PROPUESTA DE UN PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA EMPRESA MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA. DE LA CIUDAD DE CALI, DIRIGIDO A REDUCIR EL AUSENTISMO OCASIONADO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

VÍCTOR HUGO JARAMILLO GAMBOA
DIANA CAROLINA RODRÍGUEZ TORRES

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA ANTONIO JOSÉ CAMACHO
FACULTAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA Y VIRTUAL
PROGRAMA DE SALUD OCUPACIONAL
SANTIAGO DE CALI
2020

PROPUESTA DE UN PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA EMPRESA MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA. DE LA CIUDAD DE CALI, DIRIGIDO A REDUCIR EL AUSENTISMO OCASIONADO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

VÍCTOR HUGO JARAMILLO GAMBOA
DIANA CAROLINA RODRÍGUEZ TORRES

ASESOR ACADÉMICO
Esp. JHON EDER CASTILLO ESPINOSA

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA ANTONIO JOSÉ CAMACHO
FACULTAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA Y VIRTUAL
PROGRAMA DE SALUD OCUPACIONAL
SANTIAGO DE CALI
2020

NOTA DE ACEPTACIÓN

El Asesor y los Jurados han leído el presente documento, escucharon la sustentación del mismo por sus autores y lo encuentran satisfactorio.

_____

Esp. JHON EDER CASTILLO ESPINOSA
Asesor Académico

_____

Esp. FERNEY VALENCIA
Jurado

_____

Mg. MARÍA FERNANDA FRANCO
Jurado

Santiago de Cali, 4 de septiembre de 2020.

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de grado a Dios, principalmente, por permitirme la vida para lograr la culminación de mi carrera profesional.

A mi abuela Alejandrina Rodríguez, que en paz descanse, que siempre soñó con verme graduar.

A mi madre Teresa Torres, quien fue mi apoyo incondicional a nivel económico y emocional. Y es un orgullo para mi poder decir "Gracias Mamá por ser la madre más valiente y decidida del mundo, invencible ante la vida y luchadora por tus hijos. Gracias por hacerme crecer, por defenderme, por darme tu apoyo siempre y tu amor infinito".

A mi hermana melliza Liliana Rodríguez y Diego Rodríguez, por ser mi complemento y enseñarme lo que realmente es el amor de hermanos.

A mis sobrinos Sofía y Santiago Espinosa que, aunque por su corta edad no entiendan el significado de una dedicatoria, han sido el motor de lucha constante para lograr mis objetivos.

Por último, quiero dedicar este trabajo a Jessica Guerra, que durante estos 5 años de estudio ha sido la persona más incondicional, que siempre me ha dado sus palabras de aliento cuando estuve a punto de rendirme.

Diana Carolina Rodríguez Torres

Dedico mi trabajo de grado a Dios, ya que sin su presencia en mi vida nada de esto hubiera sido posible

A mi familia, ya que todos y cada uno de ellos son el motor para alcanzar cada meta que hay en mi horizonte.

Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

AGRADECIMIENTOS

Los autores expresan su agradecimiento:

A la Institución Universitaria Antonio José Camacho y a sus docentes.
A la empresa Mangueras Industriales Ltda., por permitirnos realizar la investigación.
A nuestro asesor Esp. Jhon Eder Castillo Espinosa, por su tiempo, dedicación y apoyo constante.
A nuestros compañeros, con quienes compartimos tiempo valioso y experiencias inolvidables.

A todos ellos, muchas gracias.

CONTENIDO

Pág.

1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA 3
1.1 Planteamiento del problema 3
2. OBJETIVOS 5
2.1 Objetivo General 5
2.2 Objetivos Específicos 5
3. JUSTIFICACIÓN 6
4. MARCO REFERENCIAL 9
4.1 Antecedentes 9
4.2 Marco Teórico 11
4.2.1 La Empresa 11
4.2.2 La Planeación Estratégica 12
4.2.3 Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV 13
4.3 Marco Legal 17
5. METODOLOGÍA 19
5.1 Enfoque de investigación 19
5.2 Tipo de estudio 19
5.3 Diseño de la investigación 20
5.4 Población 21
5.4.1 Muestra 21
5.4.2 Criterios de inclusión 21
5.5 Instrumentos, técnicas y procesamiento de la información 22
5.5.1 Instrumentos de recolección 22
5.5.2 Procesamiento de la información 24

6. ANÁLISIS DE RESULTADOS 25
6.1 Causas de los accidentes de tránsito en la fuerza laboral de la organización 25
6.2 Actividades dirigidas a la mejora de la cultura vial en los integrantes de la empresa 33
6.3 PESV MANGUERAS INDUSTRIALES 34
7. DISCUSIÓN 35
7.1 Alcance del plan estratégico de seguridad vial en Mangueras Industriales Ltda. 35
8. CONCLUSIONES 36
9. RECOMENDACIONES 38
10. REFERENCIAS 40

LISTA DE CUADROS

Pág.

Cuadro 1. Marco legal..... 17
Cuadro 2. “Encuesta para la identificación de los riesgos viales”, aplicada a la totalidad de la población..... 23
Cuadro 3. Tabulación de respuestas de las encuestas sobre riesgos viales, aplicadas en la empresa Mangueras Industriales Ltda. 27

LISTA DE FIGURAS

Pág.

Figura 1. Estándares utilizados para la evaluación de la calidad 14
Figura 2. Diseño de la investigación 20
Figura 3. Experiencia en conducción del personal 29
Figura 4. Tipo de Licencia de conducción 29
Figura 5. Medios utilizados para desplazamientos *in itinere* 30
Figura 6. Desplazamientos in itinere 31
Figura 7. Tiempos promedio en desplazamientos *in itinere* 31
Figura 8. Causas de los accidentes de tránsito 32
Figura 9. Causas que motivan al riesgo 33

INTRODUCCIÓN

La seguridad vial ha pasado a adquirir gran relevancia a nivel mundial debido al incremento de las poblaciones y el crecimiento de las ciudades ya existentes, hace necesario cambios en el estilo de vida de las personas, generando cada vez más desplazamientos y tener que cubrir distancias más largas, lo que genera inevitablemente que las personas tengan que valerse de vehículos particulares o medios de transporte masivo, así como los desplazamientos que se hacen a pie y en medios de transporte auto impulsados para cumplir con sus recorridos; esto hace de las vías urbanas y rurales un constante generador de accidentes de tránsito que, según su severidad, pueden ocasionar lesiones o incluso ocasionar la muerte de los actores viales.

Mangueras industriales Ltda., es una empresa dedicada a la importación y distribución de productos industriales de la mejor calidad. Surge como una idea de negocio enfocada en la satisfacción del cliente, ensamblando, importando y distribuyendo sus requerimientos de acuerdo a sus necesidades.

En la actualidad, Mangueras industriales Ltda. cuenta con un personal de planta de aproximadamente 52 personas que se encuentran distribuidas entre todas las sedes del país. Además, cuenta con un vehículo destinado para la entrega de mercancía, y a su vez los trabajadores cuentan con vehículos propios para realizar los desplazamientos que se requieren para efectuar las tareas propias de sus cargos (asesores externos).

Con el propósito de prestar los diferentes servicios de distribución e importación de productos industriales, se evidencia una problemática en la empresa derivada de la movilización en vehículos por las vías de Colombia, que está generando un incremento en el ausentismo de personal por accidentes de tránsito; estos desplazamientos son necesarios para el desarrollo de la actividad económica, que demanda acogerse a los requerimientos de los clientes, al igual que los traslados en horas no laborales para asistir al trabajo y en el retorno al hogar. La problemática perjudica notablemente la integridad, seguridad y salud de las personas y de forma directa e indirecta al cumplimiento de los objetivos operacionales de la empresa.

Ante los riesgos implícitos que hay en los desplazamientos que se realizan a diario, se ha vuelto de vital importancia la seguridad; por ello, en la actualidad ha cobrado un especial significado todo lo que tiene que ver con el diseño y cumplimiento de normativas, que garanticen cada vez más la

integridad personal en el desarrollo de actividades tan cotidianas como el circular en las ciudades y vías rurales.

Con el desarrollo de este documento, se busca plantear directrices que lleven a alcanzar unos objetivos claros en cuanto al plan estratégico de seguridad vial a implementar en la empresa Mangueras Industriales Ltda., buscando así que tanto en la logística en el desarrollo de sus operaciones como en la vida cotidiana de los integrantes de la organización, se pueda lograr que la accidentalidad generada por el tránsito tenga el menor impacto en todo el personal involucrado, para así tener alcances positivos en los distintos ámbitos del desarrollo operacional y en el diario vivir de las personas que hacen parte del entorno organizacional.

1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La seguridad vial tiene una gran relevancia en el desarrollo de la economía de nuestro país y de las empresas en las regiones, siendo los accidentes de tránsito uno de los factores que más impactan en este sentido la economía y la logística de las corporaciones, así como también influencian las cifras de carga económica al sistema de seguridad social.

Esto se puede argumentar teniendo en cuenta cifras de la Organización Mundial de la Salud que dice que el número de muertos por accidentes de tránsito a nivel mundial es de 1.2 millones de personas cada año. Los accidentes de tráfico constituyen la segunda causa de muerte para personas entre los 5 y 29 años y la tercera para personas entre los 30 y 44 años (Planzer, 2005); de ahí la importancia que han recobrado los incidentes de tipo vial en los últimos años.

Este tipo de eventos suelen afectar el dinamismo con el que operan las organizaciones ya que se disminuye la capacidad con la que se desempeñan estas, porque la fuerza laboral presenta una afectación y a su vez el nivel de eficiencia con el que se cuenta en el mejor de los casos y cuando los eventos no son fatales, presenta incapacidades que muchas veces generan alto índice de ausentismo lo cual crea una carga laboral y económica en las empresas.

La ausencia de medidas de fondo como las políticas de seguridad vial de los países son en gran medida corresponsables en la ocurrencia de los incidentes de tipo vial, esto aunado a factores de tipo humano son responsables del incremento de la problemática en cuestión, cuando se observa el contexto en el que ocurren los accidentes y se evidencia que muchos de estos se dan en el ámbito laboral, lo que hace de este uno de los sectores que más se ve afectado y que por ende desencadena consecuencias negativas en la vida diaria de los trabajadores y de sus familias.

Como ya se mencionó cuando se presentan accidentes viales en las empresas, se impacta de una forma importante la fuerza laboral, teniendo consecuencias negativas en la logística de las organizaciones. Esto afecta el desempeño en las funciones diarias y la razón de ser de las compañías, de manera que se hace indispensable crear las condiciones que permitan el deber ser en los comportamientos viales de los integrantes de la organización. Cuando no se emplean y ponen en práctica estrategias que mejoren este aspecto y se tiene una cierta frecuencia en los percances viales, se pueden poner en evidencia las falencias que puede tener una compañía como Mangueras Industriales Ltda., en donde los empleados que la integran asumen distintos roles y

funciones de acuerdo con la inmediatez en las necesidades o requerimientos que se pueden llegar a presentar en el día a día. Esta situación se presenta como consecuencia directa de no tener el suficiente personal para cumplir las tareas que requiere cada proceso, además de evidenciar la falta de planeación en los procesos del negocio.

