

**DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL BAJO REQUISITOS  
LEGALES APLICABLES DE LA RESOLUCIÓN 1565 DE 2014 PARA LA EMPRESA  
CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE S.A.S DE LA CEJA, ANTIOQUIA,  
PERIODO 2021-II**



**AUTORAS**

**DORIS EUGENIA BEDOYA CHICA**

**YINNA FERNANDA VARGAS PALACIO**

**CORPORACIÓN UNIVERSITARIA IBEROAMERICANA**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

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

**BOGOTÁ D.C**

**DICIEMBRE, 2021**

**DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL BAJO REQUISITOS  
LEGALES APLICABLES DE LA RESOLUCIÓN 1565 DE 2014 PARA LA EMPRESA  
CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE S.A.S DE LA CEJA, ANTIOQUIA,  
PERIODO 2021-II**



**AUTORAS**

**DORIS EUGENIA BEDOYA CHICA**

**YINNA FERNANDA VARGAS PALACIO**

**DOCENTE ASESORA**

**PAOLA ANDREA RUIZ BURGOS**

**CORPORACIÓN UNIVERSITARIA IBEROAMERICANA**

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

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

**BOGOTÁ D.C**

**DICIEMBRE, 2021**

## Tabla de contenido

Introducción .....	6
Capítulo 1. Descripción general del proyecto .....	8
1.1 Problema de Investigación.....	8
1.2 Objetivos.....	10
1.2.1 Objetivo General.....	10
1.2.1.1 Objetivos específicos .....	10
1.3 Justificación .....	10
Capítulo 2. Marco de referencia .....	12
Seguridad vial.....	12
Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).....	20
Capítulo 3. Marco metodológico.....	23
3.1 Tipo de estudio .....	23
3.2 Diseño de investigación .....	23
3.3 Población.....	24
3.3 Procedimiento.....	24
3.4 Técnicas para la recolección de la información.....	26
3.5 Técnicas para el análisis de la información.....	27
3.6 Consideraciones éticas.....	27
Capítulo 4. Resultados.....	29
Datos sociodemográficos de los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S .....	29
Características de trabajo de los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S .....	30
Características experiencia colaborador-vehículo.....	33

Identificación de riesgos viales in-itinere y en misión en los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S .....	39
Capítulo 5. Discusión y conclusiones .....	52
Discusión .....	52
Conclusiones .....	75
Recomendaciones .....	76
Referencias.....	78

### **Índice de Tablas**

Tabla 1.....	15
Tabla 2.....	17
Tabla 3.....	56
Tabla 4.....	57
Tabla 5.....	58
Tabla 6.....	59

### **Índice de Figuras**

Figura 1 .....	26
Figura 2 .....	29
Figura 3 .....	30
Figura 4 .....	31
Figura 5 .....	32
Figura 6 .....	32
Figura 7 .....	33
Figura 8 .....	34
Figura 9 .....	35
Figura 10 .....	36
Figura 11 .....	37

Figura 12 .....	38
Figura 13 .....	39
Figura 14 .....	40
Figura 15 .....	41
Figura 16 .....	42
Figura 17 .....	43
Figura 18 .....	44
Figura 19 .....	45
Figura 20 .....	46
Figura 21 .....	47
Figura 22 .....	48
Figura 23 .....	49
Figura 24 .....	50
Figura 25 .....	50
Figura 26 .....	55
Figura 27 .....	61
Figura 28 .....	63
Figura 29 .....	65
Figura 30 .....	67
Figura 31 .....	69
Figura 32 .....	73

### **Índice de Anexos**

Anexo A. Formato Cuestionario para el trabajador de la Resolución 1565 de 2014.....	83
Anexo B. Matriz de análisis descriptivo estadístico .....	85
Anexo C. Formato consentimiento informado .....	86
Anexo D. Acta de compromiso de la Alta dirección de la empresa.....	89
Anexo E. Acta de conformación de Comité de Seguridad Vial .....	90

## Introducción

A nivel nacional la siniestralidad vial se ha convertido en una de las problemáticas de salud pública de interés para el establecimiento de acciones normativas (Norza et al., 2014) que, con el fin de evitar sus efectos ante la presencia de dicho evento, se han centrado en mitigar los factores de riesgo que inciden en su ocurrencia como lo son: el comportamiento humano, las condiciones ambientales y el vehículo (ARL Sura, 2021). Por tanto, de acuerdo con Ley 1503 de 2011 la formación de actos seguros en la vía a través del diseño e implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) es objeto de obligatoriedad para las entidades del sector privado y público.

En coherencia con lo anterior, la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S caracterizada por tener como principal actividad económica la construcción de otras obras de ingeniería civil, reconoce la necesidad de dar cumplimiento a la normatividad y a su vez de generar estrategias que posibiliten salvaguardar la vida de su personal que en misión o in itinere conducen algún vehículo. Dando lugar, a establecerse como objetivo de esta investigación diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) bajo requisitos legales aplicables de la Resolución 1565 de 2014 para dicha empresa ubicada en La Ceja (Antioquia). Esto último, en función que desde la identificación de los riesgos viales presentes en los treinta trabajadores que hacen parte de la organización, y las características propias de la empresa acorde a su actividad económica, se obtiene una elaboración del PESV ajustada a las necesidades de la población objeto de la investigación, para así dar continuidad a una futura implementación de dicho plan en la empresa en pro de prevenir y/o mitigar los siniestros viales.

Ahora bien, la estructura de este informe investigativo está orientando en primer lugar, en dar cuenta de una descripción general del proyecto, este caracterizado por relacionar el planteamiento del problema, los objetivos a lograr y la justificación que argumenta el que hacer del propósito del proyecto. En segundo lugar, se da continuidad a definir el marco conceptual y teórico en el que se fundamenta la investigación, dando especificidad a lo que concierne la seguridad vial y su explicación teórica desde Haddon; los factores causales de un siniestro vial; el desarrollo normativo

que a nivel nacional se ha generado para dar respuesta en función de contrarrestar la ocurrencia de los siniestros viales; y un acercamiento conceptual de lo que caracteriza el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Por otra parte, se enuncia y se define los aspectos metodológicos que orientan el logro de los objetivos propuestos y finalmente se da paso a la descripción de los datos obtenidos de la muestra, siendo esto la base para el diseño del PESV de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S.

## **Capítulo 1. Descripción general del proyecto**

### **1.1 Problema de Investigación**

Actualmente, la siniestralidad vial al ser una problemática de salud pública que aqueja a distintos países (Bustos, 2018), se convierte en objeto de análisis para la creación de estrategias y acciones que mitiguen aquellos traumatismos causados por este fenómeno en los diferentes países. Esto último, congruente con lo que afirma la Organización Mundial de la Salud (OMS,2021), ya que señala que las lesiones generadas por los accidentes de tránsito traen consigo toda una afectación económica y social, dado a los costos del tratamiento y la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan con alguna discapacidad y de igual forma el tiempo que debe destinar sus familiares para atenderlos dejando a un lado sus actividades productivas y académicas.

En esta misma línea, la OMS (2021) señala que son nueve los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad vial; 1) la falta de reconocimiento del error humano que debe considerarse en los sistemas de seguridad; 2) el exceso de velocidad; 3) la conducción bajo los efectos del alcohol o consumo de SPA; 4) la falta de uso de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños;5) distracciones durante la conducción como lo es el uso de teléfono móviles; 6)falta de seguridad de la infraestructura vial; 7) ausencia de seguridad en la fabricación y producción de los vehículos; 8) demoras en la atención a las víctimas de las colisiones de tránsito y; 9) falta de cumplimiento en las normas de tránsito.

En respuesta a lo anterior, Colombia ha hecho avances en la creación de normatividad encaminada a la prevención y mitigación de los siniestros viales, actuando de esta forma frente a los límites de velocidad, la prohibición del consumo de alcohol y SPA al momento de conducir, el uso del casco en los usuarios de motocicletas y cinturón de seguridad como medidas de mitigación ante dicha problemática (Norza et al., 2014).



Sin embargo, resultados encontrados por Giraldo (2020) frente a la evolución de la normatividad colombiana como accionar a favor de la minimización de los niveles de accidentalidad vial afirma que no se ha logrado tal reducción, debido a que se deben generar otro tipo de estrategias que no se limiten únicamente a la generación de normas, sino que estén dadas a la identificación de los puntos claves de la seguridad y de esta forma capacitar a quienes estén involucrados.

Por su parte, Marín y Ávila (2020) aseguran que la generación de la normatividad impacta positivamente en la mitigación de la ocurrencia de los accidentes de tránsito siempre y cuando se establezca un compromiso de los sectores públicos y privados guiados a la cultura de la seguridad vial. Por ende, hacen énfasis en la falta de adherencia por parte de las organizaciones frente al acatamiento relacionado al diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, este último como instrumento destinado a la planificación de acciones y medidas para reducir la accidentalidad vial de los colaboradores.

Considerando lo expuesto, la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S, que dedicada a la construcción de otras obras de ingeniería civil, manifiesta su interés además de dar cumplimiento con lo estipulado por la Ley 1503 de 2011 priorizar la formación de hábitos y comportamientos seguros a sus colaboradores que hacen uso de un vehículo para fines misionales y así mismo a quienes usan vehículo para los traslados de casa-trabajo, ya que identifican que los actos inseguros que más se presentan en el personal contratado es el poco acatamiento a las normas de tránsito como el uso de casco, en algunas ocasiones exceso de velocidad; uso de los teléfonos móviles mientras conducen el automóvil y finalmente la presencia de condiciones inseguras como la infraestructura de las vías, ya que la mayoría de las obras están ubicadas en zonas rurales.

Por consiguiente, dando respuesta a mitigar los riesgos viales que inciden negativamente en la seguridad de los colaboradores de la organización, esta investigación busca responder a:

¿Cómo diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja, Antioquia acorde a los lineamientos establecidos por la Resolución 1565 de 2014, en el periodo 2021-II?

¿Cuáles son las condiciones de seguridad vial en las que se encuentran los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja, Antioquia, en el período 2021-II?

¿Qué medidas de seguridad vial son establecidos por la Resolución 1565 de 2014 para el diseño del PESV?

## **1.2 Objetivos**

### **1.2.1 Objetivo General**

Diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial bajo requisitos legales aplicables de la Resolución 1565 de 2014 para la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja, Antioquia, en el periodo 2021-II.

#### **1.2.1.1 Objetivos específicos**

Identificar los factores de riesgo vial a los que se encuentra expuestos los trabajadores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja, Antioquia, en el período 2021-II.

Establecer las medidas de seguridad vial para la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja, Antioquia, en cumplimiento de las cinco líneas de acción descritas en la Resolución 1565 de 2014, en el período 2021-II.

Elaborar el Plan Estratégico de Seguridad Vial bajo requisitos legales aplicables de la Resolución 1565 de 2014 para la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja, Antioquia.

## **1.3 Justificación**

La siniestralidad vial es un fenómeno de preocupación para diferentes países a nivel mundial, ya que según el Informe de Situación Global de la Seguridad Vial (OMS, 2018) señala que es la octava causa principal de muerte de personas en el mundo sin

distinción de edad, llegando a registrarse aproximadamente 1.5 millones de muertes por año y a su vez identificándose los accidentes de tránsito con la mayor tasa de mortalidad en los países de bajos ingresos a comparación de países que sus ingresos son altos.

En cuanto al contexto colombiano, no es ajeno a dicha problemática que enmarcada como foco de atención de la salud pública, se obtienen cifras poco alentadoras, encontrándose en el informe suministrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2021) que hasta el 30 de junio del año 2021 se ha reportado 3.293 muertes de los diferentes actores viales (motociclistas, conductores, peatones, etc), esto como resultado de colisión contra algún tipo de transporte o tipo de objeto fijo (baranda, árbol, muro, poste, semáforo, vehículo estacionado, tarima-caseta, inmueble o valla-señal). Por tanto, la seguridad vial entendida en Colombia como un “conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención los accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de para la vida de los usuarios de las vías” (Resolución 1565 de 2014), surge como respuesta ante dicha problemática, que contemplando dentro de sus estrategias la formación para promover hábitos, comportamientos y conductas seguras en el desplazamiento y uso de las vías promulga la Ley 1503 de 2011, la cual ordena a su vez en el artículo 12 que:

(...) toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre flotas de vehículos automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Por tanto, en función de dar cumplimiento a lo señalado por la Ley 1503 de 2011, surge como interés investigativo el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S que tomando como referente normativo la guía metodológica estipulada por la Resolución 1565 de 2014, se elaborará dicho plan de acuerdo a las características de la empresa y del mismo modo a los riesgos viales que están expuestos los colaboradores contratados, eso último

aportando desde la disciplina de la seguridad y salud en el trabajo a minimizar los riesgos que en materia vial pueden perturbar la integralidad y bienestar de los trabajadores que realizan desplazamientos en misión e in-itinere.

## **Capítulo 2. Marco de referencia**

### ***Seguridad vial***

Previamente a tener un acercamiento conceptual en torno a la seguridad vial, es preciso indicar que este último en Colombia se reconoce como un derecho social fundamental, ya que de acuerdo con Ocampo, et al. (2018) a pesar de no describirse la seguridad vial de manera tácita en una norma expresa y en efecto al no ser elevado a una categoría de derecho constitucional, se encuentra ligado intrínsecamente a los derechos instituidos por la Constitución Política como la vida, la libre circulación, la salud y desarrollo armónico de la sociedad. Por tal razón, el Estado contempla una multiplicidad de medidas positivas dirigidas a la protección de los actores viales y dar lugar a la evolución progresiva de las condiciones de seguridad en las vías. Es decir, la seguridad vial al estar relacionado íntimamente con otras normas de derecho fundamental definidas en la Constitución Política, se clasifica también como un derecho.

En contraste, el Ministerio de Transporte define la seguridad vial como aquel “conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías” (Resolución 1565,2014, numeral 4.2).

Considerando lo anterior, para mayor comprensión ante la definición señalada es preciso conceptualizar a lo que hace referencia el accidente de tránsito, lo cual en coherencia al Artículo 2 del Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, el Ministerio de Transporte lo define como:

evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en el e igualmente

afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o las vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

En resumen, se puede señalar que para el Ministerio de Transporte la seguridad vial es aquella que está encaminada a generar todo un conglomerado de medidas, acciones, mecanismos y estrategias para prevenir eventos producidos por al menos un vehículo en movimiento, que como resultado genera daños a las personas y a los bienes implicados, pero además perturba la circulación de los vehículos que se movilizan por las vías comprometidas en el lugar.

No obstante, los desarrollos investigativos apuntan a tener una nueva perspectiva en torno al adoptar el término de accidente de tránsito, ya que según Carreras (2015) precisa que la ocurrencia de los accidentes no son en sí sucesos involuntarios, inevitables y dejados a la suerte, sino que por el contrario estos accidentes suelen ser una consecuencia de alguna falla evitable y negligente, por lo cual de acuerdo con el autor el término de accidente deja de ser correcto para referirse a tales sucesos como siniestros viales, siendo esto últimos como evitables mediante la implementación y cumplimiento de distintas medidas por los actores que confluyen en torno a la seguridad vial.

Teniendo en cuenta lo anterior, cabe señalar que, para el desarrollo de este ejercicio investigativo, se considera desde la seguridad vial guiado a la prevención del siniestro vial, ya que se adopta la perspectiva de considerar tal hecho como un evento que en su ocurrencia está ligado a las acciones inseguras optadas por el ser humano, este último como un factor de riesgo o en tales términos como el enemigo de la seguridad vial (Carrera 2015; Jaimes, 2020).

Ahora bien, Haddon (1968) citado por Nazif (2011) señala que para comprender la seguridad vial esta debe ser estudiada como un sistema social, es decir, la seguridad vial se caracteriza por actividades y/o procesos realizados por distintos actores que interactúan entre sí en ambientes físicos mediante el uso de modos de transporte motorizados y no motorizados. De igual forma, el autor precisa que para el funcionamiento óptimo de dicho sistema es necesario que los actores involucrados

procedan de manera coordinada, lo cual conlleva a que se tenga una información de manera adecuada y suficiente entre los mismos.

Por otro lado, la Secretaría Distrital de Movilidad (s.f) precisa que la seguridad vial puede darse de dos formas:

1. Activa o primaria: hace referencia a todos aquellos controles que se aplican al factor humano, vías y vehículos. Por ejemplo: “a los actores viales una educación vial que incentive comportamientos seguros en la vía; en la vía las señales de tránsito y en el vehículo los frenos ABS” (párr, 4).

2. Pasiva o secundaria: alude a los elementos de seguridad y acciones que intervienen en el antes, durante y después de un accidente con el fin de disminuir al máximo la gravedad de las lesiones producidas a las víctimas de un accidente. Por ejemplo: “de seguridad vial pasiva son: el cinturón de seguridad, muros especiales de impacto, sistemas de retención infantil y la misma voluntad por parte de los ocupantes del vehículo en utilizar el cinturón de seguridad o el casco” (párr, 5).

Vale la pena precisar que esta última forma, se basa en lo señalado por Haddon (1968), quien durante su trabajo como padre de la prevención de las lesiones, en su momento detalló tres fases temporales en que se desencadena una lesión, las cuales son: 1) fase pre-evento, hace referencia al antes del episodio, la cual puede durar varios años donde la energía está bajo control e incluye factores que inciden a la probabilidad del evento (en este caso al siniestro vial); 2) fase del evento, es la etapa en la que se libera la energía de manera descontrolada, dura corto tiempo y se puede generar daño si la cantidad liberada supera el límite de tolerancia de la persona y; 3) fase post- evento, como última fase alude a los factores que inciden en el resultado después de la lesión, ya sea para mejorar o empeorar las consecuencias (Forero et al., s.f).

Además, cabe señalar que, en función de prevenir en este caso el siniestro vial, las fases expuestas genera como resultado una matriz conocida como la “Matriz de Haddon” (ver tabla 1), lo cual el Foro Global de Seguridad Vial (GRSF, 2017) alude que

cada celda de la matriz se identifica como oportunidades de intervención con el propósito de disminuir las lesiones originadas por los accidentes de tránsito

**Tabla 1.**

*Matriz Haddon*

FASE		FACTORES		
		Ser humano	Vehículos y equipo	Entorno
<b>Fase Pre-evento (antes del accidente de tránsito)</b>	Prevención del siniestro vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Información</li> <li>• Actitudes</li> <li>• Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas</li> <li>• Aplicación de la reglamentación por la policía</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buen estado técnico</li> <li>• Luces</li> <li>• Frenos</li> <li>• Maniobrabilidad</li> <li>• Control de la velocidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño y trazado de la vía pública</li> <li>• Límites de velocidad</li> <li>• Vías peatonales</li> </ul>
<b>Fase del evento (durante el accidente de tránsito)</b>	Prevención de las lesiones durante el siniestro vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso de dispositivos de sujeción</li> <li>• Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dispositivos de sujeción para los ocupantes</li> <li>• Otros dispositivos de seguridad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Objetos protectores contra choques al lado de la acera</li> </ul>
<b>Fase post-evento (después del accidente de tránsito)</b>	Conservación de la vida	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Primeros auxilios</li> <li>• Acceso a atención médica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Facilidad de acceso</li> <li>• Riesgo de incendio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicios de socorro</li> <li>• Congestión</li> </ul>

*Nota.* Elaboración propia, información consultada en el Foro Global de Seguridad Vial (GRSF, 2017)

### **Actores viales.**

Como actores viales, es necesario acotar que el ser humano con el fin de desplazarse de un lugar a otro asume cuatro roles en las vías, los cuales son:

- 1) Peatón: Según la Ley 769 de 2002 define el peatón como “persona que transita a pie por una vía” (art.2).
- 2) Ciclista: es toda persona facultada para maniobrar una bicicleta, la cual puede ser usada como medio de transporte o entretenimiento (Jaimes, 2020).

- 3) **Motociclista:** Persona habilitada por la autoridad competente de tránsito, previo cumplimiento de los requisitos legales para maniobrar una motocicleta (Jaimes, 2020), es decir, “un vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante” (Ley 769 de 2002, art. 2).
- 4) **Conductor:** De acuerdo a la Ley 769 de 2002 se reconoce el conductor como aquella “persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo” (art.2).

