendaciones.
	Evaluar los resultados mediante la tabulación de las encuestas usando como criterios los códigos vigentes sobre señalización vial obteniendo información del conocimiento y comportamiento actual de los conductores.	1. Diseño y planificación del PESV. 2. Implementación y ejecución del PESV. 3. Seguimiento por la organización. 4. Mejora continua del PESV.

Capítulo 2. Enfoque referencial

2.1.Enfoque Teórico

Durante el siglo XX el pensamiento sobre la seguridad vial evolucionó siguiendo cuatro paradigmas o enfoques propios. De cada forma de concebir el fenómeno resultaron distintas metodologías de investigación y varios modelos de causación y de prevención. Sobre este tema la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico –OCDE publicó en 1997 un documento cuya síntesis se expone a continuación por su importancia para entender el desarrollo del pensamiento sobre la seguridad vial y como se llegó a las concepciones actuales. (Tabasso, C. (s.f.), pág. 6)

Tabla 2

Síntesis de los paradigmas de la seguridad vial

ASPECTO	**PARADIGMA 1**	**PARADIGMA 2**	**PARADIGMA 3**	**PARADIGMA 4**
Período	1900/1930-1935	1930/1935-196571970	1965/1979-1980/1085	1980/1985- ¿?
Descripción	Dominio de los vehículos	Dominio de las situaciones de tránsito	Gestión del sistema de tránsito	Gestión del sistema de transporte
Idea principal y foco	Uso de los vehículos motorizados comocarruajes	Adaptación del hombre al manejo de las situaciones de tránsito	Eliminación de losriesgos del sistema	Consideración de la exposición al riesgo. Regulacióndel sistema de transporte
			Estadística avanzada.	Sociología Comunicación
Términos usados Para eventos indeseados	Colisión	Accidente	Víctima	Costo Sufrimiento
Ideas sobre la inseguridad	Problema de transición. Etapa de ajuste	Problema individual de faltade ética o de habilidades	Defectos del sistema de tránsito	Exposición al riesgo

Contramedidas típicas	Inspección técnicade los vehículos Patrullas escolares	Estrategia de las 3E. Detección dela propensión al siniestro	Medidas combinadas para reducir los riesgos	Creación de redes evaluación de costos
Efecto	Incremento gradual de los vehículos y del riesgo delesión	Rápido aumento del riesgo de lesión y reducción de los riesgos viales	Ciclos sucesivos de reducción de los riesgos viales ylesiones	Reducción continua de los siniestros graves

Nota. Datos de (Tabasso, C. (s.f.), págs. 6-7)

Puede apreciarse que con cada paradigma el alcance de la seguridad se fue extendiendo, pero los primeros no fueron completamente reemplazados por los últimos porque estos fueron construidos con aquellos. El proceso de aprendizaje evolucionó en el enfoque de la prevención de siniestros, transitando desde el problema de la identificación de las causas y la generación de contramedidas a la priorización de estas. Obviamente, también los modelos de causación fueron correlativos a la visión de cada paradigma. El primero y el segundo, con sus focos puestos en la mecánica del vehículo y en los errores del conductor dieron lugar a los modelos secuenciales. En la época del tercer paradigma, cuando el alcance de la prevención se extendió considerando el tránsito como una organización compleja, surgieron los modelos epidemiológicos y en el período del cuarto, el alcance volvió a extenderse tratando de alcanzar la totalidad del transporte entendido como un sistema sociotécnico global. (Tabasso, C. (s.f.), pág. 9)

Dando por aceptado que el paradigma actual de que la seguridad vial apunta al sistema global de transporte, es muy difícil dilucidar si al respecto hoy predomina alguna teoría propiamente dicha como las que en su momento gozaron de un importante grado de aceptación entre los especialistas. Entre otras, Macías (2009) enumera las siguientes: Teoría del Azar Puro (Greenwood y Woods, 1919), Teoría de la Propensión al Siniestro (Arbour y Kerrich, 1951),

Teoría de las Metas Libertad-Atención (Kerr 1957), Teoría del Riesgo Cero (Naatanen y Sumala, 1974, Montoro, 2005), Teoría de la Acción Razonada y del Comportamiento Planeado (Ajzen, 1975), Teoría de la Amenaza-Evitación (Fuller, 1984) y Teoría de la Homeostasis del Riesgo (Wilde, 1988). No obstante, existen importantes teorías más generales que, por lo mismo, pueden incluir la seguridad vial, como sucede particularmente con la Teoría de Sistemas postulada inicialmente por Von Bertalanffy en la década del 40 al 50 y con un riquísimo desarrollo posterior, cuya consistencia y poder descriptivo la hacen útilmente aplicable al campo de la seguridad vial. (Tabasso, C. (s.f.), pág. 12)

En síntesis, teóricamente existen tres tipos de seguridad vial: la Nominal o Normativa; la Sustantiva o Real, y la Percepción de Seguridad. La Nominal se relaciona con los textos normativos que indican las características de diseño de las vías: una vía es segura si cumple con los requisitos indicados en la normativa. Así, si ocurre un accidente de tránsito en una vía en la que no se ha respetado la norma de diseño, esto trae consecuencias legales, puesto que se puede denunciar al responsable de la vía por daños y perjuicios. La Sustantiva también conocida como seguridad objetiva o estadística, está relacionada con los registros de la cantidad y la severidad de los accidentes. La Percepción de Seguridad o la Seguridad Subjetiva tiene dos dimensiones:

a) Qué nivel de riesgo perciben las personas acerca del tráfico.

b) Qué nivel de disconformidad sienten las personas en referencia a ese nivel de riesgo.

La primera componente es la parte cognitiva, mientras que la segunda es la parte emocional. (Dextre, J. &., 2014, pág. 6)

El Ministerio de Transporte en Colombia se ha guiado por la Teoría de Sistemas, y busca con la Guía Metodológica en Prevención de Accidentes de Tránsito actuar sobre las empresas para

que mejoren sus estándares de seguridad con miras a la idea de cero accidentes. Para ello deben cumplirse una serie de protocolos que justamente son los reseñados para su aplicación. Ello no impide que el mismo Ministerio apunte también desde lo legal a que se apliquen estándares internacionales en el diseño de vías, o que se impartan recomendaciones a todos los ciudadanos en cultura vial. Por otra parte, la Planeación Estratégica es un concepto que surgió hacia la primera mitad del siglo XX, cuando algunas de las más grandes empresas comerciales estadounidenses de aquel entonces se enfocaron en planear a largo plazo, y no para el mediano y corto plazo como se venía haciendo hasta entonces. (Steiner, J. , 1983, pág. 5). La Planeación Estratégica vendría a ser para Steiner, el esfuerzo sistemático de una compañía para establecer sus propósitos, objetivos, políticas y estrategias básicas, para desarrollar planes detallados y así obtener sus objetivos.

Humberto Serna Gómez la define como un proceso por el cual una organización define su visión de largo plazo y las estrategias para alcanzarla. Para ello debe hacer el análisis de sus fortalezas, oportunidades, amenazas y debilidades. También debe inmiscuirse a toda la organización y estar en permanente revisión y seguimiento. (Serna, H. , 1994, págs. 7-10)

Brenes Bonilla considera el Plan Estratégico como el proyecto que incluye un diagnóstico de la posición actual de una entidad, la(s) estrategia(s) y la organización en el tiempo de las acciones y los recursos que permitan alcanzar la posición deseada. (Brenes, L., 2003, pág. 12) En síntesis, la Planeación Estratégica es una herramienta de planificación a largo plazo y por la cual una organización o compañía avizora el futuro y plantea estrategias y acciones para convertirlo en realidad.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial es la aplicación de la planeación estratégica a dicho campo. Así pues, el PESV es el instrumento de planificación que consignado en un documento

contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito. (Ministerio del Transporte, Resolución 40595 del 2022., 2022)

El Objetivo del PESV es definir los planes y acciones o intervenciones concretas que deben llevar a cabo las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas, para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas. (Ministerio del Transporte, Resolución 40595 del 2022., 2022)

La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial, es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas. (Ministerio del Transporte, Resolución 40595 del 2022., 2022)

2.2.Enfoque Conceptual

Tabla 3

Marco conceptual

CONCEPTOS	CONCEPTOS
Plan estratégico de seguridad vial (PESV)	El plan estratégico se puede definir como "Instrumento de planificación que consignado en un documento que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia (Ministerio del Transporte, Resolución 40595 del 2022., 2022)
Seguridad vial	Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías. (Laura Juliana Calderón Patiño, 2016, pág. 20)
¿Para qué sirve el plan estratégico de seguridad vial?	La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas. Se debe constituir el plan de seguridad vial para las empresas de transporte, ya que es una herramienta que les permite no solo cumplir con la normatividad de seguridad vigente, sino también para mejorar los controles operacionales con el fin de educar al personal y reducir la accidentalidad vial con parámetros establecidos que puedan disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito. (Roa Cruz, 2020, pág. 25)
Auditorias de Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)	Las auditorias son demasiado importantes en términos de seguridad y cumplimiento ya que contribuye al bienestar y la productividad del personal y la infraestructura, mediante mejoramiento de condiciones laborales y detectando así los riesgos potenciales en accidentes viales llegando así a mitigar las pérdidas de vidas humanas vulnerables del sistema vial. "Existen también las Inspecciones de Seguridad Vial - (ISV), las cuales tienen como objetivo: la detección de los posibles problemas de seguridad en todos los puntos potencialmente peligrosos para los usuarios de la carretera, para que se adopten las medidas más adecuadas, con el fin de eliminar o paliar esos problemas, estas se realizan a vías ya existentes; esta es una de las diferencias con las ASV. (Umaña Saenz , J., & Chacon Gomez , M., 2016, pág. 21)

Accidentes de Tránsito	Las enfermedades laborales no solo son las únicas que se deben mitigar, también está la responsabilidad de tener unos controles específicos que puedan medir y controlar o por lo menos evitar los accidentes laborales, se puede decir que el accidente de tránsito se define como un "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, 2020)
Seguridad Vial y El Estado El estado	Es el encargado de implementar y regular la seguridad vial en el país, a través del tiempo se han implementado normas tendientes a ordenar el tránsito y la circulación estableciendo multas para aquellos que no cumplan con la normatividad asignada. El Departamento de Planeación Nacional incorporo el Plan de Desarrollo como un tema de política de Estado según la Ley 1450, de junio de 2011, Plan Nacional de Desarrollo 2010- 2014: Prosperidad para todos" (Umaña Saenz , J., & Chacon Gomez , M., 2016, pág. 21)
Seguridad activa	Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito. (Laura Juliana Calderón Patiño, 2016, pág. 20)
Seguridad pasiva	Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo. (Laura Juliana Calderón Patiño, 2016, pág. 20)
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. (CNTT, 2002)
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. (Ministerio de salud y protección social, 2012)

Riesgo	Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible. (Laura Juliana Calderón Patiño, 2016, pág. 21)
Amenaza	Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado. (Defensa Civil Colombiana., 2023)
Vulnerabilidad	Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse. (Laura Juliana Calderón Patiño, 2016, pág. 21)
Peatón	Persona que transita a pie por una vía. (CNTT, 2002)
Pasajero	Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público. (CNTT, 2002)
Conductor	Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. (CNTT, 2002)
SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso. (Laura Juliana Calderón Patiño, 2016, pág. 21)
ARL	La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al Sistema General de Riesgos Laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral. (Laura Juliana Calderón Patiño, 2016, pág. 21)
HSEQ	Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos. (Roa Cruz, 2020, pág. 25)
Estrategia	Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento. (Laura Juliana Calderón Patiño, 2016, pág. 21)
Plan de acción	Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades. (Laura Juliana Calderón Patiño, 2016, pág. 22)
Entidad	Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc. "tomada como persona jurídica”. (Laura Juliana Calderón Patiño, 2016, pág. 22)
Empresa	La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción

	socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales. (Laura Juliana Calderón Patiño, 2016, pág. 22)
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. (CNTT, 2002)
Vehículo de tracción animal	Vehículo no motorizado halado o movido por un animal. (CNTT, 2002)
Vehículo no automotor	Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

2.3.Enfoque Legal y Normativo

La empresa TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA SAS, desarrolla su Plan Estratégico de Seguridad Vial basado en la siguiente normatividad legal.

2.3.1. Ley 769 de 2002:

Código Nacional de Tránsito Terrestre: Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, cuyas normas rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. (CNTT, 2002)

2.3.2. Ley 1383 de 2010:

Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones, dentro de las cuales se destacan: establece como nuevo principio rector del Código Nacional de Tránsito a la movilidad. Indica que es autoridad de tránsito, entre otras, la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte (DITRA); especifica que el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, debe ser expedido únicamente por un centro de reconocimiento de conductores. Serán sancionadas las empresas de transporte

público terrestre automotor, que tengan en ejercicio a conductores con licencia de conducción suspendida o cancelada. Serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas.

2.3.3. Resolución 1384 de 2010:

Por la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de Colombia, siendo las velocidades máximas que se podrán establecer y señalizar en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de 120 Km/h para vías en doble calzada, y de 90 Km/h para vías en calzada sencilla.

2.3.4. Ley 1503 de 2011:

"Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones", como resultado del compromiso adquirido por Colombia en el seno de la Organización Mundial de la Salud, a través del lanzamiento en mayo de 2011, del decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020. El objetivo principal de esta ley es formar hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, y que pretende responsabilizar a todos en este proceso educativo, a su vez establece dos frentes de acción que permite alcanzar el cumplimiento de esta.

Esta Ley da los lineamientos para analizar la importancia de diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial donde indica que se debe tener lo siguiente:

a) Jornadas de sensibilización del personal en materia de Seguridad Vial.

b) Tener el compromiso de las personas en el cumplimiento de las normas de tránsito.

c) Tener un plan de capacitaciones en seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.

d) Así mismo el apoyo en la consecución de los objetivos del Estado en materia de Seguridad vial.

En esta ley el estado da un paso muy importante, ya que reconoce el impacto de los hechos relacionados con seguridad vial, planteando planes, programas y estrategias concretas, involucrando muchos actores y tomando acciones en el plan educativo.

