

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA POLITÉCNICO GRANCOLOMBIANO

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

PROFESIONAL EN GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y LA SALUD LABORAL

IMPLEMENTACIÓN DE PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA
PEREVENCIÓN DE ACCIDENTES VIALES

AUTORIA:

BELTRAN TAMAYO SANDRA PAOLA 1521025884

ASESOR DE TESIS:

MONICA MARIA QUIROZ RUBIANO

20 DICIEMBRE 2019

Resumen

El plan estratégico de seguridad vial tiene como objetivo reducir la accidentalidad, promover comportamientos seguros y crear cultura en la vía, mediante acciones, estrategias y medidas de control encaminadas a la conservación de la vida.

En base a las altas cifras de muertes y heridos a raíz de accidentes de tránsito, el Ministerio de transporte busca apoyo en las empresas que cumplan con los requisitos mencionados en la Ley 1503 del 2011.

“Artículo 12. Toda empresa del sector público o privado que para el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades”. (Ley 1503, 2011)

Para que implementen y ejecuten el Plan estratégico de seguridad vial, cuyo objetivo es garantizar un mayor control en cuanto a condiciones seguras de los vehículos, documentación legal al día, y formaciones dirigidas a fomentar comportamientos seguros a los diferentes actores viales involucrados.

Palabras claves

Seguridad vial, Actores viales, Accidente de tránsito, Normatividad, Prevención

Abstract

The strategic road safety plan aims to reduce accidentality, promote safe behaviours and create culture on the road, through actions, strategies and control measures aimed at the conservation of life.

Based on the high numbers of deaths and injuries due to road traffic accidents, the Ministry of Transport seeks support from companies that meet the requirements mentioned in Law 1503 of 2011.

“Article 12. Any entity, organization or company in the public or private sector that for missionary purposes owns, manufactures, markets, contracts, or manages fleets of motor or non-motor vehicles or ten (10) units. (Republic, 2011)

To implement and implement the strategic road safety plan, in order to ensure greater control over safe vehicle conditions, up-to-date legal documentation, and trainings aimed at promoting safe behaviours to different roads involved.

Introducción

Los accidentes viales se han transformado en un problema de salud pública por su alta tasa de ocurrencia y severidad, de acuerdo a cifras dadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS) cada año mueren un promedio de 1.3 millones de personas y más de 20 millones resultan lesionadas, en un promedio de edad de 15 a 29 años. (OMS, 2017)

El gobierno en pro de disminuir el número de accidentalidad vial reglamenta el PESV para las entidades públicas y privadas que cumplan con lo establecido en ley 1503 del 2011.

Sin embargo la norma tiene muchos vacíos en cuanto a códigos de tránsito, sin mencionar la ausencia de recursos por parte de las entidades encargadas de aprobar el PESV y realizar seguimiento de la ejecución del mismo, situación que se presta para que las empresas evadan su responsabilidad y compromiso con sus colaboradores y terceros sin querer afirmar que esto sea excusa para incumplimiento de la misma.

Esta problemática trae consecuencias sociales, emocionales y económicas es por esto que nace la necesidad de la implementación del PESV además de dar acatamiento a la normatividad legal vigente con el objetivo de disminuir el ausentismo por enfermedad común concentrado en accidentes viales en donde lesiones traumáticas como fracturas, contusiones, esguinces, luxaciones entre otras durante el desplazamiento; además de concientizar a los trabajadores de la empresa Permoda LTDA en la importancia de una movilidad segura en la vía, la ejecución del plan se llevara a cumpliendo a cabalidad con la guía metodológica para la implementación del plan, destinando los recursos necesarios y establecer medidas de control en fuente, medio e individuo que nos permitan eliminar o sustituir los factores de riesgo viales. Es por eso la importancia de nuestra intervención desde seguridad y salud en

una transformación de cultura del cuidado hacia cada uno de los actores y un mejoramiento en las condiciones seguras de los vehículos que se utilizan en los diferentes procesos.

Objetivo

Disminuir la accidentalidad vial mediante la consumación del plan estratégico vial donde se contemplen medidas de control en fuente mediante la mejora de condiciones de vehículos y e infraestructuras, en medio elaboración y divulgación procedimientos operacionales y de seguridad y en individuo entrenamiento y entrega de EPP requeridos para el desarrollo de la actividad.

Objetivo Especifico

- Elaborar diagnóstico inicial que permita conocer el estado actual de la compañía frente a la norma
- Documentar y estructurar el PESV de acuerdo a lo determinado en la guía metodológica para la implementación
- Planear, organizar y ejecutar medidas de control que disminuyan la accidentalidad y promuevan comportamientos seguros

Justificación

La movilidad en nuestra ciudad es cada vez más compleja, las vías no son suficientes para el número de vehículos que transitan día a día y las medidas implementadas como el pico y placa no están siendo eficaces para mejorar el flujo vehicular, es por eso que muchas organizaciones trabajan a favor de una movilidad segura, mediante la ejecución de programas y políticas que regulen el exceso de velocidad, fallas mecánicas por mantenimientos deficientes, el uso del cinturón de seguridad así como los elementos de protección, y ausencia de planeación en cuestión de tiempos de desplazamiento.

Desde el ámbito laboral la empresa Permoda LTDA contribuirá a la descenso de los accidentes de viales, concretando acciones y estrategias para la prevención y conservación de la vida de los actores viales que interceden en los diferentes procesos de la compañía, mediante la implementación del PESV; este plan permitirá tener un control de los vehículos en temas de documentación y mantenimientos, asignación de presupuesto para las mejoras necesarias, formar conductores, peatones, motociclistas y demás actores viales con actitudes, valores, y hábitos basados en el cuidado de la vida propia y de los demás.

Marco de Referencia

Accidente de tránsito: *“Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar”*

(CNTT, 2002)

Cinturón de seguridad: *“Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento”.* (CNTT, 2002)

Comparendo: *“Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción”.* (CNTT, 2002)

Conductor: *“Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo”.* (CNTT, 2002)

Embriaguez: *“Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo”.* (CNTT, 2002)

Licencia de conducción: *“Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional”.* (CNTT, 2002)

Pasajero: *“Persona quien viaja pero gracias a la conducción de otro ya que él no realiza ninguna acción”* (Definición ABC, 2010)

Plan estratégico de seguridad vial: *“Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas para reducir los accidentes de tránsito”.* (Decreto 2851, 2013)

Plan de acción: *“Herramienta de planificación empleada para la gestión y control de tareas o proyectos”* (Significados, 2017)

Peatón: *“Persona que se desplaza a pie por un espacio público al aire libre, es decir, que no utiliza ninguna clase de vehículo”* (Significadoconcepto.com, s.f)

Riesgo: *“Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible”.* (Resolución 1565, 2014)

Seguridad vial: *“Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito”.* (Resolución 1565, 2014)

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”.* (Centro andaluz , 2018)

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”.* (Centro andaluz , 2018)

Señal de tránsito: *“Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías”.* (CNTT, 2002)

Transporte: *“Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico”.* (CNTT, 2002)

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

Marco Teórico

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

Las primeras señales de tránsito existieron en la antigua roma, fabricadas con palos introducidos en orificios al inicio de la vía indicando la dirección del flujo vehicular, lo que actualmente se conoce como semáforo; otra de las señales que hoy en día siguen vigentes pero en otra versión es el peregrino, el cual era representado por una estatua del dios Hermes ubicada en los cruces de las vías peligrosas. (Montoro, 2012). Sumado a esto como medidas de control en 1955 se da vida al cargo de policía vial con el fin de garantizar la seguridad y cumplimiento de normas de tránsito (Mindefensa, 2017).