En contraste, Haddon (1968) citado por Nazif (2011) señala que se debe distinguir dos tipos de actores en la seguridad vial al ser un sistema, estos son:

-Los actores que participan directamente como peatones, pasajeros, ciclistas y conductores de vehículos motorizados y;

-Los actores diseñadores y facilitadores del sistema como lo son las ONG, entidades privadas y públicas y la sociedad civil.

En coherencia con lo expuesto, es evidente la complejidad que emerge de la sinergia de actores dentro del sistema de seguridad vial, donde la individualidad de cada actor se distingue por sus funciones específicas, pero que, sin duda alguna, su interdependencia afecta la armonía del funcionamiento de dicho sistema.

### **Factores causales de la siniestralidad vial.**

Respecto a los elementos causales que inciden en la ocurrencia de los siniestros viales se encuentran los siguientes:

#### 1) A nivel humano:

-**Fatiga:** Es un proceso que se origina por aspectos a nivel fisiológico y psicológico que actúan sobre el individuo, donde deteriora la eficiencia, calidad o precisión al momento de llevar a cabo una acción. Por tanto, al momento de conducir la persona presenta no responde de manera inmediata a los estímulos percibidos, provocando de esta forma errores generados por omisión (no percibe el estímulo) o por comisión (la persona está convencida de que su acción fue la correcta) (Hervás et al., 2011).



-Falta de experiencia de la persona en la práctica conductiva (Truyols & Sampedro, 2011).

-Distracciones: Realizar varias acciones y conducir al mismo tiempo como, por ejemplo: el uso de celular, el volumen alto de radio, fumar, tomar algo del bolso, maquillarse, etc., se reconocen también como causales de siniestros viales (González & Ordoñez, 2014).

-Consumo de alcohol: La ingesta de alcohol afecta la capacidad psicomotora, sensorial y otras conductas requeridas al momento de conducir considerándose una de las causas humanas más recurrentes en la siniestralidad vial (Guanche et al. 2007).

2) A nivel mecánico: Hace referencia a la relación entre persona-máquina, en este caso conductor-vehículo, donde cualquier error de algunas de las partes afecta al otro. Algunos ejemplos que inciden con mayor ocurrencia en un siniestro vial son: alta velocidad que coge el vehículo en poco tiempo, falta de mantenimiento del vehículo y la peligrosidad que tiene algunas piezas mecánicas por el uso como son las pastillas de freno (Truyols & Sampedro, 2011).

3) A nivel ambiental: se relaciona con la presencia de la lluvia que afecta la adherencia del neumático con el pavimento; la niebla que dificulta la visibilidad de la vía; el estado de las carreteras; la poca visibilidad originada por la oscuridad ambiental; las zonas calurosas que provocan cambio de estado ánimo, afectando de esta forma los reflejos de la persona quien conduce y la presencia de gases en el ambiente que generan sueño al conductor o conductora (González & Ordoñez, 2014; Jaimes, 2020).

### **Medidas normativas en torno a la seguridad vial.**

En Colombia con el propósito de la prevención de siniestralidad vial y en efecto la mitigación de afectaciones en la salud de las personas, se ha alcanzado un desarrollo legal frente a la seguridad vial, lo cual a continuación se relaciona dichos referentes normativos que actualmente se encuentran vigentes:

#### **Tabla 2**

*Normatividad en torno a la seguridad vial*

NORMA	EMISOR	TITULO	DESCRIPCIÓN OBJETO DE LA NORMA
<b>Constitución Política</b>	Asamblea Nacional Constituyente		Título II, Capítulo 1, Artículo 24, Derechos fundamentales:  Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia
<b>Ley 769 de 2002</b>		“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”	Reglamenta la circulación de los actores viales con el propósito de dar cumplimiento al artículo 24 de la Constitución Política
<b>Ley 1383 de 2010</b>	Congreso Colombia	de “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”	La ley realiza cambios en diferentes artículos establecidos por la Ley 769 de 2002, estableciendo de esta forma precisiones frente a la circulación de los actores viales en el espacio público y privado.
<b>Ley 1503 de 2011</b>	Congreso Colombia	de “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”	Detalla los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública (art.1).
<b>Ley 1702 de 2013</b>	Congreso de Colombia	“Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”	Se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) con el propósito de la planificar, articular y gestionar la seguridad vial del país. Es decir, la ANSV se convierte en el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional (art.3).
<b>Ley 1696 de 2013</b>	Congreso Colombia	de “Por medio de la cual se dictan	La ley tiene como por objeto establecer aquellas sanciones

			disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas”	penales y administrativas en torno a la conducción bajo el alcohol u otras sustancias psicoactivas.
<b>Ley 2050 de 2020</b>	Congreso Colombia	de	“Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan tras disposiciones en seguridad vial y tránsito”	Establece las disposiciones generales que se modifican en la Ley 1503 de 2011 en torno a la consolidación y difusión de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y así su vez las sanciones aplicables a los organismos de tránsito y organismos de apoyo.
<b>Resolución 1565 de 2014</b>	Ministerio Transporte	de	“Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”	Tiene como objeto orientar en la elaboración de los planes estratégicos de seguridad vial a todos aquellos están a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, con el fin de prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito y la mejora del desempeño de la seguridad vial en el país.

*Nota.* Elaboración propia, información obtenida desde las fuentes normativas consultadas.

Considerando lo anterior, se aprecia claramente los esfuerzos normativos que el Estado colombiano ha hecho respecto a la siniestralidad vial, donde principalmente las medidas establecidas están guiadas a generar actos seguros por parte distintos actores viales (motociclistas, conductores, etc), en pocas palabras se reconoce principalmente el comportamiento humano como factor de interés para la planificación e implementación de estrategias que permitan el funcionamiento óptimo del sistema de seguridad vial, esto último siendo correspondiente a lo encontrado por Jaimes (2020) y González y Ordoñez (2014) en sus desarrollos investigativos, ya que afirman que el principal factor de riesgo en la ocurrencia de un siniestro vial se debe a las fallas del ser humano al momento de conducir.

Lo anterior, da lugar a relacionar y conceptualizar a continuación una de las estrategias guiadas a promover la formación de hábitos y conductas seguras en las vías (Ley 1503 de 2011), esta es el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

### ***Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)***

En coherencia con la Resolución 1565 de 2014 se define el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) como:

(...) instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito (p.7).

De acuerdo con lo anterior, se puede decir que el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) consiste en pocas palabras en establecer en un documento, la planificación de acciones guiadas a evitar la siniestralidad vial de todos los colaboradores y colaboradoras de las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado. Cabe aclarar que quienes están obligados a implementar dicho plan son aquellos que posean, fabriquen, ensamblen, comercialicen, contraten o administren más de 10 vehículos automotores como no automotores, o que contraten o administren conductores (Ley 1503, 2011, art.12).

Del mismo modo, es preciso señalar que el PESV al definir las acciones específicas en función de alcanzar los propósitos orientados a la prevención de la siniestralidad vial, facilita por un lado la gestión de la organización al establecer los responsables, áreas involucradas, mecanismos de evaluación y seguimiento de cumplimiento de las acciones implantadas. Pero, por otro lado, aporta elementos para que en este caso los contratistas de conductores contribuyan a una cultura vial, primando de esta forma el cumplimiento de la normatividad y a su vez la corresponsabilidad de los conductores

como actores viales al adoptar acciones dadas a hacer uso solidario y responsable del espacio público por el que transitan.

### **Pilares de acción del Plan Estratégico de Seguridad Vial**

Ahora bien, según la Resolución 1565 de 2014 el PESV debe estar diseñado alrededor de cinco líneas de acción, las cuales se describen a continuación:

**Fortalecimiento de la gestión institucional:** Es el pilar considerado de mayor importancia, puesto que en este se establece el Comité de Seguridad Vial, el diagnóstico de caracterización y los riesgos viales de la empresa, la política de Seguridad Vial y se realiza la planeación de las acciones a desarrollar.

**Comportamiento humano:** Respecto a este componente del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se caracteriza por llevar a cabo acciones que den cuenta que los conductores contratados sean aptos para desempeñar su labor y de igual forma tengan el conocimiento y respeten la normatividad en torno a la seguridad vial. Por tanto, de acuerdo con dicha resolución, este componente del PSEV precisa acciones como: a) el procedimiento de la selección de conductores, en el que se precise el perfil del conductor; b) exámenes médicos de ingreso y pruebas preventivas a conductores; c) capacitación en seguridad vial tanto para conductores propios como no propios; d) control de documentos a conductores, esto con el propósito de dar cumplimiento de la documentación de acuerdo con la ley requerida y de igual forma haciendo control de las acciones ejecutadas y definidas por el PESV; e) establecimiento de políticas relacionadas con el control de alcohol y drogas, regulación de horas de conducción y descanso, regulación de velocidad, uso de cinturón de seguridad, EPP y uso de equipos bidireccionales.

**Vehículos seguros:** En este tercer pilar de acción, es indispensable reconocer que el vehículo puede originar situaciones de riesgo por el mal uso o por negligencia en el mantenimiento del mismo. Por tanto, en coherencia con la normatividad promulgada por el Ministerio de Transporte en cuanto a la revisión técnico mecánica del vehículo, la Resolución 1565 de 2014 precisa que el PSEV debe contemplar a grandes rasgos la

implementación de las siguientes acciones: mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos y de igual forma el chequeo preoperacional.

**Infraestructura segura:** Este pilar de acción compete el estudio de rutas tanto internas como externas, considerando de esta forma la ejecución de acciones como: definición de políticas de administración de rutas, apoyo tecnológico y establecimiento de políticas de socialización y actualización de información.

**Atención a víctimas:** Para este último componente el PESV se caracteriza por el establecimiento del Plan General de Emergencias, donde se contempla el protocolo para la atención de víctimas por accidente de tránsito; el Comité de Emergencias, el cual debe estar en entrenamiento para la atención en primeros auxilios; la divulgación del protocolo de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito junto con el Plan General de Emergencias y por último cabe contemplar la publicación del procedimiento operativo normalizado (PON) sobre atención a víctimas por accidentes de tránsito a nivel externo.

Finalmente, cabe señalar que se tiene a consideración otro componente denominado valores agregados, los cuales se refieren a nuevas propuestas o innovaciones que se presentan en el PESV y se observan como un valor agregado. Un ejemplo claro de ello, es la implementación de los sistemas ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte), ya que son una amplia gama de sistemas de información, tecnologías electrónicas y de comunicación (inalámbrica o cableada) que mejoran la seguridad vial, la movilidad, la calidad de vida de los ciudadanos, y aumentan la productividad y competitividad del país (Ministerio de Transporte,2021).

## **Capítulo 3. Marco metodológico**

En este capítulo, se relacionan los elementos metodológicos que orientaron el ejercicio investigativo en función de dar cumplimiento a los objetivos planteados. Por tanto, es necesario precisar que la investigación se enmarca desde el enfoque cuantitativo, este caracterizado según Fernández y Pértegas (2002) como aquella “en la que se recogen y analizan datos cuantitativos sobre variables” (p.1), ya que con el propósito de diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), dicho estudio está basado en datos estadísticos nominales estipulados por un cuestionario, que busca proporcionar un diagnóstico respecto a los riesgos viales que se encuentran expuestos los conductores en los desplazamientos en misión o in-itinere, en este caso, que este son los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S, dando lugar así a la planeación de acciones que ayuden a prevenir la siniestralidad vial de los participantes.

### **3.1 Tipo de estudio**

Respecto al tipo de estudio la investigación se acogió un nivel de conocimiento descriptivo, que de acuerdo a Bernal (2010) este tipo de estudio se distingue por la caracterización de las partes, categorías o clases del objeto de estudio, es decir, no se dan explicaciones a los hechos, fenómenos, etc. Del mismo modo, el autor destaca que al adoptar un nivel de estudio descriptivo se puede llegar al diseño de productos, guías, modelos, entre otros, Siendo esto en últimas acorde con el objetivo del proyecto investigativo que fue el de generar finalmente el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja (Antioquia) a favor de prevenir de siniestralidad vial en los traslados en misión o in-itinere que realizan los trabajadores.

### **3.2 Diseño de investigación**

Para dar respuesta a la pregunta problema este proyecto investigativo adoptó el diseño no experimental transversal, que desde Hernández et al., (2014) se entiende como aquel diseño caracterizado por hacer en un único momento y tiempo la recolección de datos, en este caso en noviembre del 2021. De igual forma, es

descriptivo, porque se quiere averiguar la incidencia de las variables nominales relacionadas con los datos sociodemográficos, la caracterización de los desplazamientos en misión e in-itinere que realizan los trabajadores y finalmente la identificación y evaluación de los riesgos viales que están expuestos los colaboradores en dichos traslados.

### **3.3 Población**

En primera instancia, cabe precisar que por efectos de la actividad principal de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S, la cual es la construcción de otras obras de ingeniería civil, la alta rotación de personal se caracteriza en esta empresa. Adicionalmente, las consecuencias originadas por la pandemia del Covid-19, trajo consigo la disminución de obras concernientes a la actividad económica lo que para noviembre del 2021 se contó con una totalidad 30 trabajadores contratados.

Por consiguiente, como muestra para el desarrollo de esta investigación se tuvo a consideración los 30 colaboradores, dado a que utilizan un vehículo para los traslados en misión e in-itinere, que para mayor claridad es relevante señalar que un vehículo se entiende como “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” (Ley 769, 2002, art.2). Finalmente, cabe precisar que no se tuvo en cuenta un rango de edad, sexo ni género en particular de los participantes.

### **3.3 Procedimiento**

#### **Fase 1. Elaboración y presentación de propuesta investigativa.**

Para la elaboración de la propuesta de investigación se realizó una revisión normativa frente a los requisitos legales que debe cumplir las empresas en torno a la seguridad vial, lo cual en función de generar actos responsables guiados a prevenir la siniestralidad vial se constituye como obligación de acuerdo con la Ley 1503 de 2011 el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial, esto último representándose como una necesidad por parte de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S al no contar con la elaboración de dicho plan para sus colaboradores.



Considerando lo anterior, se procedió a la elaboración de la propuesta dando inicio a la problematización del objeto de estudio, el establecimiento de objetivo de investigación y justificación del estudio investigativo.

Por último, se realizó a la presentación de la propuesta investigativa a Comité de Investigación, Innovación y Creación (Clic) de la Facultad de Ciencias Empresariales con el propósito de obtener el aval de dicha propuesta.

## **Fase 2. Construcción del marco referencial y metodológico.**

Para la elaboración del marco referencial, se realizó la conceptualización de las categorías teóricas principales que fundamenta dicho proyecto investigativo, esto último mediante la búsqueda de información basada en: artículos derivados de investigaciones, legislación, capítulos de libros y trabajos de grado

Del mismo modo, se realizó a la construcción del marco metodológico como guía del proceder del proyecto de investigación, estableciendo de esta forma los distintos aspectos pertinentes para el logro del objetivo general.

## **Fase 3. Recolección de la información.**

Una vez realizado el marco referencial y metodológico se inició la recopilación de la información, lo cual, para el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial se requiere de un diagnóstico previo para la identificación y valoración de riesgos viales a los cuales los colaboradores están expuestos en los desplazamientos en misión e itinere.

## **Fase 4. Análisis de la información.**

Posteriormente, se procedió al análisis estadístico descriptivo de la información cualitativa recolectada, esto último en cumplimiento de tener el diagnóstico actual en torno al panorama de los riesgos viales en los que se encuentran expuestos los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S., tal como lo plantea la Resolución 1565 de 2014.

## Fase 5. Conclusiones y recomendaciones.

Seguidamente, se establecieron las conclusiones de la investigación y recomendaciones para futuras investigaciones interesadas en el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la prevención de siniestralidad vial en los trabajadores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S o en efecto para otros entornos laborales de actividades económicas similares.

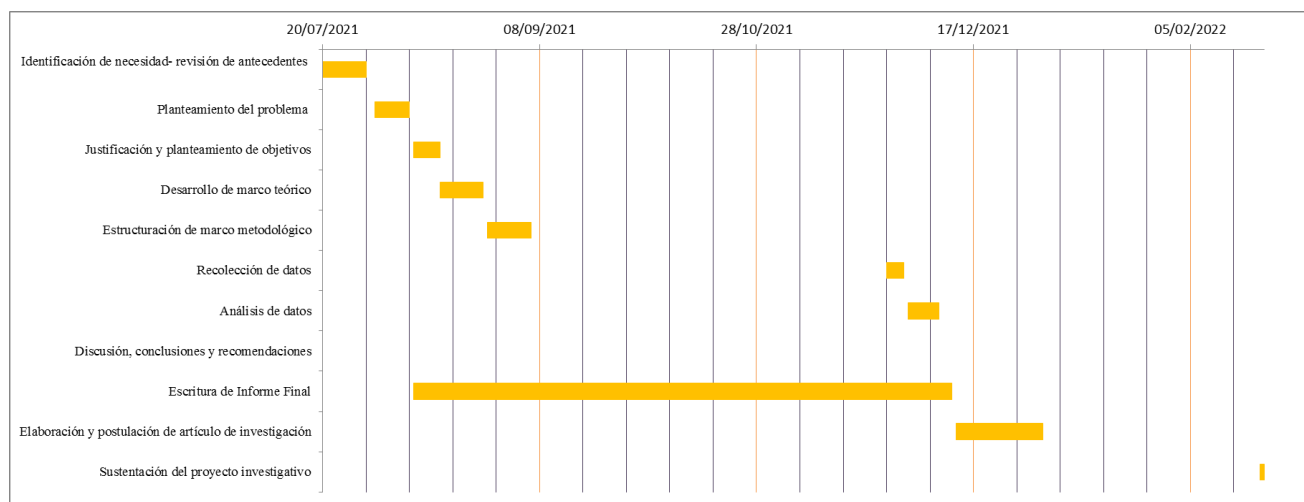
## Fase 6. Entrega de productos derivados de la investigación

En esta última fase, se hizo entrega del Informe Final y Resumen Analítico de la Investigación (RAI), se postula el artículo derivado de la misma y se realiza sustentación del ejercicio investigativo.

A continuación, se relaciona el cronograma como síntesis de las fases anteriormente acotadas:

### Figura 1

#### *Cronograma de actividades*



Fuente: Elaboración propia.

### 3.4 Técnicas para la recolección de la información

Como técnica para la recolección de datos se optó por la encuesta, siendo el cuestionario como instrumento a aplicar, el cual es entendido según Hernández, et al.,

(2014) como “un conjunto de preguntas respecto de una o más variables se van a medir” (p.221). En este caso, para el diseño del PESV se optó por el instrumento de diagnóstico propuesto por la Resolución 1565 de 2014 (ver Anexo A), el cual se caracteriza en obtener información frente a la situación de los riegos viales presentes en los participantes, optando por dos formas de preguntas: por un lado por preguntas cerradas que suele ser dicotómicas (si/no) o en algunos casos incluyendo opciones de respuesta y por otro lado por preguntas abiertas con el propósito de ampliar la información cuando es pertinente.

### **3.5 Técnicas para el análisis de la información**

Se realizó un análisis estadístico descriptivo de la información recolectada, la cual fue tabulada en una matriz en Excel de elaboración propia (ver Anexo B), teniendo en cuenta las escalas de medida nominal contenidas por el “Cuestionario para el trabajador” que estipula la Resolución 1565 de 2014.

### **3.6 Consideraciones éticas**

En cuanto a las consideraciones éticas que se acogieron para este ejercicio investigativo fueron:

-A nivel internacional:

El Informe de Belmont que en coherencia a los tres principios éticos básicos: respeto por las personas, beneficencia y justicia, para la investigación se tendrá a consideración los siguientes requerimientos: el consentimiento informado caracterizado por especificar la participación voluntaria de los sujetos, es decir no hay amenazas, engaños, presiones injustificadas ni recompensas excesivas no justificadas. De igual forma, se describirá la valoración de los riesgos y los beneficios, en este caso señalándose que no se someterán los participantes a ningún daño y que como beneficio es el hecho de contribuir a la prevención de la siniestralidad vial como trabajadores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S. Por último, la selección de los sujetos dará cuenta del tercer principio ético, donde los participantes fueron elegidos en función desde su experiencia como actores viales al identificar los

riesgos que actualmente están inmersos en el espacio público y de esta forma dar cumplimiento con los requisitos legales en torno a la elaboración del PESV.