2.3.5. Ley 1548 de 2012:

Establece los grados de alcoholemia entre 20 hasta más de 150 mg de etanol/l00 ml de sangre total para fijar la respectiva sanción; el conductor que no acceda o no permita la realización de las pruebas físicas o clínicas será sancionado; el examen de embriaguez también operará para los conductores de motocicletas y bicicletas; y para los conductores embriagados, no existirá reducción de la multa.

2.3.6. Ley 1696 de 2013:

Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.

2.3.7. Decreto 2851 de 2013:

Por el cual se reglamentan algunos artículos de la Ley 1503 de 2011 mediante la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, y define el plan estratégico de seguridad vial.

2.3.8. Ley 1702 de 2013:

Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones, Artículo 5o. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.

2.3.9. Resolución 1565 de 2014:

Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores.

2.3.10. Artículo 2.2.4.6.4 del Decreto 1072 de 2015

Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo.

2.3.11. Ley 2050 de 2020:

"por medio de la cual se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito"

2.3.12. Resolución 40595 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.

2.3.13. Ley 2251 de 2022:

"por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones - Ley Julián Esteban".

2.4.Enfoque Histórico

Para llegar al punto del lanzamiento por parte del Gobierno Nacional de la Resolución sobre el PESV, se ha trasegado un largo camino que involucra a actores internacionales y nacionales con el fin de prevenir accidentes y lograr disminuir el número de muertos y heridos por tales hechos. A manera de itinerario histórico se destacan los siguientes hechos: (Organización Mundial de la Salud, OMS., 2022)

1966. En el marco de la 19ª Asamblea Mundial de la Salud, la Organización Mundial de la Salud (OMS) habla por primera vez sobre los accidentes viales.

1981. Se realiza en Ciudad de México la Primera Conferencia de la Organización Mundial de la Salud sobre Prevención de Accidentes Viales.

1982. Fasecolda implementa el Programa “Acción Vial Preventiva”.

1984-1985. Elaboración del manual “Accidentalidad en carreteras: identificación y solución de puntos críticos”, por parte de Acción Vial Preventiva, con el apoyo de la Universidad Nacional y el INTRA.

1993. Creación del Fondo de Prevención Vial, mediante la Ley 100 de 1993. 1997. Lanzamiento de „Entregue las Llaves“, por parte del FPV. Se entrega el primer Alco-Sensor a la ciudad de Santiago de Cali. Puesta en marcha de „Algunos animales no usan casco“. 2003. Lanzamiento de “Estrellas Negras”.

2004. Publicación del „Informe Mundial sobre los Traumatismos Causados por el Tránsito“, por parte de la OMS y el Banco Mundial. El Ministerio de Transporte, con el apoyo del FPV, publica el Manual de Señalización Vial.

2005. El Gobierno Nacional con el apoyo del FPV presenta al país el Programa Integral de Seguridad Vial en Carreteras – SALVAVÍAS.

2009. Se realiza la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, en Moscú.

2010. La Resolución 1384, del 20 de abril de 2010, adopta el manual “Método para Establecer Límites de Velocidad en las Carreteras Colombianas”. El FPV presenta la Compilación de la Normatividad en el “Régimen Jurídico de Tránsito Terrestre en Colombia”. El FPV realiza el Primer Estudio de Comportamiento y Seguridad Vial. Lanzamiento de „Inteligencia Vial“ por parte del FPV. El Gobierno Nacional, a través del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2010-2014, declaró la seguridad vial como una política de estado.

2011. Lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, por la OMS. Con base en el PND se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011-2016, el cual fija cinco líneas de acción para trabajar la seguridad vial: Aspectos Institucionales, Estrategias sobre el Comportamiento Humano, Estrategias sobre los Vehículos, Estrategias sobre las Vías y Sistema de Atención y Rehabilitación a Víctimas.

2012. El FPV publica los Anuarios Estadísticos de Accidentalidad Vial en Colombia de 2008-2009 y el de 2010.

2014. El FPV presenta el estudio "Cascos para motociclistas: revisión institucional, legal, de mercado y técnica sobre su seguridad". La FPV presenta varios documentos útiles para el diseño de infraestructura segura: Guía de lineamientos en seguridad vial y peatonal para diseño y operación de SITM, Metodología para el Cálculo de la velocidad límite en las vías urbanas colombianas. El FPV presenta los Indicadores de desempeño de la seguridad vial en Colombia: Uso del casco y embriaguez y conducción.

2015. La Ley 1843 de 2017, En 2015, se promulgó la Ley 1843, que establece medidas para mejorar la seguridad vial en el país. Esta ley introdujo sanciones más severas para conductores ebrios, el uso obligatorio del cinturón de seguridad y otras disposiciones para prevenir accidentes de tránsito.

2016. Plan Nacional de Seguridad Vial 2016-2021: En este año, Colombia lanzó su Plan Nacional de Seguridad Vial para el período 2016-2021. El plan se centró en la educación vial, la aplicación de leyes de tránsito, la mejora de la infraestructura vial y la atención a víctimas de accidentes de tráfico.

2018. Implementación de tecnología para el control de velocidad: Colombia comenzó a utilizar tecnología de cámaras y radares para controlar la velocidad en las carreteras, lo que ayudó a reducir los accidentes causados por el exceso de velocidad.

2019. Campañas de concientización: Se llevaron a cabo campañas educativas a nivel nacional para crear conciencia sobre la importancia de seguir las normas de tránsito y reducir comportamientos de riesgo en las carreteras.

2020. Adaptación a la pandemia de COVID-19: Durante la pandemia, se implementaron medidas adicionales de seguridad vial para abordar los cambios en el comportamiento del tráfico, como el aumento de ciclistas y peatones en las calles debido a las restricciones de movilidad.

2021-2022. Continuación del Plan Nacional de Seguridad Vial: Se llevaron a cabo esfuerzos continuos para implementar y fortalecer las iniciativas del Plan Nacional de Seguridad Vial 2016-2021, con un enfoque en la aplicación estricta de las leyes de tránsito y la mejora de la infraestructura vial en todo el país.

2.5.Estado del Arte

2.5.1. Elaboración del plan estratégico de seguridad vial - PESV de la Cooperativa de Servicios Petroleros JS Limitada:

A nivel nacional algunas empresas de transporte, a quienes les compete la aplicación de la misma, han elaborado la Guía y por lo tanto son referentes para este trabajo. Por ahora, como trabajo terminado y puesto a disposición de la ciudadanía se puede señalar el PESV de la Universidad de la Salle cuyo objetivo es prevenir y controlar la ocurrencia de accidentes de tránsito de los empleados; así mismo realizar seguimiento a las actividades en promoción y prevención de los contratistas de la Universidad mediante la implementación de un modelo de mejoramiento continuo. (Laura Juliana Calderón Patiño, 2016, págs. 27-28)

2.5.2. Plan estratégico de seguridad vial de la alcaldía de Envigado:

A nivel nacional también se cuenta con otra implementación: Plan estratégico de Seguridad Vial de la Alcaldía de Envigado, el cual fue estructurado según la metodología PHVA (Planificar, Hacer, Verificar, Actuar). Este proyecto busca el mejoramiento de la cultura de conducción y movilidad de sus empleados, usuarios y visitantes, para así dar cumplimiento a la meta de cero accidentalidades graves en este ente municipal. (Alcaldia de Envigado, 2015)

2.5.3. Plan estratégico de seguridad vial de la operadora de transporte masivo Movilizamos S.A.:

La Operadora de Transporte Masivo Movilizamos S.A ha venido ejecutando su PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial Operadora de Transporte Masivo Movilizamos S.A) el cual busca concientizar a sus trabajadores para que operen de forma adecuada los vehículos al servicio de la empresa y den buen uso a las vías, esto se hace con el fin de prevenir los accidentes de tránsito,

generar cultura vial y dar cumplimiento a las leyes. (Operadora de Transporte Masivo Movilizamos S.A, 2014, pág. 31)

2.5.4. Diseño e implementación del plan estratégico de seguridad vial en la empresa de transportes Rio Grande SAS de conformidad con los requisitos de la Resolución 1565 de 2014:

Pretende ofrecer una estrategia a desarrollar mediante un plan que incluya actividades enfocadas a las siguientes líneas de acción frente accidentes de tránsito: fortalecimiento de la gestión gerencial, acciones para garantizar el comportamiento humano, acciones para garantizar vehículos seguros, acciones en infraestructura segura y por último, acciones en atención a víctimas por accidentes de tránsito, teniendo en cuenta que los tres factores de seguridad vial involucrados en los accidentes de tránsito son: el entorno, el vehículo y las personas, definidos en la normatividad legal, con el fin de disponer del mejor entorno para que tanto los vehículos como usuarios utilicen la infraestructura dispuesta y puedan movilizarse sin afectarse entre sí. (Acevedo Pinzon, D, 2016, pág. 25)

2.5.5. Diseño de un plan estratégico de seguridad vial de la empresa CONSULSERVICIOS S.A.S.:

El objetivo de este artículo fue proponer una investigación acerca de los beneficios de la empresa de la ciudad de Cúcuta con el diseño y planeación de su PESV mediante una serie de medidas de acción que cumplen con la normatividad legal vigente en Colombia. Para cumplir con lo anterior se realizó un estudio, cuya metodología utilizada consistió en una encuesta estructurada a los trabajadores de CONSULSERVICIOS que dentro de sus funciones está el conducir vehículos para el cumplimiento de sus labores en su área de cobertura, instrumento usado para conocer los riesgos viales a los que están expuestos los trabajadores de la empresa el

cumplimiento de sus funciones. El análisis de los resultados obtenidos evidenció que la empresa no cuenta con medidas de acción para dar cumplimiento a la normatividad legal vigente, ni mecanismos de seguimiento y control que permitan la disminución del factor de Riesgo de tránsito. (Pinzon Cristancho, J. C., & Florez Robayo, J., 2017, pág. 18)

2.5.6. Propuesta de implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa avícola MILUC tomado como base investigativa sobre los resultados de la implementación del PESV.

El trabajo busca diagnosticar, diseñar y proponer el plan estratégico de seguridad para la compañía MILUC, mediana empresa del sector agroindustrial dedica a la producción, comercialización, transporte y distribución de pollo con sede principal en la ciudad de Bogotá y radio de acción en el departamento de Cundinamarca. (Alvarez Matiz , L. Y., & Cardenas Zamora, A., 2016, pág. 22)

Terminada la auditoria inicial se concluye que la empresa no cuenta con los argumentos necesarios que demuestren cumplimiento con los requisitos descritos en la resolución 1565 de 2014, y analizadas las variables más importantes se observa que no ha existido ningún tipo de control estatal por cuenta de los organismos que regulan las actividades laborales en la ciudad, pues se encuentran faltas considerables a la normatividad legal como personal operativo con signos de consumo de alcohol y drogas, Deficiencia de proceso solidos de selección, carencia de programas de capacitación y entrenamiento, apatía del personal respecto a las sugerencias de implementación y cumplimiento de las resolución 1565 de 2014 y ausencia de personal idóneo para el cumplimiento de los mínimos estándares de Seguridad y Salud en el Trabajo, Se puede observar que la implementación del PESV para la compañía MILUC representa grandes beneficios desde todo punto de vista, en primer lugar, libra sanciones por incumplimiento de

normatividad legal vigente, mejora la gestión organizacional, mejora la productividad y rentabilidad del negocio, cuida potencia su imagen al carecer de reclamaciones y responsabilidades civiles, penales, entre otras. (Alvarez Matiz , L. Y., & Cardenas Zamora, A., 2016, pág. 22)

2.5.7. Plan Estratégico de Seguridad Vial en la Empresa Electro Arco del Oriente S.A.S.:

Esta investigación tuvo como propósito elaborar el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa, para mantener la prevención en accidentes de tránsito, cumpliendo con mecanismos de seguimiento y control establecidos en la empresa Electro Arco del Oriente S.A.S, ubicado en la Ciudad de Cúcuta. Se empleó la lista de chequeo como diagnóstico inicial para conocer el estado actual del plan conforme a la normativa, y la matriz de riesgos para identificar los riesgos inmersos en las rutas de trabajo en cada uno de los procesos. Con base a esto se crear acciones concretas para orientar y dar medidas de prevención a los conductores, peatones y demás en todas las rutas internas y externas seguras que involucren para el funcionamiento de la empresa y de este modo cumplir con lo expuesto en la Ley 1503 de 2011, reglamentado por el Decreto 2851 de 2013, la Resolución 1565 de 2014, el Decreto 1079 de 2015 y el Decreto 1906 de 2015. (Reyes, A., Contreras Torres, J. A., & Parada Figueroa, G., 2019, pág. 17)

2.5.8. Diagnóstico de Riesgo Vial para Intervención y control en el Área de Transporte de La Empresa Corrupack S.A.S:

En el presente trabajo se muestra la elaboración del plan estratégico de seguridad vial para la empresa Corrupack S.A.S, parte del diagnóstico inicial que permite identificar la situación actual de la empresa. A partir de estos resultados se diseña e implementa el plan estratégico de seguridad

vial teniendo en cuenta la normatividad vigente, especialmente en la parte documental y de capacitación al personal de la empresa. (Romero, D., 2019, pág. 11)

2.5.9. Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015 - 2020:

Liderado desde el Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco, ha desarrollado un proceso de reflexión y análisis exhaustivo de la situación de la Seguridad Vial y la Movilidad Segura y Sostenible en Euskadi, donde se presenta el Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible de Euskadi 2015-2020, para seguir reduciendo aún más la siniestralidad en las carreteras de la CAPV, consolidando el progresivo cambio cultural que se está dando en materia de seguridad vial y movilidad segura y sostenible en la sociedad vasca durante los últimos años. (Gobierno Vasco., 2015)

2.5.10. Plan Estratégico de Seguridad Vial de Cataluña:

A nivel internacional se ha venido desarrollando y aplicando un proyecto que tiene como nombre: Plan Estratégico de Seguridad Vial en Cataluña, el cual tiene como objetivo principal posicionar a Cataluña al frente de otros países europeos como uno de los que presenta menor número de muertos en sus carreteras. Este proyecto también busca garantizar que la movilidad de las personas se haga con la máxima seguridad y reducir el número, la gravedad y las consecuencias de los accidentes trabajando con la máxima eficiencia. (Servei Catalá de Transit., 2014, pág. 19)

Capítulo 3. Informe de cumplimiento de trabajo

3.1.Presentación de resultados

La presentación de los resultados se encuentra separada en 2 partes, la encuesta y la creación del documento del plan estratégico de seguridad vial PESV.