Con relación a la estructura del PESV este surge con la metodología de la matriz Haddon, creada por William Haddon sobre los años 60, esta herramienta que permite evaluar tres momentos del accidente, el antes, durante y después así como los factores que intervienen comportamiento humano, vehículo y equipamiento, vías y entorno. (Congreso Iberoamericano de seguridad vial, 2018), los factores mencionados junto con fortalecimiento de la gestión y atención a víctimas, hacen parte de las líneas de acción comprendidas en el decreto 2851 del 2013. (Decreto 2851, 2013).

Al pasar del tiempo el número de vehículos incremento y con ellos los accidentes de tránsito, afortunadamente los avances tecnológicos han logrado que los vehículos sean más seguros, incluyendo materiales de ensamble resistente, y dispositivos de seguridad pasiva como el cinturón de tres puntos creado por Nils Bohlin y patentado por la marca de autos Volvo. (Circula seguro, 2011), el airbag o bolsa de aire incorporado por primera vez en 1967 por la marca de vehículos Mercedes Benz. (Auto Sport, 2018), el sistema de retención para niños “creada por la International Organization for Standardization a principios de los años 90 después de que varios estudios concluyeran que, hasta en un 90% de los casos, las sillas se montaban incorrectamente”. (Autofacil, 2014), y actualmente sistema de detección de peatones y ciclistas, el cual funciona por medio de una cámara que identifica a las personas y un radar que mide la distancia entre el vehículo y el actor vial, de este último sistema la DGT (Dirección General de Tráfico) afirma que el número de atropellamientos en 2015 incremento 13.000 casos, una implementación generalizada este sistema podría llegar a evitar hasta el 58% de dichos accidentes, pudiendo haber evitado un número superior a 7.500 atropellos en las carreteras y ciudades españolas. (Mapfre, 2017).

En Colombia en el periodo enero – octubre del presente año de acuerdo a datos entregados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, han fallecido 5.356 personas y 28.862 más han resultado lesionadas, se estima que 37% de los fallecidos eran personas entre 20 y 40 años. Además, los actores más vulnerables son los motociclistas que representan 51,5% de las muertes, seguidos de los peatones con 24,3% y los ciclistas con 6,6%. (ANSV, 2019).

Teniendo en cuenta las cifras anteriores y la reducción significativa de accidentes si los vehículos contaran con este sistema de detención, la instalación de estos programas

debería ser obligatoria y transversal como lo es actualmente el uso del cinturón de seguridad, sin embargo es importante reforzar los comportamientos seguros, ya que el vehículo puede contar con todos los dispositivos de seguridad existentes pero es el conductor quien decide si usarlos o no.

“La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal considera que no basta con colocar más señalamientos y aumentar las sanciones, sino trabajar con mayor profundidad para prevenir los accidentes fatales” (CDHDF, 2016).

Sumado a lo anterior la secretaria de movilidad en Colombia, realiza una estadística sobre la sanción implementada por conducir bajo el estado de alicoramiento la cual se compone de un pago de 1.440 SMLV y cárcel de 1 a 4 años aquellos conductores que fueran sorprendidos, la cual arrojo como resultado moras en el pago y remplazo ilegalmente de la licencia de conducción. (El tiempo, 2015). Esto se debe a una exigencia débil y flexible de la norma, lo que nos convierte en presa fácil ante la ocurrencia de eventos viales, otro de los casos de falta de autoridad es la comercialización de vehículos de baja gama los cuales cuentan con menos elementos de seguridad, como se evidencia en la valoración o prueba Euro NCAP *“programa voluntario de seguridad para coches apoyado por varios gobiernos a nivel europeo, diferentes fabricantes y varias organizaciones del sector de la automoción”*. (Motor Mapfre, 2016). La evaluación se dividen consiste en una valoración con y sin equipamiento de seguridad adicional. (Euroncap, s.f)

Lo descrito anteriormente se afirma con lo comunicado en el foro de seguridad vial realizado por la fundación despacio con apoyo de Global Health Advocacy Incubato *“En Colombia durante el 2018 perdieron la vida en siniestros viales 6879 personas, entre ellos una tercera parte está relacionada con vehículos livianos”* (Eltransporte.com, 2019).

Como conclusión durante el desarrollo del evento el director ejecutivo de la Fundación Despacio Darío Hidalgo certifica. *“necesitamos realizar un trabajo conjunto entre el Gobierno, las empresas y la sociedad en general, para poder avanzar en políticas públicas de seguridad vial vehicular y así minimizar las muertes en las vías”*. (Portafolio, 2019)

La carencia de una autoridad fuerte no es lo único que afecta la movilidad segura, estudios realizados en la ciudad de Loja Ecuador a usuarios viales para conocer su percepción frente a la seguridad vial arrojó lo siguiente, con respecto a la regulación del consumo del alcohol el 32% de la población encuestada considera que estas son exageradas e innecesarias, lo que nos pone a pensar que tanto conocen las personas los efectos y causa del alcohol, además de los riesgos en la vías y consecuencias de no acatar las normas. (CUMBRE, 2016)

Por otro lado el comportamiento en la vía tiene un gran impacto en la accidentalidad la interpretación de las señales y normas son dadas por la posición y las características de los conductores y peatones, convirtiéndose en una lucha de poder, donde no importan normas de convivencia sino códigos de dignidad, despotismo de género o control del territorio.

Precisamente Goodyear y la London School of Economics and Political Science realizaron un estudio a conductores de la Gran Bretaña donde se definieron 7 tipos de personalidades al volante, los resultados fueron: El profesor, el sabelotodo, el filósofo, el evasivo, el escapista, el castigador, y el competitivo; concluyendo con lo siguiente *“La aplicación efectiva de las leyes contra la conducción agresiva, la educación y el aprendizaje permanente siguen siendo las más poderosas estrategias públicas para hacer frente al manejo agresivo y para lograr una mayor seguridad vial”* (Portafolio, 2019).

Al revisar detalladamente las diferentes personalidades, se evidencia la ausencia de valores, principios y me atrevería a decir que desconocimiento de la norma, por lo que es necesario incluir la educación vial desde casa con nuestro hijos creándoles conciencia y dando siendo ejemplo con nuestros actos responsables desde cada uno lo de los roles para que ellos los pueden imitar y adoptar como hábitos. La revista Natursan asevera que “los accidentes ocurren y muchas veces no se pueden prevenir, pero una buena educación vial desde una temprana edad crea una conciencia más profunda acerca de la seguridad en la carretera y a la vez suministra información acerca de las normas de tráfico” (Perez, (s.f))

Adicionalmente estudios realizados en la ciudad de Buenos Aires Argentina y publicados por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas sobre cultura y ciudadanía vial donde se observaron comportamientos de las personas en las diferentes vías y calles de la ciudad afirma lo siguiente “*La ciudadanía vial es el objetivo que implicará una transformación cultural de nuestras prácticas viales, y eso solamente podrá ser posible con acciones estatales combinando control, sanción, educación y comunicación.*” (CONICET, 2015).

Trayendo a colación la publicación del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas y como marco de referencia la cultura vial solo se podrá enriquecer con la colaboración de cada una de las instancias involucradas, y necesarias para que las siguientes datos según la OMS disminuyan, y se siembren comportamientos, valores y actitudes seguros en la vía, “*3500 personas fallecidas en las carreteras. Decenas de millones de personas sufren heridas o discapacidades cada año. Los niños, los peatones, los ciclistas y los ancianos son los usuarios más vulnerables de la vía*” (OMS, s.f) .

Metodología

Este proyecto de investigación tendrá un enfoque mixto, el cual nos permite realizar medición, comparación, y observación de comportamientos necesarios para el desarrollo del documento, mediante la recaudación y evaluación de datos cuantitativos y cualitativos, el método de investigación es inductivo.

En base al instrumento metodológico para la implementación del PESV que nos brinda la resolución 1565 del 2014, comenzaremos con la identificando las características principales de la compañía tales como sector económico al que pertenece y procesos, números de colaboradores, números de vehículos empleados en los procesos, y rutas; esta información se tomara de bases datos de las áreas involucradas Gestión humana, logística y seguridad física.