-A nivel nacional:

La Resolución 8430 de 1993, la cual establecida por el Ministerio de Salud precisa las reglas científicas, técnicas y administrativas para la investigación en salud, por tanto a continuación se relaciona los artículos que se tendrá en cuenta:

- Artículo 5: Prevalecer el respeto a la dignidad y protección de los derechos y bienestar de los individuos sujetos de estudio.
- Artículo 8: Proteger la privacidad de la persona sujeto de investigación, solo cuando los resultados lo requieran y éste lo autorice.
- Artículo 11: Este proyecto investigativo se clasifica en:

Investigación sin riesgo: Son estudios que emplean técnicas y métodos de investigación documental retrospectivos y aquellos en los que no se realiza ninguna intervención o modificación intencionada de las variables biológicas, fisiológicas, psicológicas o sociales de los individuos que participan en el estudio, entre los que se consideran: revisión de historias clínicas, entrevistas, cuestionarios y otros en los que no se le identifique ni se traten aspectos sensitivos de su conducta.

Por último, considerando los Artículos 14 y 15 para este proyecto investigativo se tuvo en cuenta el desarrollo y obtención del consentimiento informado de los participantes, en el que se les aseguró la confidencialidad de la información y de igual forma la puesta en conocimiento en torno la naturaleza de los procedimientos, beneficios y riesgos a los cuales pueden estar sometidos en la investigación.

## Capítulo 4. Resultados

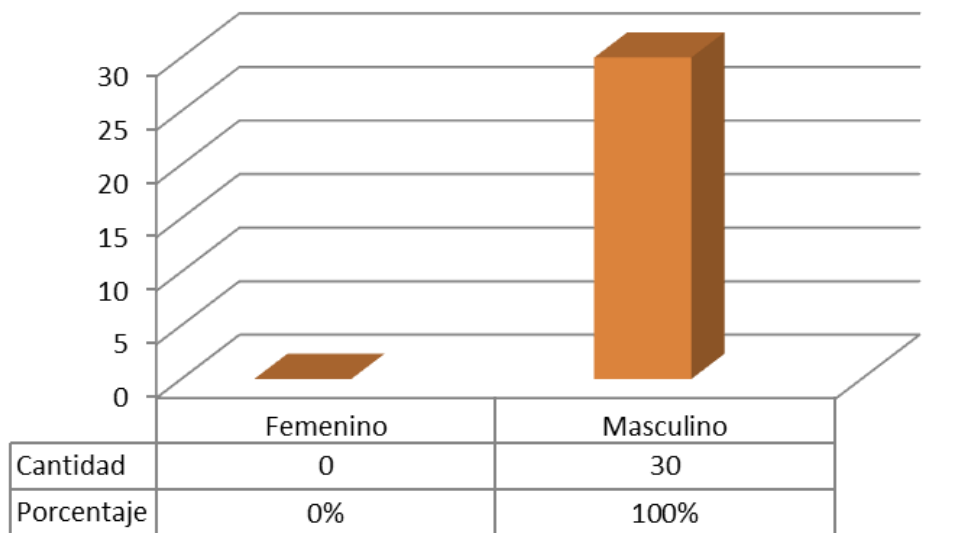
Como resultados obtenidos luego de la aplicación del “Cuestionario para el trabajador” de la Resolución 1565 de 2014 como guía metodológica para la elaboración del PESV, en los siguientes acápite se relaciona las respuestas de los 30 colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja (Antioquia), en cuatro secciones: datos sociodemográficos, características de trabajo, experiencia colaborador-vehículo e identificación de riesgos viales por los colaboradores.

### Datos sociodemográficos de los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S

En primera instancia como datos sociodemográficos de los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S, el cuestionario aplicado se basa en dos aspectos como lo es el género y el rango de edad. Por ende, cuanto al género la Figura 2 evidencia que el 100% de las personas que respondieron el cuestionario, es decir los 30 colaboradores contratados por la empresa son de género masculino, obteniéndose así un 0% correspondiente al género femenino.

**Figura 2**

*Género de los colaboradores*

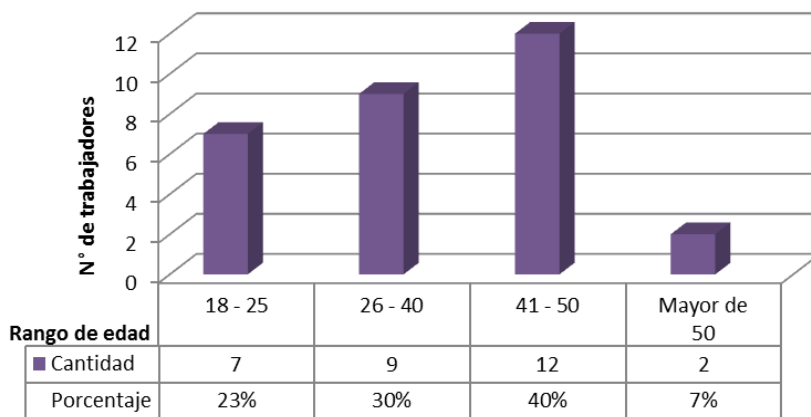


Fuente: Elaboración propia

Ahora bien, en cuanto a la distribución del rango de edad del total de la muestra (ver Figura 3), se identifica que de los 30 colaboradores: el 23% corresponde a una edad de 18 de 25 años, esto es 7 de los trabajadores; el 30% representa un rango de edad de 26 a 40 años, siendo esto una totalidad de 9 trabajadores; el 40%, es decir 12 de los trabajadores se encuentran en un período etario de los 41 a los 50 años y; solo 7%, es decir 2 del total de participantes están en una edad mayor a los 50 años. Por tanto, se refleja que los rangos de edades de los trabajadores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja, Antioquia oscilan con mayor frecuencia entre los 26-40 y 41-50 años.

**Figura 3**

*Rango de edad de los colaboradores*



Fuente: Elaboración propia.

### **Características de trabajo de los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S**

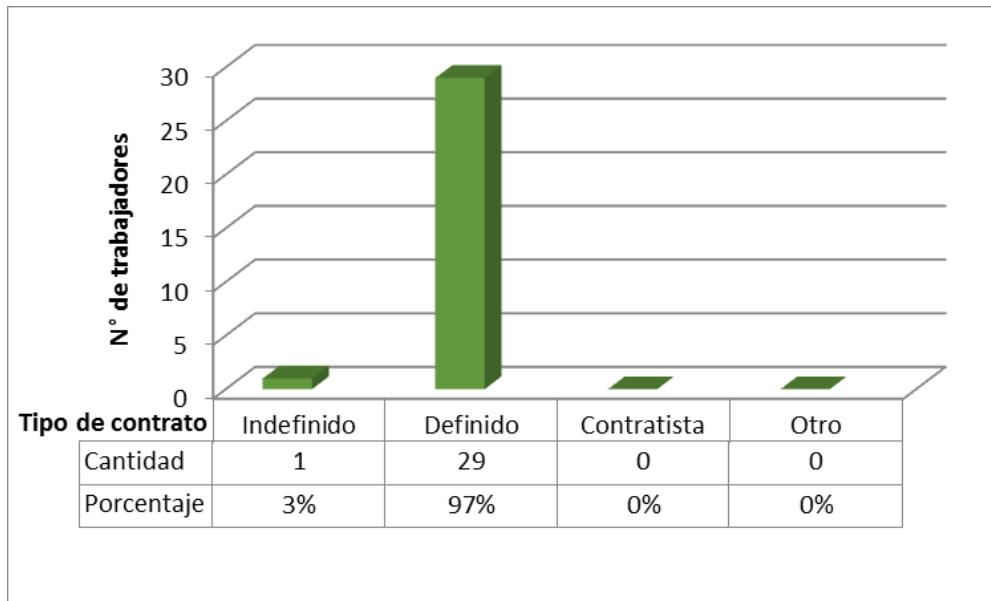
En segundo lugar, a lo que atañen las preguntas relacionadas con las características de trabajo, las cuales están asociadas con el tipo de contrato, cargo, grupo de trabajo y jornada laboral, se obtiene las siguientes respuestas:

A lo que concierne el tipo de contrato, los trabajadores de la empresa objeto de esta investigación, se aprecia en la Figura 4 que el 97% de los colaboradores tiene un tipo de contrato a término definido, es decir 29 participantes. Mientras que el 3% de la

muestra tiene un tipo de contrato a término indefinido, es decir solo un trabajador de la empresa.

**Figura 4**

*Tipo de contrato de los colaboradores*

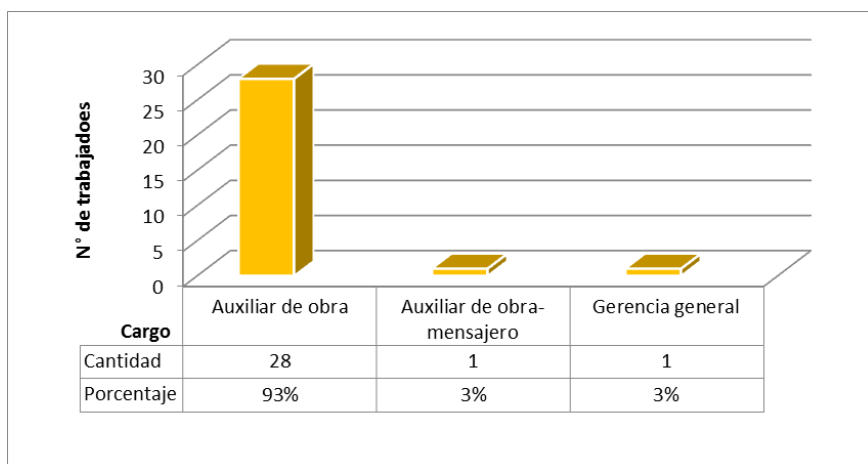


Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los cargos que desempeñan los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja, Antioquia, se encuentra que 28 de los trabajadores, es decir el 93% desempeñan un cargo como auxiliar de obra; uno de los colaboradores asume el cargo como auxiliar de obra pero también cumpliendo funciones de mensajero y; un colaborador tiene el cargo de gerente general, correspondiendo al 3% restante de la muestra. Tal como se refleja en la siguiente gráfica:

**Figura 5**

*Cargo laboral desempeñado por los colaboradores*

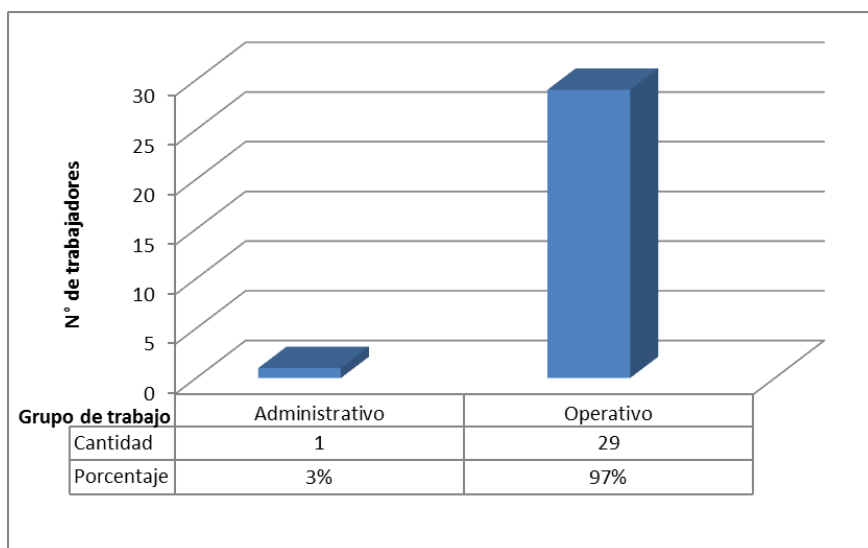


Fuente: Elaboración propia.

Considerando lo expuesto, la distribución del grupo de trabajo de los participantes encuestados representa la misma frecuencia y porcentaje al cargo que desempeñan (ver Figura 6), ya que al asumir un cargo como auxiliar de obra hacen parte del grupo de trabajo operativo, representándose con el 97% de los colaboradores y; 3% de los trabajadores encuestados hacen parte del grupo de trabajo administrativo, ya que solo 1 de los 30 colaboradores tiene el cargo como gerente general.

**Figura 6**

*Grupos de trabajo de los colaboradores*



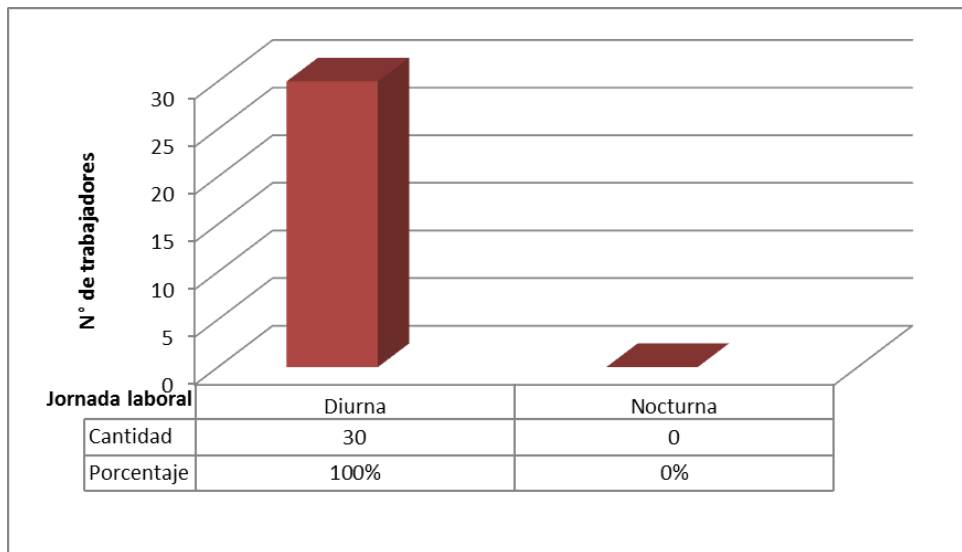
Fuente: Elaboración propia.



Respecto a la jornada laboral los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja, Antioquia, se evidencia en la Figura 7 que el 100%, es decir, los 30 participantes se encuentran en jornada diurna. Por tanto, la jornada nocturna obtiene un 0%, dado a que ningún trabajador cumple sus funciones en este tipo de horario.

### Figura 7

*Distribución por jornada laboral de los colaboradores*



Fuente: Elaboración propia.

### Características experiencia colaborador-vehículo

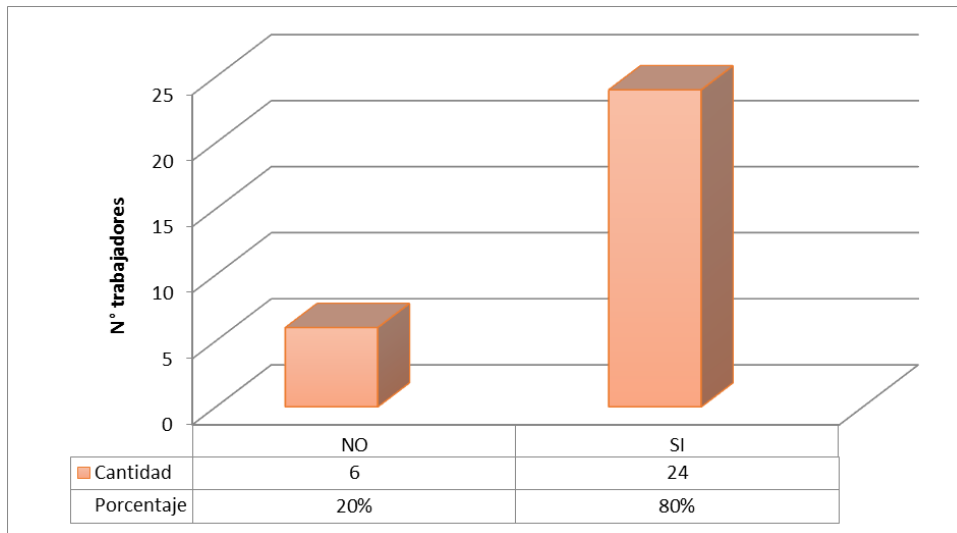
A continuación, se relaciona las respuestas de los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja, Antioquia en cuanto a los ítems “conduce vehículo automotor”, “experiencia en la conducción”, “categoría de licencia de conducción”, “¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito?”, “circunstancias del accidente” y “¿ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciéndose daños materiales, pero no personales?” del cuestionario aplicado.

Por consiguiente, frente al ítem “conduce vehículo automotor” se evidencia en la Figura 8 que el 80% de los colaboradores, esto es 24 de ellos afirma que conduce

algún vehículo automotor. Por tanto, el 20% restante, es decir 6 de los trabajadores de la empresa manifiestan no conducir un vehículo automotor.

**Figura 8**

*Frecuencia de respuestas al ítem “conduce vehículo automotor”*

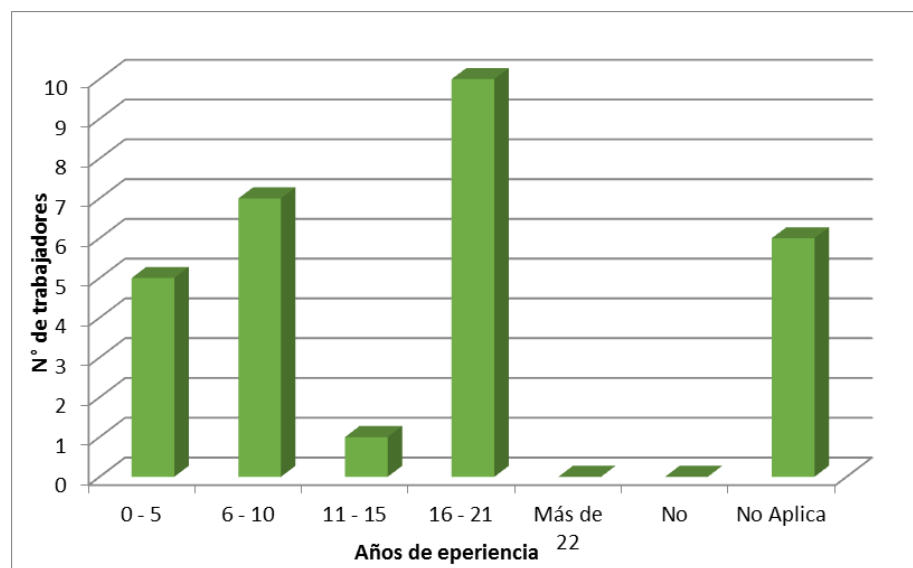


Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la Figura 9, la cual representa gráficamente las respuestas frente al ítem “experiencia en la conducción”, se evidencia que: cinco de los colaboradores tiene experiencia en la conducción alrededor de 0 a 5 años, correspondiendo esto el 17% de la muestra; siete de los trabajadores de la empresa tiene una experiencia que oscilan entre 7 a 10 años en la conducción, es decir, el 23% del personal; un trabajador cuenta con una experiencia en la conducción entre 11 a 15 años, siendo esto el 3% de los colaboradores; diez trabajadores, esto es el 33% de la muestra tiene una experiencia en la conducción alrededor de 16 a 21 años y; seis de los colaboradores para este ítem no aplica, ya que no han conducido algún vehículo automotor.