3.1.1. Encuesta

La encuesta se dividide en 5 aspectos generales, los cuales son:

Datos generales.

Diagnóstico de las actuales prácticas de seguridad vial.

Información sobre accidentes previos de tránsito.

Percepción sobre las prácticas de seguridad vial.

Conocimiento sobre señales de tránsito.

3.1.2. Datos generales

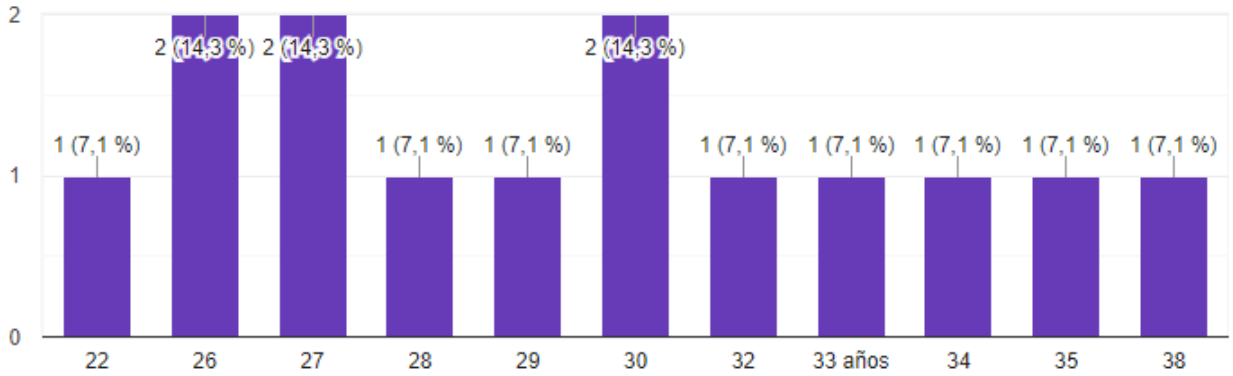
Inicialmente se realizó una encuesta para realizar el diagnóstico de las actuales prácticas de seguridad vial que se empleaban dentro de la empresa, además de recopilar la información sobre accidentes y/o participación de los miembros de la organización en estos.

La encuesta fue aplicada a 14 personas, con una serie de 34 preguntas.

La primera pregunta fue el nombre de los participantes, la siguiente pregunta es sobre su edad.

Figura 3

Edades de los miembros de la empresa

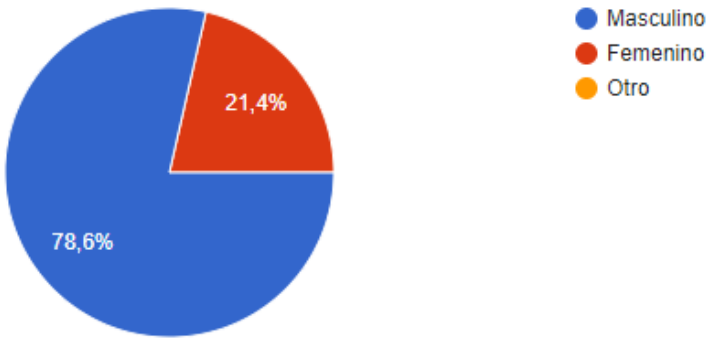


El promedio de edad dentro de la organización es de 29 años, lo cual puede significar un equipo enérgico y adaptable, con personal que pueden estar más abiertos a nuevas tecnologías y enfoques, un gran veneficio para la empresa, Sin embargo, puede haber una menor acumulación de experiencia laboral, lo que podría influir en la toma de decisiones y la gestión de situaciones complejas.

Se evaluó la perspectiva de genero

Figura 4

Genero de transportes y construcciones de Colombia s.a.s

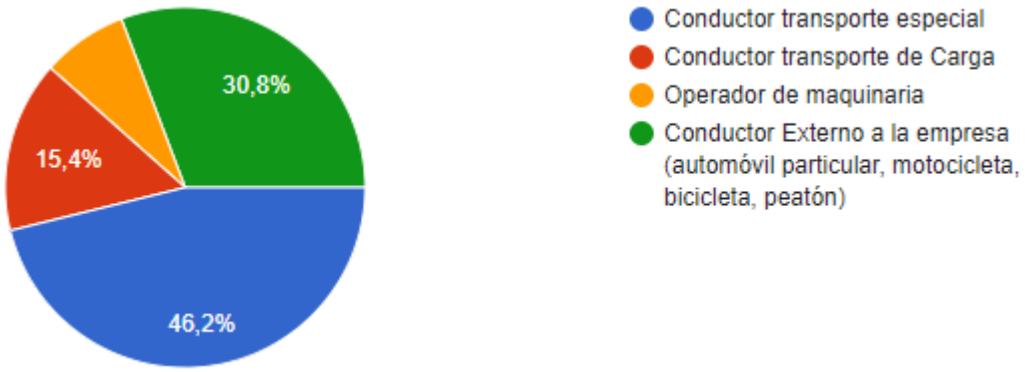


De la figura 4 podemos deducir que dentro de la organización solo hay 3 mujeres y 11 hombres, esto puede deberse a que en su gran mayoría la industria del transporte por muchos años siempre ha sido dominada por hombres.

Cada miembro de la empresa desempeña un rol dentro de la misma

Figura 5

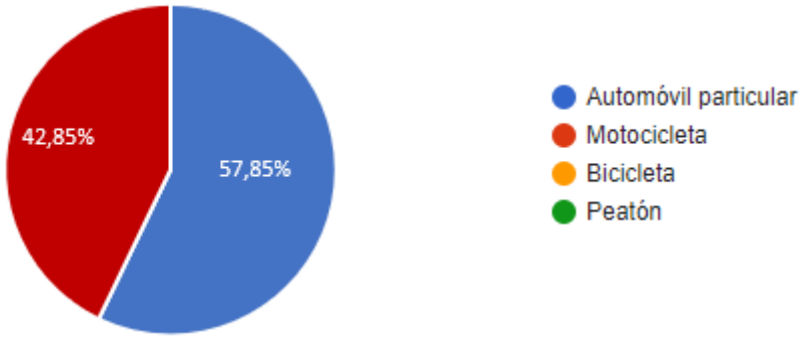
Rol dentro de la organización



Además, cuando el personal de transportes y construcciones de Colombia s.a.s. no se encuentra aun laborando y se desplazan hacia su lugar de trabajo lo pueden hacer en vehículos particulares, motocicletas bicicletas o a pie, esto genera un nuevo termino a considerar para este desplazamiento y es **desplazamiento in-itinere**.

Figura 6

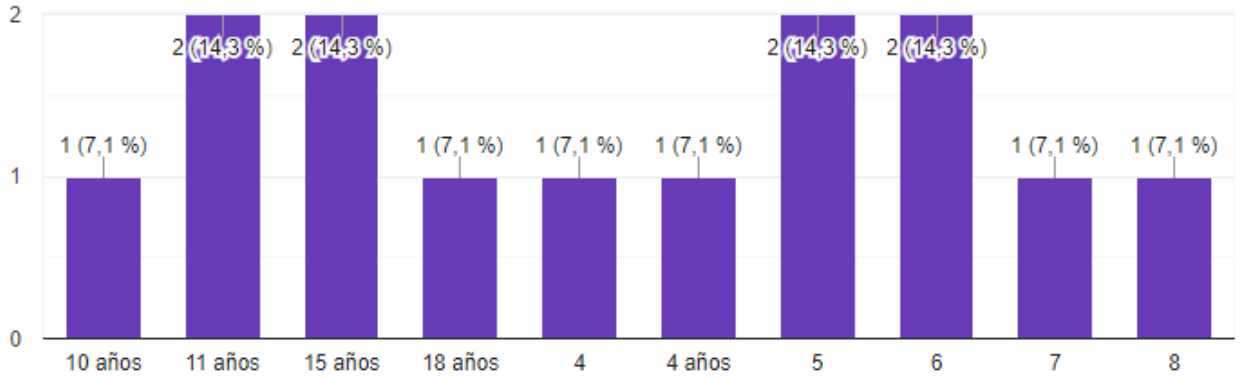
Vehículos utilizados para el desplazamiento in-itinere



Siguiendo con el diagnóstico, se determinó la cantidad de años de conducción que tienen los empleados de transportes y construcciones de Colombia s.a.s

Figura 7

Años de conducción



Para un promedio de 9 años de experiencia en conducción, lo cual si lo comparamos con las edades promedio que es de 29 años, es un muy buen dato, debido a que los miembros de la organización llevan una alta experiencia para la edad promedio de la empresa.

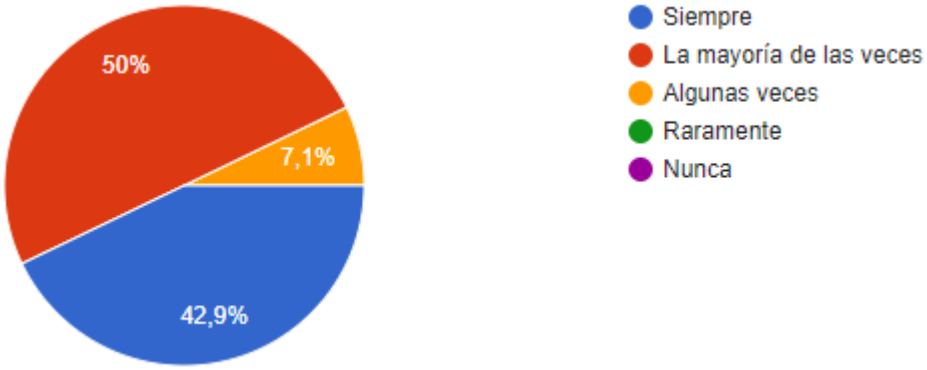
3.1.3. Diagnóstico de las actuales prácticas de seguridad vial

Se les pregunto a los empleados de la organización el cómo actúan y se desempeñan sobre las prácticas de seguridad vial que se desarrollaba internamente en la empresa antes del desarrollo del PESV.

Dentro de las preguntas están las siguientes:

Figura 8

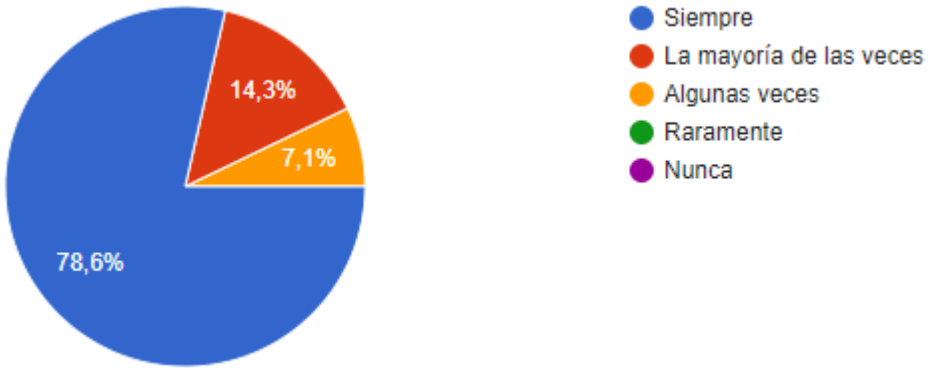
¿ Respeta las señales de tráfico y los límites de velocidad, mientras conduce?



En TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S ni la mitad del personal respeta siempre las señales de tránsito y los límites de velocidad, esto se puede considerar como un gran problema pues en temas de seguridad vial se deben respetar siempre. Según datos de la organización mundial de la salud (OMS), la velocidad excesiva contribuye a aproximadamente un tercio de todas las muertes causadas por el tráfico en países de altos ingresos y la mitad de ellos en países de ingresos bajos y medios, además de incumplir las señales de tránsito y los límites de velocidad, se encuentran incumpliendo las leyes colombianas.

Figura 9

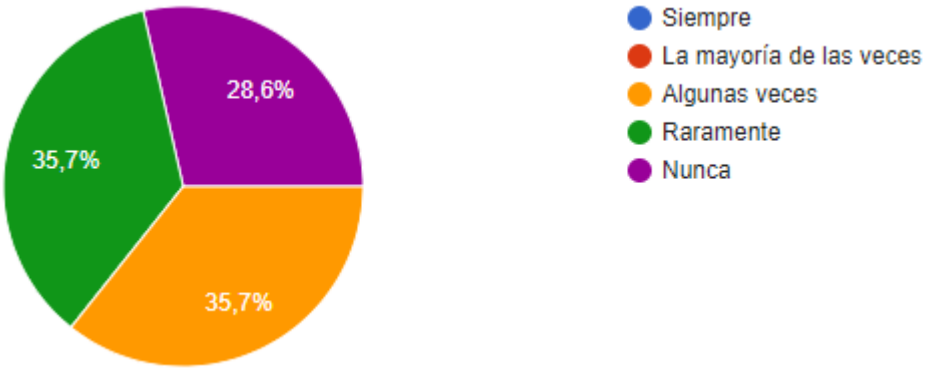
¿Utiliza el cinturón de seguridad mientras que conduce?



El uso del cinturón de seguridad es indispensable, siempre se debe de usar, según la OMS en el año 2006, los cinturones de seguridad salvaron aproximadamente 15.393 vidas, así pues, en TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S se debe de mejor esta práctica, para prevenir lesiones, en gran parte la mayoría del personal si se encuentra utilizando el cinturón.