Cuando se dan situaciones que generan ausentismo en una firma como la que es objeto de este trabajo, en donde no hay un plan de choque claro en el momento que suceden eventos de este tipo, las primeras consecuencias que se pueden dar son las que tienen que se relacionan con la desatención a procesos que tienen que ver con la satisfacción de los clientes; en un gremio como en el que se desempeña Mangueras Industriales, en donde hay tantos competidores que comercializan servicios y productos de la misma calidad, la inmediatez en el ofrecimiento de estos es algo que puede hacer la diferencia y puede motivar la preferencia de una organización por uno u otro proveedor.

La generación de ausentismos imprevistos causados por los accidentes viales, sin un plan de reacción alternativo que permita atenderlos, impactan de forma negativa en la organización; como consecuencia, se pierden cuentas que generan dividendos y utilidades para la firma, poniendo en riesgo su rentabilidad y continuidad. Ahora bien, cuando se plantea un problema de este tipo y se conocen las consecuencias que puede desencadenar, se tiene una mayor claridad sobre la importancia de las causas a atender, se plantean las soluciones y generan estrategias para prever este tipo de situaciones.

Para el caso específico, la planeación permite atender la problemática desde su origen, identificada como la falta de cultura vial en los integrantes de la firma, a distintos niveles, que genera efectos adversos en el desarrollo de las actividades administrativas, operativas y logísticas de la empresa. Ante esto, cabe formular la siguiente pregunta problema: **¿Cómo la propuesta de un Plan Estratégico de Seguridad Vial puede reducir el ausentismo originado en accidentes de tránsito, en la empresa Mangueras Industriales Ltda. de la ciudad de Cali?**

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL

Proponer un plan estratégico de seguridad vial para la Empresa Mangueras Industriales Ltda. de la ciudad de Cali, dirigido a reducir el ausentismo ocasionado por accidentes de tránsito.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

2.2.1 Determinar las principales causas de los accidentes de tránsito en la fuerza laboral de la organización.

2.2.2 Definir actividades encaminadas a mejorar la cultura vial en los integrantes de la empresa.

2.2.3 Crear la guía del plan estratégico de seguridad vial basada en la resolución 1565 de 2014 para la empresa Mangueras industriales Ltda.

3. JUSTIFICACIÓN

Los accidentes de tránsito reportan, cada vez, índices más altos. A nivel mundial se cataloga como un problema de salud pública, razón por la cual las organizaciones y los gobiernos han establecido estrategias de educación a través de campañas para promover una movilidad segura.

En los últimos años, este tema ha pasado a formar una parte muy importante, de las agendas de trabajo de las políticas públicas, enfocadas en mitigar el impacto que tiene dentro de sus comunidades la alta accidentalidad y sus consecuencias en los ámbitos social, productivo, económico y de salud, y se ha venido abordando el tema cada vez más con la relevancia que realmente tiene. Cuando en los países en vía de desarrollo se observa que una parte de producto interno bruto se ve destinado a la atención de las consecuencias que se derivan de la carencia o inexistencia de normas y/o legislación sobre la seguridad vial, se dimensiona la magnitud del problema que esto representa. El 90% de muertes, 92% de años de vida perdidos por discapacidad y 95% de decesos en menores de 18 años, como resultado de eventos viales, se presentan en países de ingresos medios y bajos. En regiones de bajo ingreso (África, Asia, América latina y el Caribe) la mayoría de muertes en eventos viales ocurren entre peatones, ciclistas, motociclistas y pasajeros de bus o minibús de servicio público (Cabrera, Velásquez y Valladares, 2009) son cifras y porcentajes que ofrecen una visión sombría de cómo los problemas de seguridad vial han afectado nuestros países.

Una causa del incremento de los siniestros viales en los últimos años, también está relacionada con la facilidad para adquirir vehículos a motor, combinado con la falta de exigencias al momento de que los nuevos conductores tengan algún tipo de idoneidad para desempeñar su nuevo rol en la vía según (Gonzales, 2020).

Son pocas las exigencias de las autoridades locales para la importación y comercialización de motos sin la idoneidad de las mismas (Gonzales, 2020), siendo vehículos que en otros países no serían comercializados por la falta de requisitos técnicos básicos que ofrezcan seguridad a los usuarios y que no los hagan una amenaza en las vías. Las condiciones se limitan a requisitos económicos, más no técnicos.

Es por razones como las anteriormente expuestas, que el tema de la accidentalidad vial se debe abordar desde diferentes ópticas, tal como las expuestas por los distintos entes de control, así como

las abordadas por las empresas aseguradoras y en las cuales se es claro en afirmar que el incremento en la accidentalidad vial se da por el aumento del parque automotor así como por la falta de políticas de fondo que impacten de forma positiva en la seguridad de los distintos actores viales.

Contrario a lo esperado para la Década de Acción de la Seguridad Vial, Colombia ha registrado un aumento en el número de lesiones y en la tasa de mortalidad debida a incidentes viales. Las principales víctimas han sido usuarios vulnerables de la vía pública como motociclistas y peatones el gran volumen de muertes (más del 36%) se da en tres entidades territoriales, donde se concentra la mayor proporción de población y corresponde a los polos de desarrollo del país Antioquia, Valle y Bogotá (Rodríguez, 2017). Por lo anterior, se ha ido dando pautas para emprender acciones ingentes en lo relacionado con la disminución de estas cifras, mostrando por ejemplo que el mayor riesgo de muerte se da en departamentos que tienen un nivel de desarrollo intermedio (Casanare, Cesar y Meta). Concordante con lo anterior, más del 90% de los departamentos tuvieron registros ascendentes por siniestros viales en este período de estudio (Rodríguez, 2017).

La incidencia de los accidentes de tránsito en el año 2018 en la empresa Mangueras Industriales Ltda., fueron la principal causa de ausentismo en la organización; este tipo de eventos no solamente genera lesiones y pérdidas económicas al trabajador de la compañía, sino a la empresa con la baja en la productividad, lo que genera pérdidas económicas a la organización ya que su fuerza laboral se disminuye.

La labor investigativa que se quiere llevar a cabo tiene por objeto generar un plan de acción encaminado a mejorar la seguridad vial de los colaboradores y asociados de Mangueras Industriales Ltda. Esto se realizará a través de la generación de la propuesta del PESV.

Esta propuesta será generada a partir de trabajo previo de campo que incluye le realización de encuestas y entrevistas al personal operativo y administrativo de la compañía, se tendrá en cuenta la información obtenida de las bases de datos de la empresa en las cuales se enfocará la labor investigativa en los datos sobre accidentalidad y ausentismo presentado en la compañía en años previos, así mismo es de tener en cuenta que las actividades encaminadas a mejorar la problemática serán todas dentro del marco que ofrece la normatividad legal vigente Resolución 1565 de 1014.

La importancia del plan que se quiere emprender está fundamentada en que busca mejorar la calidad de vida de los trabajadores y asociados de Mangueras Industriales Ltda. y sus familias, ya que el disminuir la accidentalidad vial y el ausentismo que se deriva de estos eventos disminuye

la posibilidad de una incapacidad física transitoria o permanente que tenga impactos tanto en la vida social como económica de los directos e indirectamente afectados por el insuceso.

Teniendo en cuenta lo anterior, se establece la necesidad de proponer un plan estratégico de seguridad vial, dirigido a guardar y amparar vidas, disminuir el ausentismo laboral, reducir la accidentalidad y fomentar la cultura de seguridad vial (Bojacá, 2017), por medio de la prevención y minimización de la accidentalidad en la empresa Mangueras Industriales Ltda. Como efecto colateral de los accidentes viales, aparece la afectación negativa de la imagen y el prestigio empresarial, que hacen que sus clientes potenciales se abstengan de usar sus servicios (García y Echeverry, 2017).

4. MARCO REFERENCIAL

4.1 ANTECEDENTES

La compañía Aseguradora Mapfre, en el mes de abril de 2015, publicó sus "Planes Estratégicos Europeos de Seguridad Vial", en los cuales analiza los planes de los estados de la Unión Europea (Alemania, Austria, Dinamarca, Eslovaquia, España, Grecia, Países Bajos, República de Irlanda, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa y Suecia) en cuanto se refiere al cumplimiento de sus objetivos de disminución de la reducción de víctimas mortales en accidentes de circulación; el documento está dirigido a los responsables de las políticas de seguridad vial, a los profesionales de la seguridad vial y a los periodistas, por cuanto "Su labor es fundamental para informar a los ciudadanos de a pie, pero también a los profesionales y, aún más importante, para motivar a los responsables a seguir adelante". En el anexo de este documento, se encuentran uno a uno discriminados los objetivos de los planes de seguridad vial implantados en los países de la Unión Europea que se mencionan, como cifras específicas esperadas de reducción de accidentes fatales. Entre estas, se encuentran:

Alemania: reducir en un 40% el número de fallecimientos

Dinamarca: No superar los 120 fallecimientos y 1000 lesiones graves y leves para 2020

España: toma más de 150 medidas tendientes a disminuir los fallecimientos por accidentes viales

Portugal: Lograr la cifra de 62 muertes por millón de habitantes para 2015

Suecia: Reducción a la mitad de los fallecidos entre 2007 y 2020

En atención a este esfuerzo de los Estados de la Unión Europea, en cada país las empresas elaboraron sus propios Planes de Seguridad Vial, como el caso que se presenta a continuación.

En España, en el año 2014 la empresa Tranvías de la Coruña S.A., elaboró un Plan Estratégico de Seguridad Vial dirigido a regular y gestionar la movilidad en la compañía, buscando la integración del plan de seguridad vial en la gestión global de la empresa, tanto en su ámbito operativo como en todos los niveles jerárquicos, diferenciándose por encontrarse respaldado por una campaña de información, formación y sensibilización. El PSV fue diseñado para cubrir los trayectos de la vivienda habitual al trabajo o en los desplazamientos necesarios para el cumplimiento de las funciones de sus colaboradores.

A nivel de Colombia, se registran varios planes estratégicos de seguridad vial, elaborados por empresas de diferentes ámbitos, como las siguientes:

En el año 2019, la Universidad del Rosario elaboró un Plan Estratégico de Seguridad Vial a nivel nacional, con el fin de aportar elementos de transformación de la cultura vial, dando énfasis al cumplimiento voluntario de las normas de tránsito, el aumento de la percepción del riesgo al transitar y la promoción del uso del espacio público de manera solidaria y responsable, a través de la conciencia vial. En el PESV determinó acciones de corto y mediano plazo (desde los tres meses hasta dos años), para aplicar las estrategias de comportamiento humano, mantenimiento de vehículos e infraestructuras seguras, documentación y atención a víctimas.

En la ciudad de Bucaramanga, en el año 2017, Pérez y Tejada realizaron el diagnóstico del SG SST de P&R Ingeniería SAS frente a los requerimientos de la resolución 1565 de 2014 mediante guía de evaluación para planes estratégicos de seguridad vial para empresas públicas y privadas emitida por el ministerio de transporte (Resolución 1231 de 2016)-. Lo anterior permitió definir las acciones, mecanismos, estrategias y medidas institucionales necesarias que debe adoptar P&R Ingeniería SAS, con el fin de prevenir la siniestralidad vial a partir del control de su operación, disminuyendo las pérdidas humanas y económicas generadas por estos eventos y promoviendo una cultura de seguridad mediante la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras, y respeto por el cumplimiento de la normatividad legal vigente, gestión adecuada de vehículos, infraestructura y atención a emergencias.

