

**Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano  
Facultad Sociedad, Cultura y Creatividad.**

**Escuela de Estudios en Psicología, Talento Humano y Sociedad  
Programa Especialización en Gerencia de la Seguridad y Salud Laboral.**

**“Contexto Organizacional con enfoque en seguridad vial para CC Mejía SAS.”**

**Informe Final Consultoría Gestión Empresarial para Optar al Título de Especialista en  
Gerencia de la Seguridad y Salud en el Trabajo.**

**Presenta:**

**Lays Yurani Tamayo González**

**Director:**

**Julián Andrés Martínez Rincón**

**Ingeniero electrónico, Especialista en Gerencia de Proyectos, Especialista en Salud  
Ocupacional, Magister en Dirección y Administración de Empresas MBA.**

**Lic. en S.O.:1637 del 16 de julio de 2013**

**Septiembre 2023**

**Criterios de Existencia**

<b>Nombre del Informe</b>	
Contexto Organizacional con enfoque en seguridad vial para CC Mejía SAS	
<b>Nombre(s) de lo(s) Investigador(es)</b>	Lays Yurani Tamayo González. C.C. 1039691902
<b>Número del contrato</b>	20230706023118
<b>Fecha y Lugar de Presentación</b>	Agosto 2023, Medellín, Colombia.
<b>Idioma</b>	Español
<b>Disponibilidad</b>	
<b>Nombre de la empresa</b>	CC Mejía S.A.S
<b>NIT</b>	9 0 1 0 7 6 5 9 4
<b>Nombre del proyecto de investigación asociado</b>	Innovación en la Gestión empresarial, el trabajo digno y decente en el marco de la Seguridad y Salud Laboral- Consultorio GSSL 2022 - 2023
<b>Número de páginas</b>	52



**Tabla de Contenido**

	Pág.
<b>Resumen.....</b>	<b>8</b>
<b>Introducción .....</b>	<b>12</b>
1. Objetivos .....	13
<b>1.1. Objetivo General .....</b>	<b>13</b>
<b>1.2. Objetivos Específicos.....</b>	<b>13</b>
2. Marco Referencial.....	14
<b>2.1. Marco Conceptual.....</b>	<b>14</b>
<b>2.2. Marco Legal.....</b>	<b>15</b>
<b>2.3. Marco Teórico .....</b>	<b>16</b>
<b>2.4. Marco Contextual.....</b>	<b>17</b>
Tipo de empresa: .....	18
Nombre de la empresa:.....	18
Actividad económica:.....	18
3. Marco Metodológico.....	19
<b>3.1. Diseño de Investigación de la Consultoría .....</b>	<b>19</b>
<b>3.1.1. Fases de la Consultoría.....</b>	<b>20</b>
<b>3.2. Población Objeto e impacto de la consultoría .....</b>	<b>22</b>
<b>3.3. Técnica e Instrumentos.....</b>	<b>23</b>
<b>3.4. Técnicas de actuación y de análisis de la información .....</b>	<b>26</b>
<b>3.5. Presupuesto .....</b>	<b>27</b>
<b>3.6. Cronograma.....</b>	<b>29</b>

---

---

<b>4. Resultados.</b> .....	<b>30</b>
<b>4.1. Fase 1 iniciación</b> .....	30
<b>4.2. Fase 2 Diagnóstico</b> .....	31
<b>4.3. Fases 3 y 4 Planificación de las medidas, informes.</b> .....	34
5. Conclusiones .....	45
6. Recomendaciones .....	46
<b>Bibliografía</b> .....	<b>49</b>
<b>Apéndices</b> .....	<b>52</b>



**Lista de Tablas**

	Pág.
<b>Tabla 1</b> <i>Actividades marco metodológico</i> .....	21
<b>Tabla 2</b> <i>Población objeto</i> .....	22
<b>Tabla 3</b> <i>Técnicas e instrumentos</i> .....	23
<b>Tabla 4</b> <i>Técnicas aplicadas de acuerdo con las actividades</i> .....	26
<b>Tabla 5</b> <i>Presupuesto</i> .....	28
<b>Tabla 6</b> <i>Cronograma de actividades</i> .....	29
<b>Tabla 7</b> <i>Factores de riesgo en la vía</i> .....	39
<b>Tabla 8</b> <i>Evaluación Riesgos críticos</i> .....	39
<b>Tabla 9</b> <i>Resumen capacitación y formación</i> .....	40
<b>Tabla 10</b> <i>Resuman hallazgos, acciones de mejoramiento</i> .....	41
<b>Tabla 11</b> <i>Porcentaje de intervención acciones de mejoramiento</i> .....	44

---

---

### Lista de Figuras

	Pág.
<b>Figura 1</b> <i>Fases consultoría, metodología Kurb.</i> .....	21
<b>Figura 2</b> <i>Metodología PESV</i> .....	24
<b>Figura 3</b> <i>Herramienta técnica para identificación de riesgos viales</i> .....	25
<b>Figura 4</b> <i>Vehículos</i> .....	31
<b>Figura 5</b> <i>Porcentaje de valuación cumplimiento PESV</i> .....	31
<b>Figura 6</b> <i>% Cumplimiento FASE antes</i> .....	32
<b>Figura 7</b> <i>% Cumplimiento FASES después</i> .....	33
<b>Figura 8</b> <i>% cumplimiento por fases, después</i> .....	33
<b>Figura 9</b> <i>Medios de transporte</i> .....	34
<b>Figura 10</b> <i>Riesgos motivados por el factor humano</i> .....	35
<b>Figura 11</b> <i>Motivados por la vía</i> .....	36
<b>Figura 12</b> <i>Motivados por el vehículo</i> .....	37
<b>Figura 13</b> <i>Riesgos viales</i> .....	38

---

---

### Lista de Apéndices

	Pág.
<b>Apéndice A.</b> <i>Informe línea base PESV CC Mejía SAS</i> .....	52
<b>Apéndice B.</b> <i>Herramienta línea base, diagnóstico PESV CC Mejía SAS</i> .....	52
<b>Apéndice C.</b> <i>Informe caracterización hábitos, condiciones y riesgos viales</i> .....	52
<b>Apéndice D.</b> <i>Herramienta caracterización hábitos, condiciones y riesgo viales</i> .....	52
<b>Apéndice E.</b> <i>Matriz de identificación, evaluación y control de riesgos</i> .....	52
<b>Apéndice F.</b> <i>Procedimiento para identificación, evaluación de riesgos.</i> .....	52
<b>Apéndice G.</b> <i>Plan de formación y capacitación para PESV.</i> .....	52
<b>Apéndice H.</b> <i>Informe acciones de mejoramiento.</i> .....	52



### Resumen

Con la finalidad de realizar para la empresa CC Mejía SAS implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en su contexto organizacional, con el interés de promover dentro de la organización y alcanzando todos los niveles en la alineación de conductas seguras en la vía, convirtiéndose en un instrumento más para gestionar riesgos que exclusivamente pueden ser asociados a los hábitos o al medio.

La necesidad de construir un PESV nace a raíz que en la actualizada la compañía no ha desarrollado estrategias para la prevención de riesgos viales, evitar la materialización de riesgos relacionados por interacción en los corredores viales, se inicia con la elaboración de la línea base, caracterización, identificación y evaluación de riesgos, plan de capacitación y formación y por último generar el plan de recomendaciones, como indica en la resolución 40595 del 12 de julio de 2022, se realiza una investigación mixta aplicada, utilizando registros documentales y de campo en la población interna de la empresa con el personal operativo, conductores y personal administrativo, continuando con la aplicación de un el método primario para la recolección donde se utilizaron algunos instrumentos (encuestas y observaciones directa, entrevistas no estructuradas), se lograron obtener todos los datos necesarios de contexto de la organización frente a seguridad vial para el primer diagnóstico, y se logran identificar las necesidades de formación y capacitación, caracterización de hábitos y condiciones viales, los tipos de vehículos, entre otros datos importante para la construcción del estado inicial de seguridad vial de la empresa y la caracterización, evaluación y control de riesgos.

Como resultado se logra identificar el estado actual del PSEV que los ubica en un cumplimiento del 3% para CC Mejía SAS, siendo así se ratifica la necesidad de implementar el

---

---

PESV aplicando las herramientas que fueron diseñadas como innovación, el estudio de las recomendaciones, implementación de medidas y acciones para el control de riesgos, el cumplimiento de la normativa, la ejecución de los programas de formación y capacitación; la empresa pueda obtener resultados positivos frente al control de riesgos, cambio en los hábitos en cara a los riesgos viajes y comportamiento en los corredores viales y disminución de la probabilidad de accidentes relacionados con siniestros viales.

Con cimiento en lo anterior, se le da acatamiento a lo descrito en la resolución expedida por el Ministerio de Transporte número 20223040040595 del 12 de julio de 2022 “*Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones*” y al Artículo 110 del Decreto 2106 de 2019 el cual establece “*diseño, implemetancion del plan estratégico de seguridad vial*”

**Palabras Clave:** Resolución 40595, seguridad vial, actores viales, plan estratégico, riesgos viales, hábitos y condiciones.



### **Abstract**

With the purpose of implementing the Strategic Road Safety Plan for the company CC Mejía SAS in its organizational context, with the interest of promoting within the organization and reaching all levels in the alignment of safe behaviors on the road, becoming another tool to manage risks that can only be associated to habits or the environment.