Figura 10

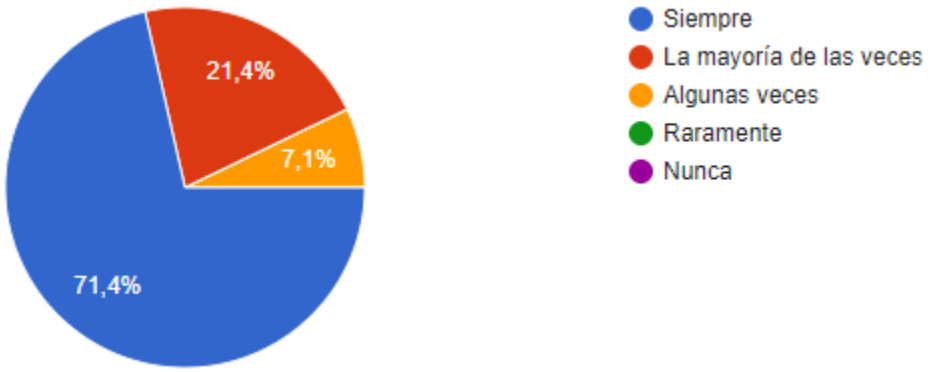
¿Usa el teléfono móvil mientras conduce?



El uso del celular al conducir es una práctica peligrosa que ha sido reconocida como una de las principales causas de accidentes de tráfico, ya que es un gran distractor y dentro de la empresa, el 71.4 % de los conductores están practicándola, aunque en baja medida, pero es una cifra que no se puede tolerar, ya que a futuro podrá causar algún accidente de tránsito.

Figura 11

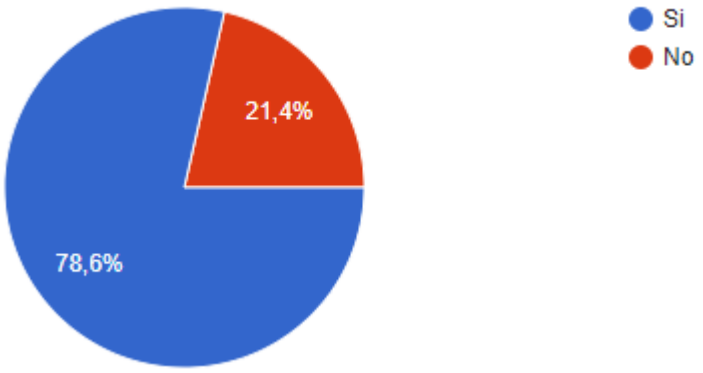
¿Mantiene una distancia segura con el vehículo que tiene delante a la hora de conducir?



Respetar y mantener una distancia prudente con el vehículo al frente reduce el riesgo de colisiones por alcance, lo que consiste en: si el vehículo de adelante reduce su velocidad abruptamente, tener suficiente espacio permite al conductor detrás reaccionar a tiempo y detenerse de manera segura, es una práctica que se debe seguir mejorando internamente en la empresa.

Figura 12

¿Ha recibido alguna formación sobre seguridad vial en los últimos 2 años?

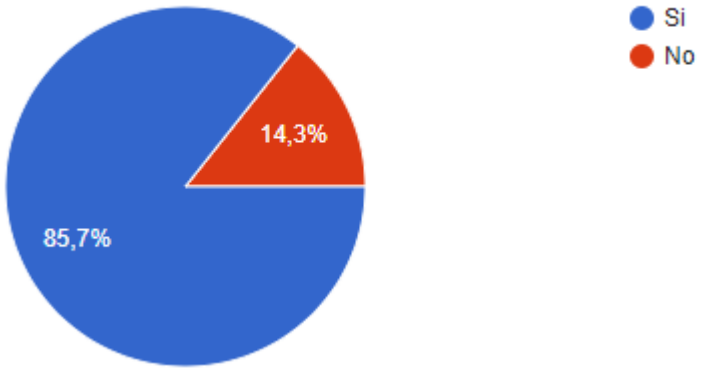


TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S, ha realizado socializaciones para lo mayoría de sus miembros, se debe reforzar más esta práctica.

Pese a que la organización ha hecho socializaciones y capacitaciones dentro de los 2 últimos años en seguridad vial, no se está garantizando que los miembros si desarrollen y ejecuten a conciencia lo que se expone en las capacitaciones, por eso se hace necesario la búsqueda de más mecanismos que contribuyan para el cumplimiento ya que existe poco compromiso e interés de los conductores con las practicas sobre la seguridad vial. Una de ellas podría ser el seguimiento exhaustivo a los conductores, sanciones dentro de la empresa, etc.

Figura 13

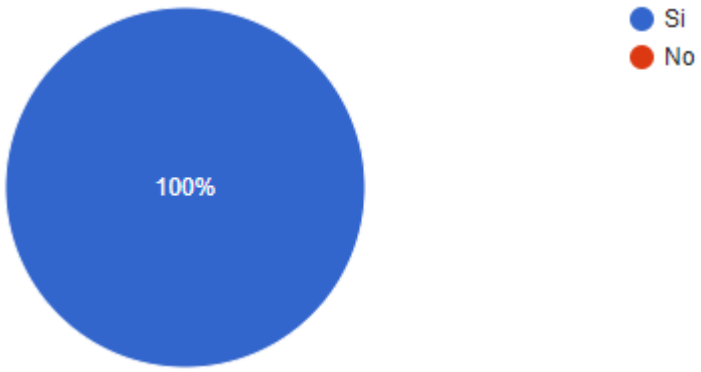
¿Usted y sus compañeros reciben capacitación en seguridad vial, primeros auxilios, conducción defensiva y manejo de fatiga?



Internamente en la organización se deben seguir ejecutando capacitaciones que contribuyan positivamente a la seguridad vial, primeros auxilios, conducción defensiva, mecánica automotriz básica y manejo de fatiga a los miembros de la organización, con el propósito de alcanzar el 100% de ellos.

Figura 14

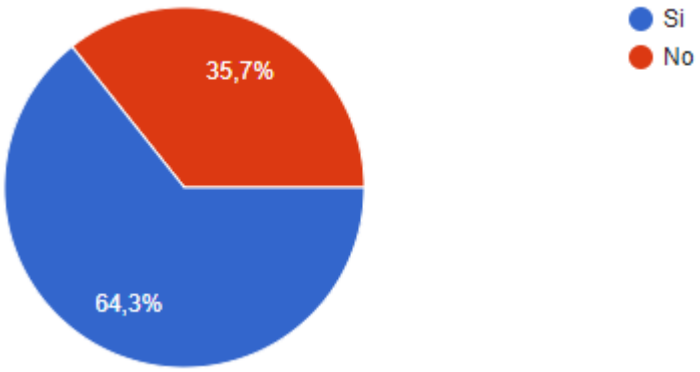
¿La empresa promueve la importancia del descanso adecuado entre jornadas de conducción?



Este grafico representa lo que TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S busca, el 100% de todas las prácticas de seguridad vial. La empresa si garantiza que sus miembros tienen descanso entre las jornadas laborales.

Figura 15

¿la empresa le realiza evaluaciones médicas periódicas?



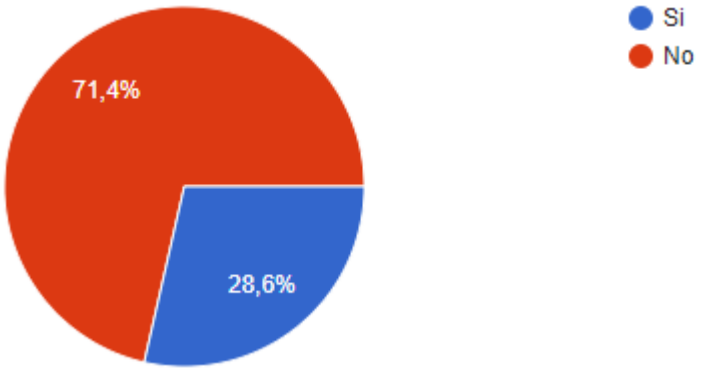
De los 14 miembros encuestados, 5 no se les ha realizado una prueba de evaluación médica, evitando así la identificar problemas de salud que podrían afectar la capacidad del conductor para operar un vehículo de manera segura. Esto incluye condiciones médicas como problemas de visión, enfermedades cardíacas, diabetes u otros problemas de salud relevantes.

3.1.4. Información sobre accidentes previos de tránsito

Este capítulo está dispuesto para analizar el comportamiento de los conductores ante accidentes de tránsito, su participación, la cantidad de veces y las posibles causas de estos, además de cómo se encuentran los vehículos equipados para socorrer a los miembros ante un accidente en la vía.

Figura 16

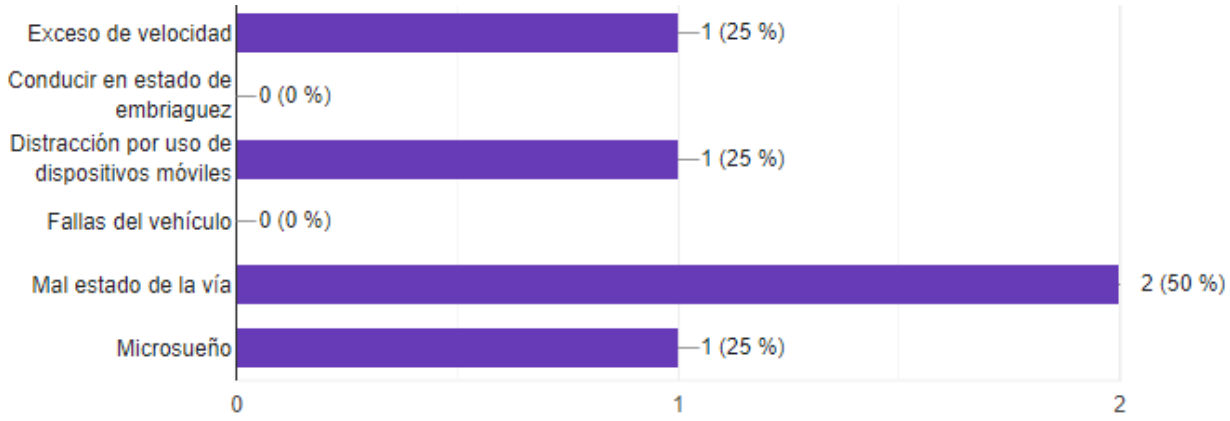
¿Ha tenido alguna experiencia de emergencia al conducir, como un accidente o incidente de tránsito?



4 de los 14 miembros de la organización han tenido o se han visto envueltos en un accidente de tránsito. Según datos de la encuesta realizada en 5 ocasiones los empleados de TRASNCOL S.A.S han estado involucrados en accidentes de tránsito.

Figura 17

Cual fue la posible causa del accidente o incidente

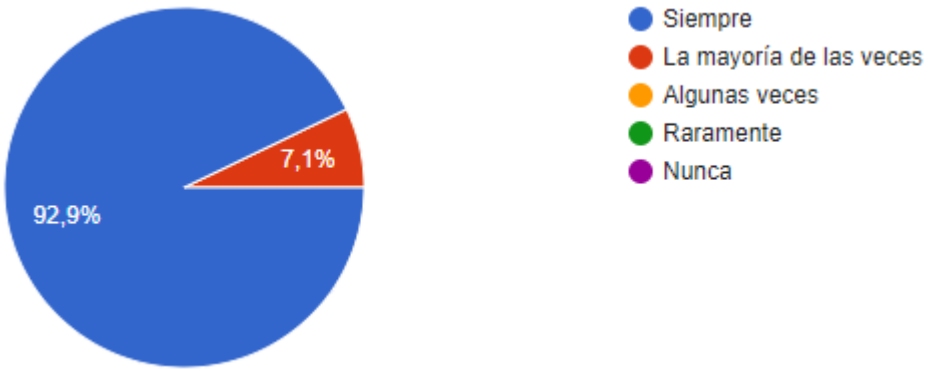


De la figura anterior podemos concluir, que el estado de la vía a ocasionado 2 de los 5 accidentes, y como se diagnosticó en la figura 8 y 10 el uso del celular y el exceso de velocidad

son prácticas que fomentan la causa de accidentes de tránsito, y que internamente en la empresa hay un índice alto en estas 2 practicas, lo cual, en este caso ocasiono 2 de los 5 accidentes, y el último accidente se debe a fatiga del conductor. Estos accidentes según los datos de la encuesta no han dejado víctimas fatales.

Figura 18

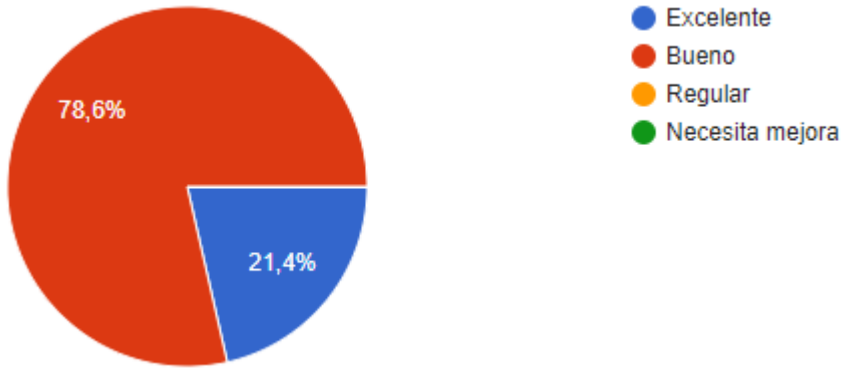
¿Los vehículos de empresa se equipan con los elementos de seguridad y salud necesarios para atender cualquier eventualidad (botiquín, kit ambiental, kit de herramientas, elementos de protección personal)?



Más del 90% de la flota de TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S, se encuentra equipada con elementos que ayudan a atender cualquier emergencia vial.

Figura 19

¿Cómo evaluaría su nivel de conocimiento sobre las normativas de seguridad vial y su aplicación durante la conducción?



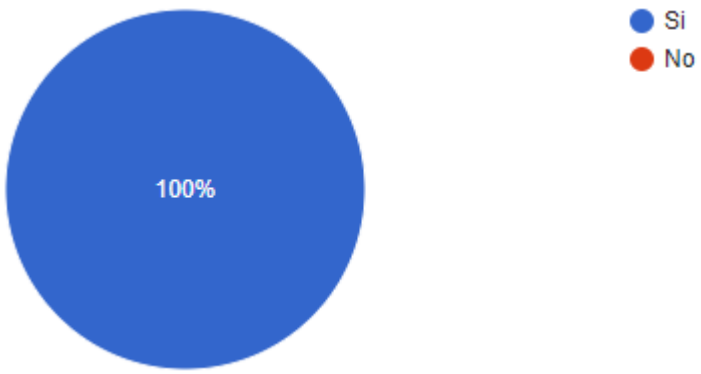
Los miembros de la organización se perciben con un buen conocimiento sobre las normativas de seguridad vial.