En el mes de enero de 2015, la empresa Transprogreso S.A.S., originaria de Bogotá y dedicada al transporte en rutas escolares, empresariales y de turismo a nivel nacional, realizó la actualización de su PESV, en la que reafirmó su compromiso con los clientes internos y externos de la compañía, en cuanto se refiere a fortalecimiento de la gestión administrativa, comportamiento humano, vehículos e infraestructura seguros y atención a víctimas. Para ello se elaboró un diagnóstico por el cual se designó un nuevo responsable del Plan, que cuenta entre sus obligaciones, mantener actualizado el PESV según la normatividad vigente.

A comienzos de la década anterior, en el año 2011, la empresa AGL Vans Tours de la ciudad de Bogotá, elaboró su PESV a partir de la normatividad establecida en ese momento, cuyo objetivo fue Identificar, diseñar, implementar y verificar las acciones eficaces que permitan generar una cultura de prevención de accidentes y de manejo adecuado en la vía. Dada la vocación de la empresa, dedicada al transporte terrestre para el turismo, el Plan incluyó a todos los conductores que realicen transporte especial en la empresa, así como también a los empleados que realizaran desplazamientos en misión de la sede administrativa.

4.2 MARCO TEÓRICO

4.2.1 La Empresa

Mangueras Industriales Ltda. dentro de la dinámica de su operación diaria enfrenta desafíos que le plantea la logística del día a día de su negocio. En el análisis de la problemática se encontraron falencias que se derivan de la poca implementación de políticas de fondo encaminadas a la mejora y el bienestar de los integrantes y asociados de la organización. Cuando se aborda la problemática de accidentalidad vial y del ausentismo ocasionado por estas causas, y después de observar la causalidad de los eventos, se deben aplicar estrategias que den solución a los distintos motivos que ocasionan los eventos objeto de estudio, es por esto que el Plan estratégico de seguridad vial enmarcado dentro de la Resolución 1565 de 2014, ofrece un conjunto de actividades encaminadas a mejorar la seguridad de los trabajadores de las organizaciones sean públicas o privadas y es un gran punto de apoyo en la búsqueda de la mejora de las situaciones que ponen en riesgo el bienestar de los colaboradores y la operatividad de la empresa.

Cuando se obtienen los resultados de los análisis hechos a la organización se encuentra que dentro de las causas iniciales es evidente la inexperiencia como conductores de la mayoría de los miembros de la organización involucrados en los accidentes de tránsito, siendo este uno de los motivos que más causa accidentes de tránsito en el país, según se observa medidas como la obligatoriedad del casco para los pasajeros, el uso del chaleco reflectivo, la prohibición de usar motocicletas en días de diciembre y la exigencia de cursos para infractores redujeron en su conjunto aún más la mortalidad, (Espitia, 2007).

Siendo esta investigación citada una demostración clara de que la educación vial a los conductores más cuando estos son inexpertos resulta muy importante al momento de prevenir accidentes de tránsito.

Se infiere de las indagaciones que se hicieron a través de las encuestas al interior de la organización que otra de las razones causantes de los accidentes es el exceso de confianza por parte del personal involucrado, otra razón que se deriva del exceso de la inexperiencia de los involucrados.

Ahora bien, como menciona Espitia (2007) se muestra cómo el establecimiento de políticas públicas dirigidas a prevenir la mortalidad de los motociclistas, y su mantenimiento y vigilancia, posiblemente tengan efectos positivos de corto y largo plazo. Estos son aspectos de cómo se

pueden articular las políticas públicas con las necesidades y falencias que tienen los integrantes de la organización, y la forma de hacerlo a través de la propuesta del Plan estratégico de Seguridad vial es instaurar políticas al interior de la organización que vayan de la mano con las políticas implementadas a nivel local y nacional.

Mangueras Industriales Ltda. debe propender por la implementación de normas al interior de la organización a la vez que velen por el bienestar de sus colaboradores impacten de forma positiva la logística y la operación de la empresa.

4.2.2 La Planeación Estratégica

Además de la velocidad a la que las empresas deben desempeñarse para ser competitivas, ellas deben ser capaces de responder y adaptarse a las circunstancias del medio interno y externo. Para ello, se debe tener un conocimiento completo de la empresa y su capacidad de respuesta a imprevistos, de manera que esté preparada para responder positiva e inmediatamente ante cualquier eventualidad.

Una empresa, independientemente de su tamaño, se verá afectada por factores internos y externos. Entre los primeros están los económicos y el recurso humano, principalmente; los externos son de tipo político, social, tecnológico, regulatorio y ambiental (García y Valencia, 2007). De acuerdo con García y Valencia (2007), "La planeación estratégica es una herramienta que permite a las organizaciones prepararse para enfrentar las situaciones que se presentan en el futuro, ayudando con ello a orientar sus esfuerzos hacia metas realistas de desempeño, por lo cual es necesario conocer y aplicar los elementos que intervienen en el proceso de planeación". Esto significa que la empresa debe estar preparada para responder, de forma eficiente y eficaz a las eventualidades, con los recursos existentes, pues la planeación estratégica permite la elaboración de un programa de trabajo pertinente y coherente con los objetivos planteados.

Aunque la planeación estratégica incluye la elaboración de diferentes análisis al interior de la organización, se pueden determinar herramientas específicas para obtener la información dirigida a evaluar el cumplimiento de la filosofía organizacional, de los planes operativos planteados y el presupuesto que se ha establecido para su funcionamiento óptimo. De esta manera, permite visualizar los resultados por anticipado y prever las variaciones sobre los resultados esperados.

Si se dirigen estos esfuerzos al mantenimiento del bienestar de los colaboradores, uno de los aspectos a evaluar debe ser, necesariamente, que ellos cuenten con las herramientas necesarias

para el cumplimiento de sus labores, que estas sean adecuadas y se encuentren en buen estado, Además, el operario debe estar debidamente capacitado para su uso.

Para el caso de Mangueras Industriales Ltda., el bienestar de los operarios depende también de la forma en que se pueden desarrollar las actividades en misión o in itinere. Al respecto, La planeación estratégica entra a definir unas directrices específicas para la empresa, dirigidas la configuración de un Plan Estratégico de Seguridad Vial.

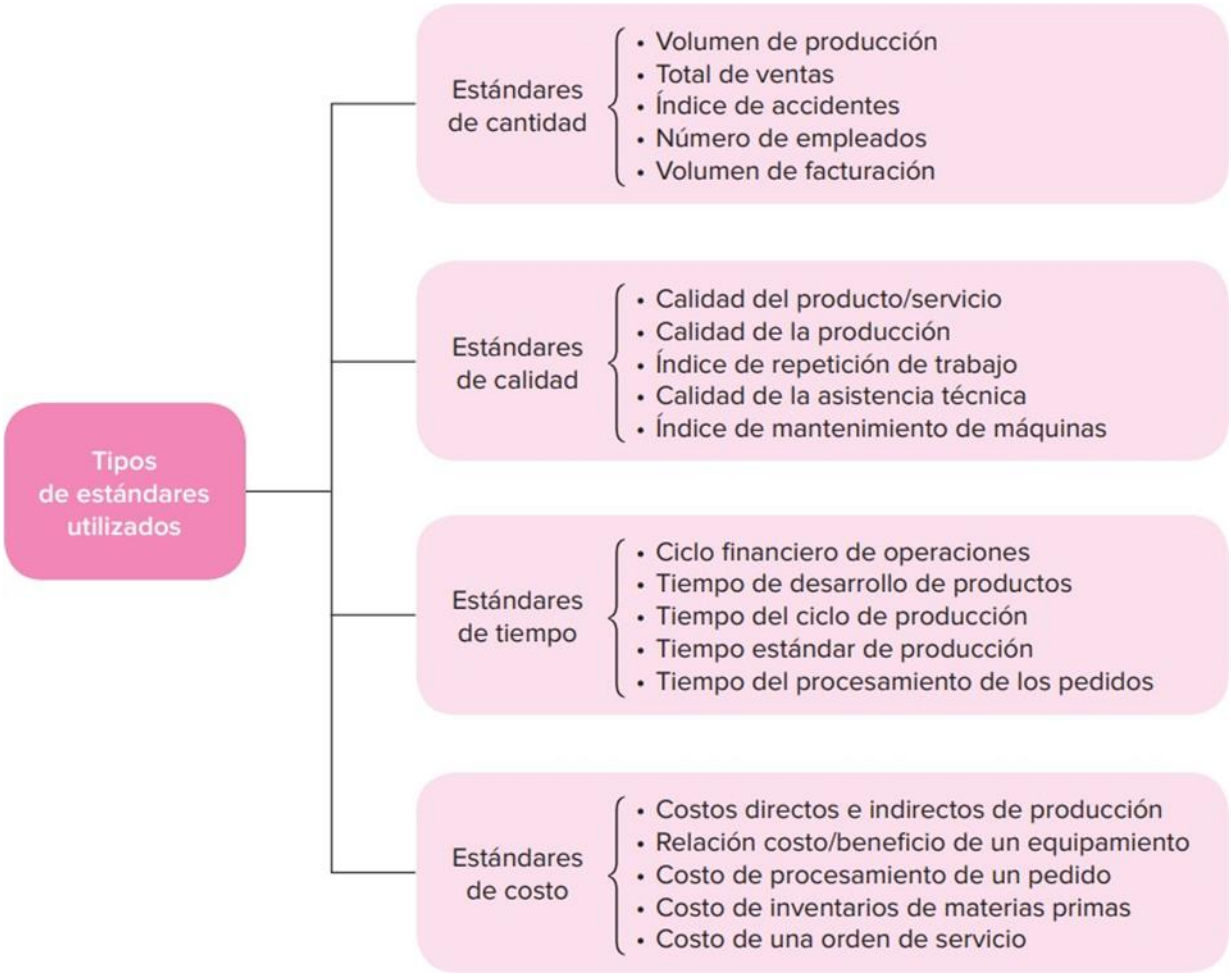
4.2.3 Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV

La seguridad vial nace con la aparición de los vehículos a motor y a vapor, cuando a finales del siglo XIX se registraban choques entre trenes y vehículos de tracción animal. A partir de la Segunda Guerra Mundial, cuando la alta sociedad europea mostraba su estatus con la propiedad de un automóvil, se incrementó la construcción de vías y se evidenció la necesidad de la creación de un código de circulación, que buscara la prevención de sucesos y afectaciones por accidentes en las vías. Por esta misma época, se popularizó el uso de motocicletas, vehículos que han contribuido de forma definitiva a la accidentalidad en países de economía emergente (Cabrera, Velásquez y Valladares, 2009).

La Base de datos internacional de tráfico y accidentes de tránsito IRTAD, por sus siglas en inglés, recopila y agrega datos internacionales sobre accidentes de tránsito; está compuesto por expertos en seguridad, que dirigen sus estudios a ofrecer a los dirigentes latinoamericanos, una herramienta de evaluación de debilidades y fortalezas de cada Estado en cuanto se refiere a la seguridad vial, haciendo énfasis en los sectores que requieren de mayor atención y en donde se pueden aplicar las experiencias de otros países (ITF, s.f.).

La planeación estratégica aplicada a la seguridad vial, define una posición futura diferente que proporcionará ganancias y ventajas, en relación con la situación actual. Chiavenato y Sapiro (2017) explican que la evaluación de calidad, incluye la verificación de algunos índices que se relacionan con la atención al cliente (Ver figura 1).