Para conocer más detalladamente sobre los actores viales de la compañía se aplicara una encuesta conformada por 4 preguntas con opción de respuesta, que nos permitirán conocer cuál es su rol en la vía, y medios de transporte empleados para los desplazamientos casa- trabajo. La población objetivo serán todos los colaboradores operativos y administrativos hombres y mujeres con un rango de edad entre los 18 y 50 años de edad, que usen algún medio de transporte ya sea propio o público, que actualmente estén vinculados laboralmente y cuenten con una antigüedad de 12 meses, el tamaño de esta será 5316 personas, ubicadas en las plantas de confección línea familias, tejido de punto, procesos jean, edificio administrativo localizadas en la zona industrial de Montevideo Bogotá y la bodega de Funza y zona franca, La muestra se tomara del 50% de la población aleatoriamente, los colaboradores que cuenten con algún tipo de discapacidad (sordo-mudos) serán excluidos de la muestra, la encuesta se realizara dentro de las instalaciones de la empresa exactamente en los puestos de trabajo, ya que por temas de producción y tiempos muertos las personas no se podrán retirar, por lo tanto el horario de aplicación será dentro de su jornada laboral, para el turno de la mañana (6 am a 2 pm) se realizaran de 7 a 11 am, para el turno de la tarde (2 a 10 pm) se aplicara de 2 a 5:30 pm, el tiempo estipulado de la duración de la recolección es de 4

semanas, las preguntas se entregaran impresas y tendrán 3 a 5 minutos para contestar, luego se recogerán los formatos de atrás hacia adelante por líneas de trabajo,

Aplicada la totalidad de la encuesta se procederá a tabular las respuestas en una base de Excel, así como analizar y graficar los datos, las variables que se tendrá en cuenta son medios de transporte utilizados, plantas o áreas de trabajo, y actores viales con el fin y diseñar las estrategias encaminadas a la disminución de accidentes viales enfocada a cada uno de los actores viales.

Como aspectos éticos los colaboradores seleccionados para realizar la encuesta autorizaran su participación mediante un acuerdo escrito, a quienes se les explicara el objetivo de la investigación el cual es reducir las cifras de accidentes viales mediante la implementación del PESV, así como el tratamiento de los resultados obtenidos los cuales serán tabulados, analizados y divulgados sin incluir los nombres de los encuestados, esto se realizara por medio de un consentimiento informado como lo estipula la ley 1090 del 2006 en el artículo 31. *“Para la presencia, manifiesta o reservada de terceras personas, innecesarias para el acto profesional, tales como alumnos en prácticas o profesionales en formación, se requiere el previo consentimiento del usuario.”* (social, 2006). **Ver anexo 3**

Posterior a esto se elaborara un diagnóstico inicial para conocer el porcentaje de cumplimiento de la norma, para este diagnóstico se implementará una herramienta en Excel que otorga la ARL Sura, la cual consiste en calificar cada uno de los elementos mediante una tabla de criterios de 0 a 2, donde 0 es la menor calificación y 2 la mayor, esta herramienta arroja el resultado final en la hoja de resumen donde se realiza un comparativo entre el puntaje ideal y el obtenido, la calificación se realiza sobre el 100% del cumplimiento, esta herramienta también permitirá identificar y priorizar la intervención del PESV.

Una vez realizado el diagnóstico y analizado los resultados se dará inicio a la elaboración de la parte documental con apoyo del área de procesos, los documentos serán revisados por Gestión Humana, aprobados por la vicepresidencia, y posteriormente enviados a las entidades pertinentes para su calificación y certificación, los equipos e insumos que se utilizaran para esta actividad son computador, impresora y papel. El equipo de trabajo o comité será escogido por la alta gerencia, quienes serán citados vía e mail para la socialización de sus responsabilidades y firma del acta de conformación, también se definirá la periodicidad de las reuniones. Este comité velara por el cumplimiento efectivo de las actividades definidas por un periodo de 2 años.

Resultados

Tabla 1. Características de la compañía.

Identificación

Actividad que realiza	1410 Confección de prendas de vestir, excepto prendas de cuero. 4771 Comercio al por menor de prendas de vestir y sus accesorios (incluye artículos de piel) en establecimientos especializados 4772 Comercio al por menor de todo tipo de calzado y artículos de cuero y sucedáneos de cuero en establecimientos especializados.
Tamaño	Gran empresa
Actividad económica	Textil – manufactura
Vehículos empleados	Furgones, Motocicletas, Vehículos Blindados
Cantidad de empleados, directos	5.316 Trabajadores Directos, indirectos 24, contratista 80 aproximadamente
Exposición al riesgo vial de acuerdo a la actividad	Distribución de prendas de vestir, calzado y accesorios a tiendas propias; distribución de mercancía entre las plantas de producción y bodegas de distribución.

Nota: En la tabla anterior se encuentran las características de la empresa Permoda LTDA

Fuente: (Camara de comercio, s.f)

Tabla 2. Vehículos utilizados para fines de la empresa

Tipo de Vehículo	
Automóviles Blindados	11
Motos	14
Furgones	13
Otros, cual	
Total	38

Nota: En la tabla anterior se clasifica la flota vehicular propia de la compañía Permoda Ltda.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 3. Clasificación del personal

AREAS	CANTIDAD
Administrativa	784
Operativo	3398

Ventas	816
Logística	259
Transportes	59
Total	5316

Nota: En la tabla anterior se encuentra la distribución del personal directo de la empresa Permoda LTDA

Fuente: Elaboración propia

Tabla 4. Categorización del personal contratado para desplazamientos en vehículos propios

Rol	Cantidad
Conductor	46
Pasajero	29
Total	75

Nota: Permoda Ltda. Tiene contratado personal para el desplazamiento en vías públicas en vehículos propios donde se realiza la distribución de prendas en la diferentes tiendas ubicadas a nivel nacional, adicional a esto cuenta con un equipo de escoltas ,motorizados quienes realizan la cobertura en los servicios mencionados anteriormente

Fuente: Elaboración propia

Rutas internas y externas

Permoda Ltda. Establece tipos de recorridos internos donde se realiza el traslado de insumos, producto entre plantas y bodegas, envío de documentación y desplazamiento peatonal entre las sedes. A nivel externo se establecen rutas que cubren las diferentes zonas de Bogotá norte, sur, oriente y occidente, donde el recorrido es en vehículos donde se trasladan las prendas terminadas, adicional a esto se cuenta con un equipo de escoltas motorizados quienes realizan el acompañamiento a los vehículos de acuerdo a una programación.

Por ultimo contamos con un equipo de escoltas quienes garantizan la seguridad de la alta dirección en vehículos blindados.