3.1.5. Percepción sobre las prácticas de seguridad vial

Además de las capacitaciones que brinda la empresa, los entes nacionales también deben de sumarse a la preparación de los conductores, es por esto este capítulo está dedicado a diagnosticar la percepción de los conductores sobre la implementación de medidas adicionales para mejorar la seguridad vial, por parte del gobierno nacional y la empresa.

Figura 20

¿Crees que las autoridades locales deberían implementar medidas adicionales para mejorar la seguridad vial en tu área?



Según la percepción de los miembros de la organización las autoridades locales deben realizar más medidas para mejorar la seguridad vial, de las cuales sugirieron:

Figura 21

Medidas sugieres

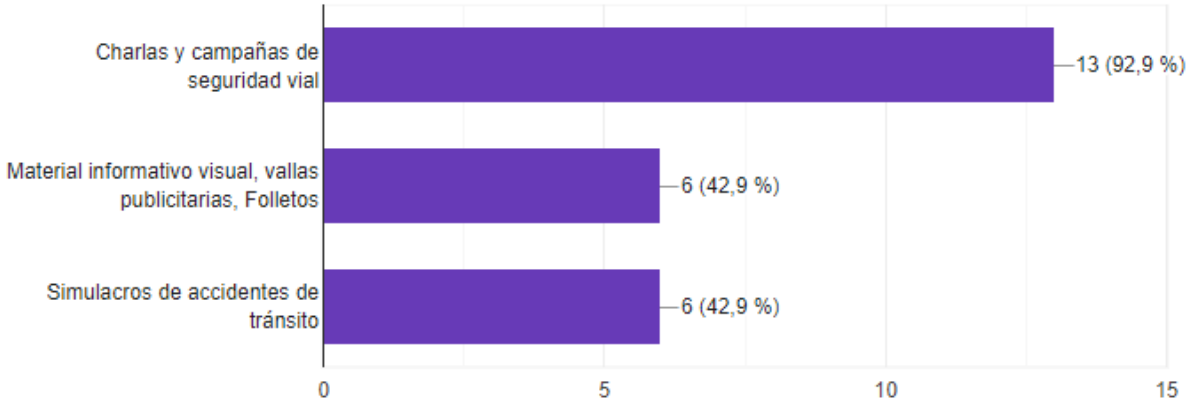
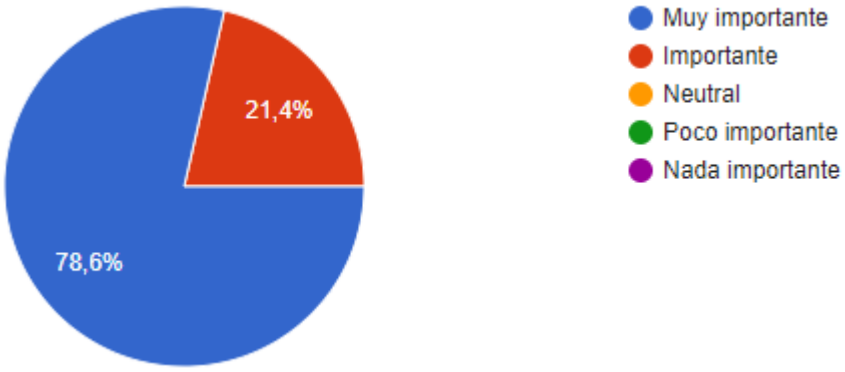


Figura 22

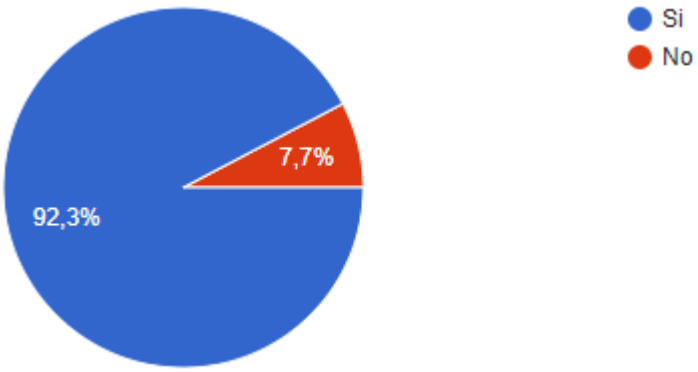
¿Qué opina sobre la importancia de la educación vial para reducir los accidentes de tráfico?



Para los miembros de TRASCOL S.A.S tienen la percepción de es muy importante la educación en seguridad vial para reducir los accidentes de tránsito.

Figura 23

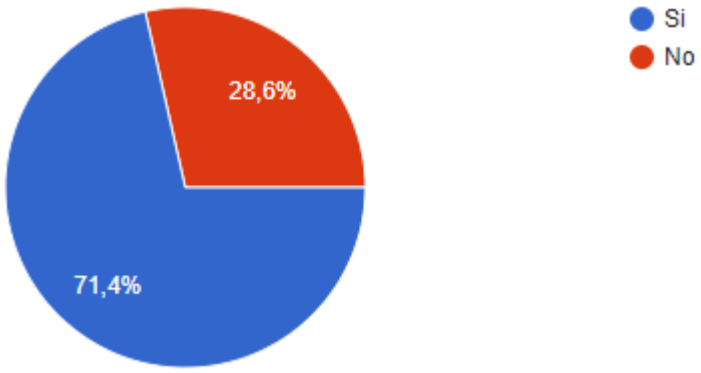
¿Conoce usted las políticas y procedimientos que tiene la empresa establecidos para el mantenimiento preventivo de los vehículos?



En la organización más del 90% de los miembros conocen los procedimientos internos de la empresa para el mantenimiento de los vehículos y que garanticen la correcta operación de estos y en un esta optimo operativo.

Figura 24

¿Conoce usted los sistemas de reporte de incidentes o accidentes de tráfico que tiene la empresa?



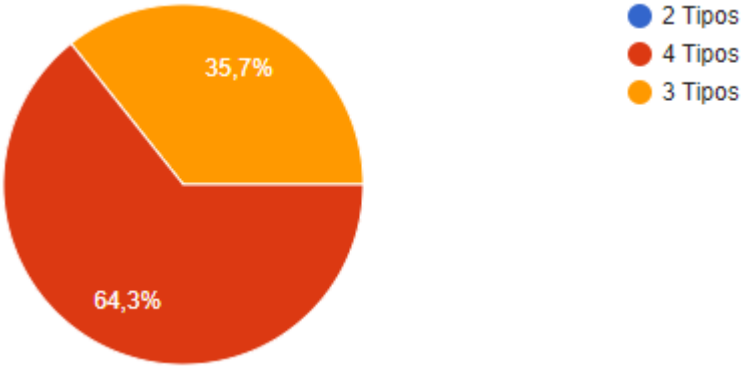
Internamente en TRASCOL S.A.S se debe tener más información y comunicación para que los miembros que aún no conocen los mecanismos de reporte, sepan y lleguen hasta ellos.

3.1.6. Conocimiento sobre señales de tránsito

En este capítulo evaluaremos el conocimiento de los conductores sobre las señales de tránsito.

Figura 25

¿Cuántos tipos de señales principales de tránsito hay en Colombia?



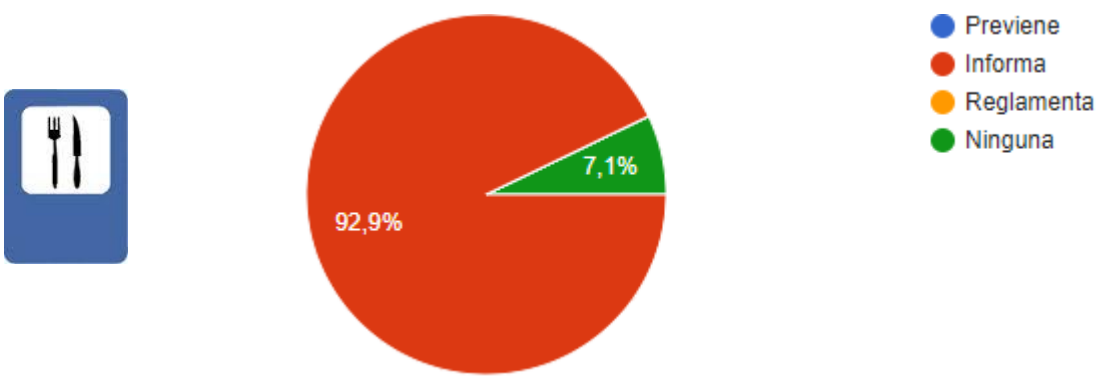
Existe una gran confusión en los empleados de transportes y construcciones de Colombia s.a.s, al realizar esta pregunta porque generalmente siempre se cree que existen solo 3 señales de tránsito, y no es así, ya que son 4:

Reglamentarias, Informativas, Preventivas y Transitorias

He aquí la confusión ya que las señales transitorias son aquellas que se implementan en una obra vial y son temporales mientras se ejecuta el proyecto, por esto se debe mejorar en este aspecto, con socializaciones donde se puedan relacionar estos temas y los conductores estén bien informados.

Figura 26

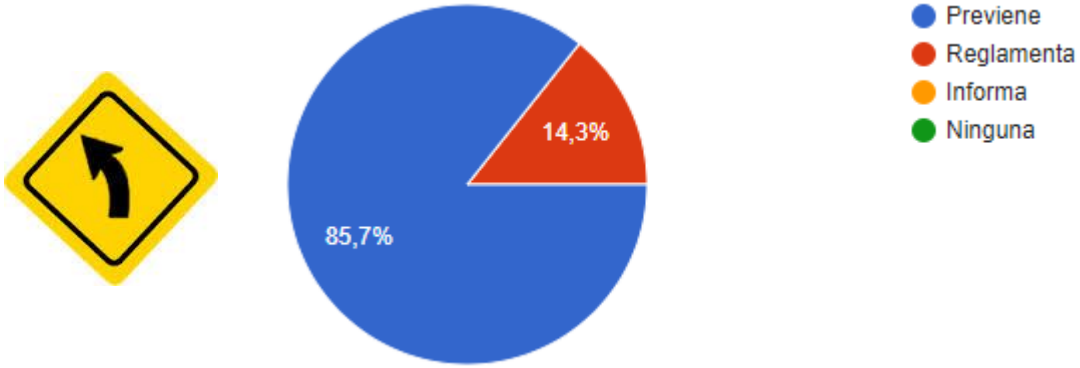
¿Qué objeto tiene la señal que se muestra?



En la figura anterior vemos que 1 persona de las encuestadas no conoce las señales informativas.

Figura 27

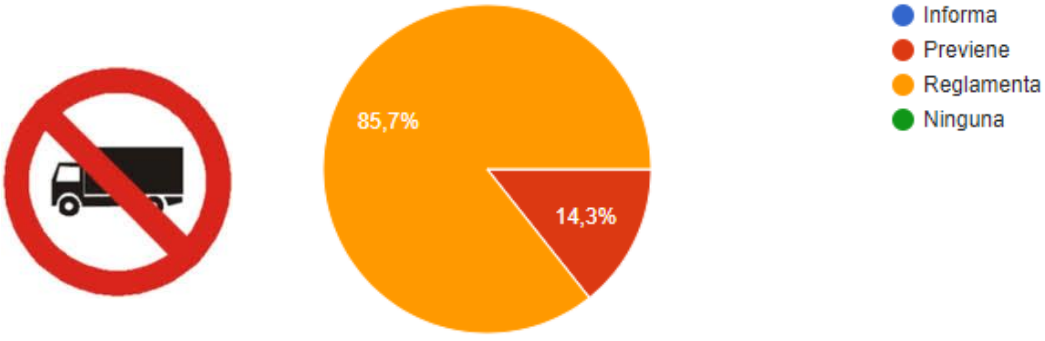
¿Qué objeto tiene la señal que se muestra?



En la figura anterior vemos que 2 persona de las encuestadas no conoce las señales preventivas.

Figura 28

¿Qué objeto tiene la señal que se muestra?



En la figura anterior vemos que 2 persona de las encuestadas no conoce las señales reglamentarias.

Figura 29

Indique qué significan estas señales

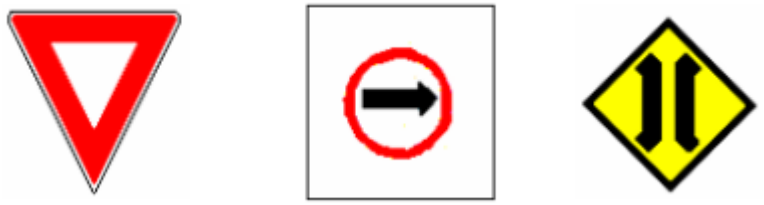


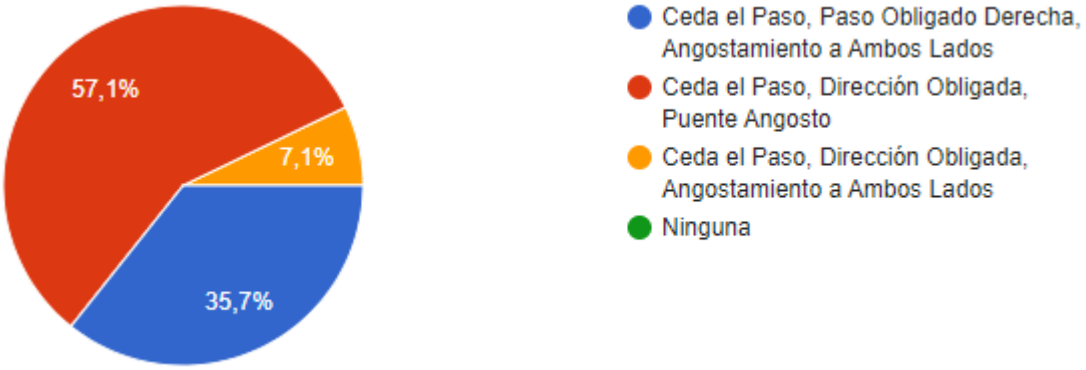


Los miembros de la organización conocen algunas de las señales más comunes vistas en carretera.