Figura 1. Estándares utilizados para la evaluación de la calidad



Fuente: Chiavenato y Sapiro, 2017

En la figura anterior se puede observar que una adecuada planeación estratégica, que va unida a la calidad con que la empresa cumple con sus objetivos misionales, incluye el índice de accidentes, la calidad del servicio y la asistencia técnica, el tiempo de procesamiento de los pedidos y el costo de una orden de servicio, que serían los ítems directamente relacionados con el desplazamiento de los operarios de Mangueras Industriales Ltda. y la atención del cliente. Es por ello, que el concepto de seguridad vial está íntimamente relacionado con la prestación del servicio, pues afecta el cumplimiento de horarios, de asistencia técnica y el costo en que incurre la empresa por las pérdidas materiales y de clientes por incumplimiento.

Uno de los puntos tratados por ITF, se relaciona con las políticas gubernamentales dictadas en cuanto se refiere a la seguridad vial, que deben estar dirigidas a la protección de los denominados "actores viales vulnerables", como lo son los ciclistas y peatones, específicamente los adultos

mayores. Las normatividades así dirigidas, serían una contribución valiosa a la disminución de accidentes fatales a causa de eventos viales. Además, el uso del cinturón de seguridad en automóviles, del casco en motociclistas y el endurecimiento de las leyes por el consumo de bebidas embriagantes mientras se conduce, han demostrado ser medidas positivas para disminuir las cifras de lesiones y mortalidad causados por accidentes de tránsito (ITF, s.f.).

Las estadísticas se accidentalidad vial tienen un componente determinante, que es el factor humano. Estudios realizados al respecto en América latina, utilizan los cuatro principales factores que componen el sistema de tráfico: vehículo, diseño y estado de la vía, normativa y supervisión policial, y, comportamiento del conductor (Petit, 2014).

La ONU declaró que este decenio estará dirigido a la seguridad vial, buscando básicamente estabilizar y disminuir el número de muertes producidas por accidentes de tránsito. Según Algora et al. (2017), las estadísticas muestran que Ecuador cuenta con 32 muertes por cada 100.000 habitantes, cifra que está por encima del promedio global y que demuestra como la falta de legislación en torno a la seguridad vial, afecta los números en materia de seguridad vial; "en el año 2014 se han producido en Ecuador 38.658 accidentes de tránsito, de los cuales alrededor del 81% han sido causados por Factores Humanos, ya sea por impericia o imprudencia del conductor, exceso de velocidad, embriaguez, no respetar las señales de tránsito" (Algora et al., 2017); esto prueba que la gran mayoría de los accidentes que se presentan tienen una fuerte influencia del factor humano, de ahí la importancia del enfoque de los Planes estratégicos de Seguridad Vial, en cuanto a que los planes de acción encaminan sus estrategias a mejorar aquellos aspectos que más influencia ejerzan sobre los accidentes viales.

En 2019, en Colombia hubo 391 personas fallecidas y 1.470 lesionadas en accidentes viales, "siendo los usuarios de moto las víctimas más afectadas, representando un 35,3% del total de fallecidos y un 56% del total de lesionados" (Agencia Nacional de seguridad vial, 2019), lo que demuestra que los motociclistas son los actores más vulnerables en las vías y deberían de ser en los que se enfoquen las actividades del Plan estratégico de seguridad vial.

Para mitigar las consecuencias y pérdidas económicas que dejan los accidentes de tránsito en las organizaciones, estas buscan implementar el Plan Estratégico de Seguridad vial apoyadas en la Resolución 1565 de 2014, normatividad actualmente vigente en Colombia, con el fin de mejorar el bienestar de los trabajadores y mantener su productividad y competitividad.

De acuerdo con el decreto 2851 de 2013, el Plan Estratégico de Seguridad Vial es:

> El instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento, contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito".

Los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, comenzaron a implementarse en Colombia a partir del año 2011, cuando el artículo 12 de la ley 1503 de 2011, ordenó a "Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores" a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV.

La mencionada ley vinculó la responsabilidad social empresarial con la atención que se le debe prestar a los colaboradores de la organización, cuando estos desarrollan labores en misión y para ello deben utilizar su propio vehículo o uno perteneciente a la flotilla de la empresa.

En general, un PESV debe cumplir con las siguientes líneas de acción (Decreto 2851 de 2013): Fortalecimiento de la gestión institucional, que requiere de la evaluación trimestral del alcance de las metas, mediante indicadores de gestión e indicadores de resultados.

Comportamiento humano, por intermedio del Copasst y de la ARL, cada empresa debe implementar mecanismos de capacitación en Seguridad Vial por parte de personal técnico experto, que realice estudios del estado general de salud de sus empleados con la forma y periodicidad que establezca el Ministerio del Trabajo.

Vehículos seguros, por lo cual se debe instituir un plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos, de ajuste periódico y que cubra todos los aspectos técnico-mecánicos requeridos por el Ministerio de Transporte.

Infraestructura segura, limitada a las vías internas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones.

Atención a víctimas: la aseguradora de riesgos laborales participará en el diseño, adopción e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada para la cual preste sus servicios, de manera que los empleados conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito producto de su actividad laboral, así como sus derechos y alternativas de acción.

4.3 MARCO LEGAL

Cuadro 1. Marco legal

Constitución Política del año 1991	Promulgó en los derechos fundamentales, la protección a la vida y a circular libremente por el territorio nacional, siendo estos algunos de los artículos relacionados con el fenómeno de la seguridad vial instaurado en la carta magna.
La ley 100 de 1993 (Congreso de la República de Colombia, 1993),	Estableció el Sistema de Seguridad Social Integral en el país, el cual "Es un servicio público obligatorio, cuya dirección, coordinación y control está a cargo del Estado y es prestado por entidades públicas y privadas. Evita desequilibrios económicos y sociales que, de no resolverse, significarían la reducción o la pérdida de los ingresos a causa de contingencias como la enfermedad, los accidentes, la maternidad o el desempleo, entre otras". Esta Ley se compone por tres sistemas los cuales son: Sistema de pensiones, salud y riesgos profesionales.
ley 1562 de 2012 (Congreso de la República de Colombia, 2012)	La cual cambia nombre por el Sistema de Riesgos Laborales definiéndolo como "El conjunto de entidades públicas y privadas, normas y procedimientos, destinados a prevenir, proteger y atender a los trabajadores de los efectos de las enfermedades y los accidentes que puedan ocurrirles con ocasión o como

	consecuencia del trabajo que desarrollan".
La Resolución 1016 de 1989	Por la cual se reglamenta la organización, funcionamiento y forma de los programas de Salud Ocupacional que deben desarrollar los patronos o empleadores en el país (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y Ministerio de Salud, 1989), tiene como objeto unificar y simplificar la normatividad reglamentaria.
El Decreto 1072 de 2015 de la Presidencia de la República de Colombia, en su artículo 2.2.4.6.2	Modifica el nombre de programa de Salud Ocupacional por Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).
Ley 769 de 2002 (Congreso de la República de Colombia, 2002)	La cual expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre. Esta Ley fue reformada por la Ley 1383 de 2010 en algunos artículos (Congreso de la República de Colombia, 2010).
Ley 1503 de 2011	Tiene por objeto definir 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 (Congreso de la República de Colombia, 2011).
Decreto 2851 de 2013	por el cual se reglamentan los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 18 y 19 de la ley 1503 de 2011 (Presidencia de la República de Colombia, 2013).
Resolución 1565 de 2014	Por el cual se expide la Guía metodológica para la elaboración el plan estratégico de seguridad vial (Ministerio de Transporte, 2014).

5. METODOLOGÍA

Para alcanzar los objetivos propuestos, los investigadores determinaron desarrollar la siguiente metodología:

5.1 ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN

El enfoque de la investigación corresponde a un estudio de **tipo cualitativo**, debido a que se enfoca en comprender los hechos presentados al interior de la organización, analizando la información obtenida desde el entorno y la dinámica en la que se desenvuelve la empresa; busca entender los fragmentos de la realidad, tal y como la construye y da significación la propia persona (Pizarro, 2000).

Este enfoque contribuye a analizar la problemática planteada, observando la información que se desprende de las indagaciones y encuestas que se ejecutaron al interior de la organización objeto de estudio; de acuerdo con investigaciones desarrolladas anteriormente en estudios similares, el presente trabajo se basó en distintas fuentes de información, tales como como plataformas gubernamentales y encuestas realizadas al personal, pues la investigación de corte cualitativo es recursiva; el investigador va avanzando conforme a la información que produce y analiza, y así, decide los próximos pasos a seguir (Serbia, 2007).

De acuerdo con esta información, se procedió a la elaboración del documento PESV para la empresa Mangueras Industriales Ltda., después de la aplicación de los instrumentos elaborados específicamente para ello, con lo cual se verificó que este tipo de estudio fue el más acertado, ya que propende por dar alcance a los objetivos planteados y el centro de interés es la pregunta de investigación (Gürtler y Günter, 2007).

5.2 TIPO DE ESTUDIO

El tipo de estudio al que corresponde esta investigación es **no experimental,** ya que no se manipulan las variables. Para la ejecución de la investigación se observan los fenómenos, hechos y variables, tal cual como están ocurriendo al interior de la organización, sin intervenir en las situaciones presentadas, para posteriormente analizar los datos e interpretarlos (Tapia, 2001).

Este tipo de investigación no construye ninguna situación, sino que observa lo ya existente (Tapia, 2001). Siendo no experimental, el tipo de estudio es explicativo, es decir, busca encontrar las

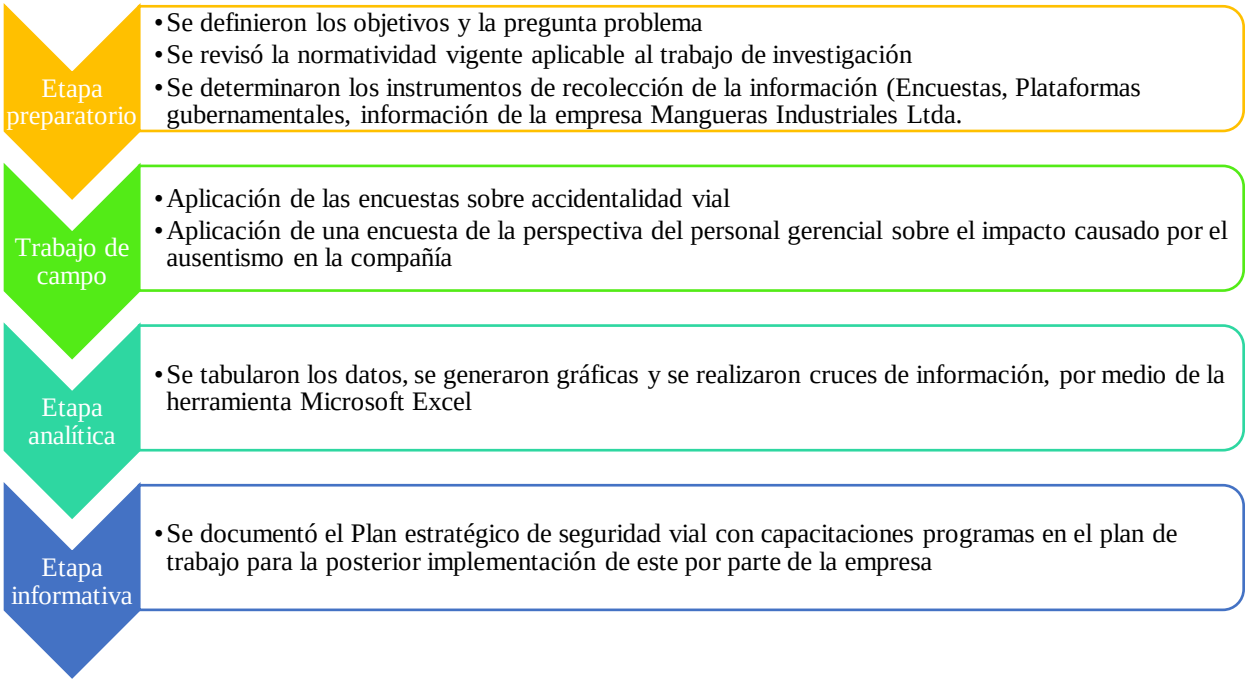
causas de los accidentes viales y las condiciones en que estos ocurren y que ocasionan el fenómeno del ausentismo laboral en la empresa Mangueras Industriales Ltda. (Tapia, 2001).

5.3 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

De acuerdo con Rodríguez, Gil y García (1999), "los procesos, al igual que los diseños de investigación cualitativos, a menudo emergen de la reflexión del investigador tras sus primeras aproximaciones a la realidad objeto de estudio". Esto significa que, posiblemente, la dirección de una investigación puede determinarse desde el interior de una organización, al detectar un problema recurrente, y desarrollar una metodología propia para enfrentarlo. Así, este diseño específico se constituirá en la guía del investigador para desarrollar las actividades dirigidas a alcanzar los objetivos propuestos.

Por lo tanto, no es preciso afirmar que, al tener una investigación de enfoque cualitativo, no se puede dar un proceso investigativo. En este sentido, se pueden determinar cuatro grandes etapas en el proceso investigativo, al interior de las cuales se determinan los pasos específicos para el caso de Mangueras Industriales Ltda., de la siguiente manera:

Figura 2. Diseño de la investigación



Fuente: Los autores, 2020.

5.4 POBLACIÓN

Mangueras Industriales Ltda., cuenta con cuatro sucursales distribuidas en el territorio del departamento del Valle (Cali, Medellín, Buenaventura y Palmira). Esta investigación se desarrolló en la sede principal de la empresa, ubicada en la ciudad de Cali, en la Calle 23 #2n-12 del barrio El Piloto. La población objeto de estudio es el total del personal ubicado en esta sede, la cual cuenta con un total de 21 empleados, distribuidos en dos grupos: 9 administrativos y 12 operativos, personal que fue encuestado en su totalidad para la obtención de datos.

En este trabajo no se va a realizar ningún tipo de análisis estadístico, ya que la población existente tiene menos de 50 elementos, por los no es suficiente para realizar un análisis o extraer conclusiones que abarque una generalidad, por el tamaño tan pequeño de la población total (Espinosa, s.f.).

5.4.1 Muestra

De acuerdo con Tapia (2001), para que una muestra posea validez técnica y estadística, esta debe ser representativa de las características de la población y de un tamaño estadísticamente proporcional al de la población, de manera que se mantenga un error muestral mínimo. Dado el tamaño de la población (21 personas), cualquier extracción muestral que se realice de ella, afectaría de forma notable los resultados, por lo cual el instrumento seleccionado (encuesta) se aplicará al total de los empleados de la organización. Así, la muestra será no probabilística, pues se ha realizado a criterio de los investigadores, sin que los resultados que se obtengan deban someterse a generalizaciones.

5.4.2 Criterios de inclusión

Debido al pequeño número de personas que componen la población de la empresa Mangueras Industriales Ltda., el criterio de inclusión consistió en obtener la mayor cantidad de información que fuera posible, por lo cual se incluyó personal administrativo y operativo para la aplicación de las encuestas, a partir de cuyos resultados se conformó la propuesta del Plan Estratégico de Seguridad Vial, como se explica a continuación.

La planta administrativa de Mangueras Industriales debe ser incluida como objeto de estudio, ya que están expuestos a factores de riesgo vial; aunque tienen distintos roles en la vía (conductores,

pasajeros, peatones) y distintos tiempos y momentos de exposición, todos presentan exposición a riesgos de tipo vial, ya sea porque dentro de sus labores hay desplazamientos misionales ocasionales o por el ejercicio de sus traslados desde y hacia las instalaciones de la empresa. En la investigación realizada se incluye personal gerencial de Mangueras Industriales Ltda., tomando en cuenta el enfoque que este tiene sobre las afectaciones que produce al interior de la organización los ausentismos que producen los accidentes de tránsito.

Se incluyó la totalidad del personal operativo de la sede principal de Mangueras Industriales Ltda., ya que dentro de esta población se encuentran mensajeros, asesores externos, personal técnico y de bodegas. Este personal presenta un mayor nivel de exposición a riesgos de tipo vial, porque en el desempeño de su trabajo deben desplazarse como conductores, en mayor o menor medida, según su cargo, pero la conducción siempre está implícita en la ejecución de sus labores diarias, situación que los hace una población muy vulnerable a sufrir accidentes viales.

Para la observación se aplicó una encuesta estructurada, en la que uno de los investigadores fue participante (Tapia, 2001).

5.5 INSTRUMENTOS, TÉCNICAS Y PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Dado que la muestra es igual a la población, por el número pequeño de elementos que la componen, se optó por realizar encuestas específicas enfocadas en preguntas base para la problemática que se está abordando; estos instrumentos, denominados “Encuesta para la identificación de los riesgos viales” fueron aplicados entre el 07 y el 09 de mayo de 2020 al total de la población.

El otro instrumento aplicado fue la encuesta titulada “Encuesta administradores sobre ausentismo ocasionado por accidentes de tránsito”, entre el 14 y el 15 de mayo de 2020, únicamente entre los integrantes de la organización que tienen una posición gerencial y/o administran la empresa.

Los resultados de las encuestas fueron registrados en una hoja de cálculo Microsoft Excel 97-2003; por el número de encuestados no fue necesario utilizar un paquete estadístico, por lo tanto se analizó en hoja electrónica.

5.5.1 Instrumentos de recolección

Los formatos de encuesta elaborados para recolectar la información en Mangueras Industriales Ltda, fueron los siguientes:

Cuadro 2. "Encuesta para la identificación de los riesgos viales", aplicada a la totalidad de la población

Fecha:	Ciudad:								
Nombres	Cedula:								
Cargo:	Clase de Contrato	Definido	Indefinido	Contratista	Otro				
licencia de conducción No / Si, categoría	A1	A2	B1	B2	B3	C1	C2	C3	Su licencia tiene alguna restricción SI( ) NO( ) Cual:_______________
Experiencia de conductor en años No / Si	Menos de 1	1 - 3	3 - 5	5 - 10	10-15	15-20	Mas 20		
Ha tenido accidentes de tránsito en los últimos	Año	2 años	3 años	5 años	No				
Cual fue la causa-Justifique									
Cual fue la consecuencia:	Daños	Lesiones	Otro, cual						
Tiene usted deficiencia visual- SI ( ) NO ( )	Ve usted bien de: Lejos ( ) Cerca ( ) Ambas ( )	Sufre usted actualmente de alguna enfermedad: SI( ) NO( ) Cual:___________________________							
¿Realiza desplazamientos en misión? No / Si	Diariamente	Alguna vez a la semana	Una o dos veces al mes	Varias veces al año					
En los desplazamientos conduce vehículo	Propio	De la empresa	Otro						
Los desplazamientos son planificados por	Usted	La empresa	Otros						
La programación se hace	Diario	Semanal	Mensual	Otro ¿Cuál?					
Cuáles son los medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo:									
A pie	Automóvil	Bicicleta	Moto	Bus	Transporte empresa				
Cuantos km diarios entre mi lugar de trabajo y su domicilio (trayectos ida y Vuelta) recorre:									
Hasta 1 km	Entre 1 y 5 km	Entre 5 y 10 km	Entre 10 y 15 km	Entre 15 y 20 km	Más de 20 km				
Tiempo promedio diario que utiliza para desplazarme entre del lugar de trabajo y del domicilio.									
Hasta ½ hora	Entre ½ y 1	Entre 1 y 1½	Entre 1½ y 2	Entre 2 y 2½	Más de 2 ½				
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	La organización del trabajo	Vía							
Vehículo	la propia conducción								
Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso):									
Intensidad del tráfico	Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)								
Condiciones climatológicas	otros conductores								
Tipo de vehículo, estado o sus características	Estado de la infraestructura / vía								
Desarrollo de actividades: reuniones, tiempos de entrega, etc.)	Falta de información o formación en seguridad vial								
Su propia conducción	Otras								
Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:									

Fuente: Los autores, 2020.

"Encuesta administradores sobre ausentismo ocasionado por accidentes de tránsito", aplicada a los administrativos de Mangueras Industriales Ltda.

1- En su opinión que tan frecuente es el ausentismo ocasionado por accidentes de tránsito.

R/ Frecuentes. Muy frecuentes. Muy poco ocurren.

2- El ausentismo por accidentes de tránsito como afecta a Mangueras Industriales Ltda.

R/ SI NO

Por qué

3- ¿En su opinión el ausentismo por accidentes de tránsito genera pérdidas económicas a Mangueras Industriales Ltda.?

R/

4- ¿La operatividad y logística en Mangueras Industriales Ltda. disminuye cuando hay ausentismo por accidentes de tránsito?

R/ SI NO

Por qué

5- ¿Qué recomendación haría para disminuir el ausentismo causado por los accidentes de tránsito?

R/

6- ¿La empresa tiene establecido un plan de choque para enfrentar los ausentismos ocasionados por accidentes de tránsito?

R/ SI NO

5.5.2 Procesamiento de la información

La información que se obtuvo de la aplicación de las encuestas, se registró en una hoja de cálculo Microsoft Excel 97-2003 y se elaboraron las gráficas acordes a los datos obtenidos.

6. ANÁLISIS DE RESULTADOS

Mangueras Industriales Ltda. es importadora de la gran mayoría de los productos que comercializa; no solo es encargada de atender a los clientes finales, sino que también negocia sus bienes con intermediarios que se mueven en el mercado. En su calidad de importador directo y de representante en Colombia de firmas de nivel internacional, a través de los años ha logrado posicionarse y ser líder en el sector como una de las firmas más reconocidas, tanto por gran parte de la industria como por empresas que componen distintos renglones de la economía. El problema abordado en este documento, se centra en el impacto que se genera al interior de la empresa sobre la logística de funcionamiento, cuando se presentan ausentismos ocasionados por accidentes viales y en la manera de intervenir esta problemática desde su origen, para disminuir sus efectos negativos.

6.1 CAUSAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA FUERZA LABORAL DE LA ORGANIZACIÓN

Las indagaciones realizadas al interior de la administración de la compañía, permitieron evidenciar que, cuando se han reportado ausentismos debidos a accidentes viales, se percibe una disminución no cuantificada de la capacidad operativa, debido a los días de ausencias mencionados anteriormente que al no existir un reemplazo de la fuerza laboral que se ausenta, sobrecarga la actividad laboral a otro empleado de la compañía.

El campo de desempeño de Mangueras Industriales Ltda., se incluye dentro de la cadena de suministro industrial al nivel de las medianas y grandes compañías del suroccidente colombiano. Por ello es importante contar con una estructura sólida, que permita ofrecer un servicio permanente e inmediato de respuesta a los requerimientos de los clientes. El tiempo es una medida de la eficiencia y eficacia de la prestación del servicio, por lo cual las demoras pueden desembocar en pérdidas de clientes y, por lo tanto, económicas.

La agregación de valor al servicio, que corresponde a la inmediatez de la respuesta, es un factor a considerar cuando el cliente se ve obligado a recurrir a otros proveedores. Para evitar la pérdida de la confianza de los clientes, Mangueras Industriales Ltda., requiere ser incluido en la lista de los proveedores confiables para la asistencia de los mantenimientos preventivos y correctivos de las plantas de producción.

Por lo anterior, es conveniente analizar la capacidad de respuesta de la fuerza laboral de la compañía, que, si bien se esfuerza para aportar el máximo posible, es insuficiente para cubrir la demanda del servicio cuando se registran ausencias. La empresa requiere de una evaluación de la respuesta just in time, que le permita retener los clientes actuales y sumar nuevos, mediante la asignación de labores específicas y un número claro de clientes a atender por operario, sin que esto vaya en contravía de la colaboración que se puede brindar al interior de la compañía en otras funciones.

Esta es una falencia que se hace más evidente cuando ocurren ausencias intempestivas de los trabajadores ocasionadas por eventos viales, ya que se hace necesario suplir las labores del empleado ausente y esto genera desatenciones y vacíos en otras áreas de la empresa, lo que finalmente redunda en un mal servicio y tiempos de respuesta deficientes, que no están a la altura de las necesidades de los clientes. Esta cadena de acontecimientos desemboca en una situación de incumplimiento, por la cual la compañía sufre pérdidas económicas o de clientes, pues una desatención las puede generar. Un caso puntual es el de Colgate Palmolive, empresa de gran tamaño que generaba órdenes de compra por el monto de entre 5 y 10 millones mensuales, perdida sensible para Mangueras Industriales Ltda. Pérdidas como ésta, puntuales y concretas, son una evidencia del descenso en la productividad económica que termina generando para la organización la desatención a aspectos tan importantes como la seguridad vial.

En estas situaciones radica la importancia del ausentismo ocasionado por eventos viales, ya que la cadena de servicio es integrada por distintas partes en la compañía y cualquier ausencia en la parte directiva, puestos administrativos o área técnica y logística, afecta la forma de llevar a cabo las funciones de la firma.

El personal encargado del reparto y de las entregas de los productos producidos y comercializados, se encuentra en riesgo vial por el tiempo de permanencia fuera de las instalaciones de la empresa, y presenta también riesgo psicosocial por las presiones ocasionadas por el ejercicio de sus funciones; la conjunción de estas situaciones, hace que los integrantes del área de logística sean los más afectados por incidentes viales, incidiendo de esta manera en la prestación del servicio.

En la indagación de los accidentes de tránsito sufridos por el personal de la empresa, se encontró que estos han ocurrido a todos los niveles, tanto administrativos como operativos, con tiempos registrados en cuanto a las incapacidades generadas que varían desde algunos días hasta meses, tiempo en el cual se presentan traumatismos en la operatividad y las ya mencionadas pérdidas

económicas, que se dan al perder clientes activos de la compañía; el personal administrador de Mangueras Industriales Ltda., manifiesta que no se cuenta con un plan de choque para atender situaciones como las ocasionadas por ausencias repentinas del personal.

En el cuadro 3 se presentan las respuestas obtenidas en la aplicación de las encuestas en la empresa Mangueras Industriales Ltda.

Cuadro 3. Tabulación de respuestas de las encuestas sobre riesgos viales, aplicadas en la empresa Mangueras Industriales Ltda.

Pregunta	Opción	No. respuestas
Tipo de contrato	Definido	19
	Indefinido	1
	Contratista	1
Licencia de conducción	A2	8
	B1	6
	A2-b1-c1	5
	No tienen	2
Restricción en licencia	Ninguna	15
	Uso de gafas	4
	N/a	2
Experiencia de conducción en años	1 a 3 años	4
	3 a 5 años	1
	5 a 10 años	5
	10 a 15 años	1
	15 a 20 años	4
	Mas de 20 años	4
Ha tenido accidentes de transito	Si	9
	No	12
Hace cuantos años tuvo el último accidente	1 año	2
	2 años	5
	5 años	2
Causas de los accidentes	Imprudencia propia	4
	Imprudencia de otros conductores	1
	Embriaguez	2
	Exceso de confianza	2
Tiene usted deficiencia visual	Si	8
	No	13
Ve usted bien	Lejos	2
	Cerca	6
	Ambas	13
Sufre usted de alguna enfermedad	Si	2
	No	19
Realiza desplazamientos en misión	Si	11
	No	10
Frecuencia de los desplazamientos	Diariamente	7
	Alguna vez a la semana	1
	Una o dos veces al mes	3

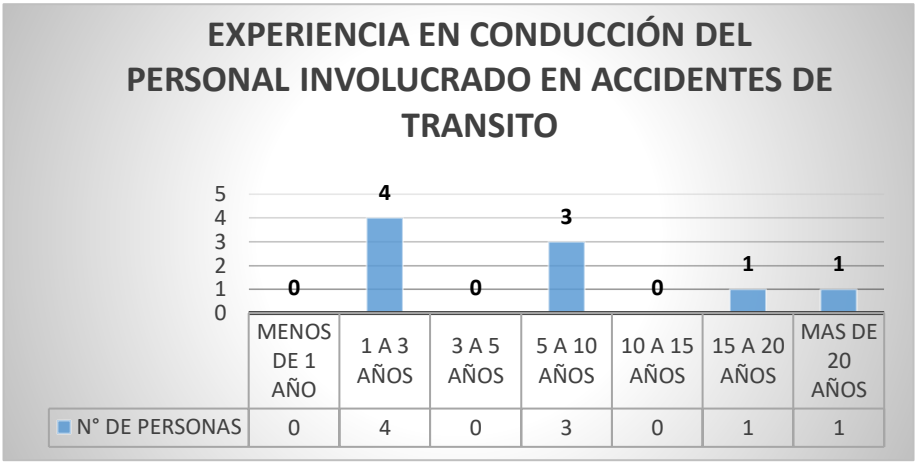
Cuadro 2. (Continuación)

Pregunta	Opción	No. respuestas
Para los desplazamientos en misión conduce vehículo	Propio	9
	Empresa	1
	Ambos	2
Los desplazamientos en misión son planificados por	Usted	2
	La empresa	9
La programación en misión se hace	Diario	10
	Semanalmente	1
Medios que utiliza para los desplazamientos in itinere	Automóvil	8
	Moto	11
	Bus	2
Kilómetros que recorre en los desplazamientos in itinere	Entre 1 y 5 km	2
	Entre 5 y 10 km	4
Kilómetros que recorre en los desplazamientos in itinere	Entre 15 y 20 km	5
	Mas de 20 km	4
Tiempo promedio para los desplazamientos in itinere	Entre 1/2 y 1 horas	6
	Entre 1 y 1:1/2 hora	11
	Entre 1:1/2 y 2 horas	4
Principales factores de riesgo con los que se encuentra al realizar los desplazamientos in itinere y en misión	Estado de la infraestructura	15
	Vía	17
	Propia conducción	4
Causas que motivan el riesgo	Intensidad del trafico	16
	Condiciones climatológicas	13
	Otros conductores	15
	Estado de la infraestructura	15
	Falta de información y formación en seguridad vial	21

Fuente: Los autores, 2020.

Una de las principales causas detectadas al interior de la firma como desencadenantes de incidentes viales, es la falta de experiencia en la conducción, situación que se ve reflejada en las personas involucradas en estos hechos y que cuentan con menos de tres años conduciendo algún tipo de vehículo. Según Norza *et al.* (2014) “los incidentes viales se presentan por errores atribuidos a inhibidores de la prudencia, como la subestimación de la velocidad propia y la sobrestimación de la habilidad como conductor. Estas situaciones se presentan con frecuencia en un conductor inexperto”. En la figura 3 se presenta la experiencia de los conductores de la empresa.

Figura 3. Experiencia en conducción del personal

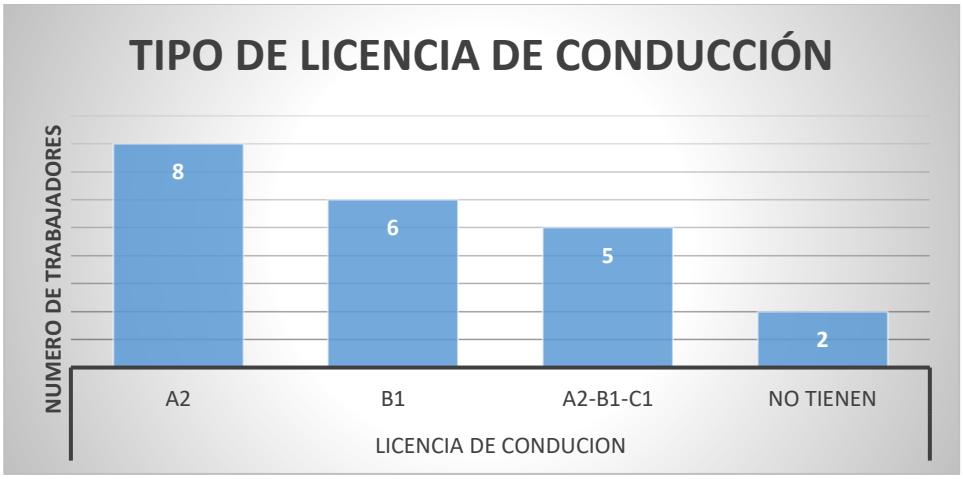


Fuente: Los autores, 2020.

Como se observa, cuatro (4) de los colaboradores vinculados a la empresa, que se han visto involucrados en accidentes de tránsito, tienen de 1 a 3 años de experiencia como conductores, lo que verifica la afirmación de Norza *et al*. (2014) al respecto.

De acuerdo con el Programa Servicios de Tránsito (2016), en la ciudad de Cali "si bien las motos son los segundos actores en la vía con mayor accidentalidad, después de los autos, el mayor número de muertos los ponen los motociclistas y sus pasajeros", lo que la convierte en la tercera ciudad colombiana con mayor número de afectados por accidentes de tránsito. En la figura siguiente se puede evidenciar que la mayoría de los colaboradores de la firma poseen licencia A2, la cual es otorgada para la conducción de motocicletas (Figura 4).

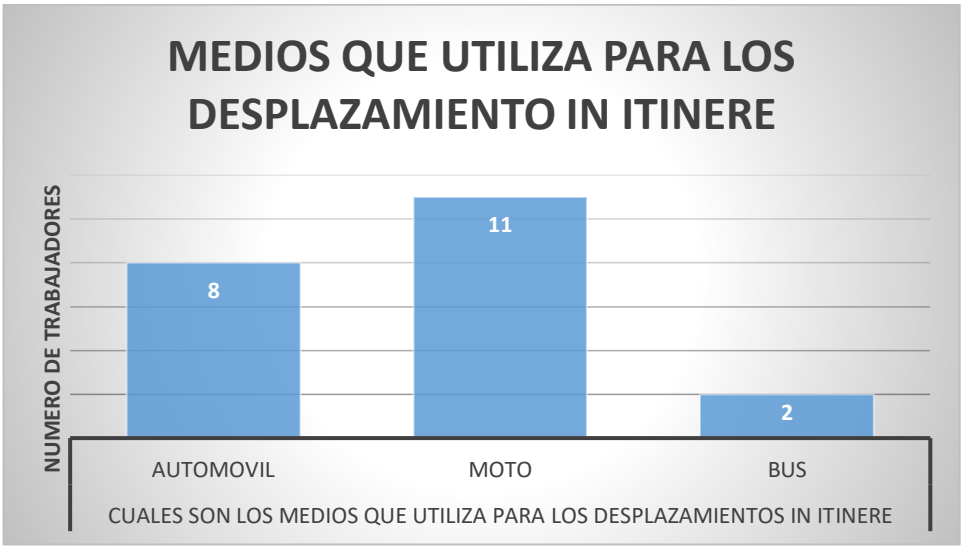
Figura 4. Tipo de Licencia de conducción



Fuente: Los autores, 2020.

De acuerdo con el Programa Servicios de Tránsito (2016), “No es casual que el rango de edad de los motociclistas accidentados sean personas entre los 18 y los 45 años, y la mayoría son los más jóvenes, que no superan los 30 o 35 años, en plena edad productiva, que muchas veces quedan con graves secuelas neurológicas y hasta incapacidad permanente”. Esta situación se confirma con las edades de los operarios que han tenido accidentes de tránsito, que son personas que se encuentran realizando desplazamientos en misión, o bien *in itinere*, como se puede apreciar a continuación (Figura 5).

Figura 5. Medios utilizados para desplazamientos *in itinere*



Fuente: Los autores, 2020.

De las encuestas se pudo determinar que para realizar los desplazamientos tanto en misión como *in itinere*, el vehículo predominante para la movilización del personal de Manguera Industriales Ltda., es la motocicleta (52,38%). Este gran porcentaje revela la importancia de la implantación de un Plan de seguridad vial en la empresa. En los desplazamientos in itinere, la mayoría de los trabajadores de la firma recorren entre 10 y 20 kilómetros diariamente, aumentando esto aún más la probabilidad causar accidentes viales (Figura 6).

Cali es una de las ciudades más grandes del país. Cuenta con 619 km^2 de superficie y 960,67 km de malla vial, de los cuales el 46,8% (449,62 km) corresponde a vías arterias principales, el 29% (278,73 km) son vías arterias secundarias y el 24,2% (232,32 km) son vías colectoras (Alcaldía de Santiago de Cali, s.f.). Es comprensible que siendo 2.946.442 la población estimada de la ciudad

de Cali para el año 2020 (DANE, 2018), que debe desplazarse por 960, 67 km de vías, se presenten congestiones de tránsito, principalmente en los horarios *in itinere*, por lo cual los accidentes de tránsito no son infrecuentes.

Figura 6. Desplazamientos in itinere

Fuente: Los autores, 2020.

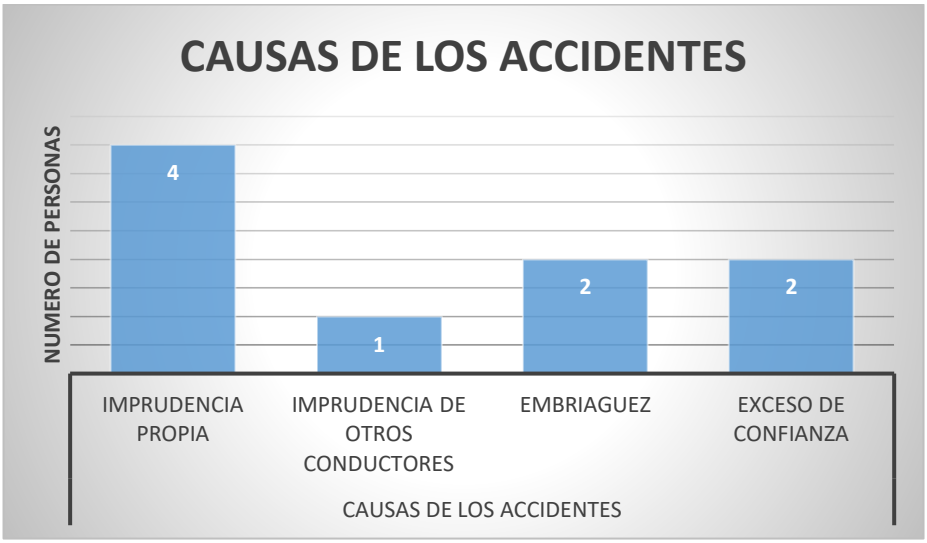
Además de las largas distancias recorridas por los colaboradores para realizar sus desplazamientos a su hogar y lugar de trabajo, es importante resaltar que la fatiga es un factor influyente después de realizar una jornada laboral extensa, que combinada con los largos desplazamientos de regreso a casa y con el tiempo utilizado en el trayecto, pueden incrementar la probabilidad de accidentarse (Figura 7).

Figura 7. Tiempos promedio en desplazamientos *in itinere*

Fuente: Los autores, 2020.

Esto se suma a que la mayor parte de los encuestados admitió que la principal causa de los accidentes fue atribuida a factores humanos como la imprudencia propia, embriaguez y exceso de confianza, siendo el alcohol uno de los cinco factores de riesgo fundamentales implicados en la seguridad vial, según fuentes de la Organización Mundial de la Salud (Norza *et al*., 2014). Las causas de accidentes de tránsito detectadas en Mangueras Industriales Ltda., se presentan en la figura 8.

Figura 8. Causas de los accidentes de tránsito



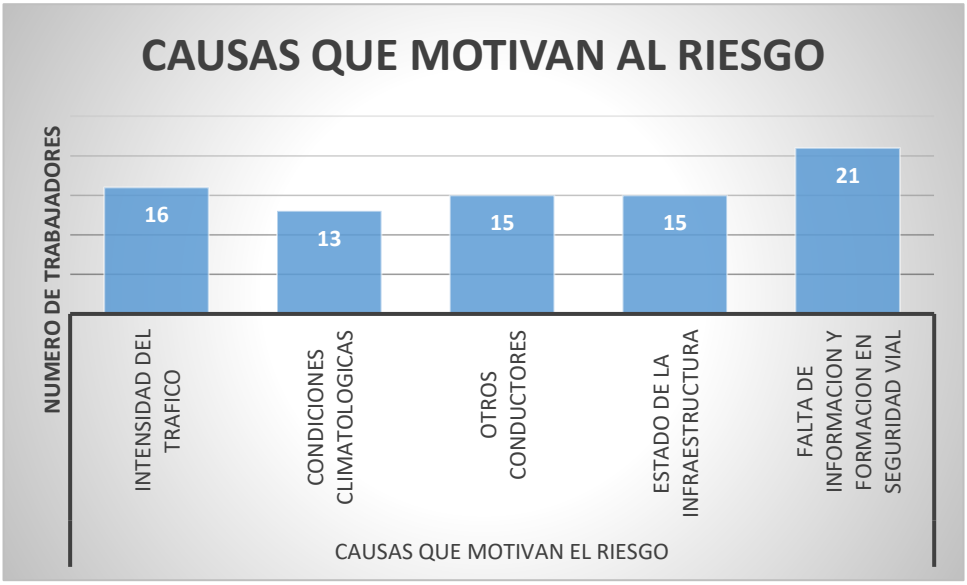
Fuente: Los autores, 2020.

Aunque la embriaguez no es el factor determinante de los accidentes viales de los colaboradores de Mangueras Industriales Ltda., estos aceptan que la causa más frecuente es por su propia imprudencia, lo cual ratifica la necesidad de una educación vial como la que incluye el plan propuesto, más aún cuando el 100% del personal no cuenta con ella.

Si bien las causas de la accidentalidad vial estudiada están determinadas, el origen del riesgo es de una naturaleza diferente, como se evidencia en la figura 9.

La figura 9 ratifica la necesidad de formación en cultura vial, no sólo en la empresa, sino también para los demás conductores. El 34% conjunto de conductores formados en educación vial, haría un gran progreso en la movilidad de la ciudad y en la seguridad en las vías.

Figura 9. Causas que motivan al riesgo



Fuente: Los autores, 2020.

6.2 ACTIVIDADES DIRIGIDAS A LA MEJORA DE LA CULTURA VIAL EN LOS INTEGRANTES DE LA EMPRESA

Según las principales causas de los accidentes determinadas en las indagaciones realizadas al interior de la firma, se propone implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), ya que este es un instrumento que contiene acciones, mecanismos, estrategias y medidas encaminadas a mejorar la cultura vial, como algo inherente en el personal de la empresa Mangueras Industriales Ltda.

Uno de los instrumentos que hacen parte del Plan Estratégico de Seguridad Vial, para contrarrestar los principales accidentes ocurridos a causa de la imprudencia propia y de otros conductores, es un plan de capacitaciones. En el PESV se establece una serie de acciones como la realización de las capacitaciones en seguridad vial, divulgación de la política de alcohol y drogas en todos los niveles de la empresa, entre otras.

Otra de las acciones propuestas en el PESV para contrarrestar la accidentalidad vial en la empresa, es capacitar al personal en manejo defensivo, en normas y señalización de tránsito. El desconocimiento de la norma no exime de responsabilidades, y estas se deben tener claras antes de conducir un vehículo automotor. Por este motivo, al capacitar al personal en manejo defensivo,

se está otorgando estrategias de conducción que podrían impactar en la reducción de accidentes de tránsito.

6.3 PESV MANGUERAS INDUSTRIALES

Se realizó una propuesta para la documentación del plan estratégico de seguridad vial para la empresa Mangueras Industriales Ltda., basado en la resolución 1565 del 06 de junio de 2014. A la fecha, esta guía está terminada y fue entregada a la empresa. La propuesta se adjunta al presente documento como anexo A.

7. DISCUSIÓN

7.1 ALCANCE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL EN MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA.

Esta propuesta de Plan estratégico de seguridad vial, está dirigida a mejorar el bienestar e integridad de los empleados, contratistas y demás personas que desarrollen actividades relacionadas con Mangueras Industriales Ltda. y que desempeñando sus labores diarias realicen desplazamientos en misión o en su movilidad diaria tengan relación directa con la actividad comercial de la Organización.

8. CONCLUSIONES

En la empresa Mangueras Industriales Ltda. se aplicaron dos encuestas diseñadas específicamente para indagar acerca de la accidentalidad y las condiciones en las cuales pudieron haber ocurrido los incidentes. Como resultado, mediante la hoja electrónica Excel, se pudo obtener la siguiente información:

Como causas principales de la accidentalidad, se identificaron la falta de experiencia en conducción, el desplazamiento en motocicleta en misión o in itinere y las largas distancias recorridas, aunque individualmente hubo aceptación de causas de tipo humano, específicamente imprudencia, embriaguez y exceso de confianza. Estas últimas son fácilmente corregibles, con la educación pertinente y la creación de conciencia sobre el tema. Las primeras, aunque se salen del control de la empresa, pueden ser minimizadas por medio de la programación de las actividades con la suficiente antelación, de manera que sea previsible el desplazamiento y la determinación de un reemplazo del colaborador que presente algún tipo de dificultad.

En cuanto a la inexperiencia en la conducción, la empresa deberá asegurarse de que las contrataciones que se realicen, cuenten con los soportes documentales acerca de la pericia del conductor, con lo cual esta dificultad se podrá ver solventada.