Tabla 5. Rutas de desplazamiento en misión

Desplazamientos en misión	Sucursales	
	Internos	Sede calle 22

	Sede calle 23 / hogar infantil	calle 20 # 69 b -74
	Estampación digital	calle 20 # 69 b – 57
	Pantalón drill	calle 20 # 69 b-79
	Postventa	calle 20 # 69 b -19
	Corporativo	calle 17a # 68 d – 88
	Bodega arquitectura	calle 17a # 69 f-36
	Bodega Materias primas	calle 18 # 69 f-95/ ingreso por la carrera 70
Salitre	Bodega Davivienda	carrera 60 10-44 oficina 307 3er piso
	Bodega Zona franca	carrera 106 # 15 - 25 manzana 12 bodega 71
	Bodega Terrapuerto	vía cota Siberia autopista Medellín entrada parque la florida kilómetro 1.5 bodega 12,13 y 14
	Koaj Bulevar	Carrera 52 125 A 59 local 2-91 / 92
	Koaj Fontanar	km 2 al norte de centro chía
	Koaj Palatino	carrera 7 # 139-07 local 112 y 113
	Koaj Santafé I	autopista norte calle 185 # 45-03 local 172-176
	Koaj Santafe II	autopista norte calle 185 # 45-03 local 2-170
	Koaj Suba Plaza imperial	calle 146a # 106-20 local 1121
	Koaj Outlet Toberin	calle 164 - 22-21
	Koaj Unicentro	av. 15 # 123-30 local 2062
	Koaj Colina	carrera 58 d · 146 51 c.c. parque la colina local 201
	Koaj Cafam floresta	transversal 48 # 94-97 piso 2
	Koaj Diver plaza	transversal 99 70 a 85 loc. 101
	Koaj Ferias	calle 72 # 69 b 12
	Koaj Metrópolis	av.68 # 75 a 50 local 275
	Koaj Portal 80	calle 80 autopista Medellín local 075/078
	Koaj Sauces	carrera 69 # 98 a 11 local 145
	Koaj Titán Plaza	C.C Titán av. Ca 72 80 94 loc. 2-06/07/08
	Koaj Unicentro norte	carrera 111c # 86-74 local 135 al 138
	Koaj La felicidad	av. Boyacá calle 13
	Koaj Montevideo	calle 19 # 69 79
	Outlet Rebajona	calle 17 a # 69f – 46
	Multimarcas calle 18	calle 17a # 68 d 88
	Koaj chapinero	carrera 13 # 63a-15
	Koaj Fontibón	carrera 100 #19-02 esquina
	Koaj Galerías	calle 54 # 25-81 local 1186/1137
	Koaj Gran estación	cc .gran estación – av. calle 26 no 62-47 local 126
	Koaj Hayuelos	calle 20 # 82-52 local .277, 278, 279, 280
	Koaj Salitre Plaza I	carrera 68 b no 24-39 local 248-250
Koaj Salitre Plaza II	Carrera 68 b # 24 -39 local 231/231 a	

San Martin I	carrera 7 # 32 - 16 local 106/225
Koaj Calima	calle 19 # 28-80 local 135-136-137
Koaj Metropolitana centro	carrera 7 # 17 66
Pronto calle 18	carrera 7 # 18-04
Pronto carrera 7	carrera 7 no 12 b 24
Carrera 60 II	carrera 60 # 11-21 segundo piso
Multimarcas carrera 62	carrera 62 # 10 17
Metropolitana carrera 60	carrera 60 # 10-94
Koaj Plaza de las américas I	c.c. plaza americas local 1407/1407 ^a
Koaj Plaza de las américas II	c.c. plaza americas local 2503
Canal e-commerce	carrera 60 # 10-94
Punto 2	calle 13 # 66-26
Punto 4	av. américas #60-34
Koaj Plaza central	carrera 65 #11-50 c.c. plaza central
Koaj Tienda 20 de julio	calle 25 b sur # 5 87 local 208
Koaj gran plaza bosa	calle 65 sur · 78 h 51 local 132
Koaj Bosa centro	transversal 80 a # 65 f - 19 sur
Koaj Bosa porvenir	calle 54 f sur # 93c 18
Koaj Centro mayor	av. carrera 27 (NQS) no 38-a-16 sur loc. 135 136 137
Koaj Kennedy I	carrera 78b # 39a-38/42 sur
Koaj Kennedy II	carrera 78b # 36 – 64/70 sur
Koaj Mercurio	Carrera 7 n° 32-35 locales 221 al 225. cc mercurio
Koaj Restrepo	carrera 19 # 17-90 sur
Koaj Tintal	calle 6 a # 86-75 local 280 281
Armi Tunal	calle 47 b sur # 24 b 33 local 1064/65
Koaj Antares	Transversal 7c #30e-118, Soacha c.c. Antares

Nota: En la tabla anterior se encuentran las direcciones de las plantas de producción y puntos de venta, estipuladas como rutas de desplazamiento.

Fuente: (Cívico, s.f)

Diagnostico bajo el cumplimiento de la resolución 1565 de 2014

La compañía Permoda Ltda posee un plan estratégico de seguridad vial radicado en el año 2016, el cual obtuvo como calificación 12,9 el cual no fue avalado por las entidades pertinentes, por eso surge la necesidad de la actualización, ajuste y ejecución de un nuevo documento.

La calificación se realiza según los siguientes criterios:

No esta implementado es igual a 0

Implementado parcialmente es igual a 1

Implementado totalmente es igual a 2

No aplica es igual a N/A

Tabla 6. Resultado del diagnostico

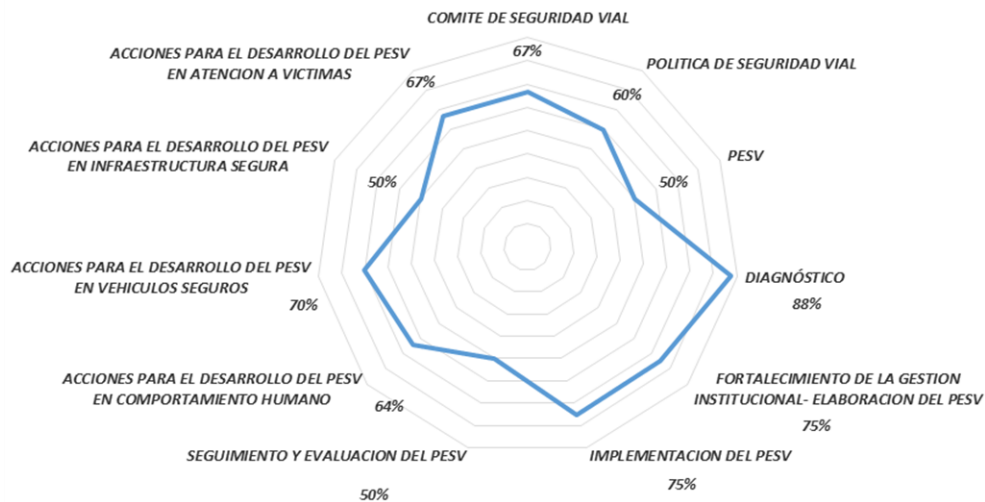
<i>Elemento</i>	<i>Puntaje Ideal</i>	<i>Puntaje obtenido</i>	<i>% Implementación</i>
Equipo de trabajo y/o comité	30	20	67%
Política	10	6	60%
Divulgación PESV	2	1	50%
Diagnóstico	8	7	88%
Elaboración de documentos y definición de acciones	4	3	75%
Implementación	8	6	75%
seguimiento y evaluación	14	7	50%
Actividades enfocadas en comportamiento humano	28	18	64%
Actividades enfocadas en vehículos seguros	10	7	70%
Actividades enfocadas en infraestructura segura	10	5	50%
Actividades enfocadas en atención a victimas	6	4	67%
Total	130	84	65%

Nota: La tabla anterior muestra los resultados de la calificación de cada uno de los elementos, para conocer la situación actual de la empresa frente al obediencia de la resolución 1565 del 2014. Se emplea herramienta suministrada por la ARL Sura a la cual se encuentra afiliada la empresa el cual arroja un cumplimiento del 65%

Fuente: (ARL SURA, s.f)

Gráfico 1. Resultado diagnostico

Diagnóstico de Planes Estratégicos de Seguridad Vial



Fuente: (ARL SURA, s.f)

De acuerdo al gráfico anterior se puede evidenciar que tres de los elementos calificados se encuentran sobre el 50% del cumplimiento, estos son PESV el cual no se encuentra divulgado a los colaboradores, el segundo elemento es el seguimiento y evaluación del plan, que a pesar de estar documentado no se realiza un seguimiento de los indicadores definidos, por lo tanto no está siendo efectivo, y el último son las actividades para el mejoramiento en el pilar de infraestructura segura, la compañía cuenta con zona de parqueo así como peatonales dentro de las instalaciones, las cuales carecen de demarcación y señalización, se identifican las rutas internas y externas pero no se ejecutan medidas de control para conocer el estado de estas, rutas alternas en caso que se presenten peligros y facilitar una reacción inmediata en caso de emergencia.