**Figura 9**

*Frecuencia de respuestas al ítem “experiencia en la conducción”*

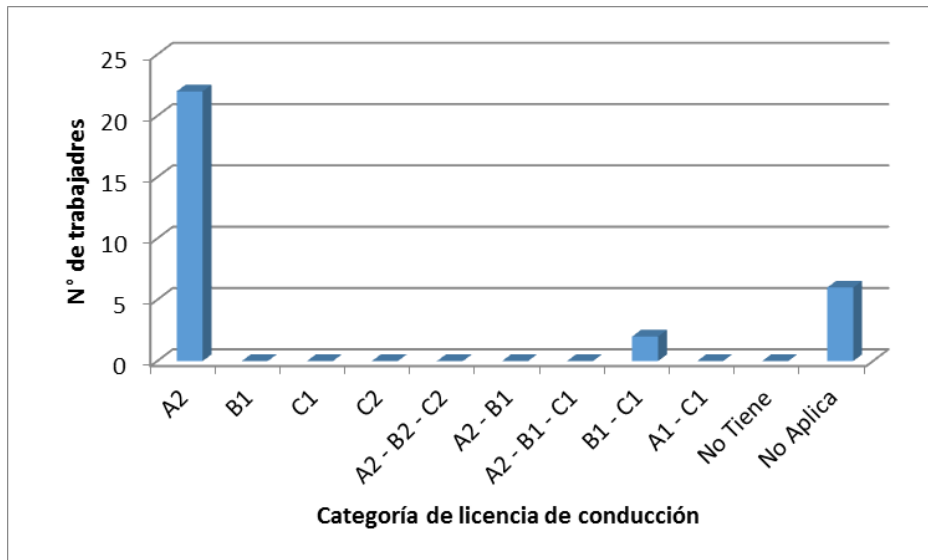


Fuente: Elaboración propia.

Frente a las respuestas obtenidas de los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja, Antioquia en cuanto al ítem “categoría de licencia de conducción” se representa en la Figura 10, la cual da cuenta que: 22 de los trabajadores tienen licencia de conducción de categoría A2, es decir que el 73% tiene la autorización por el Ministerio de Transporte para conducir “motocicletas, motocicletas y moto triciclos con cilindrada mayor a 125 c.c.” (Secretaria de Tránsito y Transporte, 2021, párr.3); 2 de los colaboradores, esto el 2% de la muestra tienen licencia de conducción de categorías B1 y C1, por tanto, tiene el permiso el Ministerio de Transporte para conducir “Automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses de servicio particular” y “Automóviles, camperos, camionetas y microbuses de servicio público” (Secretaria de Tránsito y Transporte, 2021, párr.4, 11); finalmente, 6 trabajadores, es decir el 20% del total de los participantes, no aplican sus respuestas al ítem del cuestionario, ya que no tienen un vehículo que requiera de autorización para su conducción.

**Figura 10**

*Frecuencia de respuestas al ítem “categoría de licencia de conducción”*

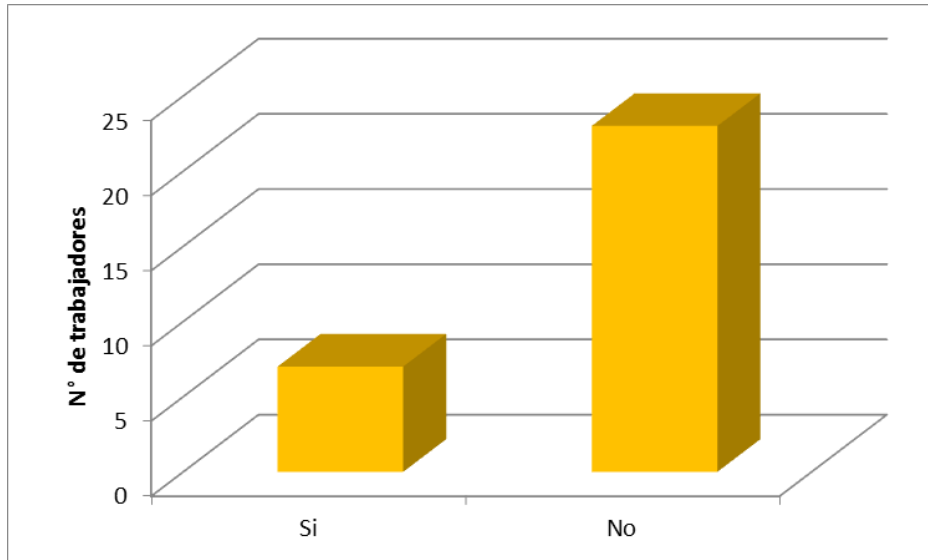


Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al ítem “¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito?”, se refleja en la Figura 11 que las respuestas obtenidas por los participantes se dividen de la siguiente forma: 23 de los colaboradores señalan no haber tenido algún accidente de tránsito en los últimos cinco años, esto es 77% de la muestra. Por ende, el 23% de los trabajadores si manifiestan haber tenido un accidente de tránsito en los últimos cinco años, esto es 7 de los trabajadores que respondieron el cuestionario.

**Figura 11**

*Frecuencia de respuestas al ítem “¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito?”*

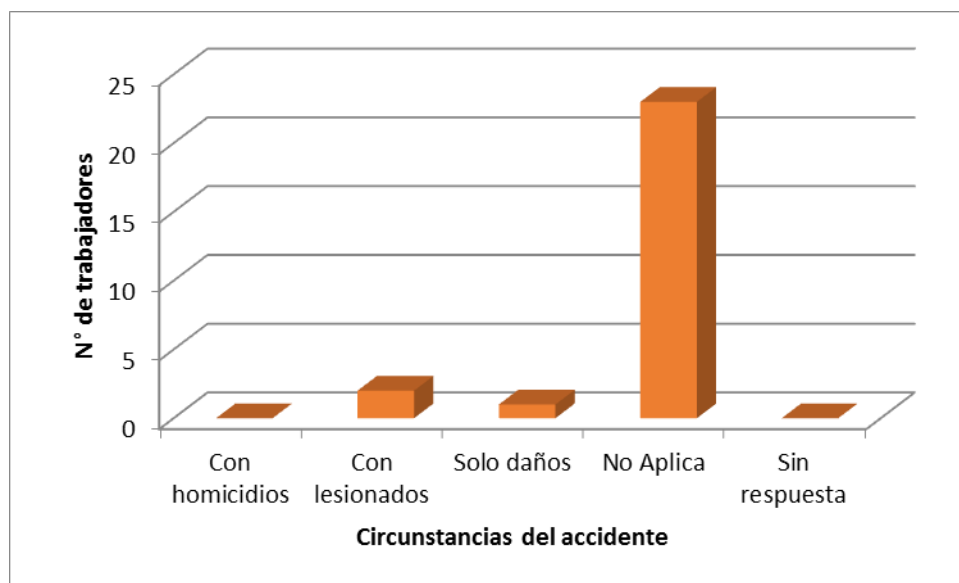


Fuente: Elaboración propia.

En torno a las respuestas obtenidas por los participantes frente al ítem relacionado con las circunstancias del accidente de tránsito, la Figura 12 refleja que: dos trabajadores de la empresa refiere que tras la ocurrencia del accidente de tránsito trajo consigo lesionados, es decir el 7% de la muestra reporto dicha consecuencia; en cuanto a la circunstancia “solo daños” solo un trabajador tal efecto por la presentación del accidente de tránsito, esto es el 3% de la totalidad de los participantes y; veintitrés colaboradores no aplican al ítem, dado a que como se evidenció anteriormente esta cantidad de trabajadores señalaron no haber tenido un accidente de tránsito.

**Figura 12**

*Frecuencia de respuestas en torno a las circunstancias del accidente de tránsito*

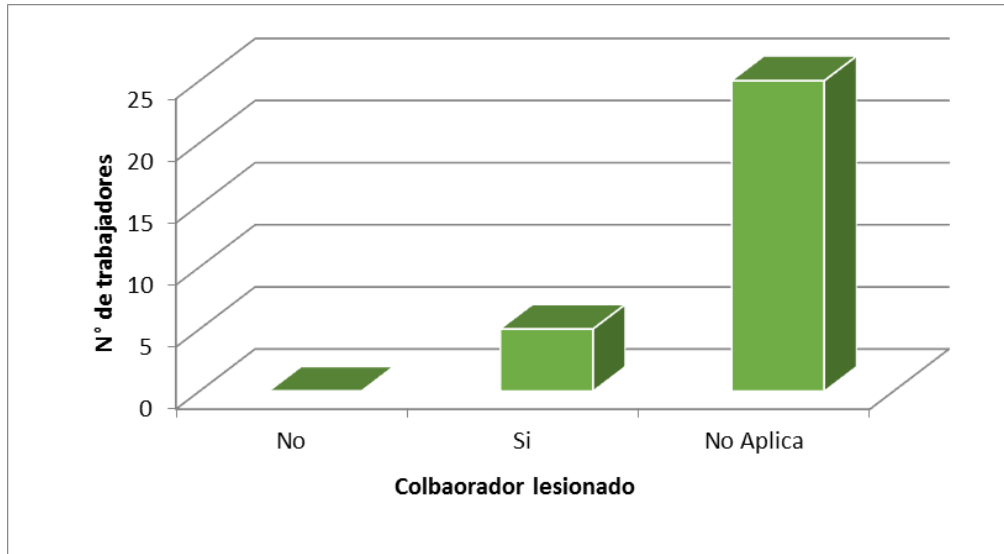


Fuente: Elaboración propia.

Respecto al ítem del cuestionario aplicado frente a si el colaborador fue lesionado una vez ocurrido el accidente de tránsito, la Figura 13 da cuenta de las respuestas obtenidas, dando cuenta que cinco trabajadores presentaron lesiones, esto es el 17% de la muestra y; veinticinco colaboradores no aplican al ítem, es decir, el 83 % de la totalidad de los participantes, ya que 23 trabajadores como se evidencio previamente manifestaron no presentar ningún accidente de tránsito y dos colaboradores manifestaron tener un accidente de tránsito, pero los daños fueron materiales, sin tener ninguna lesión personal.

**Figura 13**

*Frecuencia de respuestas de los colaboradores en cuanto la presencia de lesiones tras la ocurrencia de un accidente de tránsito*



Fuente: Elaboración propia.

### **Identificación de riesgos viales in-itinere y en misión en los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S**

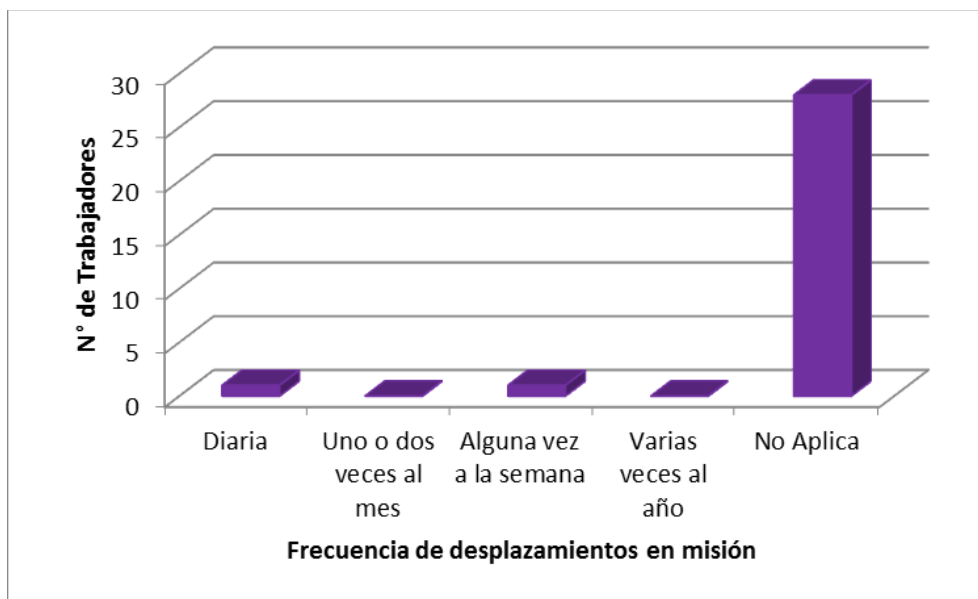
En cuanto al panorama de riesgos viales in-itinere y en misión que se encuentran inmersos los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja (Antioquia), en los siguientes apartados se relaciona la frecuencia de respuestas obtenidas por los 30 participantes en torno a los 11 ítems que dan cuenta por un lado de la caracterización de los desplazamientos en misión e in-itinere y por otro lado las causas que motivan el riesgo vial en los trayectos en misión e in-itinere realizados por los colaboradores.

Considerando lo expuesto, en cuanto a la caracterización de los desplazamientos en misión, se obtiene que en el ítem “¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?”, 28 de los trabajadores no aplica al ítem, es decir que el 93% de la muestra no hace uso de algún vehículo para el cumplimiento de sus funciones, por lo que finalmente no se obtiene respuesta en cuanto a la frecuencia de desplazamientos. Respecto, a los dos trabajadores faltantes de la muestra total, al hacer uso de un

vehículo para el cumplimiento de sus funciones, uno manifiesta que la frecuencia de los desplazamientos en misión es diariamente y el otro colaborador señala que la frecuencia corresponde alguna vez por semana. Tal como se refleja en la siguiente figura:

**Figura 14**

*Frecuencia de respuestas al ítem “¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?”*



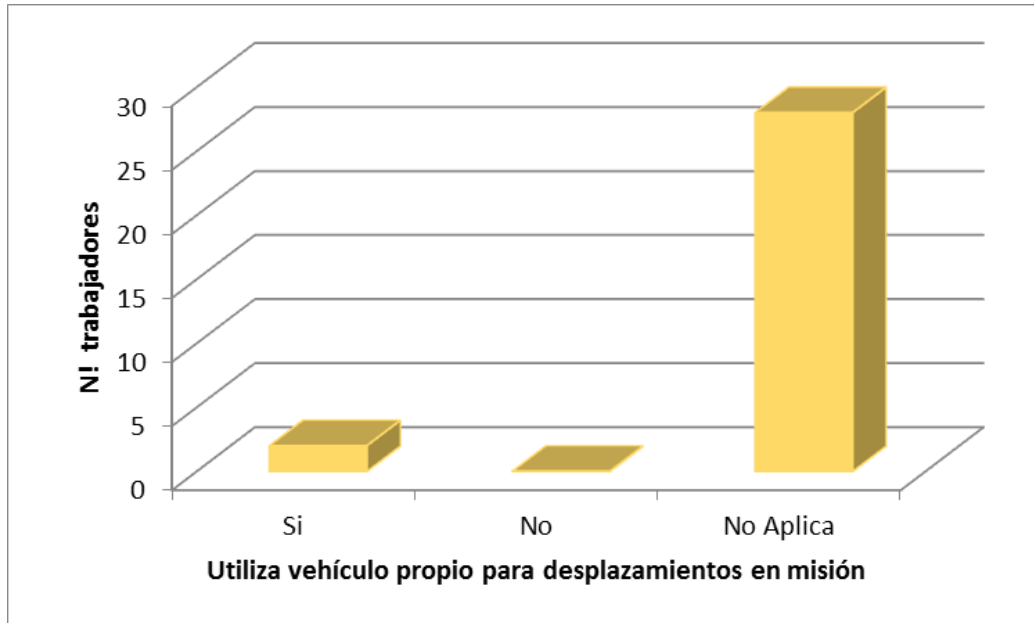
Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la pregunta “¿conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?”, se obtiene la ausencia de respuestas de 28 de los 30 colaboradores, ya que no aplican a tal ítem dado a no utilizar algún vehículo para el cumplimiento de sus funciones laborales, esto último correspondiendo al 93% de la muestra. Frente a los dos trabajadores que hacen desplazamientos en misión, es decir el 7% de la muestra, afirman realizar dichos trayectos con sus propios vehículos. Lo anterior, se representa en el siguiente diagrama de frecuencia:



**Figura 15**

*Frecuencia de respuestas al ítem “¿conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?”*

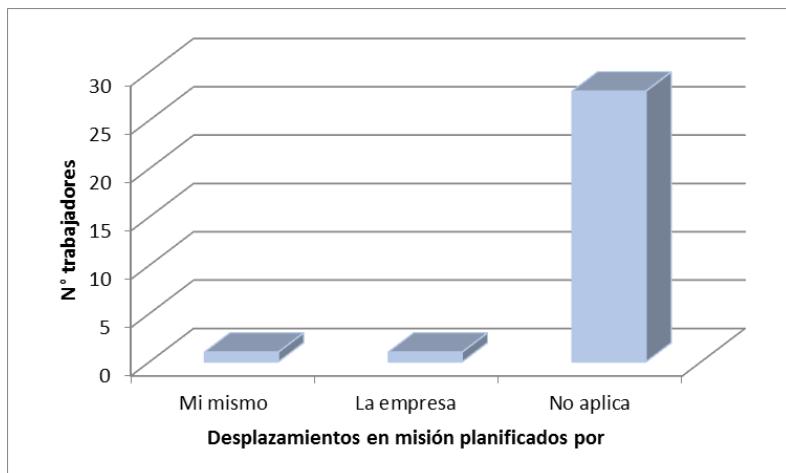


Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la Figura 16, la cual representa la frecuencia de respuestas de los colaboradores en torno al ítem: “mis desplazamientos en misión son, en general, planificados por”, se evidencia por un lado que los desplazamientos realizados por un colaborador en función de cumplir con sus actividades laborales son planificados por él mismo, mientras que el otro trabajador afirma que sus desplazamientos en misión son planificados por la empresa. De igual forma, es notable que los 28 colaboradores restantes de la muestra tampoco aplican al ítem relacionado.

**Figura 16**

*Frecuencia de respuestas al ítem “mis desplazamientos en misión son, en general, planificados por”*

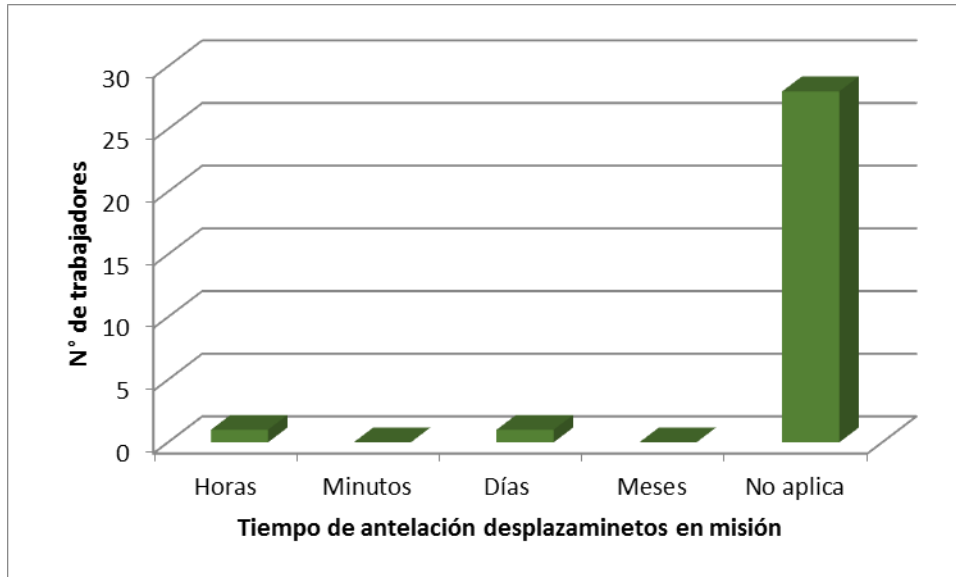


Fuente: Elaboración propia.

En torno a la pregunta “¿Con cuánto tiempo de antelación se suelen prever mis misiones?”, la Figura 17 da cuenta que 28 de los colaboradores, es decir el 93% de la muestra, no aplica al ítem relacionado dado a que usan vehículo para desplazamientos en misión. Por ende, los dos colaboradores que, si realizan dichos desplazamientos en función del cumplimiento de sus actividades laborales, un trabajador refiere que el tiempo de antelación para hacerlos es comprendido en horas, mientras que el otro colaborador señala que ese tiempo de antelación esta dado en días.