The need to build a PESV arises because at present the company has not developed strategies for the prevention of road risks, avoiding the materialization of risks related to interaction in the road corridors, it starts with the development of the baseline, characterization, identification and evaluation of risks, training and training plan and finally generate the plan of recommendations, as indicated in the resolution 40595 of July 12, 2022, a mixed applied research is performed, using documentary and field records in the internal population of the company with the operating personnel, drivers and administrative staff, continuing with the development of a plan of recommendations, as indicated in the resolution 40595 of July 12, 2022, The application of a primary method for the collection of data where some instruments were used (surveys and direct observations, unstructured interviews), it was possible to obtain all the necessary context data of the organization regarding road safety for the first diagnosis, and to identify the training needs, characterization of habits and road conditions, types of vehicles, among other important data for the construction of the initial state of road safety of the company and the characterization, evaluation and control of risks.

As a result, it is possible to identify the current state of the PSEV that places them in a 3% compliance for CC Mejía SAS, thus ratifying the need to implement the PESV by applying

---

---

the tools that were designed as innovation, the study of the recommendations, implementation of measures and actions for risk control, compliance with regulations, implementation of training programs and training; the company can obtain positive results in terms of risk control, change in habits in the face of travel risks and behavior in the road corridors and decrease the probability of accidents related to road accidents.

Based on the above, we comply with the resolution issued by the Ministry of Transportation number 20223040040595 of July 12, 2022 "Whereby the methodology for the design, implementation and verification of the Strategic Road Safety Plans is adopted and other provisions are issued" and Article 110 of Decree 2106 of 2019 which establishes "design, implementation of the strategic road safety plan".

**Keywords:** Resolution 40595, road safety, road actors, strategic plan, road risks, habits and conditions.



## Introducción

Con la finalidad de iniciar la implementación de un plan estratégico de seguridad vial para la empresa CC Mejía SAS, empresa del sector eléctrico ubicada en el Municipio de Itagüí en el Departamento de Antioquia, desarrollaremos la aplicación de herramientas de acuerdo con la normatividad legal vigente resolución 40595 del 2012, teniendo en cuenta el anexo técnico de la resolución ya menciona, durante la consultoría se ejecutaron los pasos 5 y 6 (diagnóstico, caracterización, evaluación y control de riesgos) esto debido a que la compañía a la fecha no había implementado herramientas técnicas ni documentales para intervenir los posibles riesgos viales a los cuales sus colaboradores presentan algún grado de exposición, no tiene identificado ni conoce dentro de su contexto organizacional el cumplimiento frente a los planes estratégicos de seguridad vial que la legislación colombiana propone para las empresas que por sus actividades económicas utilizan vehículos.

Durante el proceso se realizó como primera intervención para el reconocimiento de la organización y el estado de implementación del PSEV, se realiza el diseño de herramientas técnicas basadas en la resolución 40595 para recolección de datos como, numero de sedes, servicios que presta la organización, posibles contratistas, colaboradores, vehículos, rutas, riesgos viales, hábitos y comportamientos y temas de formación y capacitación relacionados con seguridad vial.

Todo lo anterior con la objetividad de realizar el análisis de la información y proceder con el levantamiento de informes de resultados, documentos que soporten los procedimientos para evaluación y control de riesgos, documento de identificación, evaluación y control de riesgos de seguridad vial lo que se visualizará en un documento llamando matriz de riesgos y por último generar los planes de acciones de mejora para la compañía.

---

---

## **1. Objetivos**

### **1.1. Objetivo General**

Implementar Plan Estratégico de Seguridad Vial para empresa CC Mejía, establecido por la Resolución 20223040040595 del 12 de julio de 2022.

### **1.2. Objetivos Específicos**

- Analizar la línea base para el Plan Estratégico de Seguridad vial por medio de informe para la CC Mejía SAS.
- Medir el estado actual de los hábitos y condiciones de seguridad vial de la empresa CC Mejía SAS.
- Identificar los riesgos viales en la empresa CC Mejía SAS.
- Sugerir las acciones de mejora y acciones correctivas de acuerdo con las necesidades de CC Mejía SAS.



## 2. Marco Referencial

### 2.1.Marco Conceptual.

En los últimos años surge la necesidad de reducir los riesgos viales y los impactos sociales y económicos asociados en todo el mundo han llevado a un llamado general y colectivo para el desarrollo de estrategias de seguridad vial que involucre a todas las partes interesadas en los corredores viales.

La mayoría de las veces, simplemente al salir por la puerta de nuestros hogares nos convertimos en actores viales, por lo tanto, cada uno debe tener claro su rol. Los accidentes viales representan un alto riesgo con consecuencias fatales que enfrentan hoy los empleados con cargos y/o roles viales, afectando no solo de forma individual si no también al trabajo y la sociedad.

Según la ley 1702, 2013 se define o se entiende por seguridad vial todas las acciones y políticas destinadas para prevenir, vigilar y disminuir el riesgo de muerte o de lesiones a personas en las actividades donde se involucren movilizaciones y medios de transporte motorizados o no (Congreso de la República de Colombia, 2013).

La Organización Internacional del Trabajo señala que las empresas deben exigir a sus conductores el cumplimiento de normas de seguridad en la vía, conocer, reconocer y aplicar lo referente a señalización, respetando las reglas dispuestas por la ley y las personas que transitan por los diferentes corredores viales. (Organización Internacional del Trabajo, 2019)

En la actualidad surge la necesidad de conocer la empresa en su contexto y comprender la organización en sus cuestiones externas e internas, por ende, se ha utilizado el término contexto organizacional que hace referencia a lograr el propósito de la implementación de un sistema de gestión de acuerdo con la priorización de sus riesgos (Icontec, 2018).

---

---

Ahora bien, se entiende por riesgo vial es aquella labor prohibida en la vía o la consecuencia negativa tras hallar en el recorrido con un elemento físico, un entretenimiento o falla mecánica que pueda ocasionar algún siniestro vial y otros eventos perjudiciales para el beneficio de los actores viales (peatón, ciclista, motociclista, conductor y pasajero), si llegase a materializarse durante los desplazamientos realizados in- itinere o en misión.

Otro termino que se trae a colación al presente marco y que debe apuntar a la gestión de riesgo vial es el termino plan estratégico de seguridad vial es la estrategia que permite planificar y hacer seguimiento a la gestión en seguridad vial denominada como plan estratégico de seguridad vial (Ministerio de Transporte, 2022)

En resumen, la consultoría pretende abordar los conceptos técnicos en seguridad vial y dar solución para la adecuada gestión de los riesgos identificados.

## **2.2.Marco Legal.**

Para la consultoría se parte del superior marco normativo legal que contiene los principios rectores en materia de definiciones, reglamentación, sanciones y mecanismos que garanticen la libre movilidad de manera segura por las vías nacionales, por lo tanto, toda persona que asuma cualquier rol en la vía debe acatar el Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002 (Congreso de la Republica, 2002).

En cuanto a la sensibilización, formación, responsabilidad de los actores viales y educación en seguridad vial, es obligación de las empresas, impulsar y apoyar con campañas formativas, hábitos y planes estratégicos. Ley 1503 de 2011, Artículo 1 (Congreso de la Republica, 2011).

En concordancia con lo anterior la misma Ley obliga a las organizaciones que cuente o administren más de 10 vehículos, la implementación del Plan estratégico de Seguridad vial con las metodologías que establezca el Ministerio de Transporte, y a su vez sea articulado a su Sistema de

---

---

Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, Ley 1503 de 2011, Capítulo III, Artículo 12 (Congreso de la Republica, 2011).

Por consiguiente, basados en el Decreto 1252 de 2021 entendiéndose que el plan estratégico de seguridad vial es una herramienta de gestión que las organizaciones deben aplicar con la finalidad de implementar medidas de planificación, seguimiento y mejora para intervenir y mejorar hábitos y conductas, disminuir la accidentalidad y prevenir riesgos (Congreso de la Republica, 2021).

Como consecuencia para implementar el plan estratégico de seguridad vial y basados en la resolución 40595 de 2022, se aptarán todas las medidas, estrategias y metodologías para la implementación al interior de la organización, diseñando planes, realizar las verificaciones pertinentes para el cumplimiento y se note una adherencia importante a raíz de este proceso (Ministerio de Transporte, 2022).

Finalmente se toma como referencia voluntariamente tener en cuenta la estructura, orden del proceso cíclico para mejora continua para el plan estratégico de seguridad vial y su integralidad bajo el marco la ISO 39001 (Icontec, 2014).

### **2.3.Marco Teórico**

Para el soporte teórico de esta consultoría de tipo investigativa mixta con enfoque aplicado, para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa CC Mejía SAS su principal fuente de información teórica y técnica han sido las herramientas sistemáticas definidas en el anexo técnico de la resolución 40595 de 2012, la cual de acuerdo con lo dispuesto en la resolución lo primero que nos permitió identificar fue la misionalidad la organización para luego establecer el nivel del plan estratégico de seguridad vial que se debe implementar y los pasos que aplican para este tipo de organización.

---

---

Un Plan Estratégico de seguridad vial es una herramienta de gestión encaminada a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en los entornos y corredores viales para prevenir riesgos, disminuir los posibles accidentes viales y sus efectos negativos a los entornos laborales (Ministerio de Transporte, 2021) partiendo de esta teoría y con el propósito de identificar las necesidades actuales, controlar riesgos, aumentar la cultura segura, fortalecer los comportamientos y hábitos seguros, evitar la ocurrencia de incidentes acciones de trabajo y posibles enfermedades laborales, CC Mejía SAS destinó recursos e intereses para tan fin, se apoya del anexo técnico para el diseño y construcciones de las herramientas técnicas y básicas que se requieran para continuar fortaleciendo su sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo, especialmente para los temas relacionados con seguridad vial.

CC Mejía SAS con el propósito no solo de garantizar ambientes de trabajo seguros en la organización y su interés de cumplir con los requisitos legales vigentes que le aplican, dispone de los recursos necesarios para tal fin y estas disposiciones siempre estarán encaminadas al cuidado personal, prevenir, reducir, evitar o minimizar la ocurrencia de accidentes de tránsito, así como la identificación de los factores de exposición a ellos.