Conformación equipo de trabajo

Permoda LTDA. Realiza la conformación del comité de seguridad vial el cual fue seleccionado por la alta dirección siendo este el mecanismo de coordinación para programar, diseñar, efectuar y medir las acciones que consientan promover una cultura de seguridad vial a través de los pilares; este comité deberá reunir cada tres meses y/o extraordinariamente si se requiere.

A continuación se describen las funciones, roles y responsabilidades de los integrantes del comité:

- ✓ Evaluar los resultados derivados en el diagnóstico inicial y definir acciones de mejora a implementar.
- ✓ Identificar y establecer un plan de mejora con relación a los factores de riesgo viales.
- ✓ Estructurar malla de formación de seguridad vial para los colaboradores que ejecutan estas actividades
- ✓ Generar estándar de requerimientos para procesos de negociación con proveedores y talleres de diagnóstico encargados del mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.
- ✓ Generar plan de auditorías del plan estratégico de seguridad vial.
- ✓ Diseñar e implementar campañas enfocadas en comportamientos viales seguros.
- ✓ Comunicar a la alta dirección y/o partes interesadas el cumplimiento del PESV

Roles y funciones de las directivas

El vicepresidente de operaciones de Permoda LTDA será responsable de:

- Liderar la elaboración y desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Definir un líder según su responsabilidad que apoye en la ejecución del plan.
- Precisar responsabilidades y funciones de los colaboradores en materia de seguridad vial, enfocados en el cumplimiento de los objetivos determinados.
- Asignar los recursos económicos necesarios para la ejecución de las actividades concretas.

- Otorgar los espacios necesarios a los integrantes del comité para asistir a las reuniones programadas
- Asegurar que lo establecido en el PESV sea cumplido por todos los integrantes de la compañía.

(Ver anexo 1. Acta de conformación)

Encuesta/Instrumento para determinar el riesgo vial

La encuesta de Seguridad Vial fue el método aplicado para el levantamiento y posterior evaluación de la información, de la cual se pudo extraer los datos para identificación de los riesgos viales, dentro de la encuesta se considerando los riesgos durante el desplazamiento y en misión.

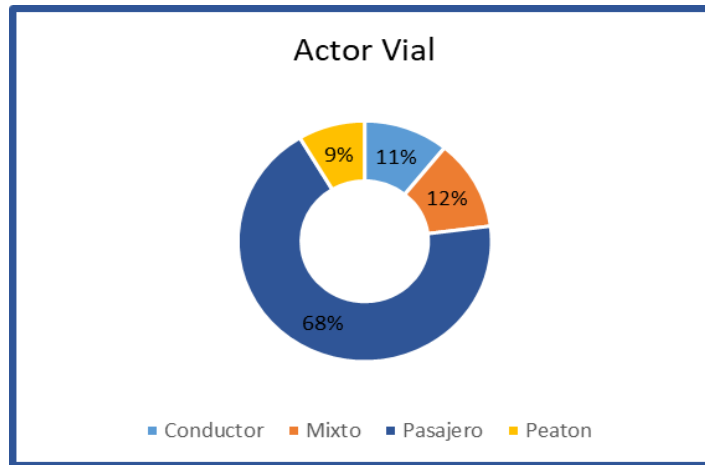
Tabla 7. Ficha Técnica de la encuesta aplicada

FICHA TÉCNICA	
Nombre de la encuesta:	Encuesta en seguridad Vial
Fecha de recolección de la información	Septiembre a noviembre 2019
Marco maestral:	Trabajadores de la empresa Permoda Ltda.
Ciudades donde se realizó	Bogotá
Tamaño de la muestra:	2773 Personas encuestadas
Técnica de recolección:	Encuesta
Fecha del reporte	Noviembre 2019

Nota: La tabla anterior muestra las características principales de la encuesta aplicada para la recolección de datos

Fuente: Elaboración propia

Grafico 1. Actor Vial



Fuente: Elaboración propia

La gráfica indica la distribución de la población por tipo de usuario de vía, donde pasajero representa el 68%, mixto que significa que utilizan varios medios de transporte, entre vehículo y transporte público, conductor 11% y peatón un 9% .

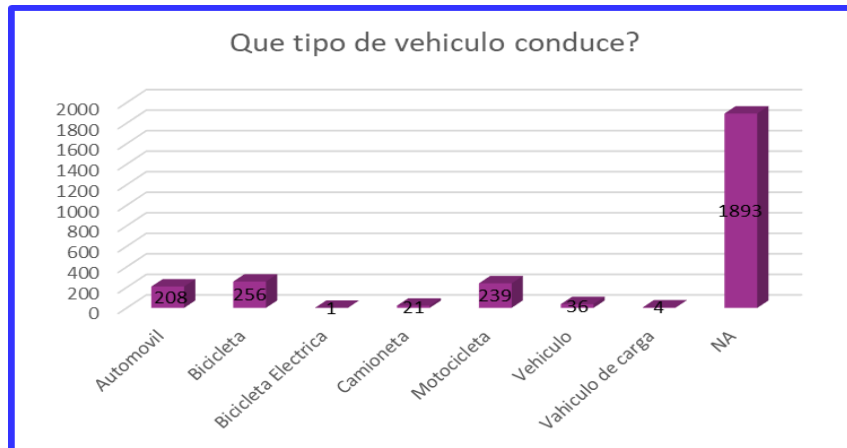
Gráfico 2. Licencia de conducción



Fuente: Elaboración propia

De acuerdo a la gráfica del total de la muestra seleccionada el 21% posee licencia de conducción y 79% no posee licencia de conducción, en la pregunta no se tuvo en cuenta que personas conducen carro sin licencia, por lo que estos son los resultados sin importar la condición.

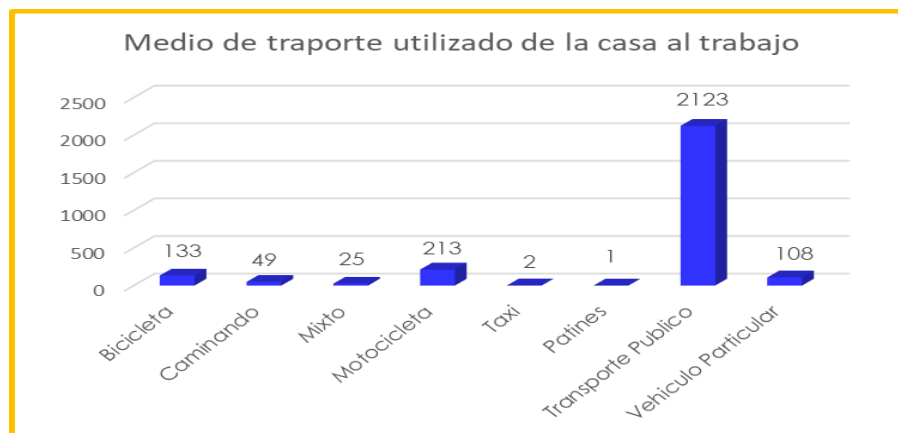
Grafico 3. Tipo de vehículo que conduce



Fuente: Elaboración propia

De la muestra seleccionada se quiso conocer qué tipo de vehículo conducen las personas que poseen vehículos, los resultados son los siguientes: entre automóvil, vehículo de cargas y motocicleta suman el 19%, donde motociclistas representan un 9%, ciclistas un 10%, y la cifra más representante con un 71% la obtienen los pasajeros y peatones.

Grafico 4. Medio de transporte para movilizarse de la casa al trabajo



Fuente: Elaboración propia

Según el grafico anterior el 80% de la muestra seleccionada se transporta de su casa al lugar de trabajo en transporte público (bus, SITP, colectivo), el 8% se desplaza en motocicleta y el 5% en bicicleta, es decir la nuestra mayor población de actores viales se concentra en pasajeros.