Figura 30

Indique qué significan estas señales





6 de los encuestados erraron la pregunta, casi la mitad de los encuestados, un alto porcentaje.

En lo anterior sobre EL CONOCIMIENTO SOBRE SEÑALES DE TRANSITO evidenciamos un desacierto de los conductores y el personal de TRASCOL S.A.S en la mayoría de las preguntas, lo que deja en evidencia la falta de conocimiento sobre este tema, es de suma importancia generar capacitaciones sobre la señalización vial lo antes posible.

Capítulo 4. Creación del documento del plan estratégico de seguridad vial PESV.

4.1. Objetivo general

Establecer actividades de desarrollo e implementación de promoción y prevención de accidentes en vía pública, para dar cumplimiento a la Política de Seguridad Vial establecida en TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES S.A.S., y por la Ley 1503 de 2013 y la Resolución 40595 de 2022 del Ministerio de Transporte, para esto se contemplarán las actividades de transporte terrestre de carga, transporte especial y desplazamientos in-itinere.

4.2.Objetivos específicos

Sensibilizar el personal directivo para que se comprometan con la definición de políticas, establecimiento de los responsables para la implementación, seguimiento y mejoramiento continuo de la seguridad vial contemplada en las diferentes estratégicas definidas en el plan a radicarse ante la autoridad legal correspondiente.

Establecer la planificación de las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que adoptará la empresa encaminada al alcanzar, el mejoramiento continuo del componente del PESV, comportamiento humano, vehículos Seguros, infraestructura segura, atención a víctimas y fortalecimiento de la gestión integral empresarial.

Disponer de criterios técnicos para la evaluación del proceso y del impacto de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa, y mejorar las herramientas del mismo a partir de la retroalimentación constante.

Facilitar procesos de capacitación, entrenamiento y perfeccionamiento sistemático de la conducción de vehículos para promover el cambio de comportamientos de riesgo en el tránsito.

Fomentar la cultura de la seguridad vial en la entidad y la comunidad.

4.2.Alcance

El presente programa se hace extensivo a todas las áreas y operaciones de TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA SAS, e incluye a todos los colaboradores de la compañía, pues todos en algún momento se desempeñan como actores en la vía, ya sea como Peatones, Ciclistas, Motociclistas, Pasajeros o Conductores.

4.3.Política de seguridad y comportamiento en la vía.

Ver anexo 1.POLÍTICA DE SEGURIDAD Y COMPORTAMIENTO EN LA VÍA.

4.4.Política de no consumo de alcohol, drogas y cigarrillo

Ver anexo 2.POLÍTICA DE NO CONSUMO DE ALCOHOL, DROGAS Y CIGARRILLO.

4.5.Visión del PESV

Para el 2024, TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA SAS., garantizará que todos sus colaboradores y contratistas se comprometan con el cumplimiento de las normas técnicas, y de seguridad de orden nacional, internas y las del cliente. Con el fin de garantizar una operación, segura, rentable que cumpla con las necesidades y expectativas del cliente.

4.6.Marco normativo

Ver anexo 3.MATRIZ DE REQUISITOS LEGALES.

4.7.Conceptos y definiciones

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 (CNTT, 2002).

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. (Ley 1562 de 2012).

Amenaza: Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.

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

Cabina: Recinto separado de la carrocería de un vehículo destinado al conductor.

Comité de seguridad vial: Es el mecanismo de coordinación entre todos los involucrados en el PESV, su objetivo es planear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Contratista: Persona o empresa a quien se encarga por contrato la realización de una obra o servicio, quedando obligada a entregarla dentro del plazo convenido.

Empresa: La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.

Entidad: Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc. tomada como persona jurídica.

Estrategia: Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.

HSEQ: Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.

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.

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.

Organización: Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.

Plan de acción: Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.

Plan Estratégico De Seguridad Vial (PESV): Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que pueden generar los accidentes de tránsito.

Responsabilidad civil extracontractual: Es un seguro todo riesgo que protege la responsabilidad civil del asegurado por los daños materiales, lesiones personales o perjuicios económicos que se ocasionen a raíz de siniestros sucedidos durante la vigencia de la póliza. Es la que no se desprende de la existencia de un contrato previo, sino que se origina por las distintas circunstancias de la vida de la persona asegurada o de las actividades de la empresa asegurada.

Responsabilidad civil contractual: Se trata de la situación en la que asegurado y perjudicado están unidos por una relación contractual que se incumple. En este caso, el alcance del daño puede ser conocido de antemano, o cuando menos estimado, y se desprende de los propios términos del contrato.

Riesgo: Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y Severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.

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

Seguridad pasiva: Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se puedan producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

Seguridad vial: se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objeto de proteger la vida de los usuarios de las vías.

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

Transporte privado: Es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas.1

Transporte público: Es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o mercancía por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

Visión: Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.

Vulnerabilidad: Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.

4.8.Funciones y responsabilidades

4.8.1. Gerencia:

Liderar el proceso de creación e implementación del PESV.

Involucrar un representante de cada área de la organización, según sea pertinente y que se entiende, participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial.

Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.

Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso.

Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones.

Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.

Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el PESV y en los documentos relacionados aplicables.

4.8.2. Responsable del plan estratégico de seguridad vial

La representante legal será el responsable del Diseño, Desarrollo, Implementación y Seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, así como de todas las acciones contempladas en este documento.

4.8.3. Responsabilidades de los líderes de los procesos

Participar activamente del plan, permitiendo la realización de las acciones propuestas y motivando a los demás colaboradores con el fin de lograr su óptimo desarrollo.

Nota: *En caso de no poder asistir alguna de las partes, deberá designar un suplente. A continuación, se describen las responsabilidades del comité.*

4.8.4. Responsabilidades del conductor

Cumplir con las normas de tránsito y seguridad vial para prevención de accidentes.

Conocer las políticas internas, los procedimientos de la compañía y los del cliente.

Demostrar buenos hábitos de conducción y comportamiento en la vía.

Cuidar las herramientas de trabajo.

Participar en el proceso de reporte e investigación de actos y condiciones inseguras e incidentes.

Participar activamente en el programa de capacitación y entrenamiento de la empresa.

Registrar en la bitácora todas las novedades que se presenten en la jornada de trabajo y control del tiempo de trabajo.

Cumplir con las responsabilidades establecidas en la legislación vigente tales como: No participar en el proceso de cargue, descargue de mercancías peligrosas salvo si está capacitado y autorizado.

Tener en adecuadas condiciones de orden y aseo el vehículo.

No estacionar el vehículo en zonas residenciales, lugares públicos, áreas pobladas o zonas escolares.

Identificar el vehículo mediante rótulos y placas con numero UN.

Uso adecuado y mantenimiento de los elementos de protección personal.

Mantener en adecuado estado los equipos de seguridad y de respuesta a emergencias.

4.8.5. Responsabilidades de los trabajadores en general

Conocer, cumplir y difundir las normas, y directrices de seguridad vial definidas legalmente, por los clientes, y por la empresa. Promover hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. Con el fin de construir colectivamente una movilidad racional que reduzca los riesgos para todos los actores de la vía, ya que en algún momento desempeñamos alguno de estos roles: Peatones, Pasajeros, Conductores, Ciclistas o Motociclistas.

4.9.Esquema del programa de seguridad vial

Esquema del programa de seguridad vial TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA SAS, está enfocado en las 4 fases de la resolución 40595 del 2022:

FASE 1 Diseño y planificación del PESV (PLANEAR)

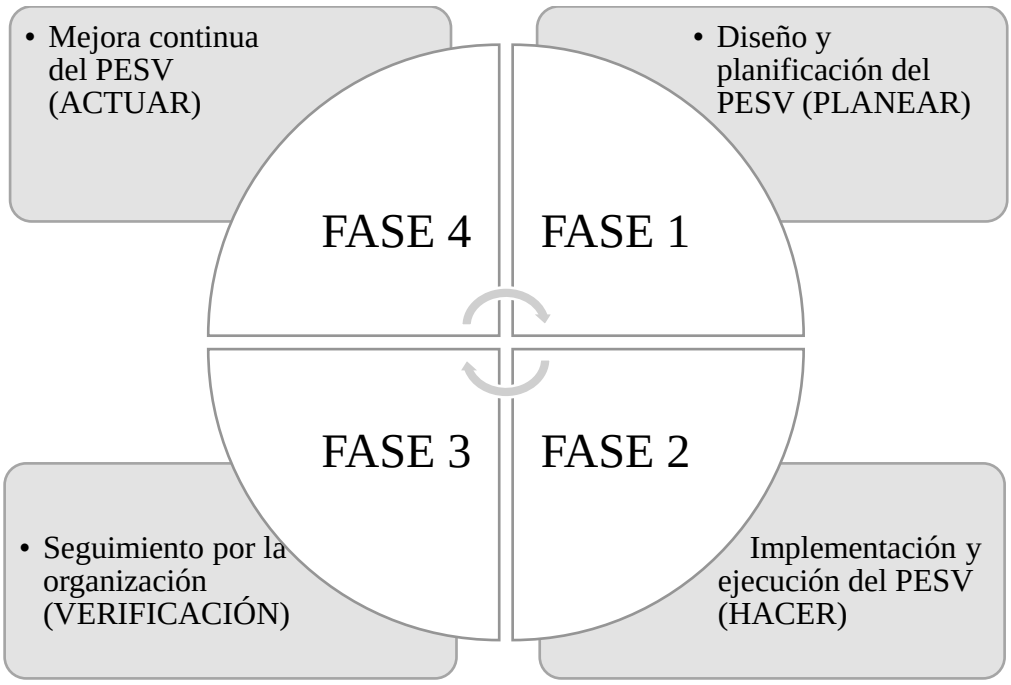
FASE 2 Implementación y ejecución del PESV (HACER)

FASE 3 Seguimiento por la organización (VERIFICACIÓN)

FASE 4 Mejora continua del PESV (ACTUAR)

Figura 31

Fases para el diseño e implementación del PESV



(Ministerio del Transporte, Resolución 40595 del 2022., 2022)

4.10. Diagnóstico de la empresa

Tabla 4

Caracterización de la empresa

Datos de la empresa	
Empresa/NIT	901060399-8
Responsable legal	Ninfa Piedad Duran Herrera
Departamento/ciudad	Cesar/Río de Oro
Teléfono	3178096929
Persona de contacto responsable	Ninfa Piedad Duran Herrera
Cargo	Representante legal
Email	transportecolsas@gmail.com
ARL	COLPATRIA
Actividad económica	Transporte y construcción

Tabla 5

Nomina TRASCOL SAS

Nombre	Cargo	Vehículo	Rol en la vía	Uso
Luis Carlos Pérez García	Conductor	Camioneta	Conductor	Laboral
Daniela García Sánchez	Conductor	Camioneta	Conductor	Laboral
Arley criado	Conductor	Tractocamión	Conductor	Laboral
Félix Humberto Reyes Osorio	Conductor	Tractocamión	Conductor	Laboral
Jair Leonardo Quin Tovar	Conductor	Camioneta	Conductor	Laboral
Jesús Miguel Arroyo	Conductor	Camioneta	Conductor	Laboral
José Isaac San Juan	Conductor	Camioneta	Conductor	Laboral
Tania Duran Herrera	Jefe de recursos humanos	N/A	Pasajero	In – tinere
Ninfa Piedad Duran Herrera	Gerente	Camioneta	Pasajero	In – tinere
Jorge Andrés Quintero Manzano	Jefe de Operaciones	Automóvil	Conductor	In -itinere
Eliseo Robles Estrada	Operador	Retrocargador	Operador	Laboral
Eduardo Téllez	Contador	Automóviles	Conductor	In - itinere
Yeison Cuellar	Auxiliar contable	Motocicleta	Conductor	In - itinere

Servicio de transporte

Los servicios prestados por TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA SAS, son los siguientes:

- Transporte especial de pasajeros
- Transporte de carga seca y liquida
- Suministro y alquiler de maquinaria amarilla

Tabla 6

Descripción del Parque Automotor

Camionetas servicio especial	4
Tractocamiones	2
Retrocargador	1
Total	**7**

Cargo	Cantidad
Conductor servicio especial	5
Conductor de carga seca y liquida	2
Conductor / operador de maquinaria amarilla	1
Administrativo	6
Total	**14**

Según lo establecido en la resolución 40595 de 2022 se procede a caracterizar la empresa según, la Misionalidad y tamaño de la organización, otorgando un nivel.

Tabla 7

Resumen grupos PESV en función de la misionalidad y el tamaño de la organización

Nivel de diseño e implementación del PESV		1. Empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor	2. Organizaciones dedicadas a actividades diferentes 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	Mas de 50 vehículos o más de 50 conductores	Mas de 100 vehículos o más de 100 conductores

Nota. *Fuente* (Ministerio del Transporte, Resolución 40595 del 2022., 2022)

La empresa TRASCOL SAS se encuentra en la clasificación de básico, ya que posee entre 2 y 19 conductores.

Nota: *Teniendo en cuenta lo dicho en la tabla 8 podemos afirmar que el plan estratégico de seguridad vial de la empresa TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA SAS se implementa en la* ***NIVEL BÁSICO***

4.11. Fase 1 Diseño y Planificación del PESV

4.11.1. Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV

Ver anexo 4.LÍDER DEL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV

4.11.2. Paso 2: Comité de seguridad vial

El paso 2 es el único paso de la fase 1 que no se requiere realizar para nuestra empresa, ya que se encuentra en un nivel básico de acuerdo a la tabla 8, pero como la empresa ya cuenta con un comité de seguridad vial, lo que se realiza es la reestructuración del mismo.

Se conforma el comité de seguridad vial de la compañía, cuya iniciativa de creación es tener incidencia en las decisiones tomadas y en el control de la operación. Siendo este el mecanismo coordinador entre los diferentes actores y cuyo objetivo será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal, para encaminar esfuerzos a favor de la seguridad vial en TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA SAS. Ver anexo 5.COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL.

4.11.3. Paso 3: Política de Seguridad Vial de la Organización

Ver anexo 6. POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.