#### **2.4.Marco Contextual**

El diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) está enfocado en las necesidades viales que actualmente presenta CC Mejía SAS, ya que la compañía tiene en su estructura la unidad de negocio en su mayoría entrega y transporta sus insumos a través de vehículos propios, todos los funcionarios directos que ejerzan el rol de conductor, peatones, pasajeros, visitantes y usuarios de la vía es decir el plan se llevará a cabo dentro del entorno de la operación interna de la empresa. Aunque en Colombia la problemática de seguridad vial es notable el programa se limitará a cumplir

---

---

y controlar la operación asociada de CC Mejía SAS con el enfoque identificar la necesidad de implementar un PESV; de minimizar y controlar los riesgos.

**a. Criterios de Existencia.**

Para la empresa CC Mejía se realizará consultoría aplicada “Contexto Organizacional con enfoque en seguridad vial” con la objetivos de implantar algunos pasos de la resolución, los cuales serán:

Informe Línea Base de seguridad vial, diagnostico (Paso 5).

Informe caracterización, evaluación y control de riesgos viales (Paso 6).

Sugerencias de operaciones de mejora y acciones enmendadoras de acuerdo con las insuficiencias de la empresa (Plan de Mejoramiento).

**b. Datos de la empresa asesorada.**

**Tipo de empresa:** Empresa privada del sector eléctrico, la cual realiza soluciones de diseño, construcción, mantenimiento y diagnóstico de redes eléctricas, cableado estructurado y afines.

**Nombre de la empresa:** CC Mejía SAS, en la actualidad la estructura accionaria corresponde a un solo dueño.

**Actividad económica:** Instalación y el mantenimiento de sistemas eléctricos en todo tipo de edificios y estructuras de ingeniería civil, esta clase incluye la instalación de:

Líneas de telecomunicaciones.

Instalaciones y accesorios eléctricos.

Diseños de redes eléctricas.

Mantenimiento eléctrico.

**c. Contexto de la empresa.**

---

---

La compañía funciona a nivel nacional, cuenta con una sede como oficina principal en el Municipio de Itagüí, allí funciona el área logística, administrativa y almacenamiento de materiales los cuales son destinados a clientes, aliados estratégicos como constructoras, locales comerciales, viviendas, entre otros.

### 3. Marco Metodológico

#### 3.1. Diseño de Investigación de la Consultoría

El propósito de esta consultoría es hacer una investigación mixta aplicada relacionada con el tema diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, teniendo en cuenta el contexto organizacional de CC Mejía SAS y de acuerdo a lo establecido por la resolución 40595 de 2022, en la cual CC Mejía SAS se ubica en el nivel básico de acuerdo con la misionalidad y tamaño, que ese se ajuste a la regulación establecida por el Ministerio de Transporte, con el propósito de disminuir riesgos, generar hábitos y conductas seguras, evitar la ocurrencia de accidentes relacionados con siniestros viales, genera aumento en el desempeño de sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo.

Según Murillo (2008), la investigación aplicada recibe el nombre de “investigación práctica o empírica”, que se caracteriza porque busca la aplicación o utilización de los conocimientos adquiridos, a la vez que se adquieren otros, después de implementar y sistematizar la práctica basada en investigación (Cordero, Zoila Vargas Rosa, 2019).

A su vez, corresponde a una investigación con enfoque mixto, comprendida como “*un proceso que recolecta analiza y vierte datos cuantitativos y cualitativos, en un mismo estudio*” (Tashakkori y Teddlie, 2003, citado en Barrantes, 2014, p.100) (El enfoque mixto de investigación, 2019)

---

---

Así mismo, es de corte transversal descriptivo, ya que los datos se recogen en un solo punto del tiempo, y según Tamayo y Tamayo (2010) el propósito de una investigación transversal es describir condiciones para analizar su incidencia e interrelación en una población y en un momento específico (Tamayo, Mario, 2010)

Tulio Ramírez. (1999) indica que el diseño documental, es una variable de la investigación científica, cuyo objetivo fundamental es el análisis de diferentes fenómenos (de orden histórico, psicológico, etc.) de la realidad a través de la indagación exhaustiva, sistemática y rigurosa, utilizando técnicas muy precisas; de la documentación existente que directa o indirectamente, aporte la información atinente al fenómeno que estudiaremos (Tulio, Ramirez, s.f.)

### **3.1.1. Fases de la Consultoría**

Para la implementación del PESV, específicamente para el desarrollo de los pasos 5 y 6 los cuales hacen parte de la Fase 1: Diseño e implementación PESV (anexo de la resolución 40595 de 2022: Metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial), se utiliza la metodología de Millan Kurb, para exponer el paso a paso de las actividades que se desarrollaron de manera sistemática y metódica, alineados con los objetivos específicos de este proyecto.

Millan Kurb, en su libro “La consultoría de las empresas: Guía para la profesión” en el 2012.

EL proceso de consultoría se divide en fases, las cuales ayudan a consultor y al cliente a ser sistemático y metódicos, pasando por las diferentes fases y de una actividad a otra en un orden lógico y temporal (Kurb, Millan, 2012).

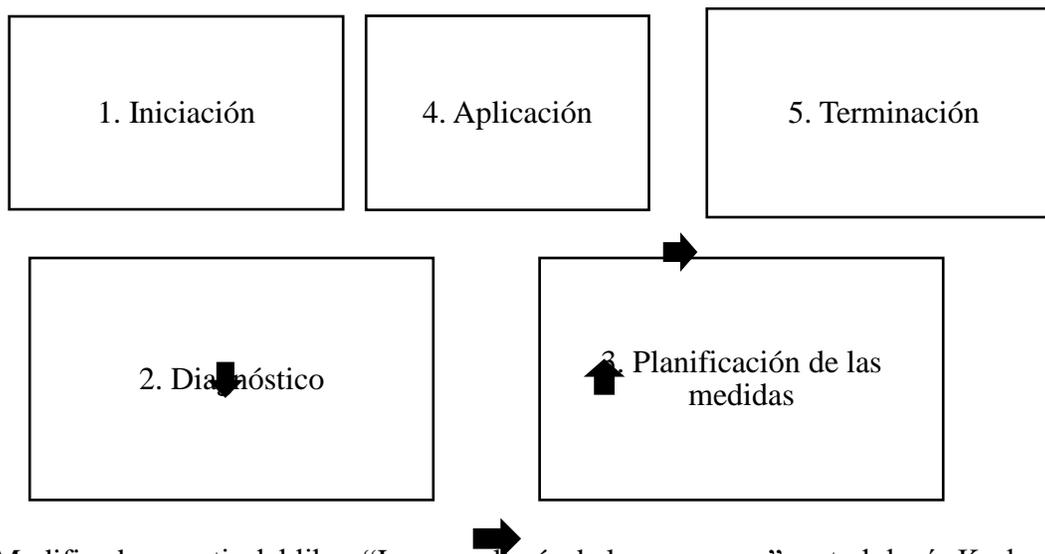
Fases de acuerdo con la metodología de Kurb.

---

---

**Figura 1**

*Fases consultoría, metodología Kurb.*



Nota. Modificado a partir del libro “La consultoría de las empresas” metodología Kurb.

**Tabla 1**

*Actividades marco metodológico*

Actividades que se ejecutaron para CC Mejía SAS			
Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 3
Iniciación	Diagnostico	Planificación de las medidas	Terminación
Se realizó la <b>identificación PSEV en función de la misionalidad y tamaño de acuerdo con la resolución 40595 de 2022.</b>	Se aplica lista de verificación de requisitos PESV, nivel BASICO este nivel de determina de acuerdo en los resultados de la identificación en FASE 1.	Recolección de información (Aplicación de encuestas, entrevistas no estructuradas, observaciones directas a las actividades de conducción)	Informe de línea base PESV, apéndice A y B. Informe de caracterización y riesgos viales, apéndice C y D. Elaboración y documentación de la matriz de riesgos, apéndice E. Construcción documental procedimiento para identificación y evaluación de riesgos viales, apéndice F. Diseño plan de formación y capacitación, apéndice G. Propuesta de acciones de mejoramiento, apéndice H.

### 3.2. Población Objeto e impacto de la consultoría

La consultoría será desarrollada para toda empresa CC Mejía SAS la cual está confirmada de la siguiente manera:

**Tabla 2**

*Población objeto*

<b>Rol dentro de la empresa</b>	<b>Cantidad</b>
<b>Administrativo</b>	6
<b>Operativo</b>	1
<b>Conductores</b>	3
<b>Total</b>	10

A esta población se aplicó el método de recolección de datos primarias, los cuales nos arrojaron datos cualitativos y cuantitativos para en análisis,

En cuanto al método cuantitativo: Encuestas aplicadas al 100% de la población, la cual se realizó de manera física y en papel debido a la población solo de 10 personas. Se aplica para la obtención de datos relacionados con los hábitos y comportamientos y la percepción de los riesgos y datos relacionados con la estructura organizacional de empresa, distribución de roles, cargos, perles sociodemográficos.

Para método cualitativo: Se realizaron observaciones directas y entrevistas no estructuradas: Conductores los cuales corresponden al 30% de la población objeto, es decir de cubre el 100% de cargos de conductores de la organización, continuando con identificación de riesgos y peligros durante la ejecución normal de las actividades de transporte de materiales, percepción de riesgos

de los conductores, comportamientos como actores en los corredores viales de la ciudad, recolección de información de los vehículos.

Las encuestas se realizaron con el fin de obtener información para realizar la caracterización, evaluación y control de riesgos (Sampiere, Roberto Hernandez, 2010)

### 3.3. Técnica e Instrumentos

Herramientas e instrumentos técnicos utilizados como métodos de la recolección de datos.

- Capitulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV de la resolución 40595 de 2022.

**Tabla 3**

*Técnicas e instrumentos*

		<b>Misionalidad de la empresa</b>	
<b>Tamaño de la organización</b>	<b>1. Básico</b>	1. Empresas dedicadas a la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor Entre 11 y 19 vehículos (unidades), o que contraten o administren entre 2 y 19 conductores	2. Organizaciones dedicadas a actividad diferente al Transporte Entre 11 y 49 vehículos (unidades), o que contraten o administren entre 2 y 49 conductores
	<b>2. Estándar</b>	Entre 20 y 50 vehículos (unidades), o que contraten o administren entre 20 y 50 conductores	Entre 50 y 100 vehículos (unidades), o que contraten o administren entre 50 y 100 conductores
	<b>3. Avanzado</b>	Más de 50 vehículos (unidades), o que contraten o administren más de 50 conductores	Más de 100 vehículos (unidades), o que contraten o administren más de 100 conductores

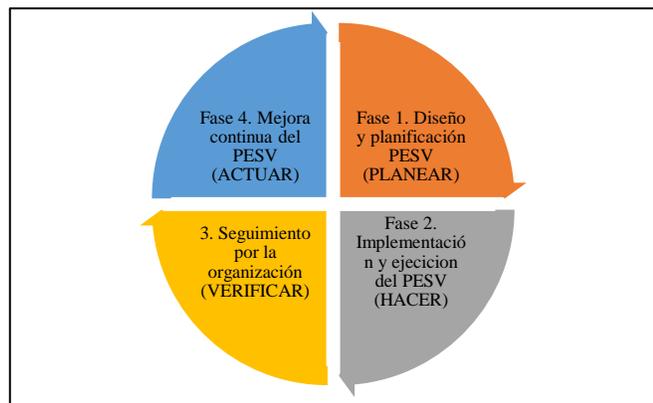
Nota. Tomando como referencia resolución 40595 de 2022



Por consiguiente, a la serie de fases 2 y 3 de la consultoría y pasos consecutivos que propone la resolución 40595 de 2022, se deben seguir de una manera sistemática bajo el ciclo PHVA para lograr resultados de mejora, los cuales son 4:

## Figura 2

### Metodología PESV



Nota. Tomado de Resolución 40595 de 2022.

Para CC Mejía SAS, se define solo se van a implementar 2 pasos de la resolución que hacen parte de la Fase 1 de implementación, paso 5 Diagnóstico y paso 6 caracterización, evaluación y control de riesgos viales.

- Paso 5: Línea base/Diagnóstico PSEV: Recolección de información en documentos en Excel, para realizar el diligenciamiento de datos como: Sedes de la organización, listado de contratistas, listado de colaboradores, listado de vehículos, listado de las rutas, capacitaciones de emergencia relacionadas con temas viales (ver Apéndice B Línea base/Diagnóstico PESV, F-SST-31. Versión 1).



- Paso 6: Recolección de información en documentos en Excel para elaboración de caracterización, evaluación y control de riesgos: Aplicación de encuestas, envistas no estructuradas:

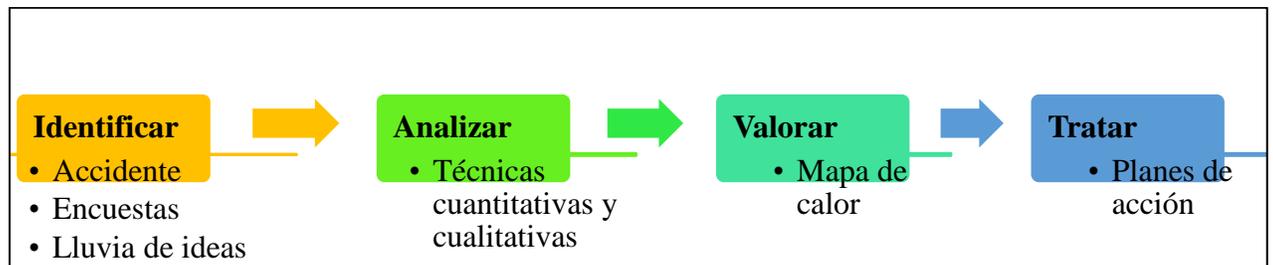
Apéndice D Caracterización de hábitos y condiciones viales. F-SST-31. Versión 1.

Para este punto también aplicamos las herramientas dispuestas en el anexo de la resolución para implementación PSEV, el cual sitúa el procedimiento que contiene de la descripción técnica y puntal para (identificación del riesgo, análisis del riesgo, valoración de riesgos - nivel de exposición, nivel de probabilidad, nivel del riesgo-, tratamiento del riesgo).

Proceso:

**Figura 3**

*Herramienta técnica para identificación de riesgos viales*



Nota. Tomado de Resolución 40595 de 2022.

Apéndice E Matriz de riesgos y peligros viales. M-SST-05. Versión 1. Para la elaboración de esta matriz se utiliza el procedimiento de evaluación y control de riesgos de seguridad que propone la resolución 40595 de 2022, apéndice F P-SST-11, versión 1.

Para el plan de formación y capacitación y las recomendaciones de acciones de mejoramiento, construcción de información en documento en Excel, apéndice G Plan de formación y capacitación PESV PL-SST-3. Versión 1.



Como fase 4 de la consultoría: Para el plan de acciones de mejoramiento, registros escritos en formato Word apéndice H: Informe de acciones de mejoramiento.

Es importante nuevamente mencionar que el instrumento principal para el desarrollo de las actividades de la presente consultoría es el anexo técnico de la resolución 40595 de 2022, capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV (Ministerio de Transporte, 2022)

### 3.4. Técnicas de actuación y de análisis de la información

**Tabla 4**

*Técnicas aplicadas de acuerdo con las actividades*

Titulo	Objetivos Objetivo General	Objetivos Específicos	Actividades	Técnica de Seguridad	Resultado
Contexto organizacional con enfoque en seguridad vial para CC Mejía SAS	Implementar Plan Estratégico de Seguridad Vial para empresa CC Mejía, establecido por la Resolución 2022304004059 5 del 12 de julio de 2022.	Analizar la línea base para el Plan Estratégico de Seguridad vial por medio de informe para la CC Mejía SAS.	Diseño herramientas para recolección de información (formatos bajo resolución).  Recolección de información por medio por medio de entrevistas no estructuradas y observaciones directas.  Herramienta medición cumplimiento PESV.	Técnica de seguridad específica, actúa en forma analítica debido a que se realiza estudio y análisis documental y se realiza verificación de cumplimiento de reglamentaciones.	Línea base y diagnóstico documentado del estado actual del PESV de CC Mejía SAS.
		Medir el estado actual de los hábitos y condiciones de seguridad vial de la empresa CC Mejía SAS.	Determinar alcance y contexto PESV. Identificación de la población. Aplicación de encuestas. Recopilación y análisis de datos.  Análisis de información.	Técnica de seguridad específica la cual actúa operativa	Resultados de caracterización de hábitos y condiciones viales

Identificar los riesgos viales en la empresa CC Mejía SAS.	Diseño del procedimiento para identificación de riesgos.  Proceso de estudio para identificar riesgos, clasificar y evaluar.	Técnica de seguridad específica, actúa en forma analítica	Matriz de identificación, evaluación de riesgos
Sugerir las acciones de mejora y acciones correctivas de acuerdo con las necesidades de CC Mejía SAS.	Informe plan de formación y capacitación. Informe de acciones correctivas, preventiva y de mejora PESV.	Técnica de seguridad específica, actúa en forma operativa. Implica formación, planes de correctivos	Plan de formación y capacitación documentado. La identificación de las acciones correctivas y preventivas las cuales CC Mejía debe desarrollar.

Durante el proceso del desarrollo de todas las actividades para lograr los objetivos de la consultoría, se aplicó solo una técnica de prevención y promoción de seguridad y salud en el trabajo, en las dos firmas de actuación operativa y analítica.

- ❖ Técnicas específicas: Durante el proceso de identificación de riesgos y en forma de actuación analística porque el resultado de esta actividad fue la detección de los riesgos en materia de seguridad vial, se realizó estudio documental, verificación de cumplimiento; forma de actuación operativa, se interactuó de forma humana y organizativa para lograr los informes de planes de mejoramiento y planes de formación de y capacitación y estos tiene como intención intervenir por medio de implantación de nuevas formas de trabajo, mantenimiento de equipos.

### 3.5. Presupuesto



**Tabla 5**

*Presupuesto*

<b>Datos del cliente</b>			
<b>Nombre</b>	CC Mejía SAS		
<b>Dirección</b>	CRA 52 No 85 42		
<b>Teléfono</b>	3620055		
<b>Nit.</b>	9 0 1 0 7 6 5 9 4		
<b>Fecha de presupuesto</b>	30 de agostos 2023		
<b>Descripción</b>	<b>Unidad</b>	<b>Precio</b>	<b>Total</b>
Horas consultor	168 horas	11.000	1.848.000
Horas tutor	60 horas	48.000	2.880.000
Transporte	4 recorridos	18.000	72.000
Recurso tecnológico	Herramientas informáticas	100.000	100.000
Papelería	Impresiones encuestas	48.000	48.000
Alimentación	2 almuerzo	26.000	52.000
<b>Total</b>			<b>5.000.000</b>



### 3.6. Cronograma

**Tabla 6**

*Cronograma de actividades*

Actividades	Año: 2023				Responsables
	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	
<b>Fase 1</b>					
Se identifica la necesidad desarrollar un plan estratégico de Seguridad vial Presenta propuesta consultoría a la empresa Firma de contrato entre la universidad y la empresa.					Responsable SG-SST CC Mejía SAS Consultor Esp. Gerencia SST. Consultor Esp. Gerencia SST Representante legal CC Mejía SAS
Identificación PSEV en función de la misionalidad y tamaño de acuerdo con la resolución 40595 de 2022.					Consultor Esp. Gerencia SST.
<b>Fase 2</b>					
Se aplica lista de verificación de requisitos PESV, para determinar el alcance de acuerdo con el nivel BASICO. Definen los pasos a aplicar de la norma, (Paso 5 y 6)					Consultor Esp. Gerencia SST.  Responsable SG-SST CC Mejía SAS, Consultor Esp. Gerencia SST.
<b>Fase 3</b>					
Diseño y construcción de formatos para recolección de datos Recorrido ruta, observación directa a las actividades Entrevistas no estructuras  Aplicación de la encuesta  Recopilación la información					Consultor Esp. Gerencia SST. Consultor Esp. Gerencia SST. Consultor Esp. Gerencia SST. Consultor Esp. Gerencia SST. Consultor Esp. Gerencia SST.
<b>Fase 4</b>					
Análisis de la información, construcción informe línea base PSEV. Informe de caracterización y riesgos viales, apéndice C.					Consultor Esp. Gerencia SST. Consultor Esp. Gerencia SST.