**Figura 17**

*Frecuencia de respuestas al ítem “¿Con cuánto tiempo de antelación se suelen prever mis misiones?”*



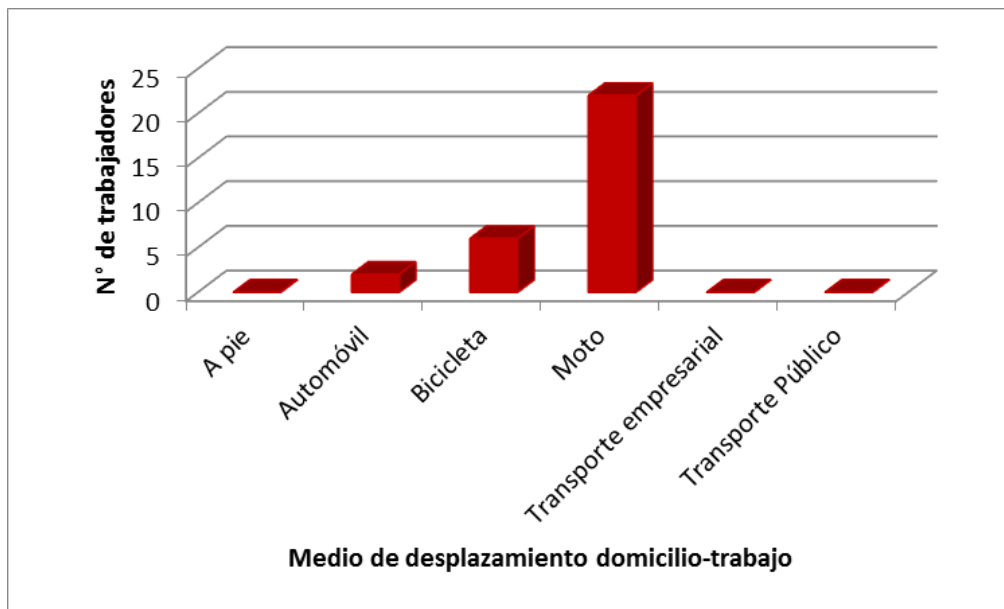
Fuente: Elaboración propia.

Ahora bien, lo que corresponde a los ítems en torno a los desplazamientos in-itinere, es decir los trayectos de casa-trabajo, se relacionan 4 ítems al respecto, los cuales son: medio de desplazamiento que utiliza el colaborador para tales trayectos, número de kilómetros diarios que hay entre domicilio y lugar de trabajo (ida y vuelta) y tiempo diario que se gasta el colaborador en realizar dichos trayectos (ida y vuelta).

Teniendo en cuenta lo expuesto, respecto a la pregunta “medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo”, la Figura 18 da cuenta de las respuestas obtenidas, dejando en evidencia que para los desplazamientos de domicilio- trabajo los participantes utilizan tres medios de transporte: 2 colaboradores recurre al automóvil, es decir 7% de la muestra; 6 trabajadores utilizan como medio la bicicleta, esto es 20% del total de los participantes y; 22 colaboradores usan la motocicleta para efectuar dichos trayectos, esto último correspondiendo al 73% de la muestra. En pocas palabras, el medio de transporte que más frecuentan los trabajadores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja (Antioquia) es la motocicleta.

**Figura 18**

*Frecuencia de respuestas al ítem “medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo”*

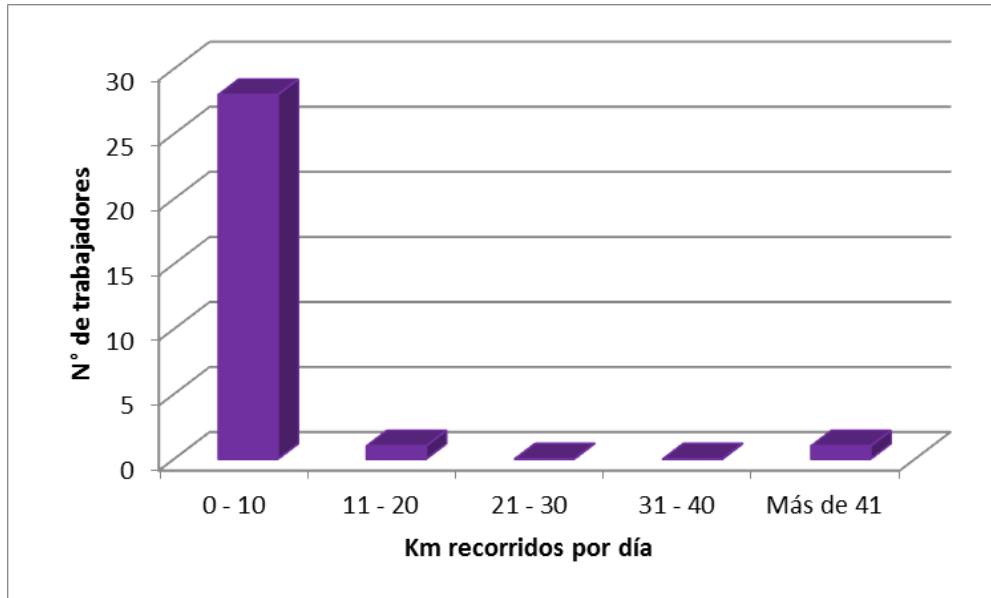


Fuente: Elaboración propia.

Frente a la Figura 19, la cual representa la frecuencia de respuestas en torno al “Número de km diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta)” se obtiene que 28 de los trabajadores recorren una distancia entre 0-10 km al realizar los desplazamientos de domicilio-lugar de trabajo, esto es el 93% de la totalidad de los colaboradores; un trabajador de los 30 participantes, señala que los trayectos domicilio-lugar de trabajo oscilan entre 11 a 20 km por día y; mientras que un colaborador asevera que el recorrido de casa-lugar de trabajo es más de 41 km aproximadamente.

**Figura 19**

*Frecuencia de respuestas al ítem “Número de km diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta)”*

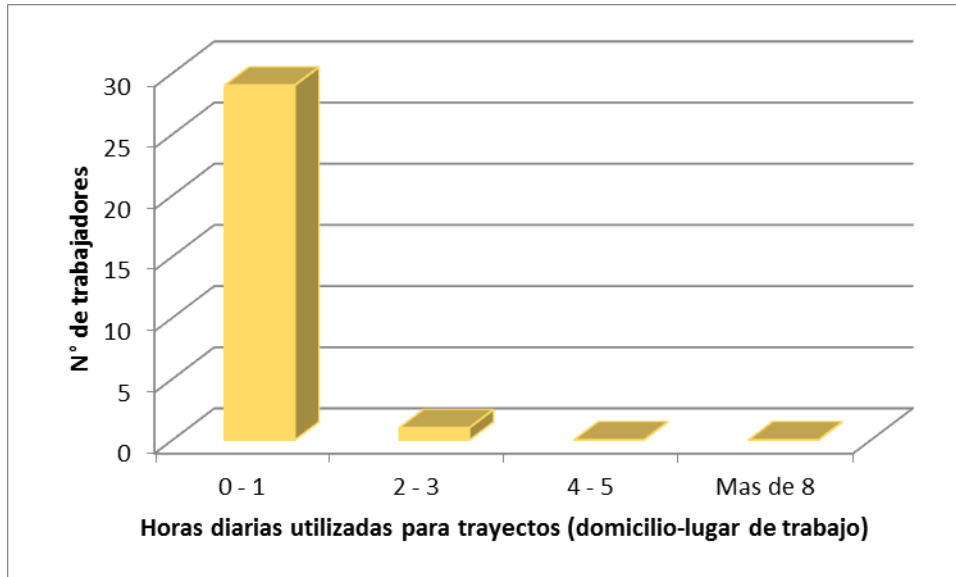


Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la pregunta “Tiempo medio diario que utilizo para desplazarme entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta)”, se obtiene que 29 colaboradores refieren que el tiempo diario que gastan en los desplazamientos casa-lugar de trabajo se encuentra entre un rango de cero a una hora, esto es el 97% de la totalidad de los trabajadores que respondieron el cuestionario. Por consiguiente, el 3% restante de la muestra, es decir un trabajador, señala que el tiempo que gasta su recorrido de casa-lugar de trabajo es alrededor dos a tres horas aproximadamente. Lo anterior, representándose en la siguiente figura:

**Figura 20**

*Frecuencia de respuestas al ítem “Tiempo medio diario que utilizo para desplazarme entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta)”*

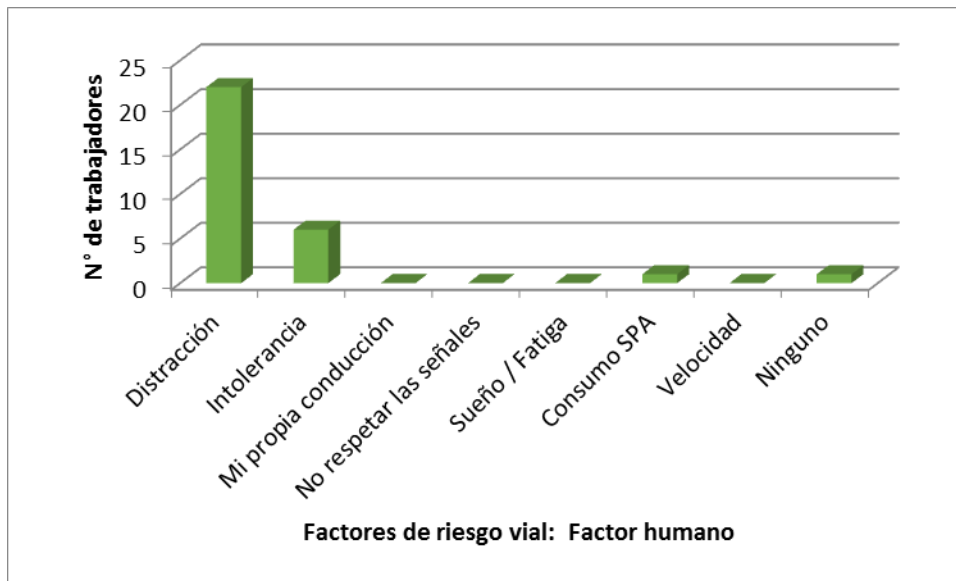


Fuente: Elaboración propia.

Como segunda parte, la cual corresponde a los riesgos viales en los desplazamientos realizados en misión e in-itinere, se obtiene que para los colaboradores los principales factores de riesgo caracterizados por conductas humanas se asocian a: la distracción, obteniéndose un 73% de respuestas, es decir 22 trabajadores lo consideran como un factor de riesgo de comportamiento humano; la intolerancia, esto identificado por 6 de los trabajadores que respondieron el cuestionario, correspondiendo al 20% total de la muestra; consumo de drogas o alcohol, lo cual solo una persona refiere es considerando como factor de riesgo vial y; solo una persona no identifica ningún riesgo vial de índole humano. Lo expuesto, se evidencia en el diagrama de frecuencias (Figura 21):

**Figura 21**

*Factores de riesgo vial de comportamiento humano identificados por los colaboradores*

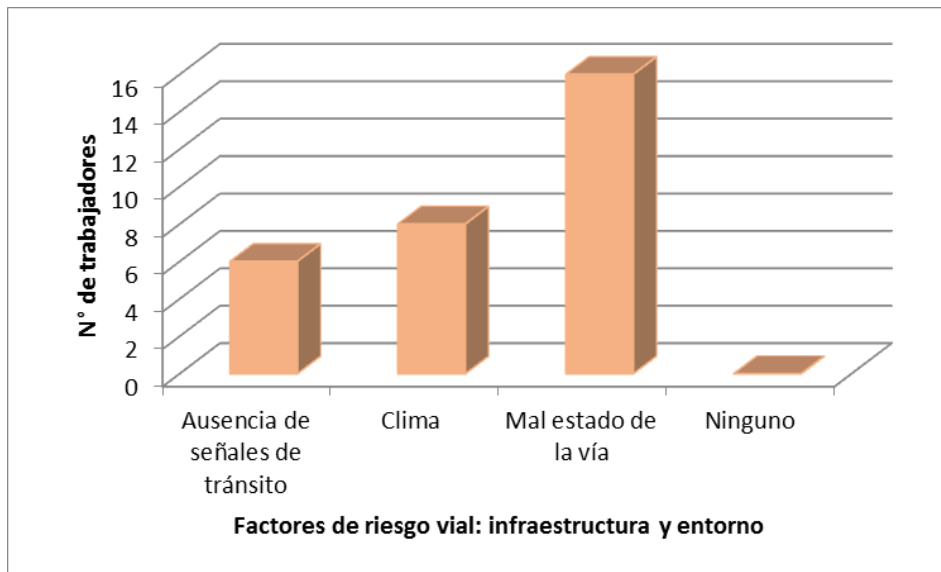


Fuente: Elaboración propia.

Frente a los riesgos viales relacionados con la infraestructura de las vías y entorno (ambiental), se obtiene que una de las principales causas de riesgo que con mayor frecuencia refieren los colaboradores encontrar en sus trayectos en misión e itinerario es el mal estado de la vía, ya que no son pavimentadas, correspondiendo al 53% de la muestra, esto es 16 colaboradores. Como segundo factor de riesgo que identifican los trabajadores está asociado a nivel ambiental, ya que las condiciones climatológicas como las lluvias se presentan durante los desplazamientos que ellos realizan, resultando el 27% de la muestra afirmar esto, es decir 8 trabajadores. Finalmente, como tercer factor que manifiestan reconocer los colaboradores en sus trayectos en misión e itinerario, se asocia con la ausencia de señales de tránsito, esto último manifestado por 6 trabajadores, lo cual corresponde al 20% restante de la muestra. Tal como se refleja a continuación en la Figura 22:

**Figura 22**

*Factores de riesgo vial de infraestructura y entorno identificados por los colaboradores*



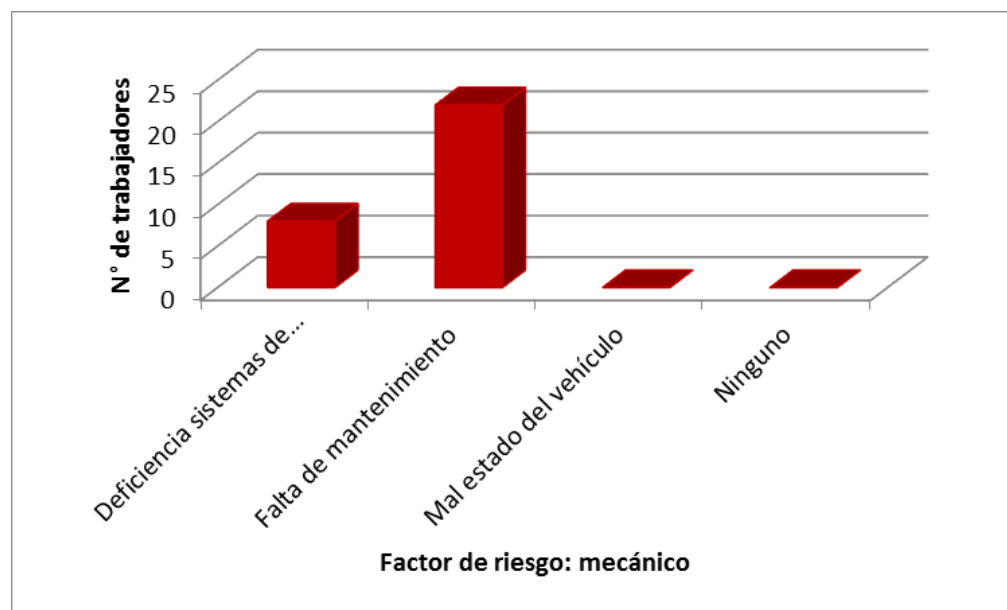
Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la Figura 23, la cual representa la frecuencia de respuestas de los trabajadores orientadas a los factores de riesgo que identifican a nivel mecánico, es decir a lo que concierne al vehículo utilizado en los desplazamientos en misión e itinere. Se obtiene que: la falta de mantenimiento del vehículo es la principal causa de riesgo que reconocen los trabajadores, correspondiendo al 73% de la muestra, es decir 22 colaboradores afirman lo anterior; del mismo modo, el 27% de la totalidad, esto es 8 de los 30 de los participantes en la investigación identifican que la deficiencia de sistemas de seguridad es la segunda causa de riesgo a nivel mecánico.



**Figura 23**

*Factores de riesgo vial tipo mecánico identificados por los colaboradores*



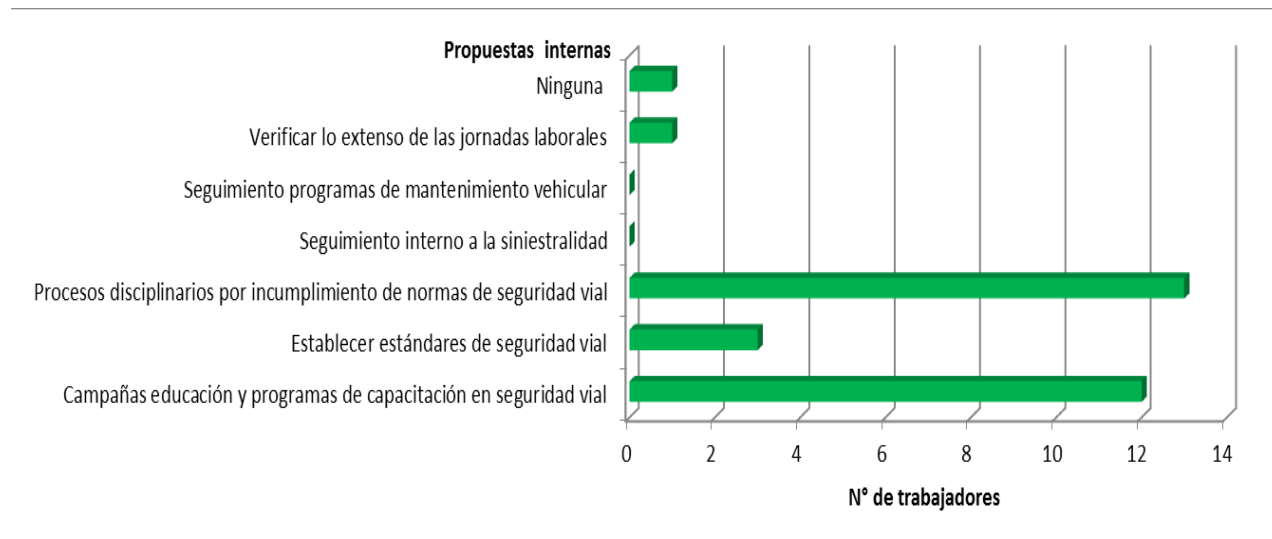
Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, vale la pena precisar que el cuestionario permite conocer también las propuestas que consideran los trabajadores para reducir los riesgos viales identificados, en cuanto a nivel interno (actuar de la empresa) como a nivel externo (actuar de las autoridades competentes). Por consiguiente, a lo que respecta al primer nivel mencionado los colaboradores precisan que la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja (Antioquia), debe adoptar las siguientes medidas en cuanto a la seguridad vial: 1) campañas de educación y programas de capacitación, correspondiendo a una frecuencia de respuestas del 40%, esto es 12 trabajadores afirman lo mencionado; 2) procesos disciplinarios por incumplimiento de normas, siendo el 43% de la muestra, es decir 13 de los trabajadores refieren que debe adoptarse tal acción; 3) establecer estándares de seguridad vial, correspondiendo al 10% de la totalidad de los participantes, esto es 3 personas; 4) verificar la extensión de las jornadas laborales, esto último señalado por un trabajador y; 5) ninguna medida por adoptar a nivel interno, siendo una respuesta de un colaborador.

A continuación, se relaciona lo que gráficamente representa lo anteriormente mencionado:

## Figura 24

### *Propuestas internas identificadas por los colaboradores para la mitigación de riesgos viales*

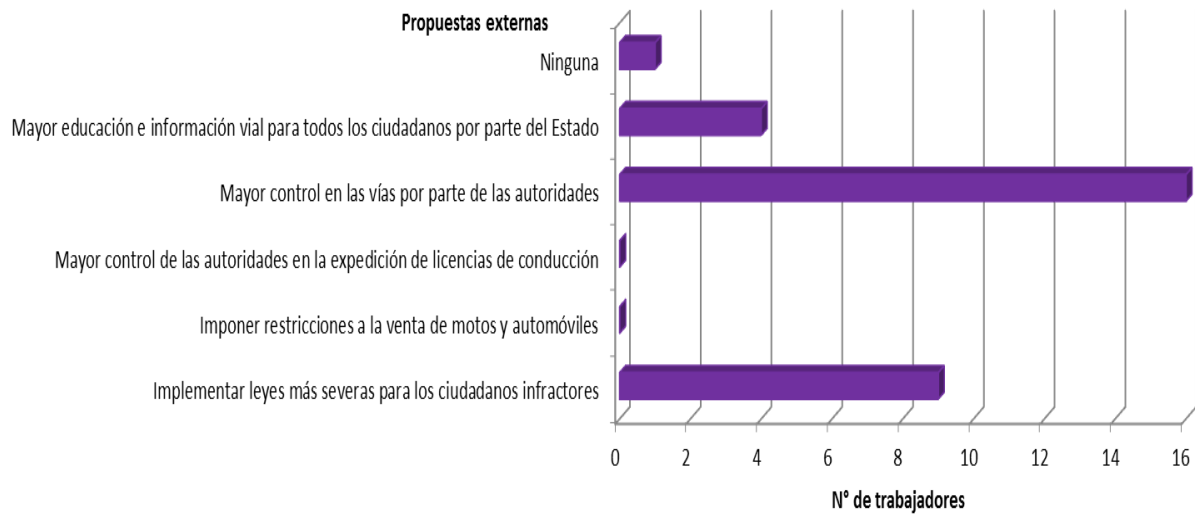


Fuente: Elaboración propia.

Respecto a las propuestas a nivel externo (ver Figura 25) acotadas por los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja (Antioquia), se obtiene con mayor frecuencia de respuestas a la medida relacionada con tener mayor control en las vías de las autoridades, llegando a tener 16 colaboradores que coinciden con esta acción, esto correspondiendo al 53% de la muestra; como segunda medida a nivel externo que más refieren los trabajadores es la asociada con la implementación de normas más severas para las personas que cometen infracciones, esto último representándose con el 30% de los participantes, es decir 9 colaboradores concuerdan con dicha propuesta; en cuanto a la tercera medida que los trabajadores aluden para disminuir los riesgos viales se relaciona con tener una mayor educación e información vial para todos los actores viales, siendo esto representado con el 13% de la totalidad de los participantes y; por último, una persona no precisa identificar alguna propuesta a nivel externo para la mitigación del riesgo vial.

## Figura 25

### *Propuestas externas identificadas por los colaboradores para la mitigación de riesgos viales*



Fuente: Elaboración propia.

## Capítulo 5. Discusión y conclusiones

### Discusión

La siniestralidad vial al convertirse en una problemática de salud pública (Bustos, 2018), es objeto de importancia para la normatividad colombiana, en especial desde la Ley 1503 de 2011, la cual, como medida de prevención y mitigación de dicha situación, se enmarca como objeto de obligatoriedad:

(...) la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública (art.1).

Lo expuesto, no excluyente de que las empresas privadas y públicas den cumplimiento a lo promulgado por la ley mencionada, configurándose de esta manera como responsabilidad de las organizaciones con sus trabajadores en promover acciones orientadas a la prevención y mitigación de la siniestralidad vial, mediante el “diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (Ley 1503, 2011, art.12), debe priorizar la formación de hábitos seguros de los colaboradores como actores viales para el óptimo desenvolvimiento de sus desplazamientos en la vía.

Por tanto, en tal sentido que la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja (Antioquia) dé cumplimiento con lo promulgado por ley relacionada, se realiza la identificación de los riesgos viales a los cuales están expuestos los colaboradores al realizar los desplazamientos en misión e in-itinere, se encuentra a través de la aplicación del “Cuestionario para el trabajador” proporcionado por la Resolución 1565 de 2014, que los principales factores de riesgo están asociados: a nivel del comportamiento humano como la distracción, intolerancia y consumo de sustancias psicoactivas; a nivel mecánico se relaciona con la falta de mantenimiento del vehículo y la ausencia de los sistemas de seguridad y; a nivel de infraestructura de vías y ambiental se encuentra, por un lado, el mal estado de las vías en las que transitan

cotidianamente los colaboradores al no estar pavimentadas y, por otro lado, las condiciones climatológicas como son la ocurrencia de las lluvias.

Lo encontrado, es coherente con lo señalado por González y Ordoñez (2014), quienes afirman que los factores de riesgo vial de índole humano se encuentran asociados a las distracciones, ya que se realizan acciones a la vez que se conduce el vehículo. Además, Guanche et al., (2007) añade que la ingesta de alcohol es otro factor relacionado con el comportamiento humano que puede causar un siniestro vial, dado a que afecta la capacidad psicomotora, sensorial y otras capacidades requeridas al momento de conducir.

Del mismo modo, Truyols y Sampedro (2011) da cuenta de lo identificado por los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja (Antioquia), ya que entre los riesgos viales a nivel mecánico que los autores aseveran que entre los errores del vehículo que afecta el conductor se encuentran: la alta velocidad que coge el vehículo en poco tiempo, falta de mantenimiento del vehículo y la peligrosidad que tiene algunas piezas mecánicas por el uso como son las pastillas de freno.

Adicionalmente, lo especificado por González y Ordoñez (2014) y Jaimes (2020) en cuanto a los factores de riesgo vial de índole ambiental se acerca a lo referido por los participantes, ya que los autores coinciden que entre las causas comunes relacionadas con este tipo de riesgo vial son la presencia de la lluvia que afecta la adherencia del neumático con el pavimento, la niebla que dificulta la visibilidad de la vía y el estado de las carreteras.

Considerando lo dicho hasta aquí y teniendo en cuenta que la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja (Antioquia) tiene como actividad económica principal la construcción de otras obras de ingeniería civil, y además que de la totalidad de sus 30 trabajadores, 20 de ellos usa motocicletas, 6 bicicletas y 2 vehículo automotor en los desplazamientos en misión e in-itinere. A continuación, se relaciona las medidas de seguridad vial para la empresa en cumplimiento de las cinco

líneas de acción descritas en la Resolución 1565 de 2014, dando de esta forma respuesta al segundo objetivo específico que le compete a este ejercicio investigativo.

***Pilar de acción: Fortalecimiento de la gestión institucional***

**Compromiso de la Alta dirección de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S.** La gerencia de la entidad objeto de investigación manifiesta su compromiso en la elaboración, implementación y seguimiento del PESV. Por tanto, dando cumplimiento con lo exigido por la Resolución 1565 de 2014, dispondrá de los recursos económicos, humanos y tecnológicos a favor de la política y estrategias que dé lugar el PESV.

Así mismo, se compromete a conformar el Comité de Seguridad Vial con los representantes de los grupos de trabajo de la empresa y de igual forma asegura establecer un proceso dinámico en el que participe todos los trabajadores en la promoción y prevención de siniestralidad vial (ver Anexo D).

**Conformación de Comité de Seguridad Vial.** La Alta Dirección de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja (Antioquia), determina el equipo de trabajo para el Comité de Seguridad Vial (ver Anexo E), conformado por el mismo número de miembros principales y suplentes del grupo de trabajo tanto administrativo como del operativo. Para así dar cumplimiento al actuar de los cinco pilares que promulga la Resolución 1565 de 2014.

**Política de Seguridad Vial.** La empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S adopta una política guiada a establecer actividades de promoción y prevención, con el propósito de evitar la ocurrencia de siniestros viales a los cuales pueden estar comprometidos los trabajadores. Por tanto, todos los actores viales que estén presentes en la organización deben participar en tales acciones y, de igual forma, la gerencia se compromete a destinar los recursos humanos, financieros técnicos que sean necesarios para dar cumplimiento a esta política establecida.

A continuación, se relaciona la Política de Seguridad Vial de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S:

Figura 26

Política de Seguridad Vial de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S



La Ceja Ant., noviembre 30 de 2021

#### POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

La alta dirección de la empresa CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE S.A.S, se compromete a establecer actividades de promoción y prevención para evitar que sucedan accidentes de tránsito donde se vean comprometidos nuestros colaboradores, por ello se contará con la participación de todos los actores de la vía existentes en la organización, la gerencia se compromete a destinar los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para dar cumplimiento a esta política.

Para cumplir este propósito la empresa CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE S.A.S. se basa en las siguientes medidas:

- Adoptar y cumplir con las 3 líneas de acción contempladas en el Plan de Nacional de Seguridad Vial emitido por el ministerio de transporte para todo el territorio Nacional y exigidas a su vez a todas las organizaciones que para cumplir sus fines misionales utilizan medios de transporte propio o contratado, dichas líneas se describen a continuación: FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL, COMPORTAMIENTO HUMANO, VEHICULOS SEGUROS, INFRAESTRUCTURA SEGURA Y ATENCION A VICTIMAS.
- Se establece que la organización dispondrá de controles para regular las horas de conducción y promoverá la adopción de horas de descanso adecuadas para el personal de conductores propios y/o contratistas que se encuentran dentro de nuestra operación.
- Se exigirá sistemas tecnológicos de posicionamiento (GPS), para conocer y controlar los límites de velocidad permitidos en la normatividad vigente aplicables al personal contratista de transporte de personal.
- La organización promoverá a través de diferentes medios la utilización del cinturón de seguridad a sus colaboradores en todo vehículo automotor en movimiento, en aquellos casos donde sea aplicable, en aras de cumplir con las disposiciones legales y proteger su integridad física.
- Teniendo presente que la actividad de conducción es peligrosa, se concientizará a toda la organización sobre la importancia de evitar el uso de dispositivos móviles de comunicación mientras se conduce, buscando garantizar el principal valor "LA VIDA".
- Los colaboradores y contratistas son los responsables de la aplicación de las disposiciones establecidas y divulgadas por la empresa CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE S.A.S, en el manual de Estándares de Seguridad Vial.

Representante Legal  
LUIS ALBERTO GAVIRIA PAVAS  
CC 15.383.344  
CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE SAS  
NIT 901.146.553 -7

Carrera 22 N 4C – 08    Tel.314 855 41 89 – 301 702 44 46    La Ceja, Antioquia    NIT 901.146.553-7

construccionesyserVICIOSorient@gmail.com

**Seguimiento y evaluación del PESV.** Para la futura verificación en torno materialización de las acciones establecidas en el PESV de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S, se propone de acuerdo a la Resolución 1565 de 2014, numeral 7.5, los siguientes indicadores de resultado y de actividad, los cuales le van a permitir a la empresa conocer el grado de cumplimiento de los objetivos y de igual forma la consecución de las acciones determinadas:

**Indicadores de resultado.** Como indicadores de resultado se relaciona a continuación la tasa de accidentalidad vehicular y cantidad de vehículos de vehículos inspeccionados:

**Tabla 3**

*Indicadores de resultado*

<b>Indicador</b>	<b>Fórmula</b>	<b>Meta</b>	<b>Responsable</b>	<b>Periodicidad</b>
<b>Tasa accidentalidad vehicular</b>	Número de accidentes/Número de personas expuestas *100	<b>0%</b>	A criterio de empresa	A criterio de la empresa
<b>Vehículos inspeccionados</b>	Cantidad de vehículos /cantidad de vehículos programados*100	<b>100%</b>	A criterio de empresa	A criterio de empresa

Fuente: Elaboración propia.

Del mismo modo, se propone los siguientes puntos para analizar cuando se trata de la investigación de incidentes y/o accidentes de tránsito:

- ✓ Impacto económico de los incidentes de tránsito
- ✓ Impacto económico de los accidentes de tránsito (Resolución 1565 de 2014, numeral 7.5).

**Indicadores de actividad.** En cuanto a los indicadores de actividad a continuación se relaciona los que se propone para la empresa, con el propósito de dar cuenta del grado de consecución de las acciones determinadas por el PESV, como lo son:

(...) número de personal formado en seguridad vial, cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos y número de evaluaciones prácticas de los conductores” (Resolución 1565 de 2014, numeral 7.5).

A continuación, en la Tabla 4 se refleja lo mencionado:



**Tabla 4**

*Indicadores de actividad*

<b>Indicador</b>	<b>Fórmula</b>	<b>Meta</b>	<b>Responsable</b>	<b>Periodicidad</b>
<b>Cumplimiento capacitaciones</b>	<b>a</b> Cantidad de personas capacitadas /cantidad de personas programadas*100	<b>90%</b>	A criterio de empresa	A criterio de la empresa
<b>Cumplimiento mantenimientos</b>	<b>a</b> Cantidad de mantenimientos realizados/ cantidad de mantenimientos programados*100	<b>100%</b>	A criterio de empresa	A criterio de empresa

Fuente: Elaboración propia.

**Auditorías.** Respecto a las auditorías internas y externas al Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S, se propone planearse anualmente con el propósito de realizar el seguimiento a las acciones correspondientes a dicho plan, dando cumplimiento a los requisitos exigidos por la Resolución 1565 de 2015 en el numeral 7.5.

Así mismo, se propone que lo que respecta a la auditoría interna, el equipo auditor establezca con antelación el objetivo de la auditoria del PESV, determinando los tiempos coherentes al propósito determinado.

Por último, se pretende que la empresa tenga las evidencias del cumplimiento de los objetivos y las acciones del plan, posibilitando así la orientación hacia la mejora continua.

***Pilar de acción: Comportamiento humano***

**Selección de conductores.** A grandes rasgos la Alta Dirección de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja (Antioquia), se enfoca además de garantizar que los trabajadores contratados sean idóneos para desempeñar la labor, en que conozcan y apliquen la normatividad relacionada con la seguridad vial y de tránsito durante los trayectos in-itinere, manteniendo de esta forma como actores de la vía conductas caracterizadas por la prevención de siniestros viales.

Sin embargo, en función de ser coherente con los resultados obtenidos, los cuales dan cuenta que los desplazamientos en misión están asociados al cargo como mensajero, a continuación se relaciona el perfil ocupacional:

**Tabla 5**

*Perfil del cargo del mensajero*

<b>Nombre cargo</b>	<b>Mensajero</b>
<b>Objetivo del cargo</b>	Recoger y distribuir correspondencia por fuera de la empresa, a través de los desplazamientos en misión en vehículo considerando como medio de transporte.
<b>Experiencia requerida</b>	Practica relacionada al cargo mínimo 1 año
<b>Nivel educativo</b>	Bachiller académico
<b>Habilidades</b>	Orientación al servicio Planificación Escucha activa Comunicación asertiva Relaciones interpersonales
<b>Documentos</b>	Licencia de conducción Tarjeta de propiedad de vehículo Certificación tecno mecánica SOAT del vehículo

Fuente: Elaboración propia.

Adicionalmente, cabe señalar que para la contratación de toda persona seleccionada por la organización Construcciones y Servicios de Oriente S.A.S., debe cumplir con los exámenes médicos de ingreso acorde a las exigencias de cada cargo y periódicos que se realizan en cada año, solicitando de esta forma los servicios en un centro diagnóstico especializado.

En el caso del perfil ocupacional relacionado y para futuros trabajadores que en misión deban hacer desplazamientos con un vehículo, es necesario realizar los exámenes psicosenométricos como lo son audiometría, optometría, coordinación motriz y examen de psicología, los cuales generalmente están orientados a la identificación de factores físicos y psicosociales que llegan a incidir como riesgo para los trabajadores o contratistas en el desarrollo de sus actividades laborales relacionadas con la conducción.

**Programa de capacitación en seguridad vial.** En cumplimiento de lo que establece el numeral 8.1.3 de la Resolución 1565 de 2014, la empresa Construcciones y

Servicios de Oriente S.A.S, se compromete a dar cumplimiento al programa de capacitación en seguridad vial (ver tabla 6). Esto último, con una periodicidad anual de ejecución y siendo liderado por el personal que considere idóneo la organización en cuanto al tránsito, seguridad vial, movilidad o transporte.

**Tabla 6**

*Programa de capacitación anual en seguridad vial*

<b>Construcciones y Servicios de Oriente S.A.S</b>		
<b>Programa de capacitación anual en seguridad vial</b>		
<b>Tema de capacitación</b>	<b>Dirigido a</b>	<b>Responsables</b>
Divulgación de política de seguridad vial y políticas de control de la empresa	Todo el personal	A criterio de la empresa
Divulgación de políticas de regulación de la empresa		
Normatividad de seguridad vial de acuerdo a los actores viales (motociclista, peatón, conductor)	Todo el personal	
Inducción y reinducción en accidentes e incidentes viales	Todo el personal	
Fortalecimiento en señales de tránsito	Todo el personal	
Inducción y reinducción de riesgos viales en rutas internas y externas		
Manejo y operación de vehículo (motocicleta, automotor y bicicleta)	Todo el personal	
Socialización y formación en la inspección diaria de vehículos	Todo el personal	
Rutas de atención a víctimas por accidentes de tránsito	Todo el personal	
Entrenamiento de primeros auxilios psicológicos	Todo el personal	
Buenos hábitos de conciliación de sueño	Todo el personal	
Hábitos de vida saludable	Todo el personal	
Simulacro en caso de ocurrencia de un accidente de tránsito	Todo el personal	

Fuente: Elaboración propia.

**Políticas de regulación de la empresa.** En línea con la Resolución 1565 de 2014 en su numeral 8.1.5, la Alta dirección de la Empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S, establece las siguientes políticas de regulación:

**Política de drogas.** Considerando que el consumo de alcohol, tabaco y otras sustancias psicoactivas representa un factor de riesgo que incide negativamente en la seguridad vial y salud de los trabajadores, se establece la Política de drogas (ver Figura 27), en función de que la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S acoja las acciones preventivas y disciplinarias, para evitar siniestros viales en lo que confiere a los desplazamientos en misión e in-itinere realizados por los trabajadores como resultado del consumo de cualquier sustancia psicoactiva.

## Figura 27

### Política de drogas de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S



La Ceja Ant., noviembre 30 de 2021

#### **POLÍTICA DE NO ALCOHOL, TABACO Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS**

Se Considera, que el consumo de alcohol, tabaco y otras sustancias psicoactivas representa un factor de riesgo para la seguridad vial y salud pública. Por lo tanto:

- La empresa **CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS DE ORIENTE S.A.S** ha definido y establecido la política de no consumo de alcohol, tabaco y drogas, con el fin de promover, prevenir y fomentar el bienestar de los trabajadores, contratistas, clientes y visitantes. Teniendo en cuenta que esto genera impactos negativos sobre la sociedad, el ambiente laboral y las personas, influyendo en el bienestar y la salud de todos.

- Con el ánimo de mejorar el desempeño laboral y fomentar hábitos y estilos de vida saludables, y de acuerdo con la Legislación Colombiana en seguridad vial, se establecen los siguientes criterios:

- Se prohíbe presentarse al cumplimiento de sus actividades, funciones y/o tareas bajo el efecto de sustancias psicoactivas incluidas bebidas alcohólicas o energizantes u otras que afecten el funcionamiento adecuado del desempeño laboral y manejo de sus vehículos de transporte.

- Se prohíbe el consumo de tabaco, sustancias psicoactivas, bebidas alcohólicas o energizantes, durante el desarrollo de actividades y/o funciones durante el desempeño de sus labores.

- Se promueven actividades de sensibilización y capacitación para los trabajadores, contratistas, clientes y visitantes, en los que se busca la creación de hábitos y estilos de vida saludables.

- Los trabajadores deberán tener una conducta responsable y participativa en las acciones de sensibilización que promuevan el cumplimiento de esta política.

- La empresa **CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS DE ORIENTE S.A.S** revisará anualmente la política y la actualizará de ser necesario.