4.11.4. Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo

Para el plan estratégico de seguridad vial de TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S, se destinan una serie de políticas ver anexo 7. LIDERAZGO, COMPROMISO Y CORRESPONSABILIDAD DEL NIVEL DIRECTIVO

4.11.5. Paso 5: Diagnóstico

Ver anexo 8. DIAGNÓSTICO, colaboradores Excel

4.11.6. Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos

Encuesta de riesgos viales

La empresa aplica una vez al año la encuesta de riesgos viales donde se contemplan riesgos para los diferentes actores en la vía como Conductor, pasajero y peatón. Ver Anexo 9. ENCUESTAS VIALES

Tabulación de encuestas

Las encuestas una vez aplicadas se tabulan con la herramienta diseñada para este fin. Para poder realizar un análisis estadístico de los resultados. Ver Anexo 9. TABULACIÓN ENCUESTA DE RIESGOS VIALES

Matriz de riesgos viales

Con los resultados obtenidos del análisis de la encuesta se procede a realizar la matriz de riesgos viales, en la que se establece por cargo y tipo de rol en la vía los riesgos asociados junto con la calificación del riesgo de acuerdo con la probabilidad y consecuencia. Ver Anexo 9. MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS.

4.11.7. Paso 7. Objetivos y metas del PESV

Los objetivos del PESV están definidos en el inicio de este documento, por otra parte, y siguiendo la resolución 40595 de 2022 se definen los objetivos y metas del comité de seguridad vial (CSV) en el anexo 5.COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL.

4.11.8. Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño

Ya que el plan estratégico de seguridad vial debe ir articulado con el sistema integrado de la empresa, se enfoca:

Programa de Gestión de la Velocidad Segura: se establecieron las responsabilidad, procedimientos y mecanismos para la medición de la velocidad, con el enfoque del sistema seguro. Ver anexo 10. PROGRAMAS DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO

Programa de Prevención de la Fatiga: se establecieron las responsabilidad, procedimientos y mecanismos para la medición de la prevención de la fatiga, con el enfoque del sistema seguro. Ver anexo 10. PROGRAMAS DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO

Programa de Prevención de la Distracción: se establecieron las responsabilidad, procedimientos y mecanismos para la medición de la distracción, con el enfoque del sistema seguro. Ver anexo 10. PROGRAMAS DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO

Programa de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas: se establecieron las responsabilidad, procedimientos y mecanismos para la medición de cero tolerancias a la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas, con el enfoque del sistema seguro. Ver anexo 10. PROGRAMAS DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO

Programa para la protección de actores viales vulnerables: se establecieron las responsabilidad, procedimientos y mecanismos para la protección de actores viales vulnerables, con el enfoque del sistema seguro. Ver anexo 10. PROGRAMAS DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO

Otros programas relacionados con los riesgos de la organización: se establecieron las responsabilidad, procedimientos y mecanismos para programas relacionados con los riesgos de la organización, con el enfoque del sistema seguro. Ver anexo 10. PROGRAMAS DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO

4.12. Fase 2 Implementación y ejecución del PESV

4.12.1. Paso 9. Plan anual de trabajo

Se creo un documento donde se definen los objetivos, metas y actividades del plan anual. Ver anexo 11. PLAN ANUAL DE TRABAJO

4.12.2. Paso 10. Competencia y plan anual de formación

Se tiene documentada la información sobre las competencias en seguridad vial de las personas pertinentes. Ver anexo 12. COMPETENCIA Y PLAN ANUAL DE FORMACIÓN

4.12.3. Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro

Para el paso 11. Responsabilidad y compromiso seguro solo es aplicable para los niveles avanzados y tal cual como lo define la tabla 8 de este documento TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S es una empresa ubicada en el ***NIVEL BÁSICO*** por tanto ***NO SE REQUIERE LA EJECUCIÓN DE ESTE PASO***.

4.12.4. Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales

Ver anexo 13. PLAN DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS VIALES.

4.12.5. Paso 13. Investigación interna de siniestros viales

El paso investigaciones internas de siniestros viales solo es aplicable para niveles estándar y avanzado, como se definió en la tabla 8 que TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE

COLOMBIA S.A.S es una empresa ubicada en el ***NIVEL BÁSICO*** por tanto ***NO SE REQUIERE LA EJECUCIÓN DE ESTE PASO.***

4.12.6. Paso 14. Vías seguras administradas por la organización

Para el desarrollo del protocolo de operación y mantenimiento de vías se realizó un diagnóstico de las rutas frecuentes de acuerdo a la operación de TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S, en donde se Incluyeron factores de:

Colisión

Atropellamiento

Volcamiento con derrame

Incendio

Explosión

Fugas de producto y/o fluidos del vehículo

Inundaciones

Avenidas torrenciales

Remoción en masa

Caída de bancada

Incendios forestales

Delincuencia común

Terrorismo

Manifestaciones

Además, se evalúa según una matriz de riesgo y se plantean estimación de consecuencias y medidas de intervención, ver anexo 8. DIAGNOSTICO, 2. MATRICES LEVANTAMIENTO DE RUTA.

4.12.7. Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales

Para la planificación de ruta, TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S emplea un formato. Ver anexo 14. PLANIFICACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS LABORALES.

4.12.8. Paso 16. Inspección de vehículos y equipos

TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA SAS define un mecanismo o CHECK LIST de inspección preoperacional diaria de vehículos automotores. Ver anexo 15. REGISTRO DE LA INSPECCIÓN PREOPERACIONAL DIARIA DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES.

4.12.9. Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos

Ver Anexo 16. MANTENIMIENTO Y CONTROL DE VEHÍCULOS SEGUROS Y EQUIPOS

4.12.10. Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas

El paso gestión del cambio y gestión de contratistas solo es aplicable para niveles estándar y avanzado, como se definió en la tabla 8 que TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S es una empresa ubicada en el ***NIVEL BÁSICO*** por tanto ***NO SE REQUIERE LA EJECUCIÓN DE ESTE PASO.***

4.12.11. Paso 19. Archivo y retención documental

El paso archivo y retención documental solo es aplicable para niveles estándar y avanzado, como se definió en la tabla 8 que TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S es una empresa ubicada en el ***NIVEL BÁSICO*** por tanto ***NO SE REQUIERE LA EJECUCIÓN DE ESTE PASO.***

4.13. Fase 3 Seguimiento por la organización

4.13.1. Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV

Para el seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la seguridad vial transportes y construcciones de Colombia s.a.s definido un protocolo de 13 indicadores los cuales permiten dar resultados de la medición de estos indicadores y posterior su cumplimiento siendo analizados y evaluados por CSV. Ver anexo 17. INDICADORES Y REPORTE DE AUTOGESTIÓN PESV

4.13.2. Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales

El paso Registro y análisis estadístico de siniestros viales solo es aplicable para niveles estándar y avanzado, como se definió en la tabla 8 que TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S es una empresa ubicada en el ***NIVEL BÁSICO*** por tanto ***NO SE REQUIERE LA EJECUCIÓN DE ESTE PASO.***

4.13.3. Paso 22. Auditoría anual

Ver anexo 18. AUDITORÍAS PERIÓDICAS

Ver anexo 19 INFORME AUDITORIA AL PESV

4.14. Fase 4. Mejora continua del PESV

4.14.1. Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas

Para garantizar la mejora del PESV, TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S, realizo la implementación de unos indicadores de mejora. Ver anexo 20. INDICADORES MEJORA CONTINUA DEL PESV

4.14.2. Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación

En cumplimiento de la divulgación de las políticas, lineamientos y actividades ejecutadas en el marco de la seguridad vial se implementaron charlas y ponencias a los miembros de la organización. Ver anexo 21. MECANISMOS DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN

Capítulo 5. Diagnóstico final

Durante el desarrollo de mis pasantías en TRASCOL S.A.S, he desempeñado un papel integral en el diagnóstico y el desarrollo del PESV, aportando significativamente al mejoramiento de las prácticas de seguridad vial.

Mis contribuciones se han centrado en varios aspectos clave que han influido positivamente en la empresa:

Análisis Profundo del Diagnóstico Inicial: Realicé un análisis exhaustivo del diagnóstico inicial de la empresa, evaluando las prácticas actuales de seguridad vial. Este enfoque permitió identificar áreas de riesgo y deficiencias, proporcionando una base sólida para la formulación de estrategias efectivas.

Identificación de Factores de Riesgo: Detecté y documenté con precisión los factores de riesgo presentes en las operaciones de transporte de TRASCOLSAS. Esto incluyó evaluar el estado de la flota vehicular, las prácticas de conducción, y otros elementos que podrían afectar la seguridad en las carreteras.

Desarrollo de Estrategias Preventivas: Con base en la información recopilada, contribuí al diseño de estrategias preventivas específicas para abordar los riesgos identificados. Estas estrategias están orientadas a la mejora continua de las prácticas de seguridad vial en el transporte de carga y desplazamientos in-itinere.

Implementación de Medidas Correctivas: Propuse medidas correctivas concretas para abordar las áreas de mejora identificadas en el diagnóstico. Estas medidas van desde protocolos de mantenimiento vehicular hasta políticas de prevención de fatiga, enfocándome en la reducción de accidentes y la protección de conductores y terceros.

Desarrollo de Programas de Formación: Contribuí al diseño y desarrollo de programas de formación y capacitación en seguridad vial para conductores y personal relacionado. Estos programas buscan fortalecer la conciencia sobre las normativas, promover la conducción segura y fomentar una cultura de responsabilidad vial.

Integración de Tecnologías de Seguridad: Recomendé la integración de tecnologías de seguridad en la flota vehicular, como sistemas de monitoreo y asistencia avanzada. Estas soluciones tecnológicas tienen el objetivo de mejorar la prevención de accidentes y proporcionar datos valiosos para la toma de decisiones informadas.

Fomento de una Cultura de Seguridad Vial: Trabajé en la promoción de una cultura organizacional centrada en la seguridad vial. Esto incluyó la comunicación efectiva de políticas, la sensibilización sobre riesgos y la participación activa de todos los niveles de la empresa en la construcción de un entorno vial más seguro.

En resumen, mi participación en el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial para TRASCOLSAS ha aportado no solo a la identificación de problemas, sino también a la implementación de soluciones concretas que fortalecen la seguridad vial de la empresa y contribuyen a la protección de la vida y la integridad de quienes participan en sus operaciones.

Conclusiones

En el desarrollo de los objetivos de este proyecto, se ha logrado obtener una visión detallada y completa de la situación actual de las prácticas de conducción en TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S.

El desarrollo de este informe ha permitido identificar tanto las fortalezas como las debilidades en la organización, así como áreas específicas que requieren mejoras, alineadas con las normativas y regulaciones vigentes.

La aplicación de encuestas de seguridad vial ha servido como una herramienta valiosa para recopilar datos directamente de los actores involucrados, proporcionando la información precisa y relevante, se ha identificado que la empresa cuenta con una flota de vehículos capacitados y equipados para la operación de transporte, cuenta con formación para los conductores, fomenta el compromiso con desarrollar prácticas que fortalezcan los aspectos positivos de sus empleados en prácticas de seguridad vial.

Por otro lado, la identificación de debilidades y áreas de mejora, en donde principalmente las fallas son las actitudes que adoptan los conductores, el poco sentido de pertenencia con la empresa, pese a que en TRANSPORTE Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S. se realizan capacitaciones periódicas, los conductores siguen incurriendo en acciones como “uso del celular y el cinturón de seguridad ocasionalmente, exceder los límites de velocidad, entre otras.”, ofrece una negativa percepción para la empresa.

La evaluación de los resultados obtenidos mediante la tabulación de la encuesta, ha proporcionado una visión clara y detallada del conocimiento y comportamiento actual de los conductores en la empresa. Este proceso ha sido esencial para medir la eficacia de las prácticas de

seguridad vial que la empresa implementa y para identificar áreas específicas que requieren atención y mejora.

Los resultados obtenidos han revelado tanto los aspectos positivos que deben ser reforzados como las áreas de oportunidad que necesitan intervención. La información recolectada se convierte en un insumo valioso para el diseño del PESV, así como para orientar acciones correctivas que mejoren el comportamiento y conocimiento de los conductores en relación con la señalización vial.

Por otra parte, el desarrollo del PESV proporciona directrices concretas para la empresa, con la implementación de medidas preventivas, programas de formación, tecnologías de seguridad vehicular y cualquier otra iniciativa necesaria para salvaguardar la integridad de los conductores, peatones y demás actores en las vías.

La participación de todos los niveles de la organización en la construcción de este plan refleja un enfoque colaborativo y un compromiso colectivo con la seguridad. Al llevar a cabo este proceso, TRANSPORTE Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S. no solo cumple con las regulaciones vigentes, sino que demuestra su responsabilidad social y su dedicación a crear un entorno vial seguro y sostenible.

Recomendaciones

Realizar la metodología para la verificación de la implementación del PESV en TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA S.A.S.

Efectuar los pasos que no son requeridos en la organización por el tamaño y misionalidad del PESV.

La implementación exitosa del PESV en TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA SAS requerirá un enfoque integral, la asignación adecuada de recursos y un compromiso continuo por parte de la alta dirección y todos los empleados para mejorar la seguridad vial en la empresa, para lo cual se recomienda:

Implementar los programas de formación y capacitación para conductores y empleados, enfocados en seguridad vial, reglamentación actualizada, primeros auxilios y manejo defensivo. La capacitación debe ser continua para mantener altos estándares de seguridad.

Aplicar rigurosamente los programas de mantenimiento preventivo para la flota vehicular, realizar revisiones periódicas, verifica el estado de los vehículos y asegurarse de cumplir con los estándares de seguridad exigidos por la normativa vigente.

Implementar los sistemas de monitoreo y seguimiento de conductores y vehículos, GPS y dispositivos de registro para recopilar datos sobre comportamientos de manejo, tiempos de conducción y cumplimiento de normas de tránsito.

Mantener actualizadas las políticas internas claras y comunicativas sobre seguridad vial, las cuales deben incluir medidas disciplinarias para conductores que incumplan las normas y protocolos establecidos.

Promover continuamente una cultura organizacional enfocada en la seguridad vial, incentivando la responsabilidad compartida entre todos los empleados, fomentando la comunicación abierta y la identificación proactiva de riesgos.