Tabla 8. Matriz de peligros y riesgos viales

Fuente Generadora	ESTIMACIÓN DEL RIESGO		PLAN DE MEJORAMIENTO						Gestión Institucional	Comportamiento seguro	Vehículos seguros	Infraestructura segura	Atención a víctimas
	Clasificación del riesgo	Riesgo Aceptable/ No aceptable	Controles de ingeniería	Capacitación	inspecciones	otros	Señalización	equipos de protección personal					
Intensidad del tráfico	MEDIO	No Aceptable	Código nacional de tránsito (control institucional nacional)	Normas de tránsito y seguridad vial	Inspecciones pre operacionales por parte de la empresa de transporte de personal		Señalización en las vías (institución nacional)			X			
Estado de la infraestructura de la vía	MEDIO	No Aceptable	Mantenimiento malla vial (instituto nacional)		Verificar estado de las rutas para acceso a las locaciones	Análisis de vías	Señalización en las vías (institución nacional)				X		
Riesgo publico	MEDIO	No Aceptable	Controles de seguridad (establecidos por la policía - cuadrantes de seguridad)							X			
Accidente de tránsito	ALTO	No Aceptable		Seguridad vial, manejo preventivo						X			X
Conducción	MEDIO	No Aceptable		Capacitación en normas de seguridad vial.						X			
Prototipo de vehículo y/o sus características, estado del vehículo	MEDIO	No Aceptable		Capacitación en normas de conducción segura	Mantenimiento preventivo del vehículo.						X		
Estado de la infraestructura de la vía	MEDIO	No Aceptable	Mantenimiento malla vial (instituto nacional)			Utilizar el cinturón de seguridad					X		
Riesgo publico	MEDIO	No Aceptable		Capacitación en prevención del riesgo público.									
Conducción	MEDIO	No Aceptable		Capacitación en normas de seguridad vial.			Puestos de control en la vía, monitoreo satelital Señalización en las vías (institución nacional de vías)			X			X
Accidente de tránsito	MEDIO	No Aceptable		Seguridad vial, manejo preventivo						X			X
Conducción	MEDIO	No Aceptable		Capacitación en normas de seguridad vial.						X			
Estado de la infraestructura de la vía	MEDIO	No Aceptable	Mantenimiento malla vial (instituto nacional)			Análisis de vías					X		

Particularidades de los vehículos	MEDIO	No Aceptable		Capacitación en normas de conducción segura								X		
Riesgo público	MEDIO	No Aceptable		Capacitación en prevención del riesgo público.						X				
Conducción	MEDIO	No Aceptable		Capacitación en normas de seguridad vial.			Puestos de control en la vía, monitoreo satelital Señalización en las vías (institución nacional de vías)							X
Accidente de tránsito	ALTO	No Aceptable		Seguridad vial, manejo preventivo						X				X
Conducción	MEDIO	No Aceptable		Capacitación en normas de conducción segura									X	
Conducción propia	MEDIO	No Aceptable	Luces, refractivos.						Uso de elementos de protección para bici usuarios	X				
Estado de la infraestructura de la vía	MEDIO	No Aceptable			Revisión preventiva		Mantenimiento malla vial (instituto nacional)					X		
Riesgo público	MEDIO	No Aceptable	Controles de seguridad (establecidos por la policía - cuadrantes)	Prevención del riesgo público						X				
Conducción	MEDIO	No Aceptable		Capacitación en seguridad y normas de tránsito									X	
Incumplimiento a normas de seguridad de tránsito como desplazamientos por sitios no autorizados, omisión de señalización, etc.	MEDIO	No Aceptable		Seguridad vial, normas de comportamiento vial			Semáforos, monitor de velocidad en los vehículos. (regulación vial)	Señalización en las vías (institución nacional)		X				
Estado de la infraestructura de la vía	MEDIO	No Aceptable	Mantenimiento malla vial (instituto nacional)	Seguridad vial, normas de comportamiento vial									X	
Riesgo público	MEDIO	No Aceptable	Controles de seguridad (establecidos por la policía - cuadrante)							X				

Nota: Se toman solo los riesgos que dieron no aceptables para definir plan de acción e intervenir

Fuente: (45, 2010)

COMPORTAMIENTO HUMANO	ÁREA
Procedimiento de reclutamiento y selección de personal	Gestión Humana
Control de documentación de conductores	Seguridad y Logística
Profesiograma	Coordinación SST
Perfil de Cargo para Conductores y Motorizados	Formación y Desarrollo
Política de Seguridad Vial - Políticas de regulación - Políticas de control de alcohol y drogas	Coordinación de SST
Matriz de Elementos de protección	Coordinación SST
Plan de formación de conductores y motorizados	Formación y Desarrollo
VEHICULOS SEGUROS	ÁREA
Programa mantenimiento preventivo	Seguridad y Logística
Certificados de idoneidad de las entidades que realizan los mantenimientos	Compras
Inspecciones a los vehículos diarias	Seguridad y Logística
Seguimiento y administración de los registros de mantenimiento realizados a los vehículos.	Seguridad y Logística
INFRAESTRUCTURA SEGURA	ÁREA
Rutas internas	Seguridad y Logística
Rutas externas	Seguridad y Logística
ATENCION A VICTIMAS	ÁREA
Protocolo de Atención a Víctimas	SST y Seguridad

Tabla 9. Responsables de la ejecución del PESV por pilar

Nota: En esta tabla se establecen las acciones para la implementación del PESV y responsables

Fuente: Elaboración propia

Cronograma

Dentro del cronograma de actividades adjunto (**Ver anexo 2. Cronograma**) se establecen las acciones, el tiempo de su desarrollo y aplicación encaminados hacia los objetivos del presente plan.

Tabla 10. Indicadores

NOMBRE DEL INDICADOR	COMO SE MIDE	META	FRECUENCIA DE MEDICIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN
% Personas capacitadas	# de personas que asisten a la capacitación/ # de personas que conducen	100%	Trimestral	Plan de formación listado de asistencia
% Investigación accidentes de tránsito	# investigaciones realizadas/ total de accidentes del periodo x 100	100%	Trimestral	Registro digital con firma de responsables y acciones
% investigaciones de incidentes de tránsito	# investigaciones realizadas/ total de incidentes del periodo x 100	100%	Trimestral	Formato de investigación de incidentes
Tasa de accidentes de tránsito	# accidentes de tránsito en el mes / total de personas expuestas en el mes x 100		Trimestral	Base de accidentalidad
Frecuencia de accidentalidad	3 Accidentes en el mes		Trimestral	Base de accidentalidad # de accidentes
Severidad de los accidentes	# Accidentes de tránsito severos en el mes / Total de accidentes de tránsito en el mes x 100		Trimestral	Base de ausentismo por AT
% Mantenimiento preventivo	# de MP programados/Total de MP ejecutados	100%	Trimestral	Hoja de vida vehículos/Orden de compra
Cambio de comportamientos	# comportamientos seguros/ Total de personas observadas x 100	100%	Trimestral	Prueba de manejo comentado

Nota: La tabla anterior representa los indicadores por medio de los cuales se medirá el cumplimiento y ejecución del PESV

Fuente: Elaboración propia

Tabla 12. Cronograma de capacitaciones

CRONOGRAMA DE CAPACITACIÓN																
Objetivo	Alcance	Contenidos	Responsable	Enero	febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	
Cumplir con los requerimientos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, con el fin de reducir la accidentalidad y promover el autocuidado	Conductores Auxiliares Escoltas Motorizados Mensajeros Mantenimiento Tiendas	Capacitación: Socialización Política de Seguridad Vial y Prevención de accidentes Viales	Técnico HSE													
		Manejo Defensivo	Nebesco													
		Capacitación: Atención de Emergencias en Riesgo Publico en Carretera.	ARL													
		Capacitación: Socialización Normatividad Foto multas como medida preventiva para disminuir las infracciones de tránsito. manejo defensivo	ARL													
		Capacitación: Sensibilización de los diferentes roles del factor humano	ARL													
		Capacitación: Comportamiento Seguro, Normatividad y Señalización.	ARL													
		Capacitación: Técnicas de conducción defensiva para automóviles, motocicletas y bicicletas Ley-1811 del 2016	Nebesco													
		Señalización y demarcación de áreas	Nebesco													