Elaboración y documentación de la matriz de riesgos (identificación, evaluación y control de riesgos), apéndice E.		Consultor Esp. Gerencia SST.
Construcción documental procedimiento para identificación y evaluación de riesgos viales, apéndice F		Consultor Esp. Gerencia SST.
Diseño plan de formación y capacitación, apéndice G.		Consultor Esp. Gerencia SST.
Propuesta de acciones de mejoramiento, apéndice H.		Consultor Esp. Gerencia SST.
Entrega y socialización de informes, entregables la empresa CC Mejía SAS.		Consultor Esp. Gerencia SST.
Firma acta de satisfacción entregables de la consultoría.		Representante legal CC Mejía SAS

Nota. Tomando como referencia diagrama de Gantt.

## 4. Resultados.

### 4.1. Fase 1 iniciación

Para iniciar la consultoría es de vital importancia identificar la misionalidad, esta precisa en función de la exposición del riesgo en seguridad vial y la utilización o no del servicio de transporte, por lo que para la empresa CC Mejía SAS le corresponde los siguiente:

- ❖ Misionalidad 2. La de las organizaciones dedicadas a actividades diferentes al transporte.
- ❖ Tamaño 1. Nivel Básico. La empresa actualmente cuenta con tres (3) conductores de los cuales dos (2) conducen camionetas y uno (1) conductor de motocicleta.

Cuenta con 3 vehículos motorizados, 2 camionetas y una motocicleta.



**Figura 4**

*Vehículos*

TIPO DE VEHÍCULO	DIRECTO / TERCERO	PLACA	SDAT		REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA			
			VENCIMIENTO	DÍAS	VENCIMIENTO	DÍAS		
MOTOCICLETA	Propio	RJ194F	V	15/02/2024	161	V	16/02/2024	162
CAMIONETA	Propio	LGU423	V	18/04/2024	224	V	27/02/2028	1613
CAMIONETA	Propio	IA0966	V	6/10/2023	32	V	20/12/2023	106

Nota. Tomando de apéndice B línea base PESV

**4.2. Fase 2 Diagnóstico**

Para esta fase se aplica herramienta diagnóstica lista de verificación de cumplimiento de los requisitos del PESV para CC Mejía SAS, teniendo en cuenta que en la fase anterior se obtiene como resultado que la empresa se ubica en un nivel básico y solo tiene que aplicar algunos pasos, alineados con el objetivo de la organización y si interés por el control de los riesgos, aumento de comportamientos seguros y hábitos; la compañía decide implantar los paso 5 y 6 de la resolución 40595 de 2022, para julio de 2023 la empresa no contaba con herramientas ni técnicas para tal fin, los resultados de esta lista de verificación fueron los siguientes:

**Figura 5**

*Porcentaje de valuación cumplimiento PESV*

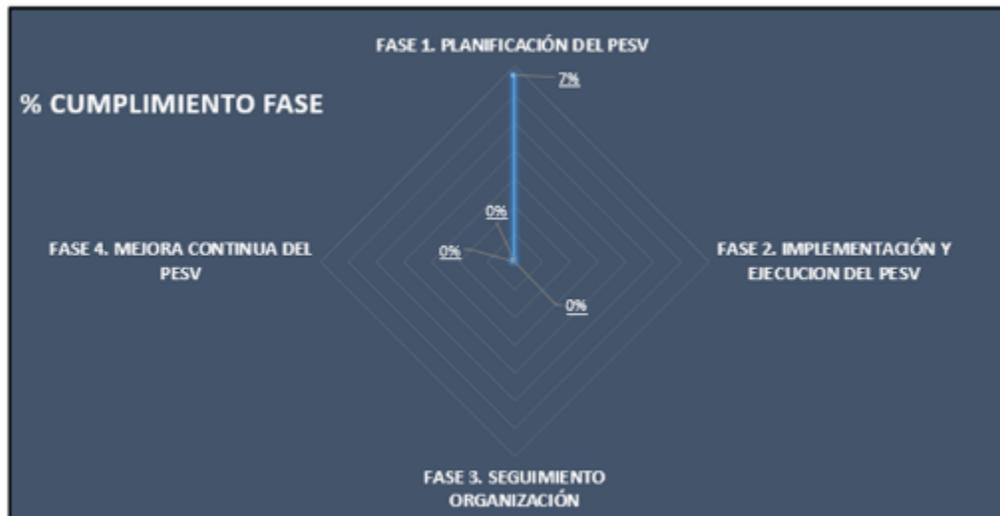


<b>RESULTADO TOTAL</b>	<u>TOTAL, DE REQUISITOS CUMPLE</u>	<u>1</u>
	<u>TOTAL, DE REQUISITOS CUMPLE PARCIALMENTE</u>	<u>0</u>
	<u>TOTAL, DE REQUISITOS NO CUMPLE</u>	<u>35</u>
	<u>TOTAL, DE REQUISITOS NO APLICA</u>	<u>4</u>
	<b>PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS DEL PESV</b>	<b>3%</b>

Nota. Tomando de apéndice B, línea base PESV CC Mejía SAS

**Figura 6**

*% Cumplimiento FASE antes*



Nota. Tomado de apéndice B línea base PESV CC Mejía SAS.

Teniendo en cuenta lo anterior, como resultados de esta fase obtenemos que en general CC Mejía SAS frente al cumplimiento de requisito para PESV se única en un cumplimiento tal del 3%, para la fase 1: Planificación está en cumplimiento del 7%, con la elaboración de la línea base, caracterización, evaluación y control de riesgos esta fase pasaría a un cumplimiento por encima del 30%, un aumento significativo para el periodo de dos mes del año 2023, para la compañía,

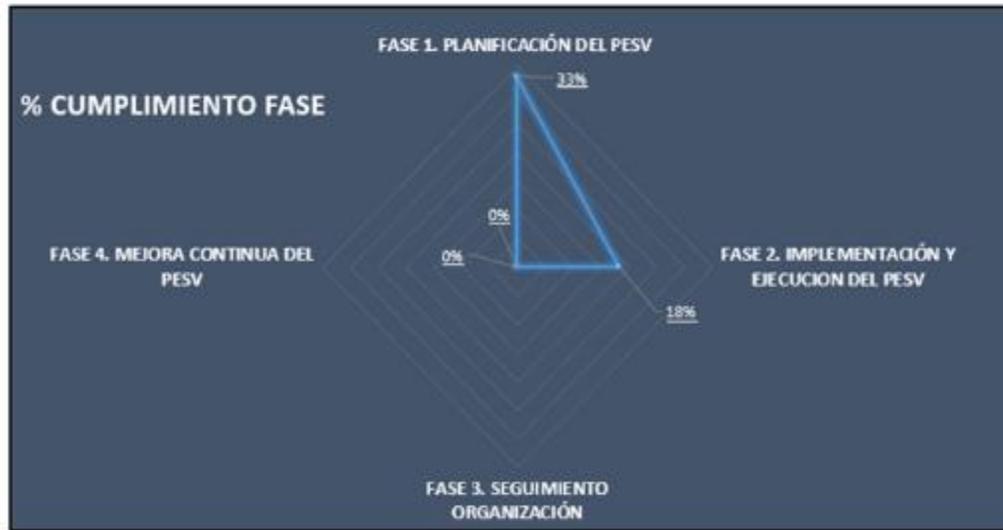


teniendo en cuenta sus antecedentes los cuales no cuentan sobre actividades relacionadas con seguridad vial.

Veamos:

**Figura 7**

*% Cumplimiento FASES después*



Nota. Tomado de herramienta evaluación cumplimiento PESV CC Mejía SAS

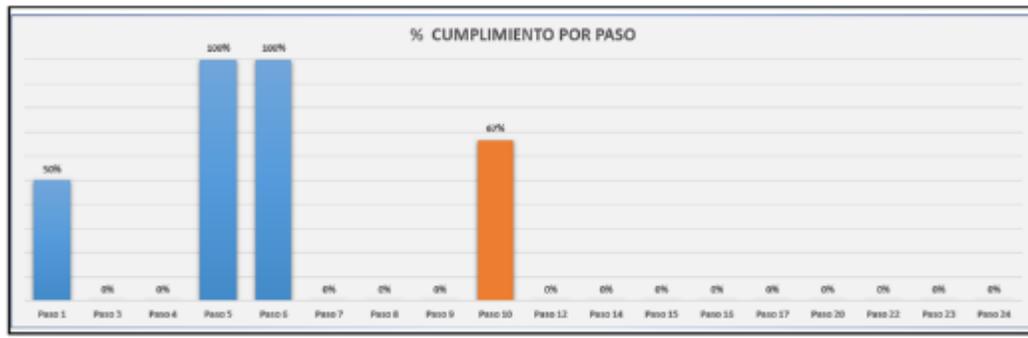
Adicional a ello, con el despliegue de las formaciones y capacitación logramos intervenir fase 2 específicamente en paso 10 de acuerdo con la metodología de la resolución, la calificación continuaría en aumento pasando de 0% de cumplimiento a un 67%.