Realiza evaluaciones periódicas del PESV para identificar áreas de mejora, Incorporar retroalimentación de conductores y empleados para ajustar estrategias y procedimientos.

Establecer alianzas con entidades externas, como autoridades de tránsito, organizaciones especializadas en seguridad vial o programas gubernamentales, para obtener información actualizada, recursos y apoyo en la implementación efectiva del PESV.

Referencias

Acevedo Pinzon, D. (2016). *Diseño e Implementacion del Plan Estrategico de Seguridad Vial en el Empresa de Transportes Rio Grande SAS de Conformidad con los Requisitos de la Resolucion 1565 de 2014.* . Bucaramanga.

Alcaldia de Envigado. (2015). *Plan Estrategico de Seguridad Vial de la Alcaldia de Envigado.* Envigado - Antioquia.: https://www.envigado.gov.co/planeacion/SiteAssets/010_ACORDEONES/DOCUMENTOS/2016/10/PLAN-ESTRAT%C3%89GICO-DE-SEGURIDAD-VIAL-MUNICIPIODE-ENVIGADO.pdf.

Alvarez Matiz , L. Y., & Cardenas Zamora, A. (2016). *Propuesta de implementacion de Plan Estrategico de Seguridad Vial en la Empresa Avicola Mililuc.* Bogota.: http://repository.udistrital.edu.co/bitstream/11349/7837/1/AlvarezMatizLorenaYubeli2015.pdf.

Brenes, L. (2003). *Dirección estratégica para organizaciones inteligentes.* . San José: UNED.

Cerquera-Escobar, F. A., Pabon-Cachope, J. A., & Fajardo, R. (2008). *Diseño de un plan estrategico de seguridad vial departamenta.* Boyacá.: Red de revistas Cientificas de america Latina, el Caribe, España y Portugal. .

CNTT. (2002). *Ley 769 de 2002.* Bogota: Codigo Nacional de Transito y Transporte.

Defensa Civil Colombiana. (2023). *Glosario.* recuperado 03 de octubre del 2023, Bogotá, Cundinamarca.: https://www.defensacivil.gov.co/index.php?idcategoria=179.

Dextre, J. &. (2014). *Notas en torno a la seguridad vial. Una revisión desde las ciencias sociales. 60(2), 419-433. Documents d' Análisi Geográfica.* Recuperado el 3 de octubre de 2023, de http://dag.revista.uab.es/article/view/v60-n2-dextre-cebollada/pdf-es.

Gobierno Vasco. (2015). *Dirección de Tráfico del departamento de Seguridad.*

ICONTEC, ISO 31000. (2018). *ISO 31000.*

Laura Juliana Calderón Patiño. (2016). *Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV de la Cooperativa de Servicios Petroleros JS Limitada. Trabajo de grado para optar titulo de Ingeneria Industrial.* Recuperado el 4 de 10 de 2023. Bucaramanga, Santander.: https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/9184/CalderonPati%C3%B1oLauraJuliana2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Ministerio de salud y protección social. (2012). *ley 1562 de 2012.* Bogota, D.C.: https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/Ley-1562-de-2012.pdf.

Ministerio de Transporte. (2020). *Ministerio de Transporte.* Bogotá D.C. Cundinamarca.: https://www.mintransporte.gov.co/glosario/#:~:text=Ley%20769%20del%202002%2C%20se%20define%20Accidente%20de%20tr%C3%A1nsito%20como,comprendidas%20en%20el%20lugar%20o.

Ministerio del Transporte, Resolución 40595 del 2022. (2022). *Resolución 40595 del 2022, por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Bogotá, D.C.*

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

Operadora de Transporte Masivo Movilizamos S.A. (2014). *Plan Estrategico de Seguridad Vial de la operadora de Transporte Masivo Movilizamos S.A.* . Floridablanca.: https://issuu.com/soundcustombucaramanga/docs/plan_estrategico__de_seguridad_vial .

Organización Mundial de la Salud, OMS. (2022). *Informe sobre la situación mundial de laSeguridad Vial.* Legado de la Seguridad Vial en Colombia. 4. Fondo de Prevención Vial: Informe de Gestión.

Pinzon Cristancho, J. C., & Florez Robayo, J. (2017). *Diseño de un Plan Estrategico de Seguridad Vial de la Empresa CONSULSERVICIOS SAS.* . Cucuta: https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/11639/Paper%20Dise%C3%B1o%20del%20PESV%20de%20la%20empresa%20CONSULSERVICIOS%20SAS.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Reyes, A., Contreras Torres, J. A., & Parada Figueroa, G. (2019). *Plan estratégico de seguridad vial en la empresa electro arco del oriente s.a.s.* . Estudio de investigacion, Universidad. Bogota.

Roa Cruz, M. A. (2020). *Diseño e implementacion de un plan estrategico de seguridad vial por el titulo de especialización en gerencia en seguridad y salud en el trabajo.* Bogotá d.c., Cundinamarca.: Universidad ECCI.

Romero, D. (2019). *Diagnóstico de Riesgo Vial para Intervención y control en el Área de Transporte de La Empresa Corrupack S.A.S.* Universidad Distrital francisco Jose de Caldas, Cundinamarca, Bogota. .

Serna, H. . (1994). *Planeación y Gestión Estratégica. 17-18.* Bogotá, D.C: Legis Editores.

Servei Catalá de Transit. (2014). *Plan Estrategico de Seguridad Vial de Cataluña. .* Cataluya: Generalitat de Catalunya. : doi:B 10632-2014.

Steiner, J. . (1983). *Planeación estratégica: Lo que todo director debe saber. 21.* México, D.F.

Tabasso, C. (s.f.). (s.f.). *Paradigmas, teorías y modelos de la seguridad y la inseguridad vial.* Recuperado el 3 de octubre de 2023, de www.institutiivia.com/doc/tabasso_124.pdf.

Umaña Saenz , J., & Chacon Gomez , M. (2016). *Importancia de la auditoriad Vial - ASV - En Concesiones Viales de Colombia. .* Recuperado el 06 de octubre de 2023, de https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/6165/6/Articulo.%20IMPORTANCIA%20DE%20LA%20AUDITORIA%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL%20%E2%80%93%20ASV-%20EN%20CONCESIONES%20VIALES%20DE%20COLOMBIA.pdf.

Apéndices

ENCUESTA REALIZADA

Encuesta para el Diagnóstico de Prácticas de Operación Vehicular sobre Seguridad Vial

Estimado/a participante,

Agradecemos su colaboración en esta encuesta, la cual tiene como objetivo realizar un diagnóstico para caracterizar las prácticas operacionales en relación con la seguridad vial. La información recopilada será utilizada para el desarrollar del plan estratégico de seguridad vial. Todas las respuestas proporcionadas serán tratadas de forma confidencial.

Instrucciones:

Por favor, responde a las siguientes preguntas con sinceridad y precisión. Marca la opción que mejor describa tu opinión o experiencia.

INFORMACIÓN PERSONAL

Nombre: _____

Edad:_____

Género

Masculino___ Femenino___ Otro _____

MARQUE CON UNA X

¿Cuál es su rol dentro de la empresa?

◯ Conductor transporte especial

◯ Conductor transporte de Carga

◯ Operador de maquinaria amarilla

◯ Conductor Externo a la empresa (automóvil particular, motocicleta, bicicleta, peatón)

COPORTAMIENTO HUMANO

1. ¿Cuántos años llevas conduciendo?_____

Por favor, indica tu grado de acuerdo o desacuerdo con las siguientes afirmaciones:

2. ¿Respeta las señales de tráfico y los límites de velocidad, mientras conduce?

◯ Siempre

◯ La mayoría de las veces

◯ Algunas veces

◯ Raramente

◯ Nunca

3. ¿Utiliza el cinturón de seguridad mientras que conduce?

◯ Siempre

◯ La mayoría de las veces

◯ Algunas veces

◯ Raramente

◯ Nunca

4. ¿Usa el teléfono móvil mientras conduce?

◯ Siempre

◯ La mayoría de las veces

◯ Algunas veces

◯ Raramente

◯ Nunca

5. ¿Mantiene una distancia segura con el vehículo que tiene delante a la hora de conducir?

◯ Siempre

◯ La mayoría de las veces

◯ Algunas veces

◯ Raramente

◯ Nunca

6. ¿Ha recibido alguna formación sobre seguridad vial en los últimos 2 años?

◯ Sí

◯ No

7. ¿Usted y sus compañeros reciben capacitación en seguridad vial, primeros auxilios, conducción defensiva y manejo de fatiga?

◯ Sí

◯ No

8. ¿La empresa promueve la importancia del descanso adecuado entre jornadas de conducción?

◯ Sí

◯ No

9. ¿la empresa le realiza evaluaciones médicas periódicas?

◯ Sí

◯ No

10. ¿Ha tenido alguna experiencia de emergencia al conducir, como un accidente o incidente de tránsito?

◯ Sí

◯ No

Si la respuesta es sí, por favor, describe cuantas veces _____

Si la respuesta es sí, por favor, selecciona cual fue la posible causa del accidente o incidente:

◯ Exceso de velocidad

◯ Conducir en estado de embriaguez

◯ Distracción por uso de dispositivos móviles

◯ Fallas del vehículo

◯ Mal estado de la vía

◯ Otros , cuales_____

COMPORTAMIENTO DEL VEHICULO

1. ¿Los vehículos de empresa se equipan con los elementos de seguridad y salud necesarios para atender cualquier eventualidad?

◯ Sí

◯ No

2. ¿Cree usted que la empresa realiza mantenimiento preventivo planificado de los vehículos?

◯ Sí

◯ No

3. ¿La empresa utiliza tecnología de monitoreo satelital (GPS) para documentar y mejorar la seguridad vial?

◯ Sí

◯ No

4. ¿Cree usted que la operación de los elementos (ventanillas, aire acondicionado, limpia parabrisas, etc.) dentro del vehículo son buenos

◯ Siempre

◯ La mayoría de las veces

◯ Algunas veces

◯ Raramente

◯ Nunca

5. ¿Usted utiliza los vehículos de la empresa para usos distintos a los que están adaptados y equipados?

◯ Sí

◯ No

6. ¿Como conductor ¿usted revisa el estado del vehículo (nivel de aceite, agua, líquido de frenos, estado de las llantas) antes de iniciar una ruta para trabajar?

◯ Siempre

◯ La mayoría de las veces

◯ Algunas veces

◯ Raramente

◯ Nunca

COMPORTAMIENTO VÍA

1. ¿Los vehículos de empresa se equipan con los elementos de seguridad y salud necesarios para atender cualquier eventualidad (botiquín, kit ambiental, kit de herramientas, elementos de protección personal)?

◯ Siempre

◯ La mayoría de las veces

◯ Algunas veces

◯ Raramente

◯ Nunca

2. ¿Cómo evaluaría su nivel de conocimiento sobre las normativas de seguridad vial y su aplicación durante la conducción?

◯ Excelente

◯ Bueno

◯ Regular

◯ Necesita mejora

PERCEPCIÓN

1. ¿Crees que las autoridades locales deberían implementar medidas adicionales para mejorar la seguridad vial en tu área?

◯ Sí

◯ No

En caso de respuesta afirmativa, por favor, escoja qué medidas sugieres:

◯ Charlas y campañas de seguridad vial

◯ Material informativo visual, vallas publicitarias, Folletos

◯ Simulacros de accidentes de tránsito

2. ¿Qué opina sobre la importancia de la educación vial para reducir los accidentes de tráfico?

◯ Muy importante

◯ Importante

◯ Neutral

◯ Poco importante

◯ Nada importante

3. ¿Cree usted que la empresa promueve activamente la cultura de seguridad vial entre sus empleados?

◯ Sí

◯ No

4. ¿Cree usted que la empresa ofrece capacitación en seguridad vial a sus conductores y empleados?

◯ Sí

◯ No

5. ¿Conoce usted las políticas y procedimientos que tiene la empresa establecidos para el mantenimiento preventivo de los vehículos?

◯ Sí

◯ No

Si la respuesta es sí, especifique cuales:_____

5. ¿La empresa realiza seguimiento y control del cumplimiento de normas de tránsito por parte de sus conductores?

◯ Sí

◯ No

6. ¿Conoce usted los sistemas de reporte de incidentes o accidentes de tráfico que tiene la empresa?

◯ Sí

◯ No

SEÑALIZACION VIAL

1. ¿Cuántos tipos de señales principales de tránsito hay en Colombia?

◯ 2 tipos

◯ 4 tipos

◯ 3 tipos

2. ¿Qué objeto tiene la señal que se muestra?



◯ Previene.

◯ Informa.

◯ Reglamentar.

3. ¿Qué objeto tiene la señal que se muestra?



◯ Previene.

◯ Informa.

◯ Reglamentarias

4. ¿Qué objeto tiene la señal que se muestra?



◯ Previene.

◯ Informa.

◯ Reglamentarias

5. Indique qué significan estas señales:





◯ Ceda el Paso, Curva Muy Cerrada a la Derecha, No girar Izquierda

◯ Ceda el Paso, Zona de Curvas a la Derecha, No girar en “U”

◯ Ceda el Paso, Curva Cerrada a la Derecha, No girar en “U”

6. Indique qué significan estas señales:



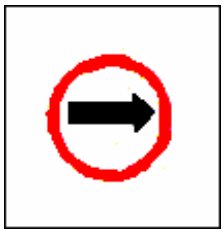


◯ No Entrar, Prohibido Estacionar y Detenerse, Badén

◯ No Entrar, Prohibido Estacionar, Resalto

◯ Dirección Obligada, Estacionar, Resalto

7. Indique qué significan estas señales:


◯ Ceda el Paso, Paso Obligado Derecha, Angostamiento a Ambos Lados

◯ Ceda el Paso, Dirección Obligada, Angostamiento a Ambos Lados

◯ Ceda el Paso, Dirección Obligada, Puente Angosto

Agradecemos tu participación en esta encuesta. Tu opinión es valiosa para nosotros.

Ver anexo: FASES DE LA INVESTIGACIÓN DEL PESV, que consiste en un resumen de lo establecido en 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.*