Nota: En la tabla anterior se relacionan las actividades de formación enfocadas a cada uno de los pilares de acuerdo a lo establecido en la resolución 1565 del 2014

Fuente: Elaboración propia

Discusión

Enfocados en el pilar de comportamiento seguro durante el desarrollo del documento, se analizó la conducta de los colaboradores en la vía al salir de sus jornadas de trabajo, compruebo y afirmo una de las conclusiones extraídas del estudio realizado por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de Buenos Aires Argentina que dice lo siguiente *“La ciudadanía vial es el objetivo que implicará una transformación cultural de nuestras prácticas viales, y eso solamente podrá ser posible con acciones estatales combinando control, sanción, educación y comunicación.”* (CONICET, 2015).

Lo anterior se debe a que evidencio que los colaboradores al cruzar las calle principal no observan si hay vehículos en la vía, por el contrario aceleran el paso poniendo el riesgo su vida, por el lado de los bici usuarios el solo el 20% de la población usa sus elementos de protección, al contrario de los motociclistas.

Estos se debe a que la norma no exige por igual a todos los actores viales, creando una brecha en el cumplimiento de la ley, sumado a esto existen sanciones establecidas para peatones y bici usuarios, pero no tienen muchas fuerza por lo que las personas no lo ven importante, desafortunadamente cuando hay un castigo monetario se crea más conciencia y recordación ya que es perder dinero por decirlo así el cual estaba destinado para otras necesidades, sin embargo la ley sigue siendo flexible en el pago oportuno de dicho dinero.

Ahora bien por el lado de la educación vial considero que esta se debería inculcar desde la primera infancia por medio de los jardines y colegios, e incluir como curso obligatorio para adquirir y renovar la licencia de conducción.

Conclusiones

El resultado obtenido del diagnóstico con relación al cumplimiento de la resolución 1565 del 2014 fue superior al 50%, sin embargo es importante mencionar que el PESV se encontraba en su etapa inicial que de acuerdo el ciclo PHVA sería el planear donde se procede a la elaboración de documentación, los demás ciclos hacer, verificar y actuar no se han ejecutado por lo tanto o hay una mejora continua.

Mediante la elaboración del diagnóstico inicial se pudieron detectar las falencias en el documento anterior que generaron las no conformidades para registro del PESV ante las entidades pertinentes

La implementación de este documento permite a la Empresa Permoda Ltda., dar cumplimiento a lo establecido en la norma.

Limitaciones

En los resultados conseguidos de las encuestas realizada de evidencian que algunas de las preguntas no fueron contestadas, lo que no permite conocer un dato real.

La base de ausentismo de la empresa no cuenta con una discriminación por accidente de tránsito en el campo de origen de la incapacidad, por lo que se dificulta conocer cuántos accidentes viales y días perdidos son generados por esta causa.

Recomendaciones

- Mantener y actualizar el PEVS de acuerdo a la normatividad legal vigente, asignando los recursos necesarios para la ejecución de las actividades y programas establecidos como resultados del diagnóstico inicial y matriz de peligros y riesgos, así como garantizar la ejecución de las mismas por medio del comité de seguridad vial el cual debe vigilar el cumplimiento efectivo de las actividades propuestas.
- Definir e implementar malla de formación que involucre a cada uno de los actores viales de la compañía, enfocada en actitudes, valores y comportamientos seguros.
- Implementar campo de origen por accidente de tránsito ya sea laboral o común, en la base de ausentismo de la compañía, con el fin de identificar cuáles son los actores viales que más se accidentan e implementar planes de acción.

Referencias Bibliográficas

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2019). Gobierno Nacional conmemora día Mundial en recuerdo de las víctimas de Siniestros Viales. Recuperado de: <https://ansv.gov.co/Detalle/261/dia-mundial-recuerdo-victimas-siniestros-viales/index.html>

ARL SURA. (s.f) .Herramienta para la implementación del PESV. Recuperado de: <https://www.arlsura.com/index.php/documentos/category/15-movilidad-segura?download=133:modelo-de-implementacion-del-plan-estrategico-de-seguridad-vial>

Cámara de comercio. (s-f). Descripción de actividades económicas. Recuperado de: <https://linea.ccb.org.co/descripcionciiu/>

Ceron, J. (2015, diciembre 9). Cinco cambios claves para el Código de Tránsito. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16452911>

Centro Andaluz. (2 de Julio de 2018). Seguridad activa y pasiva. Recuperado de: <https://centroandaluz.net/blog-academia/seguridad-activa-y-pasiva-definicion-oposicion-policia-nacional-escala-basica/>

Circula Seguro. (2011). La Historia de la Seguridad Vial, año por año. Recuperado de: <https://www.circulaseguro.com/nils-bohlin-ingeniero-salvador-de-vidas/>

Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. (2016). Cultura vial, factor importante para prevenir y reducir accidentes de tráfico. Recuperado de: <https://cdhcm.org.mx/2016/12/cultura-vial-factor-importante-para-prevenir-y-reducir-accidentes-de-traffic/>

Conducción responsable. (2013). Comienzos de la seguridad vial. Recuperado de: <http://www.conduccionresponsable.com/comienzos-de-la-seguridad-vial/>

Congreso de la república. (2011). Ley 1503 del 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Congreso de la república. Recuperado de: https://www.arlsura.com/files/ley1503_2011.pdf

Congreso Iberoamericano de seguridad vial. (2018). Análisis sistemático de causas de accidentes viales. (VI). Recuperado de: <https://vicisev.institutoivia.org/wp-content/uploads/2018/11/david-maldonado-Cementos-Progreso-Análisis-Sistemático-para-la-Investigacion-de-Incidentes.pdf>

Cívico.(s.f). Sucursales Koaj. Recuperado de: <https://www.civico.com/bogota/sucursales/koaj?page=3>

Definición ABC.(2010) Definición pasajero. Recuperado de:
<https://www.definicionabc.com/general/pasajero.php>

Eltransporte.com. (2019). Foro de seguridad vial en Cámara de Comercio de Bogotá. Recuperado de:
<http://www.eltransporte.com/foro-de-seguridad-vial/>

Euroncap. (2019). Últimas valoraciones de seguridad. Recuperado de:
<https://www.euroncap.com/es/results/ford/puma/39674>

Fundación Mapfre. (2017). Avances tecnológicos que ayudan a evitar obstáculos en la carretera.
Recuperado de:
<http://seguridadvialenelentornolaboral.org/seguridad-empresas/actualidad/noticias/avances-tecnologicos-que-ayudan-a-evitar-obstaculos-en-carretera.jsp>

García. (2018, Abril 5). Airbag, la historia de la bolsa de aire que salva vidas. Recuperado de:
<https://www.sport.es/es/motor/destacados/noticias/trending/airbag-la-historia-de-la-bolsa-de-aire-que-salva-vidas-6736825>

Icontec. (2010). Guía técnica colombiana 45. Recuperado de:
<https://saludocupacionalunad.files.wordpress.com/2012/07/gtc-45-2010.pdf>

La evolución de la seguridad en el automóvil. (2014, Junio 5). Autofacil. Recuperado de:

<https://www.autofacil.es/seguridad/2014/06/05/evolucion-seguridad-automovil/19056.html>

Los 7 tipos de personalidades al volante Seguridad vial en Colombia: una tarea pendiente. (Como se citó

en [https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/foro-de-seguridad-vial-en-colombia-](https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/foro-de-seguridad-vial-en-colombia-532424)

[532424](https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/foro-de-seguridad-vial-en-colombia-532424). 2019, Agosto 9). Revista portafolio. Recuperado de:

<https://www.portafolio.co/economia/los-7-tipos-de-personalidades-al-volante-531962>

Motor Mapfre. (2016). Qué son las pruebas Euro NCAP. Recuperado de:

<https://www.motor.mapfre.es/consejos-practicos/seguridad-vial/que-son-las-pruebas-euro-ncap/>

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

Recuperado de: <https://educavialroquetas.blogspot.com/2012/11/primeras-normas-y-senales-de-trafico.html>

Ministerio de defensa. (2017). Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional conmemora sus sesenta y dos años de servicio a la comunidad. Recuperado de:

<https://924.policia.gov.co/noticia/direccion-transito-y-transporte-policia-nacional-conmemora-sus-sesenta-y-dos-anos-servicio>

Ministerios de protección social. (2006). Ley 1090 de 2006. Por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de Psicología, se dicta el Código Deontológico y Bioético y otras disposiciones.