Veamos el avance de cumplimiento por fases:

**Figura 8**

*% cumplimiento por fases, después*





Nota. Tomado de herramienta evaluación cumplimiento PESV CC Mejía SAS.

**4.3. Fases 3 y 4 Planificación de las medidas, informes.**

Durante este proceso se logra aplicar las encuestas al 100% del personal, realizar las entrevistas no estructuradas a los conductores, se reanaliza recorrido para observaciones, a continuación, relaciono algunos de los resultados significados durante el proceso de análisis para identificación, evaluación de riesgos, identificación de hábitos y comportamiento en cuanto seguridad vial y la percepción del tema de los empleados.

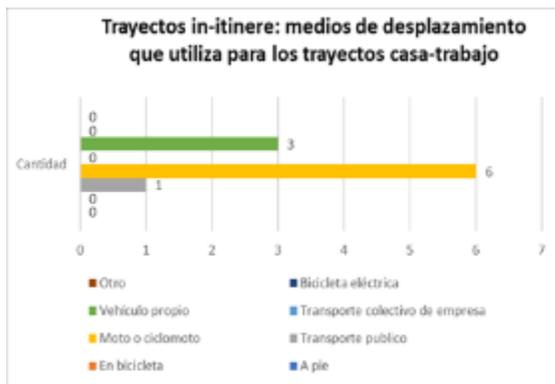
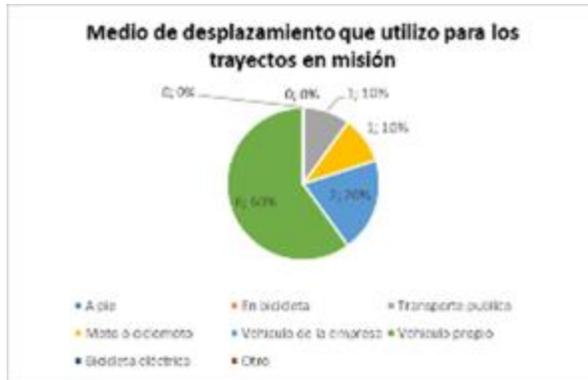
Medios de transporte

**Figura**

**9**

*Medios de transporte*





Nota. Tomadas de caracterización apéndice C

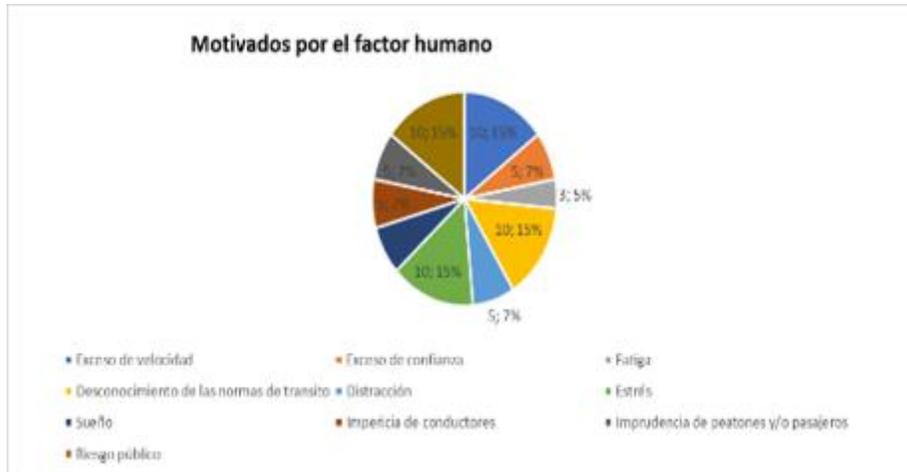
El 100% de los conductores realizan los desplazamientos en misión en los vehículos de la empresa, el restante que sus desplazamientos son ocasionales los realiza en transporte público o en su vehículo propio, más razones de peso para extender las formaciones y capacitaciones al 100% del personal de la empresa.

Riesgos motivados por el factor humano

**Figura 10**

*Riesgos motivados por el factor humano*





Nota. Tomadas de caracterización apéndice C

El 60% de los empleados de CC Mejía SAS consideran que los factores a los cuales se exponen en las vías y dependen del comportamiento humano son: el exceso de velocidad, el desconocimiento de las normas y señales de tránsito y los factores de riesgos públicos.

El 35% consideran que el exceso de confianza, las distracciones, la impericia de los conductores e imprudencia de los pasajeros y peatones.

Y el 5 % considera que es el exceso de confianza los riesgos.

Factor de riesgos motivados por la vía

**Figura 11**

*Motivados por la vía*



Nota. Tomadas de caracterización apéndice C

En esta ocasión observamos que el 100% de los empleados coinciden que los factores de riesgos originados por la vía como estado de temperatura, estado de la vía, falta de iluminación y falta de señalización son factores a los cuales se exponen contantemente y no depende de la gestión o responsabilidad de la empresa, si no condiciones externas que puede afectar el transito seguro de los conductores.

Factor de riesgo motivados por el vehículo

**Figura 12**

*Motivados por el vehículo*



Nota. Tomadas de caracterización apéndice C

El 44% de los votos señalan el factor ergonómico es un riesgo frecuente en las actividades de conducción, y el 56 % relacionan el vehículo con riesgos relacionadas por la falta de manteniendo de estos y las posibles fallas mecánicas.



Si CC Mejías SAS realizará una divulgación a los conductores del estado de los vehículos, los involucrará en el proceso de check list, y el proceso que actualmente se realiza para verifica y conservar el buen estado de los vehículos, la percepción frente al vehículo tendría otras miras.

**Riesgos viales que identifican de acuerdo con su rol**

**Figura 13**

*Riesgos viales*



Nota. Tomadas de caracterización apéndice C

El 39 % no respeta las señales de tránsito, el 23% uso de celular y audífonos, 19% usa varios carriles, también el 19%, exceso de velocidad.



Se reafirma la necesidad de formación y capacitación para todos los roles de la organización.

❖ Factores de riesgos en la vía

**Tabla 7**

*Factores de riesgo en la vía*

FACTOR HUMANO	Cantidad	Valoración de riesgo
C. Intolerancia	2	Crítico
B. Sueño y fatiga	1	Moderado
E. Exceso de velocidad	1	Moderado
F. No respetar las señales de tránsito	3	Moderado
H. Uso del Celular	1	Moderado
J. Estilo de conducción	1	Moderado
FACTOR VEHICULO	Cantidad	Valoración de riesgo
A. Mal estado-falta de inspección	2	Moderado
FACTOR VIA Y ENTORNO	Cantidad	Valoración de riesgo
A. Mal estado de la vía	1	Moderado
A. Mal estado de la vía	1	Moderado

Por cantidad de riesgos los más repetitivo son: F. No respetar las señales de tránsito, C. Intolerancia, A. Mal estado-falta de inspección.

**Tabla 8**

*Evaluación Riesgos críticos*

Crítico	C. Intolerancia
Moderados	B. Sueño y fatiga
	E. Exceso de velocidad
	F. No respetar las señales de tránsito
	H. Uso del Celular

	J. Estilo de conducción
	A. Mal estado-falta de inspección
	A. Mal estado de la vía
	F. Alto flujo vehicular

De acuerdo con la valoración que se realiza en el apéndice E, el riesgo más crítico que actualmente se está presentando en CC Mejía SAS en la Intolerancia.

La mayor cavidad de riesgos moderados está relacionada con el factor humano, como medida de intervención se diseña un plan de formación y capacitación para CC Mejía SAS, con la finalidad sea ejecutado entre los años 2023 y 2024, ver apéndice G.

❖ Plan de formación y capacitación

Para PC Mejía SAS se ha diseñado y un plan de formación y capacitación para ejecutar durante los años 2023 y 2024, teniendo en cuenta las necesidades identificadas en el proceso de caracterización, evaluación de riesgos, y evaluación cumplimiento PESV, se contemplaron otras adicional con la intención que CC Mejía SAS continúe ejecutando actividades de acuerdo con nivel, algunas de las formaciones son:

**Tabla 9**

*Resumen capacitación y formación*

<b>Tema</b>	<b>Publico objeto (Según su rol en la vía)</b>
Los valores del actor de la vía: respeto, tolerancia, responsabilidad y solidaridad	Todos los actores en la vía, es decir todos los empleados
Capacitación en hábitos, comportamientos seguros en la vía	Motociclista y/o mensajero, conductor de vehículo liviano
Conducción para manejo defensivo	Motociclista y/o mensajero, conductor de vehículo liviano
Alcances familiares, sociales, psicológicas y legales de los accidentes de tránsito	Motociclista y/o mensajero, conductor de vehículo liviano
Factores de Riesgo asociados a Fallas humanas, la Vía y el Entorno y al Vehículo	Motociclista y/o mensajero, conductor de vehículo liviano

Divulgación de Estándares de seguridad vial	Motociclista y/o mensajero, conductor de vehículo liviano
---	---

❖ Recomendaciones de mejoramiento

También se genera un plan de acciones de mejora y medidas preventivas con la finalidad de intervenir todas las necesidades que se identificaron durante el proceso de diagnóstico, línea base y caracterización y evaluación de los riesgos, Ver apéndice E y apéndice H.