Representante Legal  
**LUIS ALBERTO GAVIRIA PAVAS**  
**CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE SAS**  
**NIT 901.146.553 -7**

***Política de regulación de horas de descanso.*** La empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S, bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) establece como propósito asegurar el cuidado de la salud de los colaboradores. Por consiguiente, considerado que las horas de descanso de conducción hacen parte de conjunto de acciones dadas a garantizar el bienestar y desempeño de actividades laborales de los trabajadores, se establece la Política de regulación de horas de conducción y descanso, en la que se prioriza acciones de prevención y promoción como las pausas activas, capacitación de buenos hábitos de sueño, nutrición y actividad física. Tal como se evidencia a continuación:

## Figura 28

*Política de regulación de horas de conducción y descanso de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S*



La Ceja Ant., noviembre 30 de 2021

### **POLÍTICA DE REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO**

La empresa **CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS DE ORIENTE S.A.S.** bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG SST y el Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, implementará y mantendrá programas para el control, eliminación y mitigación de todos los factores causantes accidentes de tránsito, los cuales pueden llegar a afectar la empresa o a sus terceros. Mediante la adopción de esta política, La empresa busca garantizar un óptimo desempeño de sus operaciones dentro del marco de la seguridad vial e industrial. Igualmente, dentro de estas políticas se implementará la práctica de pausas activas como una medida obligatoria para promover y regular el adecuado descanso de los trabajadores. En consecuencia, los programas que se implementen bajo esta política deberán:

- Establecer tiempos de reposo y descanso para prevenir la fatiga.
- Establecer pausas activas cada 2 horas. (Ejercicios de estiramiento)
- Establecer esquemas de seguimiento sobre el cumplimiento de los tiempos de reposo y pausas a los conductores que realicen actividad en recorridos largos.
- Incluir temas de capacitación sobre hábitos de sueño y descanso, nutrición y ejercicio los cuales pueden prevenir la fatiga en los trabajadores.
- Evaluar en caso de accidente o incidente de trabajo la probabilidad de causalidad por la fatiga.
- Las evidencias del cumplimiento de los programas que se implementen bajo esta política de regulación de horas de conducción y descanso deberán ser revisadas por el Gerente de la empresa, con una periodicidad semestral para el respectivo control y seguimiento de los conductores y/o contratistas.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luis Alberto Gaviria P'.

Representante Legal  
**LUIS ALBERTO GAVIRIA PAVAS**  
CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE SAS  
NIT 901.146.553 -7

Carrera 22 N 4C – 08    Tel: 314 855 41 89 – 301 702 44 46    La Ceja, Antioquia    NIT 901.146.553-7

construccionesyserviciosorient@gmail.com

***Política de regulación de velocidad.*** La empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S, en aras de evitar la ocurrencia de un siniestro vial asociado a la alta velocidad mientras se conduce un vehículo, se establece la Política de regulación de velocidad (ver Figura 29), para que todos los contratistas, subcontratistas y grupos de interés que prestan sus servicios de transporte o que transportan materiales de construcción a la empresa cumplan con los límites de velocidad establecidos tal como lo establece el Código Nacional de Tránsito.



## Figura 29

*Política de regulación de velocidad de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S*



La Ceja Ant., noviembre 30 de 2021

### POLÍTICA DE REGULACIÓN DE VELOCIDAD

- Sin excepción todos los conductores que prestan el servicio de transporte a la empresa **CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS DE ORIENTE S.A.S**, los contratistas, subcontratistas y grupos de interés, que transporten materiales de construcción a la empresa, deben cumplir con los límites de velocidad establecidos en la normatividad vigente (Código Nacional de Tránsito) y los límites establecidos para las instalaciones de la empresa y sus clientes. Sin perjuicio de lo anterior, en ningún caso un vehículo al servicio de la Empresa deberá exceder la velocidad en los siguientes casos:
  - En la ciudad entre 30 a 60 km/h.
  - En carretera Nacional y pavimentada es de 80 Km/h.
  - En carretera municipal es de 40 km/h.
  - En la vía veredal sin pavimentar es de 30 km/h.
  - En las vías internas y parqueaderos es de 20 km/h.
- Para la verificación del cumplimiento de la política de Regulación de la velocidad se solicitará al conductor y/o contratista enviar a la empresa **CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS DE ORIENTE S.A.S**, los informes recopilados a través del GPS de los vehículos. En un período trimestral.



Representante Legal  
LUIS ALBERTO GAVIRIA PAVAS  
CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE SAS  
NIT 901.146.553 -7

Carrera 22 N 4C - 08 Tel.314 855 41 89 - 301 702 44 46 La Ceja, Antioquia NIT 901.146.553-7

construccionesyserviciosorient@gmail.com

***Política de uso de cinturón de seguridad.*** Teniendo en cuenta que el uso de cinturón de seguridad hace parte de las acciones de lo que se considera como seguridad pasiva, la cual ayuda a mitigar la gravedad de lesiones en la persona víctima de un siniestro vial (Secretaría Distrital de Movilidad, s.f)y, adicionalmente, en línea de lo que promulga la Resolución 1565 de 2014, la empresa Construcciones y Servicios De Oriente S.A.S, establece como Política el uso del cinturón de seguridad (ver Figura 30), donde todo trabajador que conduzca un vehículo automotor debe utilizar correctamente el cinturón de seguridad sin importar los trayectos a realizar y de igual forma es responsable de que los ocupantes quienes lo acompañen dentro del vehículo también lo usen correctamente y en todo momento.

## Figura 30

*Política de uso de cinturón de seguridad de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S*



La Ceja Ant., noviembre 30 de 2021

### **POLÍTICA DE USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD**

Todo empleado y/o Conductor de CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS DE ORIENTE S.A.S, debe utilizar correctamente el cinturón de seguridad siempre que conduzca un vehículo por corto que sea el trayecto y es responsable de que cada uno de los ocupantes del vehículo lo usen de manera apropiada, segura y en todo momento, siempre y cuando las condiciones del vehículo lo permitan, así mismo se prohíbe la movilización de vehículos, si alguno de sus ocupantes no tiene puesto el cinturón de seguridad como lo establece la norma (Ley 789 de 2002 y resolución 19200 de 2002).

- Se evaluará el cumplimiento de la política por medio de inspecciones no planeadas de parte de la empresa CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS DE ORIENTE S.A.S y se deberá generar el informe cada vez que se realice la inspección, para evidenciar el cumplimiento de dicha política.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luis Alberto Gaviria Pavas'.

Representante Legal  
LUIS ALBERTO GAVIRIA PAVAS  
CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE SAS  
NIT 901.146.553 -7

***Política de no uso de equipos de comunicación móviles mientras se conduce.***

Considerando que un factor de riesgo que incide en la seguridad vial de los trabajadores se relaciona con las distracciones, la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S, establece como Política el no uso de equipos de comunicación móviles mientras se conduce (ver Figura 31), prohibiendo de esta forma a los trabajadores que utilicen estos dispositivos mientras están conduciendo cualquier tipo de vehículo, haciendo la salvedad de aprobación de su uso con fines laborales.

## Figura 31

*Política de no uso de equipos de comunicación móviles mientras se conduce, de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S*



La Ceja Ant., noviembre 30 de 2021

### **POLÍTICA DE NO USO DE EQUIPOS DE COMUNICACION MÓVILES MIENTRAS SE CONDUCE EL VEHÍCULO**

La empresa CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE S.A.S, aprueba el uso de dispositivos móviles con fines laborales, pero prohíbe que los conductores los utilicen mientras conducen cualquier tipo de vehículo, pues se debe evitar toda conversación u otras distracciones cuando se está al volante.

Los siguientes son los requisitos mínimos de operación:

- El uso de teléfonos móviles y de dispositivos de manos libres, asistentes digitales personales (PDA), impresoras, dispositivos de mano, tabletas, dispositivos convergentes, dispositivos de mensajes de texto, computadoras y otros dispositivos electrónicos móviles (ya sea de otra persona o de propiedad de la compañía) está prohibido cuando el vehículo está en movimiento.
- Si es necesario realizar una llamada del teléfono móvil en cualquier momento mientras se conduce un vehículo, el conductor deberá detener el vehículo en un lugar seguro donde pueda realizar la llamada.
- Los conductores no llevarán auriculares u otros dispositivos mientras se conduce un vehículo.
- Se evaluará el cumplimiento de la política por medio de inspecciones no planeadas de parte de la empresa CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE S.A.S y se deberá generar el informe cada vez que se realice la inspección, para evidenciar el cumplimiento de dicha política.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luis Alberto Gaviria Pavas'.

Representante Legal  
LUIS ALBERTO GAVIRIA PAVAS  
CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE SAS  
NIT 901.146.553 -7

Carrera 22 N 4C - 08 Tel.314 855 41 89 - 301 702 44 46 La Ceja, Antioquia NIT 901.146.553-7

construccionesysericiosorient@gmail.com

---

### ***Pilar de acción: Vehículos seguros***

En coherencia con el tercer pilar que promulga la Resolución 1565 de 2014, en el numeral 8.2, en el que advierte que “el vehículo no suele intervenir como causa directa, pero sí influye asociado a los demás factores como elemento que pueden incrementar

o reducir el riesgo que se plantea en cada situación concreta”. Da lugar a que, la empresa Construcciones y Servicios S.A.S considere el vehículo como una herramienta adicional que requiere llevar de un control exhaustivo y mantenimiento adecuado para el funcionamiento óptimo de sus elementos principales, dado a que, como se identificó en el diagnóstico hay trabajadores que realizan desplazamientos en misión con su vehículo automotor y que además en el futuro puede aumentar el número de colaboradores para tales trayectos en el cumplimiento de sus funciones.

Por tanto, en coherencia con el Decreto 2851 de 2013, que indica:

En el evento de que los vehículos sean de propiedad de la empresa, ésta realizará de manera directa o a través de terceros el plan de mantenimiento preventivo. Si por el contrario estos son contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan, condición que será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento. El propietario del vehículo será el responsable de realizar el mantenimiento preventivo, asumiendo su costo (art.10).

Se propone para la empresa Construcciones y Servicios S.A.S establecer un plan de mantenimiento preventivo de los vehículos utilizados por los trabajadores para los desplazamientos en misión e in-itinere, que dando adicionalmente cumplimiento con la Resolución 315 de 2013: “el mantenimiento preventivo se realizará a cada vehículo en los periodos determinados por la empresa, para lo cual se garantizará como mínimo el mantenimiento cada dos (2) meses”(art.3), los mantenimientos se deberán llevar a cabo de manera bimensual.

Además, se propone a la empresa que el plan de mantenimiento preventivo de los vehículos que están relacionados en el presente documento, se realicen inspecciones periódicas para detectar a tiempo las novedades originarias de dicho mantenimiento, con el propósito que permitan realizar la empresa planes de acción oportunos. Del mismo modo, se establece el formato de inspección diaria a los vehículos de acuerdo con las características que cada uno de estos presenta, estos siendo adjuntados en el entregable a la organización, los cuales están siendo principalmente orientados a

revisar los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes para conocer el estado del vehículo antes de emprender la marcha.

Sumado a lo anterior, se determina un archivo documental físico con el resultado de las revisiones que se realizan a cada vehículo, este archivo constituye una hoja de vida o historial de cada vehículo que da cuenta del estado del mismo durante determinado periodo de tiempo y que reposa en el archivo de la empresa, con el fin de que en caso de ser requerido pueda ser fácilmente consultados por las autoridades y/o el propietario del vehículo.

Por último, vale la pena aclarar que para generar el control documental, la empresa constructora tiene establecido un formato como base de datos llamado “Base de datos vehículos-empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S”, donde el control se realiza cada tres (3) meses, siendo como responsable de la verificación y seguridad de la información el Comité de Seguridad Vial conformado.

### ***Pilar de acción: Infraestructura segura***

De acuerdo con el numeral 8.3 de la Resolución 1565 de 2014, a continuación, se relaciona las recomendaciones que debe considerar la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S en torno a la infraestructura de las rutas internas y externas que frecuenta los colaboradores encuestados con sus vehículos:

**Rutas internas.** En cuanto a su infraestructura interna, tras la verificación en las instalaciones de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S., con el fin de dar cuenta de las condiciones de seguridad para rutas internas, se propone a la empresa tener la señalización de seguridad vial, zonas de cargue y descargue, reductores de velocidad, normas de parqueo, iluminación áreas de parqueo para bicicletas, motos, vehículos livianos. Del mismo modo, contar balizas y banderines de SIGUE y PARE para los patios de maniobra de camiones cargados con material para la construcción.

Ahora bien, en el entorno físico donde se realizan las labores señalizadas, es necesario que la empresa realice la sensibilización en los comportamientos viales a los

colaboradores conductores sobre el manejo defensivo en las vías internas, respeto la señalización, los peatones y uso de los elementos de protección personal.

Adicionalmente, es importante que la empresa tenga definida una velocidad máxima de 20km/hora para los vehículos que circulan internamente y contar con el mantenimiento preventivo que asegure la circulación interna de los vehículos.

Finalmente, respecto al desplazamiento de los peatones como otros actores viales de la empresa es relevante contar con la señalización sobre seguridad vial y puentes donde transiten de forma segura.

**Rutas externas.** Frente a los desplazamientos fuera del entorno físico de la empresa, es pertinente realizar los estudios de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial, que le permitan a la empresa identificar puntos críticos y con base a lo obtenido establecer estrategias de prevención de todos los actores de la vía involucrados en los desplazamientos en misión e in- itinere. Por consiguiente, se establece la siguiente política:

***Política de socialización y actualización de información.*** La empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S, se compromete a establecer mecanismos de socialización e información preventiva para sus empleados y todo el personal que haga parte de la operación, con el fin de que este informado sobre los factores a tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas. Lo anterior, incorporándose para su futura implementación en el programa de inducción que tiene generalmente la empresa, dando lugar a que los colaboradores, contratistas y visitantes de la empresa mediante esta inducción obtengan información preventiva sobre los riesgos viales, considerando los antecedentes que se tienen por accidente de tránsito.

Por tanto, de la mano de esta inducción se propone firmar el acta de compromiso individual sobre la seguridad vial, el cual se relaciona a continuación:



## Figura 32

### Acta de compromiso individual



La Ceja Ant., noviembre 30 de 2021

#### PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (LEY 1503 DEL 29 DE DICIEMBRE DE 2013)

#### ACTA DE COMPROMISO INDIVIDUAL

Yo \_\_\_\_\_ con documento de identidad N° \_\_\_\_\_, Me comprometo como actor de la vía a la ejecución de hábitos, comportamientos y conductas seguros en todas las situaciones de desplazamiento y de uso de la vía pública, asumiendo una actitud respetuosa, solidaria y tolerante con los demás ciudadanos; así mismo, mantendré actitudes de precaución y prevención permanentes manteniendo una constante atención del entorno, al igual que seré un multiplicador con las personas que me rodean en mi entorno familiar, laboral y personal de todas las normas que en materia de tránsito y transporte conozca, promoviendo también la cultura del pago de multas cuando un actor de la vía comete una infracción.

Lo anterior también incluye el no consumo de alcohol y drogas psicoactivas en calidad de peatón, pasajero, ciclista, motociclista y conductor.

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2021.

Carrera 22 N 4C – 08 Tel.314 855 41 89 – 301 702 44 46 La Ceja, Antioquia NIT 901.146.553-7

construccionesyserVICIOSORIENTE@gmail.com

### **Pilar de acción: Atención a víctimas**

Dando cumplimiento al último pilar de acción que establece la Resolución 1565 de 2014, la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S, dado a la actividad

económica principal ya mencionada, actualmente dicha constructora cuenta con el Plan General de Emergencias, en el que se tiene contemplado el protocolo para la atención de víctimas por siniestro vial. Cabe anotar que dentro el programa de capacitación se contempla el simulacro de accidentes de tránsito, con el fin de hacer una atención oportuna y eficaz cuando se presente el evento.

Del mismo modo, también existe el comité de emergencias, el cual está en continuo entrenamiento para la atención en primeros auxilios, así mismo se cuenta con el apoyo del área de Gestión Humana, Salud y Seguridad en el Trabajo, el Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo (COPASST) y la Administradora de Riesgos laborales (ARL), quienes proveen las herramientas y procedimientos para la investigación y documentación para la atención de incidentes y accidentes de tránsito.

### ***Investigación y caracterización de incidentes y accidentes***

Desde el área de Gestión Humana y la Coordinación de Seguridad vial se lleva la documentación y caracterización de los todos los accidentes laborales viales, incluyendo aspectos como su gravedad y los factores concurrentes, generando un histórico de datos, lo que permite analizar, diagnosticar y tomar decisiones. De igual forma, a través de los procesos de inducción, la empresa divulga las lecciones aprendidas, que surjan como resultado de las investigaciones de la accidentalidad, para ello se tiene implementado el procedimiento y formato de investigación de accidentes de trabajo.

Por último, es necesario señalar que la empresa actualmente está en el proceso de implementación y divulgación de algunos estándares relacionados con los conductores, motociclistas, ciclistas, pasajeros y peatones; y protocolos de seguridad para los involucrados en la operación orientados a los accidentes con y sin heridos, accidentes con daños, robos y varadas.

## **Conclusiones**

Como conclusiones de este ejercicio investigativo, en primera instancia permitió identificar que tras la aplicación del cuestionario proporcionado por la Resolución 1565 de 2014, los trabajadores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S en los desplazamientos en misión e in-itinere que realizan recurren al uso de vehículos propios como la motocicleta, bicicleta y automotor. Dejando a la luz que desde lo evaluado, las principales factores de riesgo vial presentes en dichos trayectos están asociados a los componentes humanos, mecánicos y ambientales como por ejemplo: las distracciones, la intolerancia al conducir, el consumo de sustancias psicoactivas como el alcohol, la falta de mantenimiento del vehículo, la ausencia de sistemas de seguridad, el mal estado de las vías por falta de pavimentación y las condiciones climatológicas como la presencia de lluvias.

Lo anterior, permitió establecer unas medidas concernientes a los pilares de acción que señala la Resolución 1565 de 2014, donde el fortalecimiento de la gestión institucional dio lugar a que la gerencia de Construcciones y Servicios Oriente S.A.S se comprometiera con sus trabajadores a la planeación y futura implementación de acciones caracterizadas a la prevención y promoción de siniestralidad vial, dejando claro la responsabilidad de destinar los recursos financieros, humanos y tecnológicos para materializar lo que desde las políticas establecidas se propone y, a su vez conformar el Comité de Seguridad Vial, este integrado por representantes de los grupos de trabajo administrativo y operativo de la organización.

En cuanto, al segundo pilar de acción, el cual desde la Resolución 1565 de 2014 corresponde al comportamiento humano, el desarrollo de este trabajo investigativo permitió elaborar para la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S, las políticas relacionadas con el numeral 8.1.5 de dicha resolución, las cuales están asociadas al control de alcohol y drogas, regulación de horas de conducción y descanso, uso de cinturón de seguridad y la política de no uso de dispositivos móviles mientras se conduce. Del mismo modo, se determinó el perfil del mensajero, quien es el principal conductor que en misión tiene la organización, estableciendo de esta manera los requisitos médicos de ingreso, periódicos y psicosenométricos.

Ahora bien, reconociendo que los trabajadores de la empresa objeto de la investigación utilizan vehículos como la motocicleta, la bicicleta y automotor para llevar a cabo sus desplazamientos en misión e in-itinere, se logra establecer el plan de mantenimiento preventivo y seguimiento de la documentación de dicho mantenimiento, dando distinción a la caracterización de vehículos identificados por el cuestionario aplicado. Esto último, dando cumplimiento a las medidas que confiere el tercer pilar de acción como requisito aplicable de la Resolución 1565 de 2014.

Respecto al cuarto pilar que hace referencia desde la Resolución 1565 de 2014 a la infraestructura segura, lo que permitió identificar el desarrollo investigativo que dado a la actividad económica principal, la cual es otras obras de ingeniería civil, las condiciones de seguridad interna son temporales, ya que están dados a instalarse según tengan el contrato de las obras. Por tanto, en coherencia con lo mencionado se establece la importancia de la señalización, sensibilización, establecimiento de velocidad mínima para los distintos tipos de vehículos que se utiliza en dentro de la obra, la iluminación y señalización en las zonas de parqueo, en otras.

Finalmente, en torno al quinto pilar de acción que desde la Resolución 1565 de 2014 hace alusión a la atención de víctimas, se encuentra que la ruta de atención ante la ocurrencia de un accidente e incidente de índole vial se incluye dentro del Plan General de Emergencias, lo que da cuenta que la empresa prioriza la investigación y registro para tener la transversalidad de la información causales siniestros e incidentes viales ocurridos por los trabajadores de la entidad.