Ministerio de protección social. Recuperado de:

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1090_2006.html

Ministerio de Transporte. (2014). Resolución 1565 de 2014. Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Ministerio de Transporte. Recuperado de: http://www.axacolpatria.co/arpc/docs/pdf/resolucion_mintransporte_1565_2014.pdf

Ministerio de Transporte. (2013). Decreto 2851 de 2013. Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 Y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.

Ministerio de Transporte. Recuperado de:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55853>

Organización mundial de la salud. (2017).10 datos sobre la seguridad vial en el mundo. Recuperado de:

<https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

Organización mundial de la salud. (s.f). Prevención de la violencia y los traumatismos. Accidentes de tránsito. Recuperado de: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/

Percepción general de la seguridad vial en la ciudad de Loja Ecuador. (2016, Octubre 26). Cumbre.

Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6550762.pdf>

Perez, T. (s.f). La importancia de la educación vial en los niños. Natursan. Recuperado de:

<https://www.natursan.net/la-importancia-de-la-educacion-vial-en-los-ninos/>

Secretaria de tránsito y Transporte. (2002). Código Nacional de tránsito terrestre. Definiciones. Secretaria de tránsito y transporte. Recuperado de:

https://leyes.co/codigo_nacional_de_transito_terrestre/2o.htm

Seguridad vial en Colombia: una tarea pendiente. (2019, Agosto 9). Portafolio. Recuperado de:

<https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/foro-de-seguridad-vial-en-colombia-532424>

Significados. (2017). Significados de plan de accione. Recuperado de:

<https://www.significados.com/plan-de-accion/>

Significadoconcepto. (s.f). Concepto de peatón. Recuperado de: <https://significadoconcepto.com/peaton/>

Anexos

- 1. Acta de conformación**
- 2. Cronograma**
- 3. Formato de consentimiento informado**

Anexo 1. Acta de conformación Comité

PERMODA LTDA	FORMATO ACTA DE CONFORMACIÓN DE COMITÉ		
	CÓDIGO FR-GH-105	VIGENCIA A PARTIR DE: 13/04/2018	REVISIÓN: 02

ACTA No. 02

ACTA DE CONFORMACION

La alta Dirección de Permoda LTDA. designó a cada uno de los integrantes que conforman el Comité de Seguridad Vial dando cumplimiento la Ley 1503 de 2011 y el decreto 2851 de 2013.

Su finalidad será planear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar un comportamiento seguro vial en los colaboradores.

CONFORMACIÓN

NOMBRE	CARGO
Liliana Martínez	Directora de Logística
Luis Martín Castro	Director Administrativo
Jenny Ramírez	Jefe de transportes
Jose Edgar Castro	Jefe de Seguridad
Erika Arizmendi	Jefe de Mantenimiento Tiendas
Jairo Rubio	Coordinador Mantenimiento Tiendas
Gina Reyes	Jefe de Atracción de Selección
Diana Mesa	Analista de Atracción y selección
Jorge Baez	Jefe Servicios Administrativos

Se realiza formación en roles y responsabilidades así como se difunde la periodicidad en que se deberá reunir el comité.

238658

KOAJ ARMI · PRONTO · BKUL

NIT: 860516806-5
Oficinas administrativas: cl. 17 A No. 68 D - 88 Tel.: (57-1) 294 89 99
Logística: cl. 80 Av. Siberia Km 1.3, La Florida Bdg. 12, Terrapuerto Industrial.
Tel.: 743 17 06 Fax: 876 45 14, Cota-Cundinamarca.

Anexo 2. Cronograma

4. CRONOGRAMA DE TAREAS		RESPONSABLE	2019												2020												Actividad planeada	Actividad Ejecutada	Tiempo estimado (horas)	INDICADOR DE CUMPLIMIENTO
			I SEMESTRE						II SEMESTRE						I SEMESTRE						II SEMESTRE									
ACTIVIDADES			ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE				
1	Identificar las rutas de desplazamiento de los vehículos de la compañía (furgon, motos, camionetas y montacargas)	Tecnico HSE																								2	1		33%	
2	Alineación del PEVS con transportadoras o proveedores externos	Tecnico HSE																								1	0		0%	
3	Actualizar documento del Plan estratégico de seguridad Vial basado en la guía emitida por el ministerio de transporte	Tecnico HSE- Procedimientos																								1	1		50%	
4	Elaborar y divulgar las políticas regulatorias	Tecnico HSE- Procedimientos																								0	2		100%	
5	Definir cronograma de inspecciones vehículos propios y terceros	Tecnico HSE																								3	0		0%	
6	Definir material para campañas mensuales (pantallas, afiches y pasa la voz)	Tecnico HSE																								1	0		0%	
7	Definir el tipo de prueba teórico práctica para conductores	Jefe de transportes Jefe de seguridad Compras																								1	0		0%	
8	Levantar el documento del programa "El actor vial del mes" donde se premiara las buenas practicas en la vía	Tecnico HSE																								2	0		0%	
9	Definir fechas de reuniones del comité del PESV	Comité PESV																								2	0		0%	
11	Ajustar profesiograma para montacarguistas	Medicina laboral																								1	0		0%	
12	Ajustar el protocolo para reporte de incidentes y accidentes viales	Coordinación HSE																								0	1		100%	
13	Definir malla de formación	Tecnico HSE																								0	1		100%	

Anexo 3. Formato de consentimiento informado

PERMODA LTDA.	CONSENTIMIENTO INFORMADO		
	CÓDIGO: VO-GH-JR3.75_PR012	FECHA DE VIGENCIA: 2019/09/13	REVISIÓN: 01

Consentimiento informado para participante de investigación

El objetivo de este formato es hacerlo conocer de su valiosa participación en el desarrollo de este proceso práctico, así como su finalidad de investigación y su función dentro de la misma.

Tanto su decisión como participación son de acción completamente voluntarias y por tanto los datos obtenidos merecen la confidencialidad de los mismos.

Si usted accede a participar en este estudio, se le pedirá responder preguntas en una entrevista, esto tomará aproximadamente de 3 a 5 minutos de su tiempo. Solo el coordinador y técnicos de seguridad y salud en el trabajo podrán conocer la información obtenida a partir del ejercicio; el cual se llevara a cabo con propósitos de nutrir la implementación de plan estratégico de seguridad vial. Es usted merecedor de recibir orientación antes, durante y después del ejercicio.

Agradecemos toda su disposición y colaboración.

Yo _____, identificado con número de cedula _____ manifiesto que deseo participar en esta actividad de manera libre y voluntaria. Reconozco que la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de los de este estudio sin mi consentimiento. He sido informado de que puedo hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento y que puedo retirarme del mismo cuando así lo decida, sin que esto acarree perjuicio alguno para mi persona.

Nombre del participante:

Firma:

Fecha: