

---

**DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL DE UNA EMPRESA  
DEL SECTOR TECNOLÓGICO. MANIZALES**



**UNIVERSIDAD DE  
MANIZALES**

**ÉRICA MARÍA AGUIRRE HENAO  
MARÍA ALEJANDRA REALPE REBOLLEDO  
GLORIA ADELINA SALAZAR LEMOS**

**UNIVERSIDAD DE MANIZALES  
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL  
TRABAJO**

---

**DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL DE UNA EMPRESA  
DEL SECTOR TECNOLÓGICO DE LA CIUDAD DE MANIZALES**



**UNIVERSIDAD DE  
MANIZALES**

**ÉRICA MARÍA AGUIRRE HENAO  
MARÍA ALEJANDRA REALPE REBOLLEDO  
GLORIA ADELINA SALAZAR LEMOS**

**Tutora:  
MARÍA JOSÉ GONZÁLEZ**

**UNIVERSIDAD DE MANIZALES  
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL  
TRABAJO**

---

## Contenido

1. Referente conceptual .....	6
1.1. Planteamiento de problema. ....	6
1.2. Formulación del problema.....	8
1.3. Justificación .....	9
1.4. Objetivos.....	10
1.4.1. Objetivo general .....	10
1.4.2. Objetivos específicos.....	10
2. Referente teórico .....	11
2.1. Marco teórico.....	11
2.2. Marco conceptual .....	14
2.2. Marco legal.....	16
3. Referente metodológico.....	19
3.1. Metodología.....	19
3.1.2. Población y muestra .....	20
3.1.3. Instrumentos y técnicas .....	20
Variables.....	21
Resultados de las encuestas .....	24
4. Conclusiones.....	35
5. Recomendaciones .....	36
6. Propuesta .....	37
6.1. Descripción de la empresa Gestión de Tecnología Informática - GTI.....	37
6.2. Análisis de la entidad.....	37
6.3. Ubicación de la empresa.....	38
6.4. Caracterización de la empresa .....	40
6.5. Servicios que presta la entidad .....	40
6.6. Beneficios de la empresa u organización .....	40

6.7. Objetivo general .....	41
6.7.1. Objetivos específicos.....	41
6.8. Alcance .....	42
6.9. Guía para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial. ....	42
6.9.1. Conformación del equipo de trabajo .....	42
6.10. Indicadores. ....	45
6.11. Auditorias. ....	47
6.12. Selección de conductores. ....	48
6.12.1. Requisitos médicos técnicos.....	50
6.13. Pruebas de ingreso.....	51
6.13.1. Exámenes médicos de ingreso.....	52
6.13.2. Examen Médico Periódico. ....	52
6.13.3. Exámenes Psicosenométricos. ....	52
6.14. Programa de Capacitación en Seguridad Vial .....	53
7. Atención a víctimas .....	63
Bibliografía.....	65
Anexo .....	67

## Lista de figuras

Figura 1. Distribución por género. ....	25
Figura 2. Distribución por edad.....	25
Figura 3. Distribución por nivel jerárquico .....	25
Figura 4. Categoría de la licencia de conducción.....	26
Figura 5. Vigencia de la licencia de conducción.....	27
Figura 6. Tipo de contrato .....	28
Figura 7. Experiencia en la conducción. ....	28
Figura 8. Accidentes de tránsito sufridos en los últimos 5 años .....	29
Figura 10. Frecuencia de desplazamiento en misión.....	30
Figura 11. Conducción de vehículo propio .....	30
Figura 12. Planeación de desplazamientos de los trabajadores .....	31
Figura 13. Tipo de transporte usado para asistir al trabajo.....	31
Figura 14. Kilómetros en trayectos recorridos de ida y regreso entre el trabajo y el domicilio. ....	32
Figura 15. Número de kilómetros mensuales recorridos en la labor profesional.....	32
Figura 16. Principales factores de riesgo con los que se encuentra tanto en los trayectos de ida-vuelta del domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión. ....	33
Figura 17. Causas motivan el riesgo en la movilización. ....	34
Figura 19. Mapa de Ubicación Gestión de Tecnología Informática .....	39
.Figura 20. Sede principal en Manizales. ....	39

## **1. Referente conceptual**

### **1.1. Planteamiento de problema.**

La OMS (Organización Mundial de la Salud), trabaja en una amplia gama de países de manera multisectorial y en asociación con entidades nacionales e internacionales de diversos sectores, con el fin de prestar apoyo a los estados miembros, en la planificación y aplicación de políticas de seguridad vial, ya que debido a las estadísticas encontradas con respecto a los accidentes de tránsito ocurridos a nivel mundial, éste organismo declara esta situación, como un problema de salud pública, debido a que a nivel mundial, más de 1,25 millones de personas fallecen por esta causa y alrededor de 50 millones quedan lesionadas cada año, viéndose involucrados en un (23%) motociclistas, (22%) peatones y (4%) ciclistas. (Organización Mundial de la Salud. (2011). Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Plan Mundial para la Década de Acción 2011 2020. Ginebra.)

Por lo tanto, esta problemática ha generado que a nivel mundial se haya declarado el periodo 2011-2020 como la década de la seguridad vial, que busca impulsar acciones que permitan en los países, obtener disminuciones del 50% en las muertes por causa de la violencia vial, ya que en el momento en que se presenta un accidente, son muchas las reacciones que afloran tanto en los conductores como en los peatones o involucrados en los accidentes, generando entre sí discusiones, que pueden conducir a situaciones que atenten contra la integridad de las personas. A nivel mundial todas las muertes que acontecen en las carreteras se producen entre los usuarios menos protegidos de las vías de tránsito, como son los ciclistas, lo motociclistas y peatones.

Con relación a la seguridad vial, el gobierno de Colombia se ha acogido a las sugerencias dadas por la Organización Mundial de la Salud, para ayudar a disminuir los accidentes de

tránsito (reconociendo a los peatones y motociclistas, como los actores de la vía más sensibles); por lo que ha difundido por medio del ministerio de transporte, el plan nacional de seguridad vial 2013-2021, cuyo objetivo sobre seguridad vial es: “Implementar acciones que permitan la disminución del número de víctimas fatales en un 25% por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021, a través de un trabajo intersectorial e interinstitucional coordinado” (Ministerio de Transporte de Colombia, 2013, p. 13).

Para lograr este objetivo, el plan de seguridad vial establece cinco ejes importantes (en relación a las recomendaciones de la OMS), donde se deben plantean programas y acciones específicas para cada uno de ellos. Estos pilares son: **gestión institucional, comportamiento humano, vehículos, infraestructura, atención y rehabilitación de víctimas.**

Para que esta política pública acogida por Colombia pueda llevarse a cabo, se ha elaborado todo un marco normativo alrededor de la misma, para que se logre ese alineamiento con las políticas de la OMS (Organización Mundial de la salud), y se enlacen el sector público, sector privado, el sector educativo y los demás grupos de interés alrededor de este importante tema.

Todos los involucrados, incluyendo toda la administración pública, son conscientes del valor de disminuir estos impactos, para darle sostenibilidad a la industria y contribuir desde la responsabilidad social a reducir los efectos de este inconveniente.

El gobierno de Colombia, ha definido como una prioridad y como una política de estado, la seguridad vial y para ello estableció su Plan Nacional de Seguridad Vial, el cual articula y coordina las diversas actuaciones de las instituciones públicas intervinientes y responsables de la seguridad vial en Colombia; además de incorporar como un acto

relevante en el diseño y evaluación de dichas actuaciones o medidas, a los representantes de organismos de la sociedad civil; sean estos, del sector público o privado, entidades de la academia o las agrupaciones de víctimas de accidentes de tránsito.

De acuerdo al reporte del 2017 del Instituto Nacional de Medicina Legal, 49.884 personas fueron afectadas por accidentes de tránsito, 1 lesionado cada 10 minutos, de las cuales 6.000 de ellas fueron víctimas fatales, ( Rodríguez, J; Gómez, E.L. y C. Martín, (s,f)

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), aplica la correcta gestión de los riesgos asociados al tráfico, haciendo hincapié en los beneficios que supone para ella misma, en la disminución de los costos humanos, materiales, económicos y sociales que dichos accidentes provocan.

Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente y de acuerdo a la dinámica de la empresa escogida, se identifica que dentro de las operaciones de la empresa está presente el riesgo asociado al tránsito por las vías públicas, ya que diferentes roles dentro de la compañía deben realizar desplazamientos dentro de su jornada laboral para dar cumplimiento a las funciones asignadas, por lo anterior se considera necesario diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, con el cual se pretende estructurar la movilidad y la seguridad vial en la empresa con el fin de prevenir accidentes laborales y no laborales, ya que todos los empleados, independiente del rol dentro de la vía, se encuentran expuestos a situaciones trágicas, lo cual se convierte generalmente en pérdida de tiempo para la empresa y afectaciones físicas y psicológicas para los empleados.

## **1.2. Formulación del problema**



¿Cuáles son las características y componentes de un Plan Estratégico de Seguridad Vial, de acuerdo a la legislación colombiana que se debe tener en cuenta para el diseño de éste, en una empresa del sector tecnológico de la Ciudad de Manizales?

### **1.3. Justificación**

#### **Justificación**

Por medio del presente proyecto, se quiere aportar elementos para que la empresa enfatice en el conocimiento y cumplimiento voluntario de las normas de tránsito, cumpliendo con éstas según lo reglamentado a nivel nacional en la ley 769 de 2002, buscando que mediante la aplicación de lo establecido en la resolución 1565 de 2014 exista un aumento de la percepción del riesgo al transitar y la corresponsabilidad al promover un uso solidario y responsable del espacio público.

Este diseño le permitirá a la empresa disminuir a largo plazo estadísticas de accidentalidad laboral y no laboral, relacionadas con los accidentes de tránsito, contribuir a la calidad de vida y cultura vial de sus trabajadores, fomentada en el manejo defensivo, independientemente del escenario en el que se encuentren, aportar a la sociedad trabajadores formados en cultura vial y de esta manera, finalmente contribuir a la mejora de las estadísticas de accidentalidad vial a nivel nacional.

Este proyecto se diseñará para la empresa GTI (Gestión de Tecnología Informática), debido a que actualmente no cuenta con el diseño del PESV (Plan Estratégico de seguridad vial), adicional a esto hace parte del Sistema Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, este diseño ayudara a disminuir las condiciones de accidentabilidad e incapacidad por accidente de tránsito del trabajador.

A pesar que la actividad principal de la empresa no es el transporte o conducción de vehículos, si hace parte fundamental del desarrollo diario de las labores en misión de los trabajadores, mediante los desplazamientos por vías públicas de la ciudad, ya sea conduciendo un vehículo, como pasajero o como peatón.

Lo novedoso del proyecto es el paso a paso de una condición del planteamiento de un proceso y se articula a la condición real de la organización, optimizando los procesos internos de la empresa.

Será útil porque cumple con los criterios de la norma, da respuesta a la seguridad y salud en el trabajo y disminuye condiciones de accidentalidad en indicadores.

Es interesante porque el Plan Estratégico De Seguridad Vial, empieza a tener dinámicas en las condiciones de que es algo requerido por norma, pero las empresas todavía no empiezan a identificarlo como una condición de responsabilidad y se vuelve necesario en el proceso.

## **1.4. Objetivos**

### **1.4.1. Objetivo general**

Diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial de una empresa del sector tecnológico de la ciudad de Manizales, dando cumplimiento a las exigencias legales vigentes en Colombia.

### **1.4.2. Objetivos específicos**

- ✓ Describir la movilidad al interior de la empresa
- ✓ Identificar los riesgos viales existentes en la empresa.

- ✓ Diseñar las estrategias de intervención para cada componente de acuerdo con los riesgos viales.
- ✓ Determinar mecanismos de seguimiento y control del plan estratégico de seguridad vial.

## **2. Referente teórico**

### **2.1. Marco teórico**

Los desplazamientos, movimientos de una persona y/o un vehículo (peatón, bicicleta, motocicleta y vehículo) por una vía, es lo que se considera movilidad.

La dinámica de la seguridad vial en la ciudad de Manizales está dada en los comportamientos de los actores viales tales como conductores, peatones, pasajeros, lo que ha llamado la atención a las autoridades, empresas y comunidad en general para ser intervenidas, con el fin de reducir los accidentes de tránsito, los índices de mortalidad y discapacidad, mejorando la cultura de las personas.

Debido a los altos índices de accidentalidad y muerte que se han venido presentando en Colombia, se creó el “Plan de seguridad vial” el cual define cinco ejes de acción sobre los cuales se deben intervenir, generando acciones que permitan mejorar las condiciones de movilidad creando cultura del autocuidado, en la cual se prioriza la integridad, salud y seguridad. A continuación, se relacionan los ejes temáticos del plan de seguridad vial:

Fortalecimiento de la gestión institucional

Seguridad para los vehículos

Comportamiento Humano

Seguridad en la infraestructura

Atención a víctimas

Con relación a lo anterior, se toma como referencia lo establecido en la Resolución 1565 de 2015 para definir cada uno de los componentes del PESV.

**Fortalecimiento de la gestión institucional:** el fortalecimiento organizacional, busca definir parámetros, estrategias y lineamientos, con el fin de lograr los objetivos organizacionales propuestos, no solo dando cumplimiento a lo legal, sino en busca de mejora de las condiciones de seguridad en sus trabajadores, con lineamientos definidos como la formación de comités, grupos de apoyo, políticas y protocolos.

La organización dando cumplimiento y desarrollo al primer eje de la resolución 1565 de 2014, incorpora en éste la conformación del comité de seguridad vial, roles y funciones de alta dirección, políticas de seguridad vial y realización del diagnóstico de la empresa con relación a los riesgos viales.

**Comportamiento humano:** el comportamiento humano, es el conjunto de conductas que muestra el ser humano a lo largo de su vida, las cuales, dependiendo de su crianza, valores, actitudes, emociones, y/o la genética.

Teniendo en cuenta que el comportamiento humano en la seguridad vial es un factor influyente y que según la resolución 1565 de 2014, nos indica que la empresa debe

implementar un mínimo de planes de acción, que mitiguen el riesgo vial entre los cuales se encuentran:

- ✓ Definir Procedimiento de selección de conductores (propios o terceros) definiendo su perfil e indicando el nivel de competencias de requeridas para Garantizar la idoneidad de la labor a realizar
- ✓ Establecer las pruebas de ingreso requeridas según la ley y conforme a lo establecido por el ministerio de trabajo o ministerio de protección social.
- ✓ Implementar un programa de capacitación donde se incluya la seguridad vial
- ✓ Controlar la documentación de conductores
- ✓ Garantizar y controlar el uso de elementos de protección personal por parte del conductor y sus pasajeros.

**Vehículos seguros:** el vehículo es uno de los principales factores que se debe intervenir y controlar, para evitar accidentes en las vías.

Un vehículo seguro debe estar en capacidad de responder de manera precisa y óptima a todas aquellas maniobras que realiza el conductor, teniendo en cuenta sus mecanismos y sistemas básicos de seguridad.

Para garantizar el cumplimiento en cuanto a seguridad, se debe realizar un control y mantenimiento del vehículo periódicamente; según la resolución 1565 de 2014, en este eje nos indica que el PESV debe cumplir con las siguientes actividades:

- ✓ Definir un plan de mantenimiento preventivo
- ✓ Contar con la documentación del plan de mantenimiento
- ✓ Garantizar una adecuada idoneidad
- ✓ Realizar inspecciones diarias a los vehículos

**Infraestructura Segura:** según la resolución 1565 de 2014, establece dos tipos de rutas, una interna y otra externa, donde la ruta interna es por donde circulan los vehículos ingreso y salida de las personas. Las rutas externas, están representadas por los desplazamientos que se realizan por fuera de la empresa.

**Atención a víctimas:** se refiere a la oportuna atención que deben tener las personas lesionadas en un accidente de tránsito, asegurando procedimientos tales como: la llegada oportuna de los miembros de apoyo, reacción oportuna de ambulancias, traslado a los centros médicos más cercanos, se debe tener determinado en el plan de emergencias y la atención a las víctimas relacionadas con los accidentes de tránsito.

## **2.2. Marco conceptual**

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (**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 ser posible, evitar o disminuir los efectos que pueden generar los accidentes de tránsito. (Mintransporte).

**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). (Mintransporte).

**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. (Mintransporte).

**Peatón:** persona que transita a pie por una vía. (Mintransporte).

**Riesgo:** es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible. (Mintransporte).

**Riesgo vial:** es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible. (Empresa de energía de Boyacá, 2015).

**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. (Mintransporte).

**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. (Mintransporte).

**Seguridad vial:** de acuerdo al Plan Nacional de Seguridad Vial, esta última se define como un resultado que se obtiene cuando se realizan intervenciones sistémicas en diferentes niveles como el formativo, educativo y de investigación, buscando incidir sobre la sociedad y sobre los medios relacionados con la movilidad, de tal forma que se pueda mitigar y/o prevenir y/o eliminar los accidentes de tránsito que causan lesión o muerte a los actores de la vía (Sánchez, citado en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2022, 2003)

## **2.2. Marco legal.**

Mediante la Ley 1503 de 2011, como resultado del compromiso adquirido por Colombia en el seno de la Organización Mundial de la Salud, y a través del lanzamiento en mayo de 2011, se especifican los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública”. (Ley 1503 de 2011, artículo 1.)

Además, pone como un tema de interés público la educación en seguridad vial y la responsabilidad de los actores en la vía a través de: campañas formativas, informativas, concientización a peatones, pasajeros y conductores, en las que se entiende que además del conocimiento de las normas y reglamentaciones, también son importantes los hábitos, los comportamientos y las conductas (Congreso de Colombia, 2011).

La Ley 1503 de 2011 se convierte en un paso muy importante en el que el Estado reconoce el impacto de los hechos relacionados con la seguridad vial, planteando planes,



programas y estrategias concretas, involucrando a diferentes actores, tomando acciones en el plano educativo al definir lo que es la educación vial y, de manera transversal, incluirla como enseñanza obligatoria en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media académica; además busca que las personas desarrollen conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial, y así puedan evaluar las consecuencias de sus actos cuando actúan como peatones, pasajeros o conductores.

Así mismo, la Ley 1503 de 2011, hace referencia a la responsabilidad social empresarial y también da lineamientos precisos para el sector privado, en referencia a su compromiso con el objeto que persigue dicha ley, mediante el diseño e implementación del plan estratégico de seguridad vial interior 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, (Ley 1503 de 2011, artículo 12).

Posteriormente el decreto 2851 de 2013 del Ministerio de Transporte, cuyo propósito es definir las acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o anular o disminuir los efectos de estos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías, reglamentario la ley 1503 de 2011. Con este decreto entonces, se reglamenta el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, donde se define la parte conceptual de lo que es un plan estratégico de seguridad vial, fortaleciendo los lineamientos para su construcción, de acuerdo a las líneas de acción establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

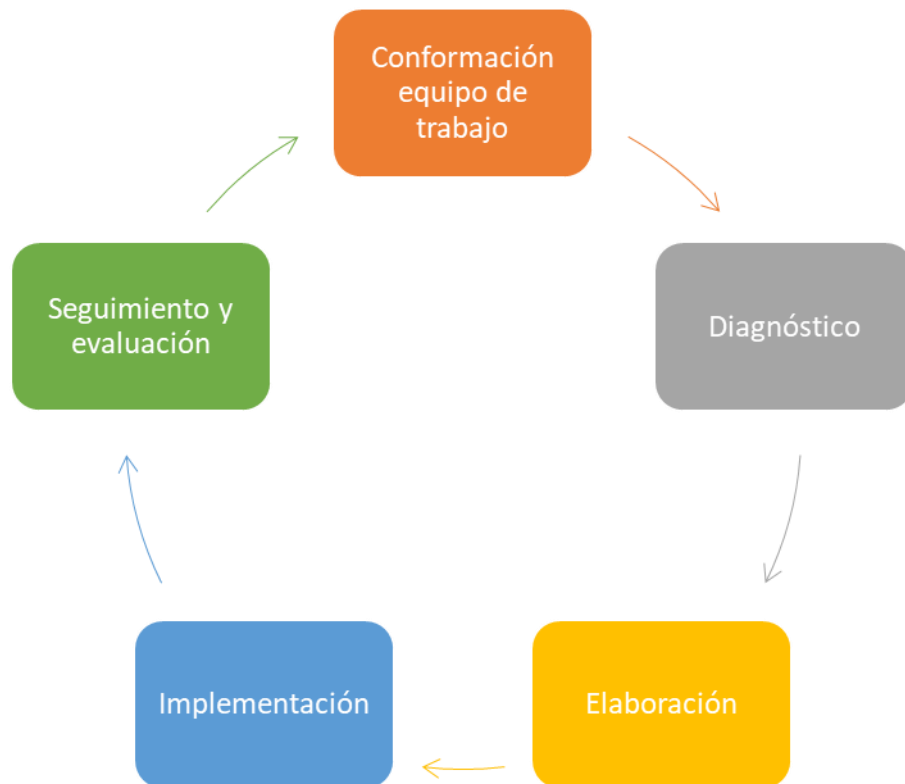
Así mismo, el decreto 2851 de 2013, determina la obligación para que se expida una guía metodológica para orientar la elaboración de los planes estratégicos empresariales e

institucionales de seguridad vial; guía que fue efectivamente expedida a través de la resolución 1565 de 2014 por el Ministerio de Transporte, la cual tiene como objetivos más sobresalientes: Desarrollar las pautas para la realización del diagnóstico de la seguridad vial empresarial, concretar un modelo conceptual del Plan Estratégico de Seguridad Vial empresarial institucional y, asumir de manera propositiva, que la responsabilidad de la seguridad es compartida entre todos los usuarios de la vía. (Mintransporte, 2014, p. 12).

De todas formas, esta metodología debe adecuarse a las líneas de acción del Plan nacional de seguridad vial, adaptadas a las características propias de cada empresa, en las líneas de acción o pilares estratégicos como son:

- Fortalecimiento de la gestión institucional.
- Comportamiento humano
- Vehículos Seguros
- Infraestructura Segura
- Atención a Víctimas.

En relación a los anteriores pilares estratégicos, la guía propone las siguientes etapas de implementación del plan estratégico de seguridad vial:



### 3. Referente metodológico

#### 3.1. Metodología

##### 3.1.1. Tipo de investigación

El diseño del PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial) para la empresa del sector tecnológico de la ciudad, se realiza mediante estudio descriptivo y transversal. Básicamente se menciona el término descriptivo, ya que el proyecto enuncia en uno de sus objetivos específicos un diagnóstico de la situación actual en la empresa; allí, lo que se pretende, es describir la situación de la empresa en materia de Seguridad Vial para la prevención de la

accidentalidad; y transversal ya que se realizará en una población determinada a la cual se le aplicarán encuestas.

### **3.1.2. Población y muestra**

**Población** 50 personas

**Muestra:** Todos los trabajadores de la empresa (50)

**Criterios de inclusión:** Trabajador de la empresa GTI

**Criterios de exclusión:** Ninguno

### **3.1.3. Instrumentos y técnicas**

Se aplicará encuesta establecida en el Anexo 1 de la Guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial establecido por la resolución 1565 de 2014

Esta encuesta permite realizar la recolección de datos de las condiciones territoriales, de posición geográfica, del medio de transporte que usan los trabajadores para desplazarse del trabajo a la casa y viceversa, los factores de riesgo a los que se encuentran expuestos en sus recorridos diarios, tiempos de desplazamiento del trabajo a la casa, entre otros. La observación, servirá como herramienta para lograr el cumplimiento total de lo propuesto en la parte de los objetivos. Lo que se busca con la observación, en la fase inicial del proyecto, es un diagnóstico de las condiciones actuales de la empresa, permitiendo a su vez una serie de aspectos a tener en cuenta sobre los cuales se hará su debido análisis, para finalmente generar posibles soluciones a las problemáticas identificadas. En la siguiente tabla, se resume la metodología que se realizara de acuerdo con cada objetivo específico, adicionalmente se muestra el instrumento a utilizar.

Para el diagnóstico de riesgos viales de la empresa se realizó la aplicación la encuesta de la guía de la resolución 1231 de 2016.

<b>OBJETIVO</b>	<b>INSTRUMENTO</b>	<b>METODOLOGÍA</b>
Diseñar las estrategias de intervención para cada componente de acuerdo con los riesgos viales.	Guías de trabajo	Recolectar la información de los instrumentos aplicados anteriormente y organizarla de tal manera que se pueda brindar cierta orientación en el que hacer frente a la prevención de la accidentalidad dentro de la empresa.
Determinar mecanismos de seguimiento y control que permitan la disminución del factor de Riesgo tránsito.	Indicadores	Aplicar las fórmulas propuestas en los indicadores de Seguridad Vial, de tal manera que genere un resultado cuantitativo que permita evaluar las acciones. Aplicara las listas de verificación de auditoría interna, con el fin de asegurar la conformidad del cumplimiento de los requisitos establecidos en la resolución 1565 de 2014.

## Variables

### Plan estratégico de seguridad vial:

<b>VARIABLE</b>	<b>DEFINICION</b>	<b>MEDICION</b>
ACCIDENTE DE TRANSITO	Es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros. (www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P4361CONCEPTOS)	Leve- Moderado- Grave

RIESGOS VIALES	Es la combinación de la probabilidad y la consecuencia de no controlar el peligro. (www.essalud.gov.pe/downloads/ceprit/BoletinCPR03_pdf)	Bajo- Medio – Alto
GUIA METODOLOGICA	Es el documento técnico que describe el conjunto de normas a seguir en los trabajos relacionados con los sistemas de información, este mide los 5 componentes del plan estratégico de seguridad vial.	De 1 al 100%

### Encuesta:

VARIABLE	DEFINICION	MEDICION
SEXO	Diferencia de las especies.	Femenino Masculino
EDAD	Tiempo transcurrido a partir del nacimiento de un individuo	1 a 99 años
CARGO	Descripción de todas las actividades que desempeña un trabajador quien ocupa una posición determinada y formal en la estructura organizacional de la empresa. (Torres y Jaramillo, 2014).	Porcentaje total de la población en diferentes cargos.
TIPO DE VEHÍCULO	Es un término general que se refiere a la agrupación de vehículos de acuerdo con su categoría, según su potencia de golpe y sus características técnicas.	-Bicicleta -Motocicleta -Automóvil particular
CATEGORIA DE LA LICENCIA	Licencia de conducción es un documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza una persona para la conducción de vehículos con valides en todo el territorio nacional (www.mintransporte.gov.co, ley 769 de 2002)	Motocicletas: categoría A 1, Categoría A 2 Vehículo particular: Categoría B1 (automóviles, camperos, microbuses de servicio particular, motocarros, camionetas) Categoría B2 (buses y busetas)

		de servicio particular, camiones) Categoría B3 (Para vehículos articulados o tracto camiones)
<b>INCIEDENTE Y ACCIDENTE</b>	<p><b>Incidente:</b> es un hecho que se presenta de improviso en el sitio de trabajo, que puede estar sujeto o no a ocasionar un accidente.</p> <p><b>Accidente:</b> es un acontecimiento no deseado que se produce repentinamente y que ocasiona daños, ya sea en personas, en las instalaciones o maquinaria.</p>	Por indicadores
<b>MEDIO DE TRANSPORTE</b>	Son todos los vehículos, utilizados con el fin de transportar personas, animales y cargas de un lugar a otro.	Según el tipo de vehículo
<b>PRICIPALES FACTORES DE RIESGO</b>	Son un conjunto de elementos que, están presentes en las condiciones de trabajo y en determinado momento pueden desencadenar una disminución en la salud del trabajador, por diferentes circunstancias, llegando a causar un daño en el ámbito laboral.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Estudio de la vía</li> <li>-Forma de conducir de la persona</li> <li>- Falta de experiencia</li> <li>-Estado del vehículo</li> <li>- Tipo de vehículo y sus características</li> <li>- Estado psicofísico del conductor</li> <li>- Fatal de información o formación en seguridad vial</li> </ul>

### Resultados de las encuestas

Con el fin de realizar el diagnóstico de la empresa GTI en cuanto a riesgos viales, se aplicó la encuesta según Anexo 1 de la resolución 1565 de 2014, a la totalidad de los trabajadores (total 50). A continuación, se evidencia los resultados con sus interpretaciones.

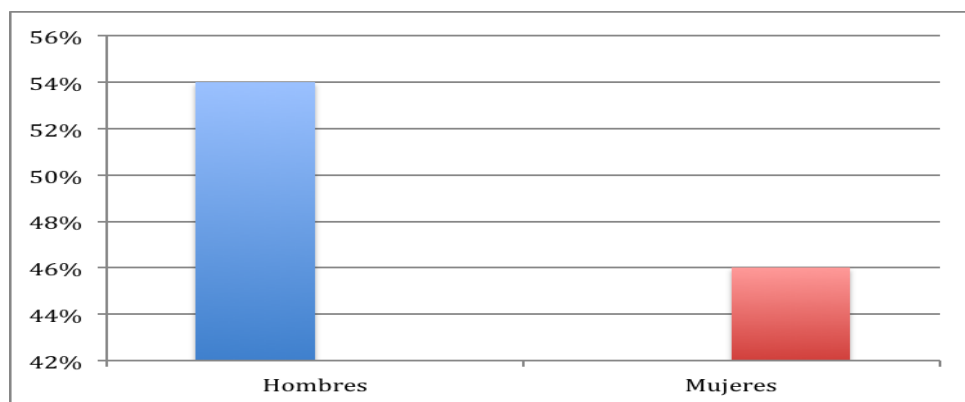




Figura 1. Distribución por género.

Del total de la población encuestada el 54% de los participantes son de género masculino y el 46% de género femenino.

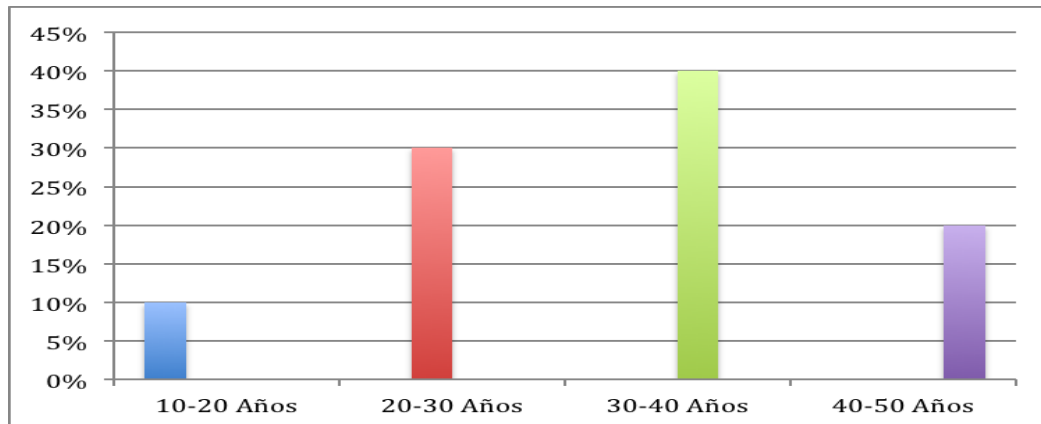


Figura 2. Distribución por edad

Se evidencia que el porcentaje más representativo de participación en la encuesta por edad fue del 46% correspondiente a colaboradores entre los 30 y 40 años, seguido por el grupo entre 20 y 30 años, el menos porcentaje corresponde al grupo de 18 a 20 años.

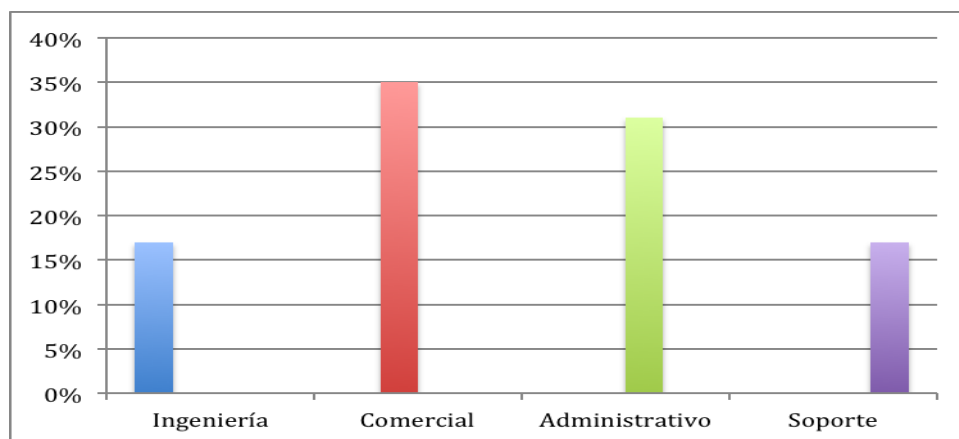


Figura 3. Distribución por nivel jerárquico

Con relación al nivel jerárquico, la mayor participación se obtuvo del grupo comercial con un 35%, seguido del grupo administrativo con un 31% y con un mismo y bajo porcentaje de los grupos soporte e ingeniería.

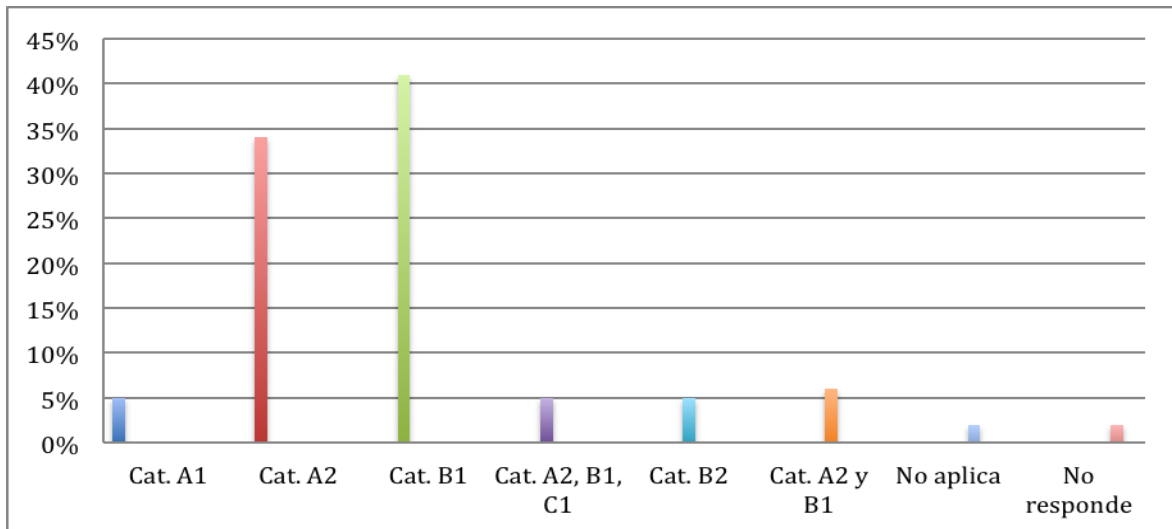


Figura 4. Categoría de la licencia de conducción.

Del grupo de colaboradores encuestados el 31% poseen licencia de conducción categoría B1 que corresponde a conducir automóviles, motocarros, camperos, camionetas, microbuses y vehículos particulares, el 24%, seguido por la categoría A2 los cuales pueden conducir motocicletas, motociclos y moto triciclos con cilindraje mayor a 125 cc, el 24% representa a aquellos colaboradores que no aplican o que no responden, interpretándose que no cuentan con licencia de conducción, el menor porcentaje lo representan personas con licencia A1 y B2 para vehículos particulares con un 3%.