**Tabla 10**

*Resuman hallazgos, acciones de mejoramiento*

ACPM / hallazgo	Acción por tomar
No se evidencia la realización del reporte de autogestión ante el Ministerio de Trabajo.	La empresa deberá realizar el reporte de autogestión anual a la entidad verificadora que le corresponda de los resultados de la medición y análisis de los indicadores a los que hace referencia la tabla 10 del capítulo 1 de la resolución 40595 de 2022
No se evidencia mediante documento escrito el establecimiento de política de seguridad vial de la organización.	Se recomienda realizar y documentar la política con base a lo establecido en el paso 3 de la resolución 40595 de 2022.
No se evidencia mediante documentos escritos o actas el liderazgo y compromiso por parte de la alta dirección para el funcionamiento y puesta en marcha del PESV.	Se recomienda mediante acta documentar el liderazgo y compromiso por parte de la alta dirección para el funcionamiento y puesta en marcha del PESV.
No se evidencia elaboración diagnóstica, línea basal para identificación de problemas de seguridad vial, encuesta a los actores viales, evaluación inicial del PESV	Mediante herramienta de evaluación se recomienda realizar la línea base para identificar los problemas de seguridad vial, es conforme con los requisitos de la guía metodología del PESV de la resolución 40595 de 2022.
No se cuenta con herramienta para realizar la identificación, evaluación y control de riesgos de seguridad vial para la identificación de peligros viales y necesidades de formación.	Desear procedimiento para evaluación y control de riesgos de seguridad vial, crear matriz para la identificación, evaluación y control de riesgos de seguridad vial



No se cuenta con documentos donde se evidencien los objetivos y metas de PESV definidos para la organización, qué sean claros, medibles y cuantificables.

La organización no tiene definidos como mínimo los siguientes programas de misión de riesgos y factores de desempeño del PESV: Gestión de la Velocidad Segura, Prevención de la Fatiga, Prevención de la Distracción, Cero tolerancias a la conducción bajo los efectos de del alcohol y de sustancias psicoactivas, protección de actores viales vulnerables, y otros programas relacionados con el SGSST, que cumplen con los requisitos definidos en el paso 8

No se cuenta plan anual del PESV, no se evidencia este documentado con los objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades del año y que además estén articulados con el plan anual de actividades de SG-SST y cumpla con los requisitos definidos en el paso 9

No se evidencia la organización definió y documentó la competencia en seguridad vial de los colaboradores de la organización cargos y roles de acuerdo con las necesidades de la organización, por ejemplo:

Líder del diseño e implementación del PESV

Miembros del Comité de Seguridad Vial

Capacitadores en seguridad vial

Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos

Audidores de seguridad vial

Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos

laborales, cumple con lo indicado en el Paso 10

Se deben definir los objetivos y metas del PESV los cuales deberán estar enfocados a la prevención en seguridad vial, ser claros, medibles y cuantificables, estos objetivos y metas del PESV deberán ser coherentes con la Política de Seguridad Vial

Se recomienda la organización debe definir como mínimo los siguientes programas de gestión de riesgos y factores de desempeño del PESV: Gestión de la Velocidad Segura, Prevención de la Fatiga, Prevención de la Distracción, Cero tolerancias a la conducción bajo los efectos de del alcohol y de sustancias psicoactivas, protección de actores viales vulnerables, y otros programas relacionados con el SGSST, y cumplir con los requisitos definidos en el paso 8 de la resolución 40595 de 2022.

Se recomienda documentar e implementar el método anual del PESV, este deberá contener los metas, objetivos, recursos, responsabilidades, y cronograma de actividades del año y estar articulado con el plan anual de actividades de SG-SST cumpliendo con los requisitos definidos en el paso 9 de la resolución 40595 de 2022

La organización deberá definir y documentar la competencia en seguridad vial de los colaboradores de la organización y los siguientes cargos y roles.



la organización no cuenta con documentos de preparación y respuesta antes emergencias viales, ni protocolos de atención a víctimas en siniestros viales

La organización no tiene documentado el procedimiento para la planificación de viajes misionales de los colaboradores de la organización, teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial.

La organización no ha definido un procedimiento y un formato de registro para la inspección preoperacional diaria de vehículos automotores y no automotores que se utilizan para desplazamientos laborales.

La organización no cuenta con planes de mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos el cual contemple formatos para inventario, hoja de vida de equipos, registros de planes de mantenimiento.

La organización no cuenta con el registro la medición y análisis de los indicadores mínimos de gestión del PESV de acuerdo con el nivel aplicable según lo establecido en la tabla 10 del capítulo 1

No se evidencia la realización del reporte de autogestión ante el Ministerio de Trabajo.

Se debe revisar y actualizar el plan de emergencias con base a lo establecido en la resolución 40595 de 2022.

Se recomienda documentar el procedimiento que utiliza la organización para la planificación de viajes misionales de los colaboradores de la organización, teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial, este debe contener como mínimo los requisitos mencionados en el Paso 15

Definir un procedimiento de registro para los preoperacionales diarios de vehículos automotores y no automotores que se utilizan para desplazamientos laborales de la organización teniendo en cuenta el nivel de riesgo vial de la operación.

Definir un y un formato para la inspección preoperacional diaria de vehículos automotores y no automotores

Documentar manera para mantenimiento y control de vehículos, diseñar formatos para inventario de vehículos hoja de vida y registros de mantenimiento.

Se recomienda diseñar herramienta para el registro de la medición y análisis de los indicadores s mínimos de gestión del PESV de acuerdo al nivel aplicable según lo establecida la tabla 10 del capítulo 1 de la resolución 40595 de 2022.

La organización debe definir un (1) protocolo para el manejo de los indicadores que le permitan realizar seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la seguridad vial, los cuales deben estar relacionados con la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV y en la verificación del impacto y resultados de las acciones y estrategias definidas en el Paso 9.

La organización deberá realizar el reporte de autogestión anual a la entidad verificadora que le corresponda de los resultados de la medición y análisis de los indicadores a los que hace referencia la tabla 10 del capítulo 1 de la resolución 40595 de 2022 y la información lista en el Paso 20 con corte a 31 de diciembre de cada año, y teniendo en cuenta

que el reporte se debe realizar a más tardar el 31 de enero de cada año

No se evidencia que la organización realizó al menos una auditoría anual interna para evaluar el cumplimiento y las evidencias de la planificación Implementación, seguimiento y mejora del PESV, de acuerdo con lo establecido NOTA: La organización puede optar por manejar auditorías integradas y aplicar

La organización deberá realizar al menos una auditoría anual interna documentarla en el plan anual, para evaluar el cumplimiento y las evidencias de la planificación Implementación, seguimiento y mejora del PESV, de acuerdo con lo establecido en el capítulo 1 de la resolución 40595 de 2022.

Documentar y aplicar un procedimiento para la realización de las auditorías internas al PESV de la organización y contemplando lo mencionado en el Paso 22.

La organización deberá definir la competencia de los auditores internos para el PESV siguiendo los requisitos del paso 10 competencia y plan anual de formación.

No se evidencia que la organización definió implementó las acciones preventivas y/o correctivas necesarias con base en los resultados de la medición del análisis de los indicadores y auditorías del PESV?

Se recomienda organización diseñe matriz, para registrar las acciones preventivas y/o correctivas necesarias con base en los resultados de la medición del análisis de los indicadores y auditorías del PESV

No se evidencia mediante documentos la estrategia definida o los mecanismos de comunicación y participación par los temas relacionados con Seguridad Vial.

Se recomienda la organización deberá definir y poner a disposición los mecanismos de comunicación y participación en relación con la seguridad vial, así como la frecuencia de las comunicaciones que, por lo menos debe ser trimestral y contener la promoción de la seguridad vial, de acuerdo con lo definido en el Paso 24

Fuente: Tomando del apéndice H

**Tabla 11**

*Porcentaje de intervención acciones de mejoramiento*

Ítem	No
<b>Total, recomendaciones</b>	17
<b>Total, abiertas</b>	13
<b>Total, cerradas</b>	2
<b>Total, en proceso</b>	2

---

<b>% ejecución.</b>	15%
---------------------	-----

---

## 5. Conclusiones

CC Mejía SAS a pesar de estar ubicada en un cumplimiento tan bajo en cuanto requisitos del PESV de acuerdo a la primera medición y a los resultados de la recolección de datos, teniendo en cuenta tienen un sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el trabajo muy claro y con sus metas y objetivos definidos, se hacen complejo comprender que en los años anteriores no hayan direccionado actividades para controlar riesgos viales, mejorar hábitos y comportamientos y realizado procesos para identificación y evaluación de riesgos viales, teniendo en cuenta que el 30 % de sus empleados con actores viales e interactúan con los corredores viales en toda la ciudad y que los índices de siniestros viales en la ciudad cada vez más van en aumento, que no se tenga evidencia o se cuente con actividades que su finalidad sea hacerle hincapié a la prevención de accidentes laborales y disminuir la probabilidad de ocurrencia de los mismo, esto quizás se debe que la compañía no ha presentado siniestralidad relacionada con aspectos viales.

Cabe anotar que para el año 2023 los temas relacionados con PESV y con el cumplimiento de la resolución que dicta los lineamientos, metodologías, estrategias y herramientas se encuentren en el plan de trabajo del SG-SST de allí nace la necesidad de iniciar con la implementación del PSEV y hacerle fuerza solo algunos pasos de la metodología que ofrece la resolución como herramienta para tal fin.

A pesar lo las pocas herramientas documentales con las que contaba CC Mejía SAS, se logra diseñar las herramientas, para realizar la línea base del plan estratégico de seguridad vial, se logran diseñar todos los formatos basados en los anexo metodológico de la resolución que no es otra cosa que una herramienta para planificar, hacer, verificar y actuar; realizar la primera

---

---

identificación del contexto de la organización frente a los requisitos la norma lo cual permitió indudablemente identificar visiblemente las necesidades y cuestiones a intervenir desde las herramientas que nos brinda la resolución, marcar el punto de partida el cual fue clave y estratégico para el logro de las objetivos.

Para el 2023 CC Mejía cuenta con una línea base de trabajo clara y sus herramientas, cuenta con los riesgos claros a intervenir y la población que debe formar y capacitar, para que sus acciones apunte a la prevención de los accidentes relacionados con temas viales y a la mejora continua del sistema no solo de seguridad y salud en el trabajo, sino también en comportamiento y desempeño de los actores viales en la interacción en los corredores viales que ofrece la ciudad en sus estado actual y todo lo que involucra desde la estructura, hasta el comportamiento de los actores viales a los cuales nos vemos obligados a interrelaciones desde los diferentes roles.

Se logra el desarrollo de las actividades que se definieron para el logro de cada uno de los objetivos, contar con estas herramientas es clave para continuar con el proceso de identificación, evaluación y posibles control de riesgos viales, se identifican las necesidades de formación y capacitación, y se logra genera un plan de mejoramiento el cual se apunta al cumplimiento de los puntos que aplica para CC Mejía SAS como organización frente al cumplimiento dela resolución 40595 de 2022, es un gran avance y es la ante sala para continuar con el proceso y además un proceso claro y que realmente se ajusta al contexto de la organización.

## 6. Recomendaciones

Partiendo desde el conocimiento de las necesidades que CC Mejía SAS presenta y la falta de herramientas técnicas y documentales para avanzar con el proceso, adicional de jugar con el

---

---

factor tiempo, y el avance significativo que se lo logra con la implementación de los pasos 5 y 6 del anexo metodológico de la resolución 40595 de 2022, adicional de avanzar con un plan de capacitación y entrenamiento que será clave para otros pasos de la norma como el 10; es de vital importancia que de manera secuencial y coherente con los objetivos y metas de la organización CC Mejía SAS establezca un compromiso desde el liderazgo y la gerencia.

Como resultado de este proceso de investigación aplicada desde el conocimiento, no solo no solo cuenta con un plan de mejoramiento y/o recomendaciones si no que a hoy la organización cuenta con la radiografía de su estado actual frente a cumplimiento de los requisitos totales, completos y ajustados a su necesidad para la continuidad e implantación de los planes estratégicos de seguridad vial y cuenta con la herramientas técnicas y metodológicas para tan fin.

Es de vital importancia que se inicie con la ejecución de las acciones y/o medidas recomendadas y la ejecución de las actividades de formación y capacitación, las cuales ya fueron definidas y planteadas de acuerdo con los roles y actores viales de la compañía.

Contar con la identificación de necesidades de intervención es crucial para continuar con el diseño y levantamiento de registros documentales, es claro que la fecha CC Mejía cuenta con buenos indicadores relacionados temas viales, pero estos no están siendo medidos y evaluados, y se desconoce el impacto que estos puedan tener al SG-SST, se recomienda sean planteados de manera integral con los objetivos y metas de a organización.

Se incluyan actividades puntuales en el plan de trabajo de la organización y no solo implementación del PESV.

Se recomiendan en las reuniones de los comités relacionados con seguridad y salud en el trabajo se incluyan o se planee para los próximos periodos otra medición de cumplimiento y estos temas sean revisados de manera estratégica, que los resultad sean socializados a todos los niveles

---

---

de la organización y que al interior de la empresa ya se empieza hablar de riesgos viales, del la importancia del estado de los vehículos, del comportamiento seguro no solo cuando operamos vehículos de la compañía, si no sus propios medios de transporte, que se transforme el comportamiento desde la cultura y esto impacté interna, externamente los indicadores de accidentalidad a nivel general en los corredores viales y todas estas acciones sean comentadas. Y realizar seguimiento a los planes, gestionar recursos para la ejecución de estos.

Sin duda alguna la intervención de los riesgos viales y desde el comportamiento y desde lo cultural logran mantener una compañía con ambientes de trabajo seguros, confortable y que ofrece tranquilidad a sus colaboradores desde sus roles tanto al interior como al exterior de la organización.



## Bibliografía

Ministerio de Transporte. (22 de Octubre de 2021). *Ministerio de Transporte*. Obtenido de Planes Estratégicos de Seguridad vial:

<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/10363/mintransporte-establece-nueva-norma-para-que-empresas-actualicen-los-planes-estrategicos-de-seguridad-vial>

Congreso de la Republica. (13 de septiembre de 2002). *Código Nacional de tránsito terrestre*.

Obtenido de Ley 772:

[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0769\\_2002.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html)

Congreso de la Republica. (29 de Diciembre de 2011). *Ley 1503*. Obtenido de Funcion Publica:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>

Congreso de la Republica. (12 de Octubre de 2021). *Decreto 1252*. Obtenido de Funcion

Publica: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=172386>

Congreso de la Republica de Colombia. (17 de Diciembre de 2013). *Ley 1702*. Obtenido de

Función Pública:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286>

Cordero, Zoila Vargas Rosa. (Noviembre de 2019). *La Investigacion Aplicada*. Obtenido de

Universidad de Costa Rica: <https://www.redalyc.org/pdf/440/44015082010.pdf>

El enfoque mixto de investigacion. (4 de junio de 2019). *El infoque mixto de investigacion y*

*algunas características*. Obtenido de El infoque mixto de investigacion:

<https://investigaliacr.com/investigacion/el-enfoque-mixto-de-investigacion/>



Icontec. (21 de mayo de 2014). *Icontec*. Obtenido de ISO:

[https://www.icontec.org/eval\\_conformidad/certificacion-iso-39001-sistemas-de-gestion-de-seguridad-vial/](https://www.icontec.org/eval_conformidad/certificacion-iso-39001-sistemas-de-gestion-de-seguridad-vial/)

Icontec. (2018). *Academia.edu*. Obtenido de ISO 39001:

[https://www.academia.edu/34100697/Norma\\_ISO\\_39001\\_Sistema\\_de\\_gesti%C3%B3n\\_de\\_Seguridad\\_Vial\\_SV\\_Visi%C3%B3n\\_Cero\\_con\\_la\\_norma\\_ISO\\_39001](https://www.academia.edu/34100697/Norma_ISO_39001_Sistema_de_gesti%C3%B3n_de_Seguridad_Vial_SV_Visi%C3%B3n_Cero_con_la_norma_ISO_39001)

Kurb, Millan. (2012). *La consultoria de la empresas*. Obtenido de Oficina Internacional del Trabajo Ginebra:

[https://www.academia.edu/11514899/182101702\\_La\\_Consultoria\\_de\\_Empresas\\_Milan\\_Kubr](https://www.academia.edu/11514899/182101702_La_Consultoria_de_Empresas_Milan_Kubr)

Ministerio de Transporte. (12 de Julio de 2022). *Resolución 20223040040595 de 2022*. Obtenido de Ministerio de Transporte:

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=126477>

Ministerio de Transporte. (12 de Julio de 2022). *Resolución 40595*. Obtenido de Ministerio de Transporte: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=126477>

Ministerio de Transporte. (21 de julio de 2022). *Resolucion 40595 de 2022*. Obtenido de Cancilleria del gobe:

[https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion\\_mintransporte\\_40595\\_2022.htm](https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransporte_40595_2022.htm)

Organización Internacional del Trabajo. (1 de julio de 2019). *Organización Internacional del Trabajo*. Obtenido de Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector transporte: [www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms\\_742637.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_742637.pdf)

---

---

Republica, C. d. (29 de Diciembre de 2011). *Ley 1503*. Obtenido de Funcion publica:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>

Sampiere, Roberto Hernandez. (2010). *Metodologias de la investigación*. Obtenido de

Metodologias de la investigación: [www.FreeLibros.com](http://www.FreeLibros.com)

Tamayo, Mario. (2010). *El proceso de investigaion cientifica*. Obtenido de

[https://www.academia.edu/17470765/EL PROCESO DE INVESTIGACION CIENTIF](https://www.academia.edu/17470765/EL_PROCESO_DE_INVESTIGACION_CIENTIF)  
[ICA MARIO TAMAYO Y TAMAYO 1](#)

Tulio, Ramirez. (s.f.). *Como hacer un proyecto de investigación*. Obtenido de Tulio Ramirez:

[https://www.researchgate.net/publication/27288131\\_El Proyecto de Investigacion Guia](https://www.researchgate.net/publication/27288131_El_Proyecto_de_Investigacion_Guia_para_su_Elaboracion)  
[para su Elaboracion](#)

Prevencionar. (2020). Las técnicas de seguridad ¿sabes lo que

son? Prevencionar. <https://prevencionar.com/2020/04/01/las-tecnicas-de-seguridad-sabes-lo-que-son/>

Martins, J. (2022, 12 septiembre). Diagrama de Gantt: qué es y cómo crear uno con ejemplos

(2022) Asana. Asana. <https://asana.com/es/resources/gantt-chart-basics>



## Apéndices

**Apéndice A.** *Informe línea base PESV CC Mejía SAS*

**Apéndice B.** *Herramienta línea base, diagnóstico PESV CC Mejía SAS*

**Apéndice C.** *Informe caracterización hábitos, condiciones y riesgos viales*

**Apéndice D.** *Herramienta caracterización hábitos, condiciones y riesgo viales*

**Apéndice E.** *Matriz de identificación, evaluación y control de riesgos*

**Apéndice F.** *Procedimiento para identificación, evaluación de riesgos.*

**Apéndice G.** *Plan de formación y capacitación para PESV.*

**Apéndice H.** *Informe acciones de mejoramiento.*

Apéndice como tal o nota de véase archivo en fuente externa