## **Recomendaciones**

Como recomendaciones se sugiere a la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S asegurar la participación de los trabajadores en la futura implementación del diseño de Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), dando cumplimiento a los cinco pilares de acción establecidos por las Resolución 1565 de 2014.

Del mismo modo, es importante realizar el seguimiento y verificación del PESV implementado, contemplando como prioridad la mejora continua a lo identificado,

dando lugar a los cambios que pueden surgir como producto de su actividad económica. Es decir, la rotación de personal, las nuevas rutas internas y externas que pueden surgir, la presencia de otros vehículos no contemplados en este diseño, entre otros elementos.

Por último, para quienes estén interesados en futuras investigaciones el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial para una empresa determinada, es relevante considerar las particularidades que dicha entidad presenta, ya que dará lugar a que el dicho plan sea más funcional al diagnóstico realizado.

## Referencias

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2021, 23 de julio). *Observatorio Estadísticas*.<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/matriz-de-colision>
- ARL Sura.(2020).Factores de riesgo de la vía y su entorno para la seguridad vial.  
<https://www.arlsura.com/index.php/component/content/article?id=1475:factores-de-riesgo-de-la-via-y-su-entorno-para-la-seguridad-via>
- Bernal, C. (2010).Metodología de la Investigación. Pearson.  
<https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/El-proyecto-de-investigaci%C3%B3n-F.G.-Arias-2012-pdf.pdf>
- Bustos, V.(2018).Seguridad vial un problema de salud pública [trabajo de pregrado, Universidad Militar Nueva Granada].Archivo digital.  
<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/20704/BustosNi%C3%B1oVictorAlbeiro2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=Para%20el%20a%C3%B1o%202020%20se,problema%20prioritario%20de%20salud%20p%C3%BAblica>
- Carreras, J.(2015). Conceptualizando los Siniestros Viales desde la Perspectiva de la Criminología Vial. *Revista Skopein*,7,27-35.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5001975>
- Comisión Nacional para la protección de los sujetos humanos de investigación biomédica y comportamental. (1979). *Informe Belmont, principios y guías éticos para la protección de los sujetos humanos de investigación*. Recuperado de [http://www.conbioetica-mexico.salud.gob.mx/descargas/pdf/normatividad/normatinternacional/10\\_INTL\\_Informe\\_Belmont.pdf](http://www.conbioetica-mexico.salud.gob.mx/descargas/pdf/normatividad/normatinternacional/10_INTL_Informe_Belmont.pdf)
- Constitución Política de Colombia (1991) Artículo 25 [Título II].Recuperado de <https://www.corteconstitucional.gov.co/inicio/Constitucion%20politica%20de%20Colombia.pdf>

Decreto 2851 de 2013.(2013,6 de diciembre).Presidente de la República.Diario Oficial  
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55853>

Forero,S.,Triana, M.,Andrade,J.,Cayetano, J., & Navarro,J.(s.f). Prevención de lesiones: una estrategia de salvación para la sociedad moderna. *Comunicaciones breves*.  
[https://revistas.unal.edu.co/index.php/revfacmed/article/view/43876/63839#:~:text=estos%20dos%20factores,-.Matriz%20de%20Haddon,despu%C3%A9s%20del%20episodio%20\(4\).](https://revistas.unal.edu.co/index.php/revfacmed/article/view/43876/63839#:~:text=estos%20dos%20factores,-.Matriz%20de%20Haddon,despu%C3%A9s%20del%20episodio%20(4).)

Foro Global de Seguridad Vial [GRSF].(2017). *Acerca de nosotros*.  
[https://globalroadsafety.org/espanol/about\\_esp/index\\_esp.shtml](https://globalroadsafety.org/espanol/about_esp/index_esp.shtml)

Giraldo, J. (2020). *Evolución de la normatividad de seguridad vial en Colombia* [trabajo de grado, Universidad Militar Nueva Granada]. Archivo digital.  
<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/37037/GiraldoBonillaJorgeLuis2020.pdf.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

González, J y Ordoñez, J. (2014).Estudio de los factores que intervienen en los accidentes e infracciones de tránsito ocasionados por los buses de transporte público de pasajeros tipo urbano en la ciudad de Cuenca y planteamiento de la propuesta para disminuirlos [trabajo de pregrado, Universidad Politécnica Salesiana]. Archivo digital.  
<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/6633/1/UPS-CT003269.pdf>

Guanche, H., Martínez, C., & Gutiérrez , F. (2007). Efecto del alcohol en la capacidad de conducción de vehículos automotores. *Revista Cubana de Salud Pública*, 33(1),1-6. [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0864-34662007000100011&lng=es&tlng=es](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-34662007000100011&lng=es&tlng=es)

Hernández, R.,Fernández,C., & Baptista,P.(2014).*Metodología de la Investigación*. McGrawHill. <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

- Hervás, A., Tortosa, F., Ferrero, J., & Civera, C. (2011). Un estudio piloto sobre el efecto diferencial de la fatiga por conducción en personas mayores. *Universitas Psychologica*, 10, 3, 897-907. <https://www.redalyc.org/pdf/647/64722377020.pdf>
- Jaimes,A.(2020). El ser humano como factor de riesgo en la accidentalidad vial [trabajo de pregrado, Universidad Militar Nueva Granada].Archivo en línea. <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/37016/JaimesTarazonaAndresFelipe2020.PDF.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ley 1383 de 2010.(2010, 16 de mayo). Ministerio de Transporte. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=39180>
- Ley 1503 de 2011.(2011,29 de diciembre). Congreso de Colombia. Diario Oficial N. 48298. 30. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1682377>
- Ley 1696 de 2013. (2013,19 de diciembre).Congreso de Colombia. Diario Oficial N. 49009. 19. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1686534>
- Ley 1702 de 2013. (2013, 27 de diciembre).Congreso de Colombia. Diario Oficial N. 49016. 27. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1686642>
- Ley 2050 de 2020. (2020,12 de agosto). Congreso de Colombia. Diario Oficial N. 51404 12. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30039702>
- Ley 769 de 2002. (2002,6 de julio).Congreso de Colombia. Diario Oficial N. 44893. 7. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1826223>
- Marín, O y Ávila, H. (2020). *Plan estratégico de seguridad vial (pesv) para empresas, entidades u organizaciones: Normatividad aplicable al diseño, implementación, verificación y sanción; y motivos por los cuales se incumple u omite con su diseño e implementación* [Monografía, Universidad Cooperativa de Colombia].Archivo



digital.[https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/20288/1/2020\\_plan\\_estrategico\\_seguridad\\_vial.pdf](https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/20288/1/2020_plan_estrategico_seguridad_vial.pdf)

Ministerio de Transporte.(2021).¿Qué es ITS?.

<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/5757/que-es-its/>

Nazif, J.(2011). *Guía práctica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales, considerando el rol de la infraestructura*. Naciones Unidas-CEPAL.

[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35266/1/S1100934\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35266/1/S1100934_es.pdf)

Norza, E., Granados, E., Useche, S., Romero H., M. & Moreno R., J. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. *Revista Criminalidad*, 56 (1), 157-187.

<http://www.scielo.org.co/pdf/crim/v56n1/v56n1a09.pdf>

Ocampo, K., Ospina, D & Suarez, F. (2018). *Concepto y estructura de la seguridad vial como derecho social fundamental en Colombia* [trabajo de postgrado, Universidad Libre]. Archivo digital.

<https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/17837/CONCEPTO%20Y%20ESTRUCTURA%20DE%20LA%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2018). *Global Status Report on Road Safety*.

<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2021). *Traumatismos causados por el tránsito*.<https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Resolución 1565 de 2014. (2014,6 de junio). Ministerio de Transporte. [http://www.suin-juriscal.gov.co/imagenes//12/09/2019/1568319875540\\_res1565\\_14\\_removed.pdf](http://www.suin-juriscal.gov.co/imagenes//12/09/2019/1568319875540_res1565_14_removed.pdf)

Resolución 315 de 2013.(2013, 6 de febrero).Ministerio de Transporte. [https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/resolucion\\_mintransporte\\_0315\\_2013.htm](https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/resolucion_mintransporte_0315_2013.htm)

Resolución 8430 de 1993. (1993, Octubre 4).Ministerio de Salud.  
<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/RESOLUCION-8430-DE-1993.PDF>

Secretaria de Tránsito y Transporte. (2021,14 de octubre). *Categorías de las nuevas licencias.*

<http://www.popayan.gov.co/sectransito/node/389#:~:text=A1%3AMotocicletas%20con%20cilindrada%20hasta,y%20buses%20de%20servicio%20particular.>

Secretaria Distrital de Movilidad. (s.f).¿Qué es Seguridad Vial?.  
<https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/?q=content/%C2%BFqu%C3%A9-es-seguridad-vial>

Truyols Mateu, S., y Sampedro Rodríguez, Á. (2011). Fundamentos de la seguridad vial (3a. ed.). Delta Publicaciones. <https://elibro.net/es/lc/biblioibero/titulos/170200>

## Anexos

### Anexo A. Formato Cuestionario para el trabajador de la Resolución 1565 de 2014

#### CUESTIONARIO PARA EL TRABAJADOR

FECHA: \_\_\_\_\_ CIUDAD: \_\_\_\_\_

NOMBRES Y APELLIDOS: \_\_\_\_\_

Número de Identificación: \_\_\_\_\_ Ciudad: \_\_\_\_\_

Conduce vehículo automotor: Si \_\_\_\_ No \_\_\_\_

Categoría de la licencia de conducción: \_\_\_\_\_ Fecha de Vigencia: \_\_\_\_\_

Edad: \_\_\_\_\_ Años Género: Masculino \_\_\_\_ Femenino \_\_\_\_

GRUPO DE TRABAJO AL QUE PERTENECE:

Administrativo \_\_\_\_ Comercial \_\_\_\_ Técnico \_\_\_\_ Operativo \_\_\_\_

Otro \_\_\_\_ Explique: \_\_\_\_\_

TIPO DE CONTRATO:

Indefinido \_\_\_\_ Definido: \_\_\_\_ Contratista: \_\_\_\_ Otro: \_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_

EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN: Años \_\_\_\_ Meses \_\_\_\_

ACCIDENTES:

¿Ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito? Si \_\_\_\_ No \_\_\_\_

Describa brevemente las circunstancias: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

INCIDENTES:

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

¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> A diario               | <input type="checkbox"/> Alguna vez a la semana |
| <input type="checkbox"/> Una o dos veces al mes | <input type="checkbox"/> Varias veces al año    |

¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos? SI \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

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

Mi mismo \_\_\_\_\_ La empresa \_\_\_\_\_

¿Con cuánto tiempo de antelación se suelen prever mis misiones?

Horas \_\_\_\_\_ Minutos \_\_\_\_\_ Días \_\_\_\_\_ Meses \_\_\_\_\_

Trayectos in-itinere. medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo

A pie \_\_\_\_\_ Automotor \_\_\_\_\_ En bicicleta \_\_\_\_\_ Transporte publico \_\_\_\_\_

Moto o ciclomotor \_\_\_\_\_ Transporte colectivo de empresa \_\_\_\_\_

Numero de km diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta) \_\_\_\_\_ Kms.

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

Número de kilómetros mensuales recorridos en la labor profesional \_\_\_\_\_ Kms.

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

Estado de la infraestructura / vía mi vehículo \_\_\_\_\_

La organización del trabajo \_\_\_\_\_

Mi propia conducción \_\_\_\_\_

otros \_\_\_\_\_

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

- Intensidad del tráfico
- Condiciones climatológicas
- Tipo de vehículo o sus características estado del vehículo
- Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)
- Su propia conducción
- Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
- Otros conductores
- Estado de la infraestructura / vía
- Falta de información o formación en seguridad vial
- Otras

Concrete el riesgo que percibe: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## Anexo B. Matriz de análisis descriptivo estadístico

Nombre y Apellidos	Documento de identidad	Conduce vehículo automotor (si/no)	Categoría de la licencia de conducción	Fecha de vigencia	Edad	Género	Grupo de trabajo al que pertenece	Tipo de contrato	Experiencia en la conducción en años	Accidente en los últimos cinco años (si/no)	Incidentes (daños materiales)(si/no)	Frecuencia de desplazamientos en misión	El vehículo en el cual se desplaza es propio (si/no)	Desplazamientos en misión planificados (mi mismo o empresa)	Antelación en prever las misiones	Medio de desplazamiento que utiliza para los trayectos casa-trabajo	Km diarios por recorrido	Tiempo promedio diario de trayecto en horas	Señale los factores de riesgo que más percibe en sus desplazamientos por la vía pública (Factores humanos)	Señale los factores de riesgo que más percibe en sus desplazamientos por la vía pública (Vía y entorno)	Señale los factores de riesgo que más percibe en sus desplazamientos por la vía pública (Vehículo)	Propuestas	

## Anexo C. Formato consentimiento informado



### CONSENTIMIENTO INFORMADO

Estimado(a) Colaborador(a):

Ha sido invitado(a) a participar en la investigación "Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial bajo requisitos legales aplicables de la Resolución 1565 de 2014 para la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja, Antioquia", a cargo de las estudiantes Yinna Fernanda Vargas Palacio y Doris Eugenia Bedoya Chica de la especialización en Gerencia en Seguridad y Salud en el Trabajo de la Corporación Universitaria Iberoamericana, cuyo objetivo de esta investigación es diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial bajo requisitos legales aplicables de la Resolución 1565 de 2014, esto último como medida para la prevención de siniestralidad vial de los colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S.

Su participación en esta investigación no involucra ningún daño o peligro para su salud física o mental y es voluntaria. Usted puede negarse a participar o dejar de participar total o parcialmente en cualquier momento del estudio sin que deba dar razones para ello ni recibir ningún tipo de sanción. Su participación en este estudio no contempla ningún tipo de compensación o beneficio. Cabe destacar que la información obtenida en la investigación será **confidencial y anónima**, y será grabada y guardada por los investigadores responsables en dependencias de la universidad y sólo se utilizará con fines académicos.

Una vez finalizado la investigación los participantes tendrán derecho a conocer los resultados del mismo para lo cual se realizarán presentaciones en el mismo establecimiento con los principales resultados a los participantes.

La participación es totalmente confidencial, por tanto ningún tipo de información que se pueda identificar aparecerá en los registros del estudio.

Por último, su participación no tendrá retribución económica, pero la información obtenida a partir de su participación será de utilidad para el diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial, lo cual es un beneficio para contribuir en la prevención de los siniestros viales a los cuales pueden estar expuestos como colaboradores de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S

Si durante la investigación usted tiene alguna observación o comentario relacionados con la conducción de la investigación o preguntas sobre sus derechos al participar en el estudio, puede comunicarse a los números

3176793760 y 3017024446 o a los correos electrónicos yvargas5@ibero.edu.co y dbedoya2@ibero.edu.co. Parte del procedimiento normal en este tipo investigación es informar a los participantes y solicitar su autorización (consentimiento informado). Para ello le solicitamos diligenciar y devolver firmada la hoja adjunta.

**Quedando claro los objetivos del estudio, las garantías de confidencialidad y la aclaración de la información, acepto voluntariamente participar de la investigación.**

Firma \_\_\_\_\_

Nombre:

Cargo:

**ACTA CONSENTIMIENTO INFORMADO**

Yo ....., identificado con el N° C.C..... expedida de..... acepto participar voluntaria y anónimamente en la investigación "Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial bajo requisitos legales aplicables de la Resolución 1565 de 2014 para la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S de La Ceja, Antioquia", dirigida por las estudiantes Yinna Fernanda Vargas Palacio y Doris Eugenia Bedoya Chica., de la especialización en Gerencia en Seguridad y Salud en el Trabajo de la Corporación Universitaria Iberoamericana.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos y procedimientos del estudio y del tipo de participación que se me solicita, en relación a ello, acepto participar en la entrevista.

Declaro además haber sido informado que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro además haber sido informado que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que la información entregada será **confidencial y anónima**. Entiendo que la información será analizada por las investigadoras en forma grupal y que no se podrán identificar las respuestas y opiniones de modo personal. Por último, la información que se obtenga será guardada y analizada por el equipo de investigación, resguardada en dependencias de la Corporación Universitaria Iberoamericana y sólo se utilizará en los trabajos propios de este estudio.

Este documento se firma en dos ejemplares, quedando uno en poder de cada una de las partes.

Nombre Participante

Nombre Investigador(a)  
Yinna Fernanda Vargas Palacio

Nombre Investigador(a)  
Doris Eugenia Bedoya Chica

\_\_\_\_\_  
Firma

\_\_\_\_\_  
Firma

\_\_\_\_\_  
Firma

Fecha: \_\_/\_\_/2021

Fecha: \_\_/\_\_/2021

Fecha: \_\_/\_\_/2021



## Anexo D. Acta de compromiso de la Alta dirección de la empresa



La Ceja Ant., noviembre 30 de 2021

### CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE S.A.S ANEXO 1. COMPROMISO GERENCIAL CON EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

La Gerencia de la empresa CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE S.A.S, se compromete al desarrollo del PESV, liderando el proceso de creación e implementación de todas las acciones necesarias para lograr los objetivos. Gestionará y dispondrá los recursos tanto humanos, financieros y tecnológicos que se requieran para dar trámite a la política de seguridad vial y todas las estrategias derivadas de esta, asegurando el presupuesto necesario para la implementación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.

Para tal propósito la Gerencia involucrará un representante de cada área de la organización, según sea pertinente, para que participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial establecidos por la empresa CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE S.A.S, se definirán los roles y funciones de cada integrante del comité a efectos de cumplir los objetivos trazados en EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.

La Gerencia establecerá un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores como actores de la vía, en las diferentes actividades de promoción y prevención, con el fin de generar la formación de conductas, comportamientos y hábitos seguros en la vía. Así se podrá fomentar que el personal que labora en cada área y para las empresas usuarias, cumpla con los establecido en EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL y los documentos relacionados aplicables.

La empresa CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE S.A.S, mediante el concurso activo de la gerencia, se compromete a facilitar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones y actividades que se determinen para el logro de las acciones propuestas en EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL y adoptará las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.

LUIS ALBERTO GAVIRIA PAVAS  
Representante Legal  
CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE SAS  
NIT: 901.146.553 -7

## Anexo E. Acta de conformación de Comité de Seguridad Vial



La Ceja Ant., noviembre 30 de 2021

### ACTA DE CONFORMACION DEL COMITE DE SEGURIDAD VIAL

A los 30 días del mes de noviembre de 2021, en las instalaciones de la empresa Construcciones y Servicios Oriente S.A.S se reunieron las personas que han sido designadas para conformar el Comité de Seguridad Vial y así, para dar cumplimiento a la resolución 1565 de 2014.

<b>PRINCIPAL AUXILIARES DE OBRA (Oficiales)</b>	<b>SUPLENTE AUXILIARES DE OBRA (Oficiales)</b>
NELSON ANDRES RESTREPO BOTERO	LEONAR HUMBERTO OCAMPO VALENCIA
<b>PRINCIPAL AUXILIARES DE OBRA (Ayudantes)</b>	<b>SUPLENTE AUXILIARES DE OBRA (Ayudantes)</b>
ELKIN DE JESUS CARMONA ARANGO	JUAN SANTIAGO VALDERRAMA MONSALVE
<b>PRINCIPAL ADMINISTRATIVO</b>	<b>SUPLENTE ADMINISTRATIVO</b>
LUIS ALBERTO GAVIRIA PAVAS	LILIANA MARÍA BEDOYA GONZALES

### RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

<b>PRINCIPAL</b>	<b>1 SUPLENTE</b>
LILIANA MARÍA BEDOYA GONZALES	LUIS ALBERTO GAVIRIA PAVAS

**LUIS ALBERTO GAVIRIA PAVAS**  
Representante Legal  
CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ORIENTE SAS  
NIT: 901.146.553 -7

Carrera 22 N 4C - 08 Tel.314 853 41 89 - 301 702 44 46 La Ceja, Antioquia NIT 901.146.553-7

construccionesyserVICIOSorient@gmail.com