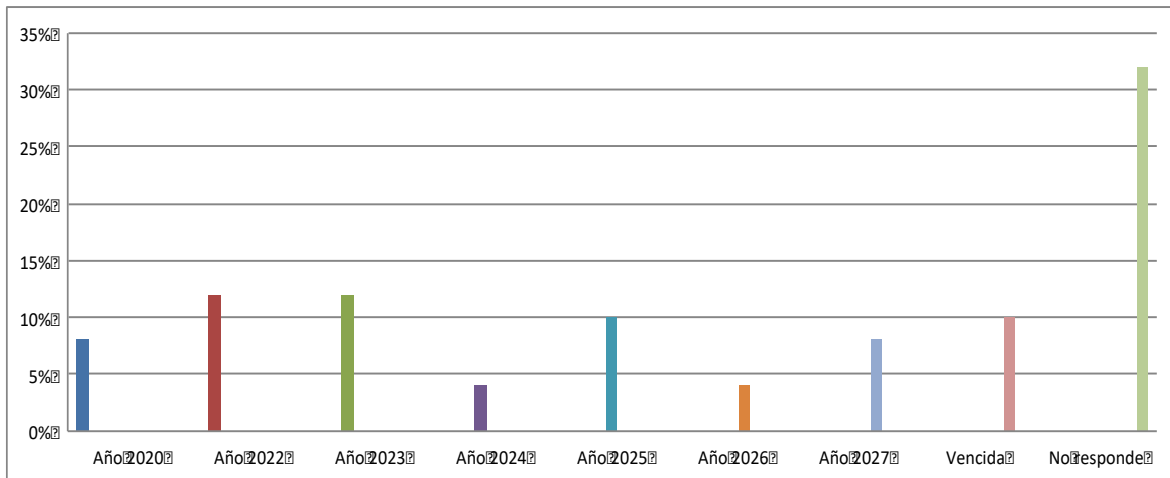


Figura 5. Vigencia de la licencia de conducción

La licencia de conducción del 16% de los encuestados tiene una vigencia entre tres y cuatro años; un 4% tiene una vigencia de seis años y otro 10% la tienen vencida; un 8% tiene un año de vencimiento, otro 8% tiene vigencia hasta el 2027; el 4% tienen vigencia hasta el 2024; el restante 4% hasta el 2026 y el 16% no responden porque no tienen licencia o no recuerdan la fecha de vencimiento de la licencia.

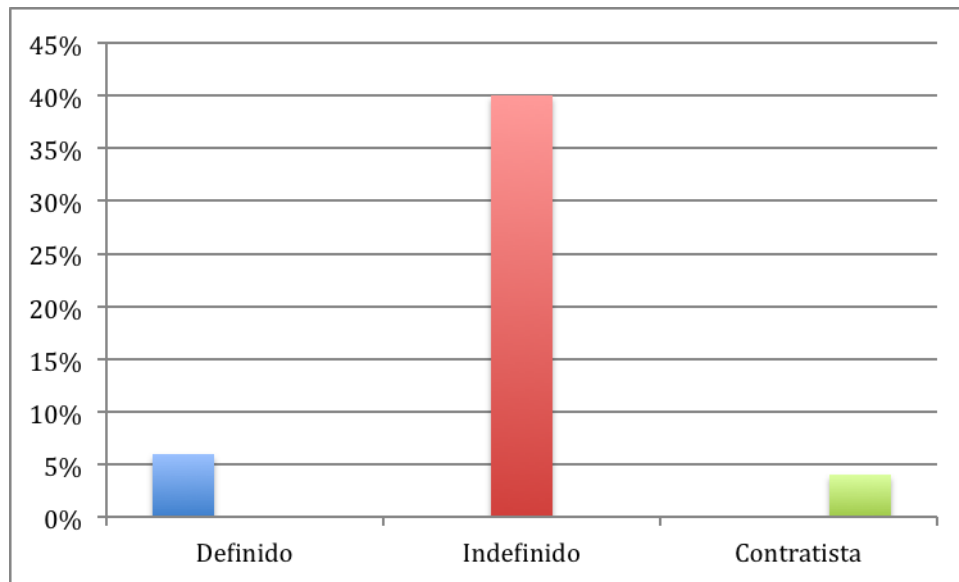


Figura 6. Tipo de contrato

Es evidente que el 40% de los encuestados tienen un contrato laboral indefinido, mientras el 6% tienen un contrato definido y sólo el 4% son contratistas.

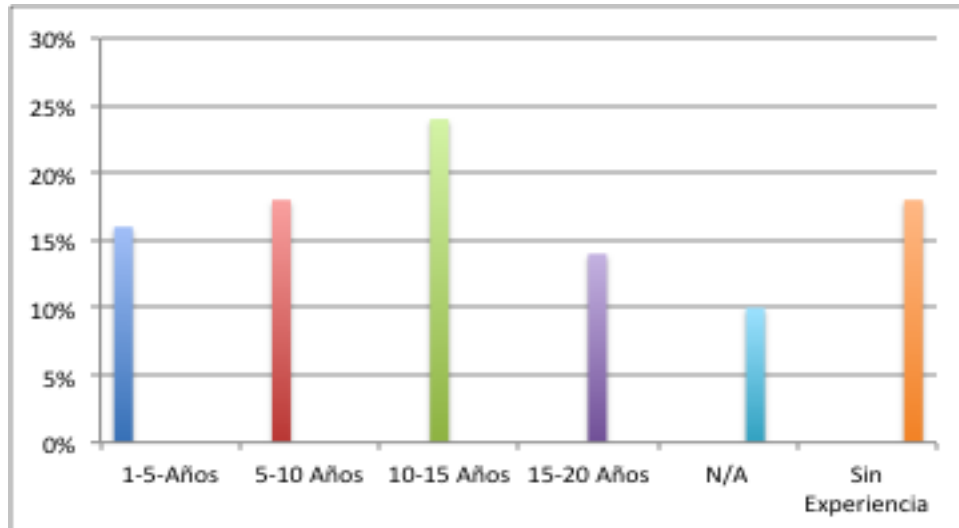


Figura 7. Experiencia en la conducción.

Se evidencia que la mayoría de los encuestados tiene experiencia en la conducción representándose con más práctica con 14% de 15 a 20 años; el 24% entre 10 y 15 años; el 18% tienen una experiencia entre 5 y 10 años y en mínimo porcentaje de 16% de 1 a 5 años; los que no tienen experiencia está representado en un 18%.

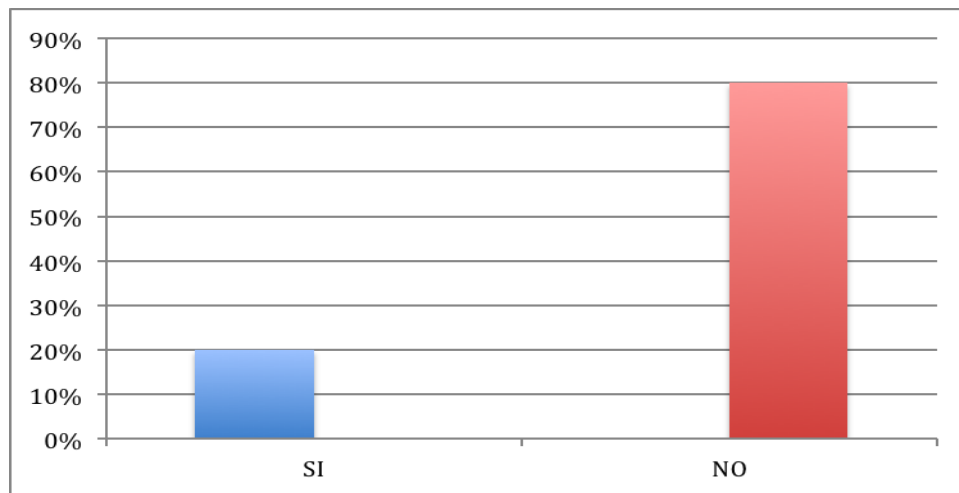


Figura 8. Accidentes de tránsito sufridos en los últimos 5 años

El 80% de los encuestados, refiere que no han tenido accidentes en los últimos cinco años y el 20% aducen que sí.

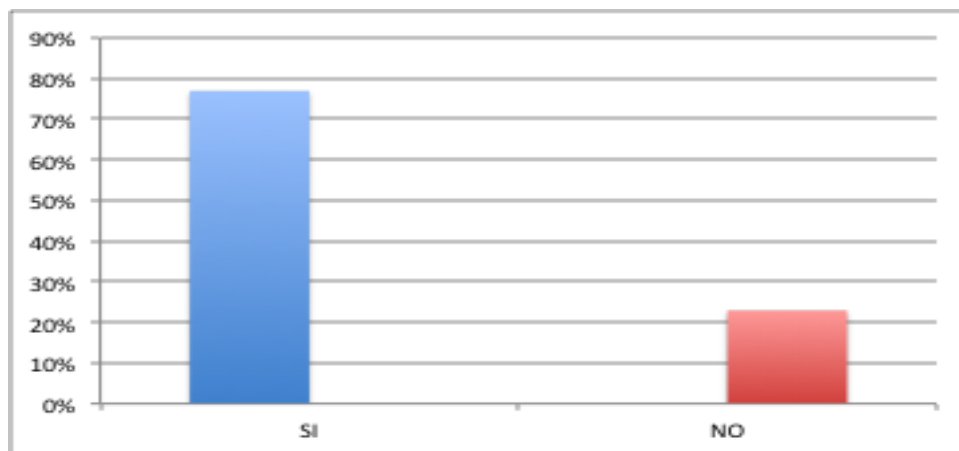


Figura 9. Incidentes de tránsito sufridos en los últimos 5 años

Se han presentado incidentes de tránsito en los últimos cinco años en un 77% de los encuestados y en el 23% han estado ausentes los incidentes.

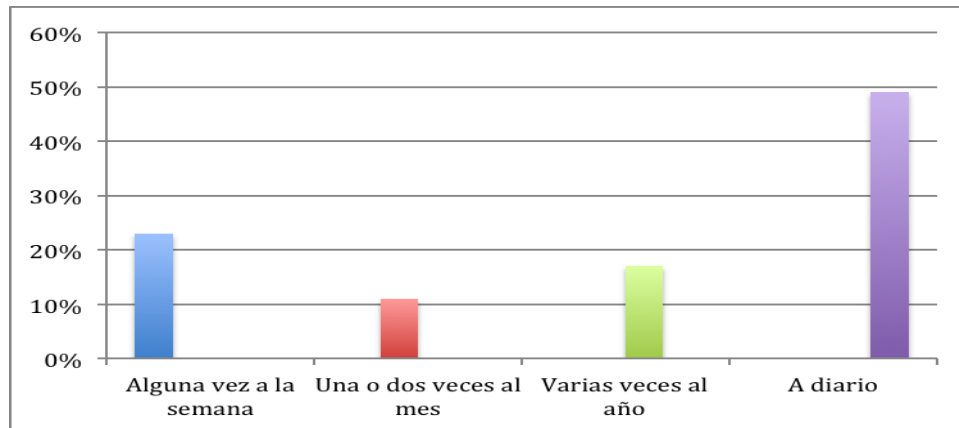


Figura 10. Frecuencia de desplazamiento en misión.

El 49% de los encuestados se desplaza en misión a diario; el 23% alguna vez a la semana; el 17% varias veces al año y el 11% una o dos veces al mes.

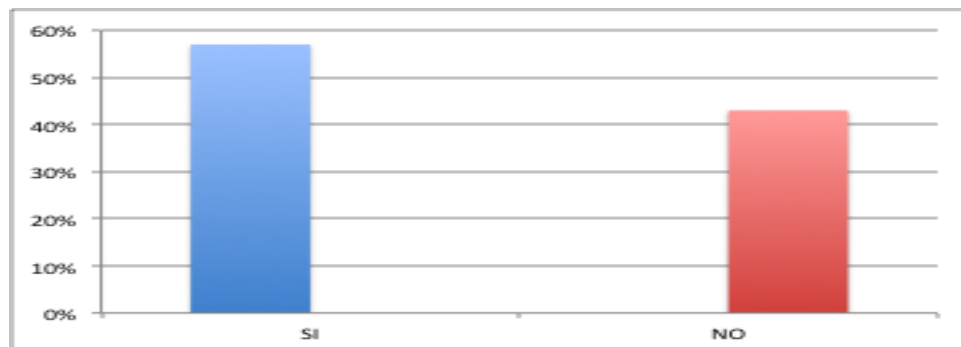


Figura 11. Conducción de vehículo propio

La mayoría de los encuestados, el 57% conducen su propio vehículo y el 43% tienen otra persona que conduce el vehículo.

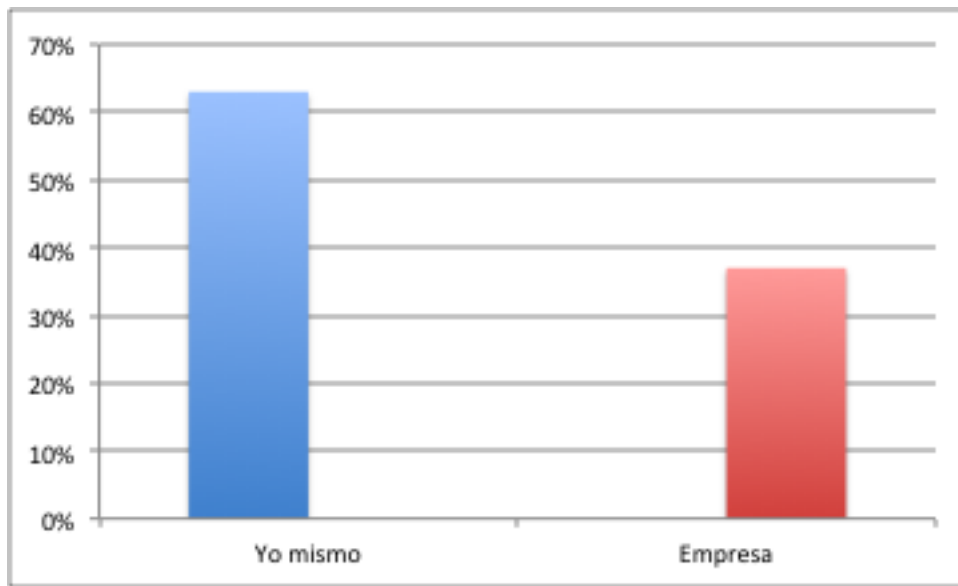


Figura 12. Planeación de desplazamientos de los trabajadores

El 63% de los desplazamientos son planeados por ellos mismos y el 37% son planeados por la empresa.

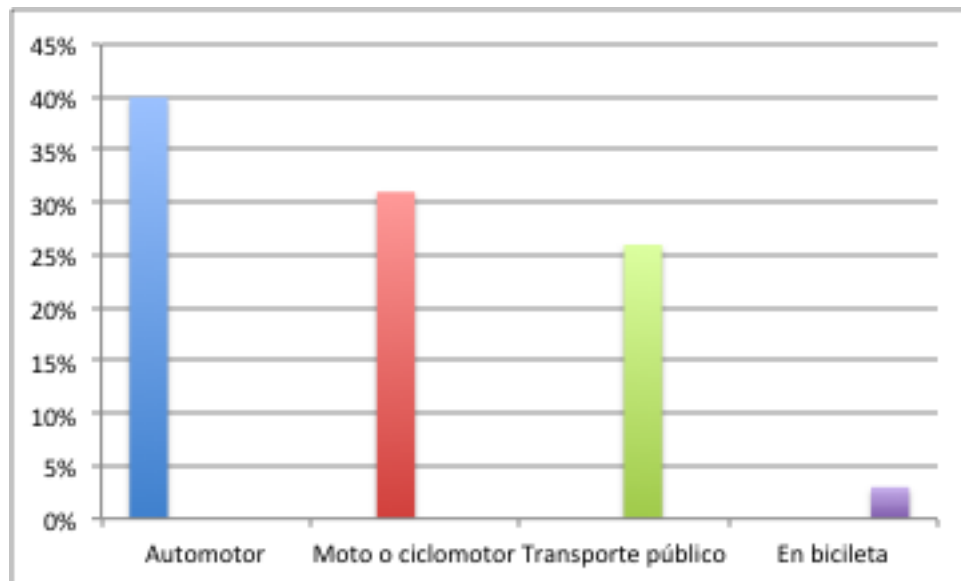


Figura 13. Tipo de transporte usado para asistir al trabajo

El 40% de los encuestados utilizan vehículo automotor para ir de la casa al trabajo; el 31% se desplazan en moto o ciclomotor; el 26% se moviliza en transporte público y el 3% en bicicleta.

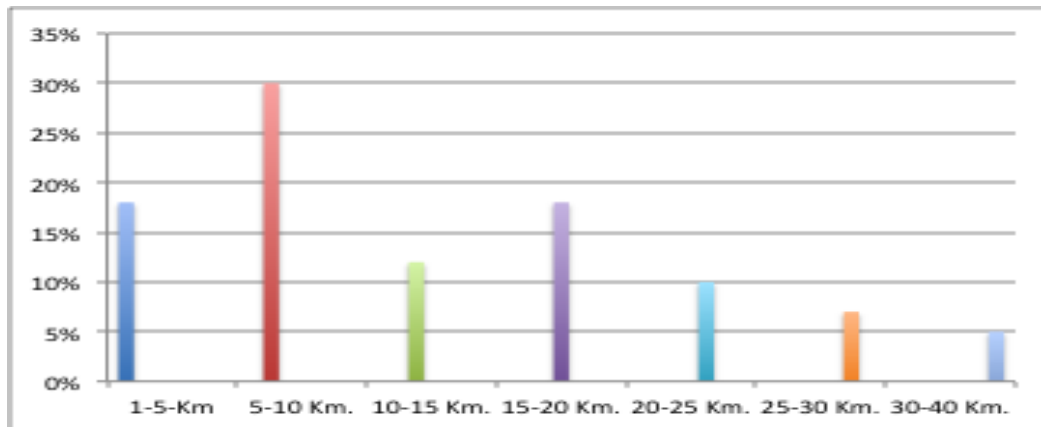


Figura 14. Kilómetros en trayectos recorridos de ida y regreso entre el trabajo y el domicilio.

El 30% de los encuestados tienen un trayecto de ida y regreso entre el trabajo y el domicilio de 5 a 10 Kms, el 12% de 10 a 15 kms, el 18% recorre un trayecto de 15 a 20 kms y el mismo porcentaje de 18% de 1 a 5 kms; el 10% recorren de 20 a 25 kms; el 7% 25 a 30 kms y en menor porcentaje del 5% más de 35 kms.

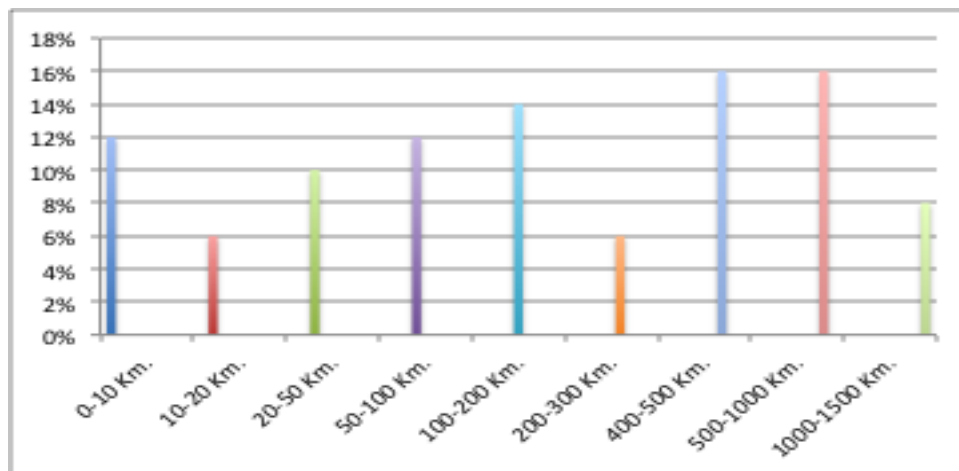


Figura 15. Número de kilómetros mensuales recorridos en la labor profesional.



El 77% de los encuestados afirman que el estado de la infraestructura, la vía, el vehículo, la organización en el trabajo y la propia conducción, son los principales factores de riesgo con los que se encuentra tanto en los trayectos de ida-vuelta del domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión y el 23% refiere otros factores.

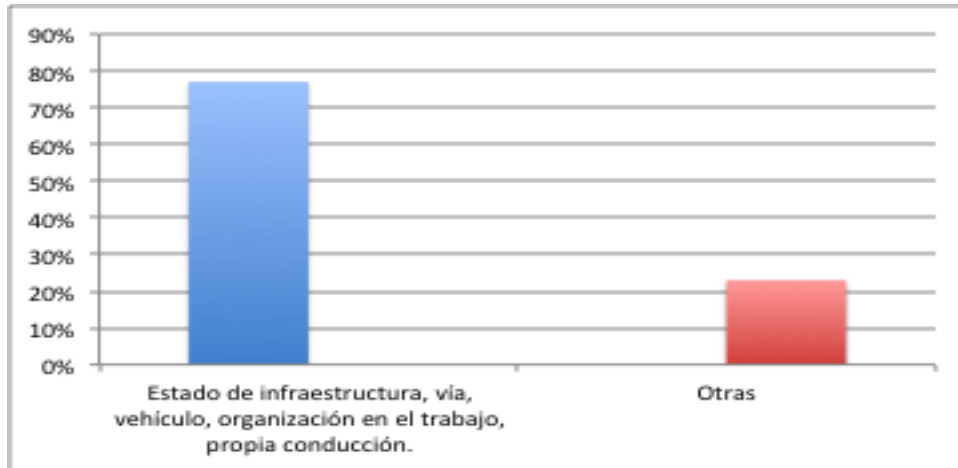


Figura 16. Principales factores de riesgo con los que se encuentra tanto en los trayectos de ida-vuelta del domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión.

El 77% de los encuestados afirman que el estado de la infraestructura, la vía, el vehículo, la organización en el trabajo y la propia conducción, son los principales factores de riesgo con los que se encuentra tanto en los trayectos de ida-vuelta del domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión y el 23% refiere otros factores.

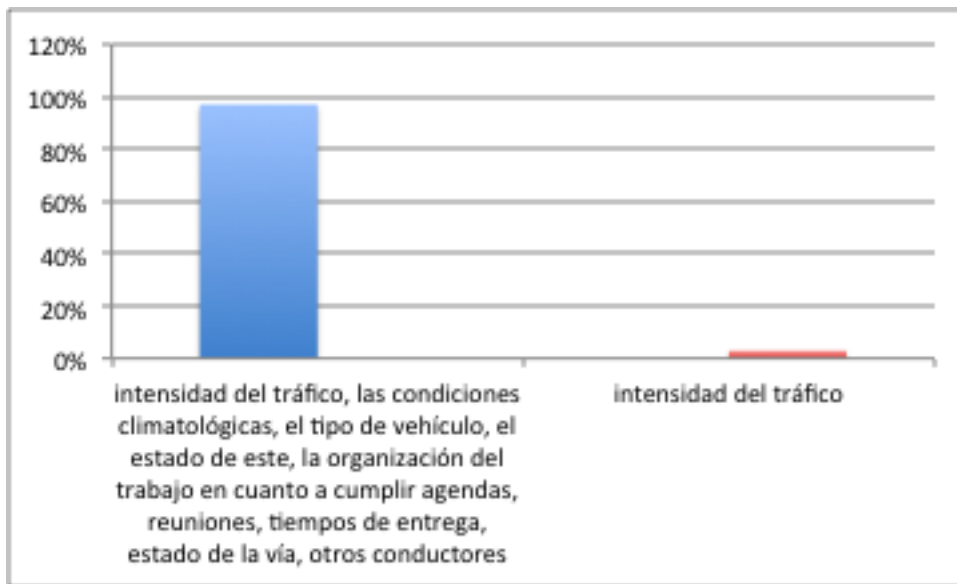


Figura 17. Causas motivan el riesgo en la movilización.

El 97% de los encuestados manifiestan que la intensidad del tráfico, las condiciones climatológicas, el tipo de vehículo, el estado de este, la organización del trabajo en cuanto a cumplir agendas, reuniones, tiempos de entrega, estado de la vía, otros conductores, entre otros, motivan el riesgo en la movilización y el 3% dicen que es la intensidad del tráfico el que motiva el riesgo.

#### 4. Conclusiones

Se debe contar con la intervención efectiva por parte de la alta gerencia de la empresa para que los mecanismos del comité de seguridad vial, el programa de capacitación y los procedimientos establecidos se cumplan no solo para dar cumplimiento a la normatividad sino también para la intervención de los riesgos viales de la organización.

El 30% de los trabajadores de la empresa GTI de las áreas comerciales, ingeniería y administrativa, realizan desplazamiento en misión por rutas externas e internas, generando estos desplazamientos riesgos de accidentes e incidentes de tránsito, catalogados como accidentes laborales.

Según la calificación de la matriz de riesgos viales de la empresa GTI, se evidencia un problema de movilidad alto.

En la empresa GTI, los trabajadores consideran que los peligros viales de mayor problema para ellos son la intensidad del tráfico, las condiciones climatológicas, el tipo y estado del vehículo, la organización del trabajo en cuanto a cumplir agenda, estado de la vía y otros conductores; sin embargo, su propia actuación en la vía, lo identifica como un factor primordial en la prevención de accidentes de tránsito.

La empresa requiere desarrollar estrategias estructuradas, regidas a los lineamientos de la guía metodológica de la resolución 1565 de 2014.

La empresa podrá medir los resultados de las estrategias establecidas a través de los indicadores y plan de auditorías.

## **5. Recomendaciones**

### **Recomendación para el Ministerio de Transporte**

Se recomienda al Ministerio de Transporte reevaluar la resolución 1565 de 2014, debido a que ésta no está diseñada para empresas donde la operación vial sea con vehículos propios de los trabajadores y no con vehículos de la empresa.

### **Recomendación para las Aseguradoras de riesgos Laborales (ARL)**

Desarrollar planes precisos para la intervención de riesgos viales.

Diseñar estrategias de intervención en los grupos de trabajo

### **Recomendación para la Universidad de Manizales**

Incluir en el programa académico de la especialización de Gerencia de la Seguridad y la Salud en el trabajo el seminario de riesgo vial

### **Recomendación para los docentes de la Universidad de Manizales**

Fomentar en los estudiantes formación y hábitos en cultura vial con el fin de fortalecer el auto cuidado.

### **Recomendación para la empresa GTI:**

Garantizar que se reanuden las licencias de conducción vencidas existentes de los trabajadores y seguimiento a su debido control.

Realizar auditorías de información documentada.

Realizar el respectivo registro del Plan Estratégico de Seguridad Vial ante la superintendencia de puertos y transporte.

## **6. Propuesta**

### **6.1. Descripción de la empresa Gestión de Tecnología Informática - GTI**

Gestión de tecnología Informática, es una empresa con más de 20 años de permanencia en el mercado, con oficina principal en la ciudad de Manizales y sucursal en la ciudad de Pereira, con cubrimiento nacional y alianzas con socios de negocios que le permiten permanecer a la vanguardia en la oferta de productos y servicios de tecnología informática, para clientes de la mediana y gran empresa de los sectores gobierno, servicios, educación, industria y de economía mixta. Se ofrece servicios de integración de plataformas tecnológicas y comercialización de soluciones de tecnología informática (TIC), que involucran los servicios de diseño, implementación, instalación, mantenimiento, soporte, administración, capacitación y suministro en ventas o arriendo de hardware y software.

### **6.2. Análisis de la entidad**

#### **Misión**

Somos una empresa integradora de soluciones en tecnologías de la información, apoyando a sus clientes en la planificación, implementación, operación y optimización en las soluciones de IT, a través de las mejores prácticas y metodologías internacionales.

## **Visión**

GTI para el año 2020 continuará posicionándose como una empresa líder en la integración de soluciones de tecnología en el centro y suroccidente del país, en todos los sectores económicos, incorporando a nuestro portafolio de soluciones, nuevas líneas de negocios, que nos permitan posicionarnos en nuevos segmentos de mercado, todo esto de la mano de nuestros aliados estratégicos

### **6.3. Ubicación de la empresa.**

La Sede Principal de la empresa Gestión de Tecnología Informática, se encuentra ubicada en la calle 64ª No 21.10 local 18 Edificio portal del cable.

Trámites y Servicios: lunes a viernes 7:30 a.m. – 12:30 p.m. 2:00 pm – 6:30 pm

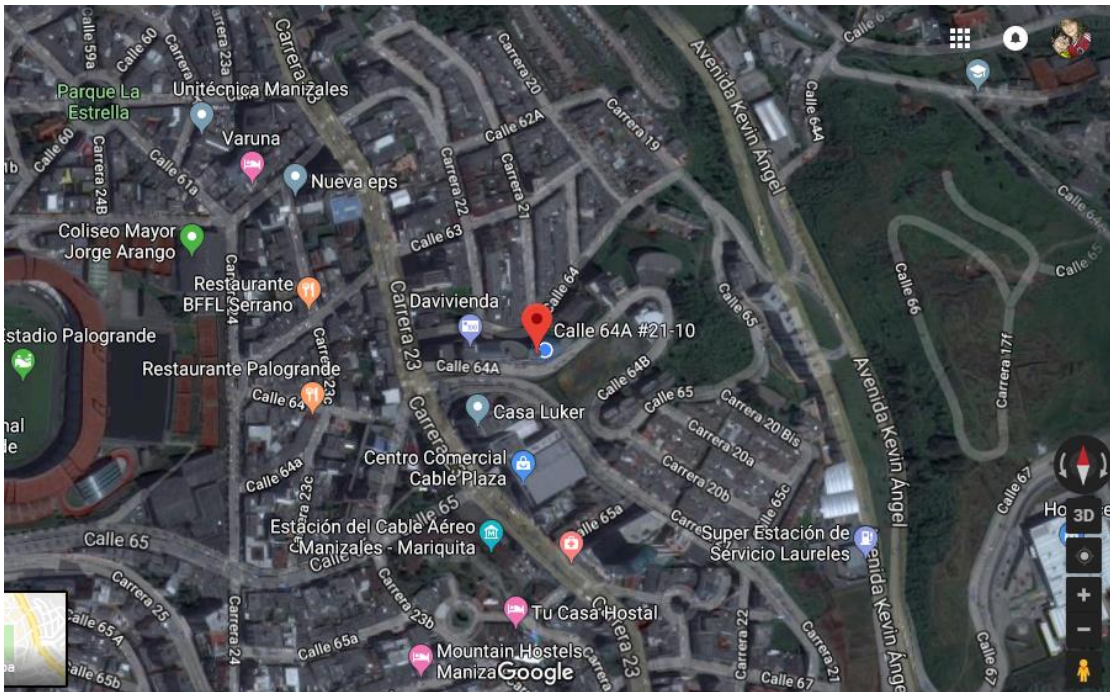


Figura 18. Mapa de Ubicación Gestión de Tecnología Informática



.Figura 19.Sede principal en Manizales.

## Sedes Gestión de Tecnología Informática Pereira

La sucursal de la ciudad de Pereira se encuentra ubicada en la dirección avenida Juan B Gutiérrez Calle 8 NO 19-12 oficina 508

### **6.4. Caracterización de la empresa**

Tamaño y Segmento al que pertenece la entidad: Mediana Empresa

- a. Planta de Personal de cincuenta (50) trabajadores.
- b. Activos superiores a veinte mil ochocientos veinte (20.820) salarios mínimos mensuales legales vigentes

De acuerdo con la información anterior, la empresa Gestión de Tecnología Informática es una mediana empresa y como entidad privada, pertenece al sector tecnológico.

### **6.5. Servicios que presta la entidad**

- Integración de plataformas tecnológicas.
- Comercialización de soluciones de tecnología informática (TIC).
- Diseño, implementación, instalación, mantenimiento, soporte, administración, capacitación y suministro en ventas o arriendo de hardware y software.

### **6.6. Beneficios de la empresa u organización**

Con la implementación del Plan estratégico de seguridad vial, se obtienen beneficios para el país, según la resolución 1565 de 2014: se reducen los accidentes de tránsito, al igual



que la mortalidad y morbilidad, se mejora la eficacia de los sistemas de transporte, disminuye el tránsito y mejora la fluidez de la movilidad tanto en las vías urbanas como rurales, se reduce el lucro cesante, se evita el costo de los deducibles de las pólizas de seguros, se evita la depreciación de vehículos por accidentes y las partes no cubiertas por el seguro, se evitan pagos de honorarios administrativos y legales.

La empresa se beneficia con la disminución de los ausentismos, incapacidades, se mejora la calidad del servicio público de personas y de mercancías, se optimizan los costos de transporte y protege la imagen corporativa con relación a incidentes o accidentes de tránsito.

## **6.7. Objetivo general**

Diseñar estrategias que contribuyan a mitigar los riesgos por accidentes de tránsito, generados por las actividades de la empresa GTI como actores de las vías (peatón, ciclista, motociclista, pasajero y conductor), que puedan generar una cultura de prevención y buenas prácticas de todos los colaboradores, visitantes y contratistas.

### **6.7.1. Objetivos específicos**

1. Fomentar una cultura de prevención vial a través de capacitación, sensibilización a los colaboradores, contratistas y visitantes de la empresa GTI y establecer mecanismos para su medición.
2. Coadyuvar con la disminución de los índices de accidentalidad vial de un año a otro.
3. Definir, divulgar y monitorear el cumplimiento de las políticas y controles orientados a reducir los riesgos que puedan generar accidentes de tránsito.
4. Establecer los lineamientos, para el cumplimiento de los protocolos de selección de conductores y auxiliares logísticos, para obtener personal idóneo.

5. Identificar los riesgos de Infraestructura interna de la Organización, que puedan afectar la salud de los colaboradores, visitantes y contratistas.
6. Identificar las zonas críticas de infraestructura externa que puedan ocasionar incidente o accidentes en carretera.
7. Definir estrategias para una atención oportuna a las víctimas de accidente de tránsito que se puedan generar tanto en las vías internas y externas.
8. Establecer protocolos de investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito con la participación de personal idóneo.

### **6.8. Alcance**

El Plan estratégico de seguridad vial de la empresa GTI, tiene alcance a todas las empresas y entidades que cumplan una función empresarial y cuyo objeto social se enmarca en las disposiciones de la ley 1503 de 2011.

### **6.9. Guía para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial.**

#### **6.9.1. Conformación del equipo de trabajo**

La alta dirección de la empresa Gestión de Tecnología Informática, define el equipo de trabajo para integrar el Comité de Seguridad Vial, integrado por determinado número de miembros principales igual al de los suplentes, que actúen en representación de cada una de las líneas de acción que se defina, quienes concurrirán con voz y voto y serán miembros permanentes.

El Comité de Seguridad Vial, podrá invitar a sus sesiones a quienes considere idóneos y tengan conocimiento en temas de seguridad vial, cuando así lo requiera, con el propósito de que aporten comentarios u opiniones, con base a la experiencia y conocimiento sobre los temas o asuntos a tratar en el Comité.

<b>INTEGRANTES COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL</b>		
<b>Líneas de Acción</b>	<b>Principal</b>	<b>Suplente</b>
Fortalecimiento de la Gestión Institucional	Gerente General	Gerente de Proyectos Estratégicos
Comportamiento Humano	Líder de Talento Humano	Gestor de Calidad
Vehículos Seguros	Gerente de Ingeniería	Líder de mesa de Servicio
Infraestructura Segura	Gerente Comercial	Gerente de Cuenta
Atención a Víctimas	Preventa	Post - Venta

#### ✓ **Objetivos del Comité de Seguridad Vial**

El Comité de Seguridad Vial de la empresa Gestión de Tecnología Informática, tiene como objetivo: “Plantear, implementar y medir las acciones, que permitan generar conciencia entre el personal de la empresa, a través del diseño, programación y gestión del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la entidad”.

#### **Políticas:**

<b>POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL</b>	La empresa GTI se compromete a promover y adoptar la Seguridad Vial como algo inherente a todo el personal que presta servicios a la empresa, mediante el implementación, seguimiento, control,
-----------------------------------	---

	<p>evaluación y mejora continua de acciones concretas que permitan reducir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados en estrecha relación con los lineamientos de la normativa legal vigente, los postulados del Sistema Integrado de Gestión, el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST empresariales</p>
<b>POLÍTICA DE DROGAS</b>	<p>La empresa GTI se compromete a establecer un modelo de control de consumo de alcohol y sustancias alucinógenas, así como a tomar las medidas preventivas, correctivas, disciplinarias y sancionatorias que sean necesarias, con el fin de evitar accidentes de tránsito al interior de la empresa.</p>
<b>POLÍTICA DE REGULACION DE HORAS DE CONDUCCION DE DESCANSO</b>	<p>La empresa GTI se compromete con sus trabajadores a regular y promover el adecuado descanso de los conductores de vehículo que laboran directamente para la empresa, promoviendo jornadas diarias de trabajo según lo establecido por el ministerio del trabajo.</p>
<b>POLÍTICA DE USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD</b>	<p>La empresa GTI promoverá el uso del cinturón de seguridad entre los conductores, a través de charlas pedagógicas y campañas que buscan concientizarlos de la importancia de su uso.</p>
<b>POLÍTICA DE USO DE LOS ELEMENTOS DE PROTECCION PERSONAL</b>	<p>La empresa GTI verificará el uso de los EPP a conductores a través de verificaciones de observaciones del comportamiento, auditorías a listas de entrega de EPP, entre otros.</p>

**Matriz de riesgos viales:**

RIESGOS VIALES EMPRESA GTI				
RIESGO	PEATON	CICLISTA	MOTOCICLISTA	VEHICULO
Infraestructura	Medio	Alto	Alto	Medio
Conducción propia	Medio	Medio	Medio	Medio
Señalización	Alto	Alto	Alto	Medio
Estado de la vía	Medio	Alto	Alto	Medio
Otros conductores	Alto	Alto	Alto	Alto
Condiciones climatológicas	Alto	Alto	Alto	Medio
Velocidad del vehículo	Alto	Alto	Alto	Alto
Intensidad del tránsito	Alto	Alto	Alto	Medio
Organización del trabajo	Bajo	Bajo	Medio	Alto
Falta de información o formación en seguridad vial	Alto	Alto	Alto	Alto

#### 6.10. Indicadores.

El Comité de Seguridad Vial, implementará todos los indicadores que se estimen pertinentes para una adecuada evaluación de los riesgos en la accidentalidad vehicular. A continuación, se relacionan algunos de ellos.

---

**INDICADORES DE PROCESO**


---

DESCRIPCION	DEFINICION	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos.	# de mantenimientos realizados / Total de mantenimientos programados * 100	Programación de mantenimientos y registros de mantenimientos realizados	100%	trimestralmente
Numero de evaluaciones prácticas de los conductores.	# de evaluaciones realizadas / Total de evaluaciones programados * 100	Registro de programación de evaluaciones y evaluaciones diligenciadas	100%	trimestralmente
Cobertura de personas capacitadas.	# de personas capacitadas en el período/ Total de personas programadas en dicho período *100	Plan de capacitación y actas de asistencia	100%	Semestral
Cumplimiento de Investigación de incidentes y accidentes laborales.	# de investigaciones realizadas /Total de accidentes e incidentes en el período *100	Reportes de accidentes y registro de investigaciones	100%	trimestralmente

## INDICADORES DE RESULTADO

DESCRIPCION	FORMULA	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Tasa de accidentalidad Vehicular	$\frac{\text{\# accidentes tránsito reportados laborales y no laborales}}{\text{\# personas expuestas al riesgo de tránsito}} * 100$	Reportes de accidentes en la ARL	0%	Semestral

DESCRIPCION	FORMULA	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
% Frecuencia de afectación	$\frac{\text{\# de conductores lesionados en accidentes de tránsito laborales y no laborales}}{\text{Total de accidentes de tránsito laborales y no laborales del período}} * 100$	Reportes de accidentes e incidentes de tránsito laborales y no laborales	0%	Semestral
% Severidad de afectación	$\frac{\text{\# de días de incapacidad por accidentes de tránsito laborales y no laborales}}{\text{días esperados laborados en el período}} * 100$	Reportes de incapacidades por accidente de tránsito laboral y no laboral	0%	Semestral

### 6.11. Auditorias.

Desde el Comité de Seguridad Vial, se activarán los procedimientos de auditoras internas y/o externas que se estimen necesarios para verificar el cumplimiento del programa. Para este propósito el Comité se apoyará en los procesos y procedimientos existentes dentro de la empresa Gestión de Tecnología Informática, tales como Auditorías Internas y Sistemas de Gestión.

Este procedimiento se encuentra publicado en los Sistemas de Información Internos de la Organización con el nombre de “*procedimiento de auditoría interna*” dentro del proceso “diseño, implementación y seguimiento al sistema de gestión”.

#### **6.12. Selección de conductores.**



Se tiene implementado el proceso de Vinculación de personal, en el que se establecen los criterios y parámetros para la vinculación de personal que requiere la empresa para el logro de sus objetivos, garantizando la oportunidad en la selección y contratación de personas idóneas que cumplan con las competencias y el potencial requerido en cada cargo.



La Organización cuenta con el Plan Carrera que contribuye a acompañar y entrenar a los colaboradores con respecto a las oportunidades de crecimiento y desarrollo dentro de la empresa.

La selección y contratación de conductores, se realiza de acuerdo al perfil ocupacional que requiere la Organización y según el Área de desempeño (conductor, Mensajero) en el que se describen los Requisitos de educación - formación - experiencia – competencia, Responsabilidades, exigencias físicas, formación complementaria, entre otros.

**CARGO: CONDUCTOR DE VEHÍCULO**  
**OBJETIVO DEL CARGO**

Atender y desarrollar solicitudes de soluciones, servicios y productos que realizan los clientes externos realizando las visitas correspondientes por medio de desplazamientos en misión en vehículos como medios de transporte.		
<b>REQUISITOS MÍNIMOS</b>		
<b>Requisito</b>		<b>Necesario/Preferible</b>
<b>Educación Requerida:</b>	Bachiller Graduado	Necesario
<b>Experiencia Requerida:</b>	12 meses mínimo en conducción de vehículo	Necesario
<b>Documentos vigentes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Licencia de conducción</li> <li>• SOAT del vehículo</li> <li>• Certificado técnico mecánico</li> <li>• Tarjeta de propiedad</li> <li>• Certificado de mantenimiento preventivo del vehículo.</li> </ul>	Necesario
<b>Competencias de formación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Conducción defensiva</li> <li>•Conceptos básicos en mecánica automotriz</li> <li>•Primeros auxilios</li> <li>•Emergencias y desastres</li> </ul>	Necesaria
<b>Condiciones de Salud</b>	Aprobar exámenes médicos de ingreso- aptos sin restricciones	Necesario

### 6.12.1. Requisitos médicos técnicos.

La selección de colaboradores para los cargos de procesos misionales que dentro de sus funciones está la de desplazarse en su vehículo para el desarrollo del proceso a cargo como visita a clientes, entrega de mercancía, diligencias internas de la organización, la empresa cuenta con las normas establecidas en la ley, con la forma y periodicidad ya definida por el Ministerio de Trabajo o Ministerio de Protección Social, así como los exámenes requeridos para la obtención de la licencia de conducción.

### **6.13. Pruebas de ingreso.**

Se realizan las pruebas establecidas por la ley, con la forma y periodicidad establecida por el ministerio de trabajo o ministerio de protección social y los exámenes que se requieren para la licencia de conducción.

La empresa establece que pruebas deben realizarse, en caso de que sea un vehículo especial, para identificar la capacidad para asumir riesgos.

Las pruebas prácticas y teóricas se realizan en la academia Automovilística Piloto ubicada en la dirección carrera 21 No 15-40 en Manizales, con dicha prueba lo que se mide es la práctica y experticia en la conducción.

### **6.13.1. Exámenes médicos de ingreso.**

Se realizan para determinar las condiciones de salud física, mental y social del trabajador antes de su contratación, en función de las condiciones de trabajo a las que estaría expuesto, acorde con los requerimientos de la tarea y perfil del cargo, la periodicidad de realización de este tipo de exámenes se realiza cada año bajo el procedimiento de exámenes periódicos ocupacionales.

### **6.13.2. Examen Médico Periódico.**

Se efectúan para monitorear la exposición a factores de riesgo e identificar posibles alteraciones temporales, permanentes o agravadas del estado de salud del trabajador, definido para realizarse cada año.

### **6.13.3. Exámenes Psicosensométricos.**

Se realizan con el fin de identificar los factores físicos y psicológicos que pueden representar un riesgo personal o para terceros durante la conducción y/u operación de vehículos y/o maquinaria, disminuyendo las posibilidades de accidentes y pérdidas materiales y humanas, dentro de estos exámenes están las pruebas de visiometría, audiometría, exámenes de coordinación motriz, examen de psicología, los cuales se realizan en la IPS Trabajo seguro Passomet ubicado en la carrera 23 No 25-32 consultorio 100 y 101 Manizales, la periodicidad de realización de este tipo de exámenes se realiza cada año bajo el procedimiento de exámenes periódicos ocupacionales.

La empresa también realiza pruebas teórico prácticas a los trabajadores que en misión son considerados conductores, para medir el nivel de conocimiento sobre los componentes de la conducción, normatividad, vía y del carro que va a conducir y conocerlos hábitos y habilidades en la conducción basadas en el tipo de vehículo que se va a conducir, pruebas realizadas cada año.

Este tipo de pruebas se realizan en el centro de diagnóstico Psico sensoriométrico de caldas ubicado en la dirección Carrera 23 NO 31-09 Manizales

#### **6.14. Programa de Capacitación en Seguridad Vial**

La empresa Gestión de Tecnología Informática se compromete a dar estricto cumplimiento al programa anual de capacitación en seguridad vial, a través de personas naturales o jurídicas idóneas, con conocimiento y experiencia en seguridad vial, tránsito, transporte o movilidad.

La formación en seguridad vial se incluye en el programa de capacitación del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG-SST)

Dando alcance al numeral 8.1.3 de la Resolución No. 1565 de 2014, el programa de capacitación anual de la entidad tendrá las siguientes características:

<b>Fortalecimiento Organizacional</b>	<b>Socializar Resolución 1565 de 2014</b>	Todo el personal	Especialista en SST- ARL
	<b>Socializar las políticas</b>	Todo el personal	Especialista en SST
	<b>Fortalecer el comité de seguridad vial en roles en funciones del cargo</b>	Integrantes comité de seguridad vial	Especialista en SST- ARL
	<b>Socializar matriz de riesgos viales de la empresa</b>	Todo el personal	Especialista en SST
<b>Comportamiento Humano</b>	<b>Taller Yo me cuido tú me cuidas</b>	Todo el personal	Líder de Talento Humano
	<b>Taller de sensibilización en seguridad vial</b>	Todo el personal	Especialista en SST
	<b>Fortalecer conocimientos básicos en seguridad vial</b>	Todo el personal	Especialista en SST- ARL
	<b>Realizar Inducción y reinducción de personal en prevención de accidentes</b>	Todo el personal	ARL SURA
	<b>Capacitar en Elementos de protección personal uso e importancia</b>	Todo el personal	ARL SURA
	<b>Implementar metodología seguridad basada en comportamientos y sociabilizar resultados</b>	Todo el personal	Consultor externo
	<b>Fortalecer conocimiento de las señales de tránsito</b>	Todo el personal	ARL SURA
<b>Vehículos seguros</b>	<b>Capacitar en mantenimiento de vehículos y mecánica básica</b>	Conductores de vehículo y motocicletas	Líder de Talento Humano
	<b>Capacitar en la importancia de la realización inspección preoperacional</b>	Conductores de vehículo y motocicletas	ARL SURA
	<b>Capacitar en manejo adecuado del tiempo y programación de actividades laborales</b>	Todo el personal	ARL SURA
<b>Infraestructura</b>	<b>Capacitar en el uso adecuado de las rutas de tránsito</b>	Todo el personal	Líder de Talento Humano

	<b>Realizar Inspección general a las rutas internas de la empresa</b>	Todo el personal	Líder de Talento Humano
<b>Atención a víctimas</b>	<b>Socializar procedimiento reporte de incidente o accidente de tránsito</b>		
	<b>Establecer y socializar las líneas de emergencia</b>	Todo el personal	ARL SURA
	<b>Capacitar en manejo psicológico de la crisis</b>	Todo el personal	ARL SURA
	<b>Entrenar en qué hacer en caso de accidente vial</b>	Todo el personal	ARL SURA







- ✓ Gafas protectoras o visor
- ✓ Vestuario resistente a la fricción
- ✓ Botas

### **6.20. Vehículos seguros.**

La empresa Gestión de Tecnología Informática en virtud del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, considera al vehículo como una herramienta más de trabajo, ya que se presentan desplazamientos habituales con éste durante la jornada laboral.

En cumplimiento de la normativa legal vigente en materia de seguridad vial, el vehículo ha de responder en todo momento con eficacia y precisión a todas las maniobras ejecutadas por el conductor y muy especialmente, sus mecanismos y sistemas básicos de seguridad pasiva y activa.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución No. 0001565 de 2014, la empresa GTI llevará un control exhaustivo en los requerimientos mínimos en cuanto al mantenimiento adecuado de los elementos y componentes principales del vehículo ya que estos están diseñados para aportar seguridad en la conducción; sin embargo, pueden llegar a ser inoperantes si no se utilizan adecuadamente o presentan fatiga o desgaste.

Dada la condición de propiedad del vehículo del trabajador y no de la empresa, se realizará controles en la vigencia de la documentación la cual es responsabilidad del propietario del vehículo aportarlo a la empresa, estos documentos son:

- ✓ Licencia de conducción
- ✓ Revisión técnico mecánico
- ✓ SOAT
- ✓ Mantenimiento preventivo cada 5.000 km

La empresa cuenta con una motocicleta de su propiedad, vehículo que posee los documentos legales necesarios, siendo responsabilidad de la empresa la renovación de los mismos; el conductor de este vehículo es responsable de mantener actualizada la licencia de conducción y el reporte de comparendos por infracciones de tránsito.

Documentos necesarios y actualizados:

- ✓ Licencia de conducción
- ✓ SOAT
- ✓ Revisión tecno mecánico
- ✓ Inspección preoperativa

La empresa aporta una póliza grupo contra todo riesgo, que ampara cualquier situación que se llegue a presentar con los vehículos dispuestos para las actividades misionales de los procesos.

#### **6.21. Mantenimiento.**

La empresa Gestión de Tecnología Informática en virtud de lo definido en el Plan de Acción: Vehículos Seguros, los lineamientos descritos en el numeral 8.2 Vehículos Seguros de la Resolución No. 0001565 de 2014 y de acuerdo con lo que establece la Ley de Habeas Data, mantendrá en físico o digital y disponible en las instalaciones de la empresa, la carpeta de cada uno de los vehículos propios y no propios con la documentación mínima requerida y con fechas vigentes.

De igual forma, de acuerdo con lo que establece la Ley de Habeas Data, implementará para el presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, la base de los vehículos al servicio de la empresa, la cual contará como mínimo con la siguiente información:

- ✓ Placas del vehículo
- ✓ Numero VIN
- ✓ Numero de motor
- ✓ Kilometraje – Fecha
- ✓ Especificaciones técnicas del vehículo
- ✓ Datos del propietario
- ✓ SOAT- Fecha de vigencia
- ✓ Seguros - Fechas de vigencia
- ✓ Revisión Técnica Mecánica
- ✓ Reporte de comparendos
- ✓ Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- ✓ Reporte de accidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- ✓ Plan de mantenimiento preventivo reporte actualizado de cada 5 mil km
- ✓ Reporte de mantenimiento preoperacional del vehículo, labor que se debe realizar todos los días antes de iniciar las actividades diarias (antes de la marcha del vehículo según anexo 2 de la guía metodológica para la elaboración del PESV).

Como se menciona anteriormente, el archivo digital o físico reposa en las instalaciones de la organización, bajo custodia de la persona encargada del sistema de seguridad y salud en el trabajo, regulado por un cronograma de fechas, donde se pueda garantizar la actualización de cada uno de los documentos, con 30 días de anticipación al vencimiento, se debe notificar al trabajador para que se renueve el documento del vehículo; además, es responsabilidad de cada uno de los conductores, reportar de manera inmediata al encargado del sistema de seguridad y salud en el trabajo, los incidentes y accidentes presentados ya sea dentro o fuera de la jornada laboral.

#### **6.21.1. Recomendaciones Técnicas de Operaciones de Mantenimiento**

La empresa Gestión de Tecnología Informática en virtud de lo definido en el Plan de Acción: Vehículos Seguros, se compromete a documentar y a conocer toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva; dicha información, debe ser registrada por escrito en carpeta independiente para cada vehículo.

#### **6.22. Infraestructura segura.**

Este eje del instrumento para la emisión de observaciones y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (Resolución 1231 de 2016), hace referencia al numeral 8.3 de la Resolución No. 0001565 de 2014.

La empresa Gestión de Tecnología Informática en virtud del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, realizó inicialmente una revisión a la infraestructura física de la sede principal, entidad donde se concentra la mayor cantidad de funcionarios y contratistas que laboran en la entidad.

En el registro fotográfico se evidencia la revisión hecha al entorno físico de las vías internas de la sede principal la empresa GTI, a pesar de observar cierta señalización y aunque la frecuencia de entrada y salida de vehículos automotores es mínima, la empresa deberá ejecutar acciones concretas para señalizar, iluminar y demarcar de acuerdo a lo establecido en las normas técnicas de señalización contando para ello, con la asesoría de personas de la entidad o con persona natural o jurídica con experiencia e idoneidad en la materia.



## 7. Atención a víctimas

Procedimiento en caso de incidentes y accidentes de tránsito:

Con el fin de realizar una atención adecuada e inmediata a los accidentes de tránsito e incidentes, se propone el siguiente procedimiento:



LINEAS DE ATENCION A EMERGENCIA
Policía Bomberos: 119
SIPOL: 166
Gaula: 165
SIJIN: 157
Policía Nacional de Colombia: 153
Fiscalía: 122
Cruz Roja, Emergencias y Ambulancias: 132
Defensa Civil: 144
Sistema Integrado de Emergencias y Seguridad: 112
Corporación Metropolitana de Búsqueda y Rescate: 137
Circulación y Transito: 8733131
Policía de Carretera: 8775551
SIS: 123
Línea Amiga de Atención al Menor: 106
Red de Apoyo: 156
Información: 113
ARL SURA 018000511414
GTI 752626



## Bibliografía

Contraloría General de la República. (2013). Intersectorial Articulada sobre Política Pública de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012.

Dirección General de Tráfico. Manual de Buenas Prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales.

Empresa de energía de Boyacá (2015) Sistema de gestión de la seguridad vial.

Forero, L. J. (2013). Proyecto: observatorio de la seguridad vial. Ministerio de Transportes de Colombia.

Fundación CNAE. Guía para la prevención de riesgos laborales viales y la promoción de la movilidad sostenible.

Fundación Movilidad. Guía de movilidad sostenible para la empresa responsable.

Fundación por la Vía por la Vida. Análisis de la Siniestralidad Vial en Colombia 2015-2010. Colombia.

Gobierno de Navarra. Guía para promover la Seguridad Vial en la Empresa.

<http://secretariageneral.gov.co/>

<http://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/39839/INFORME+DE+GESTION+2017+V1.pdf/ede01c18-323f-b8ed-a5ec-ca66db48b1a6>

<http://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49523/Accidente>

[https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/plan\\_nacional\\_de\\_seguridad\\_vial](https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/plan_nacional_de_seguridad_vial)

Ibermutuamur. Guía práctica para la elaboración de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial.

Informe de gestión Vigencia 2017 - [medicinalegal.gov.co](http://www.medicinalegal.gov.co)

Ministerio de Empleo y Seguridad Social (2015) Guía para la Prevención de los Accidentes de Tráfico con relación laboral. Estadística de Accidentes de Trabajo.

Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (2015) Informe de accidentes laborales de tráfico.

Ministerio de Transporte. Diagnóstico del transporte 2010. Colombia.

Ministerio del Interior. Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa. Guía Metodológica. Dirección General de Tráfico.

Organización Mundial de la Salud. (2011). Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Plan Mundial para la Década de Acción 2011 2020. Ginebra.

Plan estratégico de seguridad vial

Plan Nacional de Seguridad Vial | Ministerio de Transporte...

Plataforma de movilidad y seguridad laboral en la empresa del Real Automóvil Club de España.

Rodríguez, J.; Gómez, E.L. y Martín, C. (s.f.) AmoresAccidentes de tráfico. Actuación de los servicios sanitarios y la investigación médico-legal.

Secretaria general alcaldía mayor de Bogotá D.C. mayo 2017

SGS (2013) Seguridad vial laboral. Marco de actuación, plan de movilidad. Jornada formativa 26 de febrero de 2013.

Torres Laborde, José Luis y Jaramillo Naranjo, Olga Lucía (2014) Diseño y análisis del puesto de trabajo. Herramienta para la gestión del talento humano. Barranquilla: Universidad del Norte.

[www.medicinalegal.gov.co](http://www.medicinalegal.gov.co)

[www.mintransporte.gov.co](http://www.mintransporte.gov.co)

## Anexo

Diagnóstico de riesgos plan estratégico de seguridad vial GTI

Cuestionario para el trabajador

\*Obligatorio

Nombre y Apellidos \*

Tu respuesta \_\_\_\_\_

Categoría de la licencia de conducción

Tu respuesta \_\_\_\_\_

Fecha vigencia \_\_\_\_\_

Fecha \_\_\_\_\_

Edad \*

Tu respuesta \_\_\_\_\_

Genero \*

Hombre

Mujer

Grupo de trabajo al que pertenece: \*

Elige

Administrativo

Comercial

Soporte

Ingeniería

Tipo de contrato \*

Elige

Indefinido

Definido

Contratista

Experiencia en la conducción\_\_\_\_\_ Años \*

Accidentes, ¿Ha tenido en los últimos cinco años algún accidente? Si\_\_ No\_\_ Describa brevemente las circunstancias \*

Tu respuesta \_\_\_\_\_

Incidente ¿Ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciéndose daños materiales, pero no personales? \*

- Sí
- No

¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión? \*

- A diario
- Una o dos veces al mes
- Alguna vez a la semana
- Varias veces al año

¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos? \*

- Sí
- No

Mis desplazamientos en misión son, en general, planificados por: \*

- Mí mismo
- La empresa

Medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo \*

- A pie
- Automotor
- En bicicleta

- Transporte público
- Moto o ciclomotor
- Transporte colectivo de empresa

Número de Km diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta). \*

Tu respuesta \_\_\_\_\_

Tiempo medio diario que utilizo para desplazarme entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta). \*

Hora        Minutos

\_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_

Número de kilómetros mensuales recorridos en la labor profesional \*

Tu respuesta \_\_\_\_\_

Principales factores de riesgo con los que se encuentra tanto en los trayectos ida-vuelta del domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión, (indique todos los que considere adecuados, en su caso): \*

- Estado de la infraestructura/ vía mi vehículo
- La organización del trabajo
- Mi propia conducción
- Otros

Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso): \*

- Intensidad del tráfico
- Condiciones climatológicas
- Tipo de vehículo o sus características estado del vehículo
- Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entregan etc.)
- Otros conductores
- Estado de la infraestructura/vía
- Falta de información o formación en seguridad vial

Otras

Concrete el riesgo que percibe \*

Tu respuesta \_\_\_\_\_

Su propuesta para reducir el riesgo de accidente es: \*

Tu respuesta \_\_\_\_\_