Sin embargo, a pesar de que se implementen todas las recomendaciones contenidas en el PESV propuesto, no será posible eliminar el riesgo de accidente vial, pero se puede minimizar su ocurrencia y evitar, de esta manera, las pérdidas económicas debidas al ausentismo por accidentes de tránsito con sus colaboradores.

Con los resultados obtenidos en las encuestas aplicadas, se evidenciaron las falencias existentes en cuanto a cultura vial. Entre ellas, la imprudencia propia y la conducción bajo estado de alicoramiento, que son claras muestras de desconocimiento de las normas de tránsito. Aunque no existe evidencia documental, es común tramitar la licencia de conducción sin realizar el curso que las normas exigen, siendo este quizá uno de los mayores problemas que se presentan, pues personas inexpertas y sin conocimiento ni conciencia de la responsabilidad que implica la conducción de un vehículo, salen a las vías con un exceso de confianza que afecta de forma drástica a los otros conductores y a peatones. Como se mencionó anteriormente, la ciudad de Cali es una de las ciudades más grandes del país y tiene un parque automotor circulante muy alto, lo que contribuye a incrementar el riesgo de accidentes. El PESV propuesto para la empresa Mangueras Industriales

Ltda., incluye la capacitación como herramienta educativa para la prevención de los accidentes viales.

Finalmente, con el planteamiento de un plan estratégico de seguridad vial para la empresa Mangueras Industriales Ltda., se está buscando el bienestar y la integridad de los trabajadores que hacen parte de la compañía y de sus familias, haciendo que la organización cumpla de una manera más apropiada con sus objetivos misionales que redundan en una mayor productividad y el consecuente beneficio económico para la empresa y sus colaboradores.

Uno de los resultados relevantes de la investigación, es que la compañía no cuenta con un plan de choque para enfrentar ausencias de personal de forma inesperada, lo cual trae consecuencias negativas para la organización, las cuales ya fueron establecidas dentro del planteamiento de la problemática.

9. RECOMENDACIONES

Uno de los mecanismos recomendados en la realización de una encuesta de "Identificación de riesgos viales", que defina todos y cada uno de los actores viales que integran la compañía, de manera que se puedan enfocar mejor los esfuerzos y definir unas actividades concretas de acuerdo al tipo de actor vial. La información que arroje dicha encuesta, se definirán, en orden de prioridad, las actividades centradas en el personal, que en el ejercicio de sus labores o fuera de ellas, hayan sufrido algún tipo de percance de tránsito, concentrando las acciones sobre los colaboradores que realicen constantes desplazamientos en misión.

De manera generalizada se deben plantear estrategias educativas para todo el personal que integra la compañía y en este sentido se debe apoyar en la administradora de riesgos laborales utilizando los medios tecnológicos y educativos con los que cuenta para este fin.

Desde la parte organizacional, se deberían establecer acciones que conduzcan a una mayor planificación y orden en las actividades diarias que deben desempeñar los empleados, ya que esta investigación evidenció que no se cuenta con una adecuada planificación de los desplazamientos en misión y estas órdenes son fruto de la necesidad y premura del momento; la carga psicológica y el estrés que se desencadenan en quien ejecuta la tarea, le hacen proclive a sufrir un accidente.

Desde la gerencia, es importante establecer metodologías para ayudar a vigilar el correcto funcionamiento del parque automotor que es utilizado para las labores diarias y así minimizar la posibilidad de la ocurrencia de algún desperfecto mecánico, que en un momento dado pueda causar un accidente; en este sentido, es recomendable implementar el uso de formatos de revisión diaria preventiva de los vehículos utilizados.

Como una medida que se puede aplicar desde la parte administrativa encargada de las contrataciones, sería de gran importancia establecer unos filtros más rigurosos en cuanto al examen de ingreso, en cuanto se refiere al tiempo de experiencia como conductores, del personal que puede llegar a ser contratado por parte de Mangueras Industriales, haciendo especial énfasis en las personas que tengan que ejecutar sus labores haciendo desplazamientos en misión. Lo anterior, ya que se logró establecer que un porcentaje alto de los accidentes presentados lo sufren personas con muy poco tiempo de experiencia como conductores, con un tiempo inferior a tres años.

Para enfrentar los costos operacionales para la compañía que se derivan del ausentismo originado por un evento vial, por la cantidad insuficiente de operarios que se evidenció como una de las

falencias de la empresa, y ante la dificultad para la contratación de nuevo personal que permita una oportuna respuesta a las exigencias de la industria, sería de gran importancia tener un derrotero a seguir en el caso de una eventualidad como la estudiada en esta investigación.

Aunque la flota vehicular a nombre de la compañía no supera el mínimo establecido por la Resolución 1565 de 2014, sí cuenta con una flota de vehículos contratados y administrados que en una sumatoria haría de carácter obligatorio la implementación de un Plan estratégico de seguridad vial; es importante resaltar que la importancia y el impacto que tiene en la compañía el ausentismo ocasionado por accidentes de tránsito, los constantes desplazamientos en misión que se presentan en la ejecución de sus labores y cumplimiento de su actividad comercial y la utilización de vehículos propios por parte de los colaboradores en el desarrollo de las tareas asignadas, hacen importante el sugerir una serie de actividades encaminadas a mejorar el bienestar de los trabajadores, así como el desempeño de la empresa en este sentido.

Las actividades y estrategias sugeridas, así como las acciones tomadas por parte de la empresa, se pueden enmarcar dentro del desarrollo de un Plan estratégico de seguridad vial, esto aprovechando la existencia y la reglamentación existente por parte del gobierno, convirtiéndose así en un insumo fundamental que demarque las estrategias a emprender ante la problemática presentada en Mangueras Industriales Ltda.

10. REFERENCIAS

AGL Van Tours. (2011). Plan estratégico de Seguridad Vial PESV. Bogotá.

Alcaldía De Santiago De Cali. (s.f.). Observatorio Movis: kilómetros de malla vial. Obtenido de: https://www.cali.gov.co/observatorios/publicaciones/142281/observatorio-movis-kilometros-de-malla-vial/ [consultado julio, 2020].

Bojacá León, HB. (2017). Beneficios de la integración de la norma del sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo OHSAS 18001 del 2007 y la resolución 1565 del 2014 Guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial. Universidad Militar Nueva Granada.

Cabrera A., G., Velásquez O., N., & Valladares G., M. (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. Revista Facultad Nacional de Salud Pública, 218-225.

Colombia, C. D. (11 de Julio de 2012). Ministerio de Salud. Obtenido de Ministerio de Salud: https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/bibliotecadigital/RIDE/DE/DIJ/Ley-1562-de-2012.pdf

Compañía de Tranvías de la Coruña S.A. (2018). Plan de Seguridad Vial. España.

Congreso de la República de Colombia. (1991). Constitución Política de Colombia.

Congreso de la República de Colombia. (1993). Ley 100. Por la cual se crea el sistema de seguridad social integral y se dictan otras disposiciones.

Congreso de la República de Colombia. (2002). Ley 769. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Congreso de la República de Colombia. (2010). Ley 1383. Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.

Congreso de la República de Colombia. (2011). Ley 1503. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Congreso de la República de Colombia. (2012). Ley 1562. Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional.

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE. (2018). *Cali en cifras 2018-2019.*

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE. (06 de febrero de 2020). *Seguridad Social Integral.* Obtenido de: https://www.dnp.gov.co/programas/desarrollo-

social/subdireccion-de-empleo-y-seguridad-social/Paginas/Seguridad-Social-Integral.aspx

Espinosa Salvadó, Iván. (s.f.). *Tipos de muestreo*. Obtenido de: http://www.bvs.hn/Honduras/Embarazo/Tipos.de.Muestreo.Marzo.2016.pdf [consultado, junio, 2020].

Espitia Victoria (2007). Efectos de las intervenciones diseñadas para prevenir las muertes de motociclistas. Cali Valle del Cauca

Gaceta médica de México. (2010). *La situación actual de los accidentes en el Mundo*. 384-8.

García Gallero, M. y Echeverry Zapata, C.M. (2017). *Revisión literaria de los planes estratégicos de seguridad vial, vs sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo como estrategia en la reducción de la accidentalidad vial*. Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano.

Gonzales Giovany (2020). *¿Motos inseguras?* Bogotá.

Gürtler, Leo y Günter, L.H. (2020). Modos de pensar y estrategias de la investigación cualitativa. *Liberabit Revista Peruana de Psicología*, 13 : 37-52.

https://encolombia.com/economia/economiacolombiana/tramitedeimpo/

Rodríguez, J.M. (2017). Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: Resultados parciales 2010-2015. *Revista de la Universidad Industrial de Santander*, 291-299.

Mangueras Industriales (2020). Base de ausentismo. Cali-Valle del Cauca.

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y Ministerio de Salud. (1989). *Resolución 1016 de 1989.* Por la cual se reglamenta la organización, funcionamiento y forma de los Programas de Salud Ocupacional que deben desarrollar los patronos o empleadores en el país.

Ministerio de Transporte. (2014). *Resolución 1565.* Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Monclús, J. y Nicolás, D. (2015). *Planes Estratégicos Europeos de Seguridad Vial: Propuestas de acción en España*. Fundación Mapfre.

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

OIT. (2002). Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed.../wcms_112582.pdf

OIT. (s.f.). Organización Internacional del Trabajo (OIT). Obtenido de https://www.ilo.org/global/topics/safety-and-health-at-work/lang--es/index.htm

Pérez Villamil, A. y Tejada Vargas, E. Plan estratégico de seguridad vial para la empresa P&R Ingeniería SAS en la ciudad de Arauca, Arauca. *Interfaces*, vol. 1, no. 1, p.p. 99 - 129, 2018.

Pinilla, M. R. (2016). Los SG SST en Colombia. Bogota .

Pizarro, Andrés. (2000). El análisis de estudios cualitativo. *Atención primaria*, 25(1).

Planzer, R. (2005). *La seguridad vial en América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos*. Santiago de Chile: Impreso en Naciones Unidas Santiago de Chile.

Presidencia de la República de Colombia. (2013). *Decreto 2851*. Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9º, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.

Presidencia de la República de Colombia. (2015). *Decreto 1072*. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo.

Programa Servicios de Tránsito. (2016). *Noticias. Todos los días ocurren accidentes de motos en Cali: panorama de un problema sin frenos*. Obtenido de: https://serviciosdetransito.com/index.php/noticias/241-todos-los-dias-ocurren-accidentes-de-motos-en-cali-panorama-de-un-problema-sin-frenos [consultado junio, 2020].

Rodríguez, Gregorio; Gil, Javier y García, Eduardo (1999). *Metodología de la investigación cualitativa.* Capítulo 3. Ediciones Aljibe

Serbia, José María. (2007). Diseño, muestreo y análisis en la investigación cualitativa. *Hologramática,* 3(7), 123-146.

Tapia, María Antonieta (2001). *Metodología de investigación*. INACAP.

Transprogreso. (2015). *Plan estratégico de Seguridad Vial PESV*. Bogotá

Universidad del Rosario. (2019). *Plan Estratégico de Seguridad Vial*. Bogotá.

DOCUMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
2020-2022

SANTIAGO DE CALI, 20 DE MAYO DE 2020

CONTENIDO

Pág.

INTRODUCCIÓN 1
1. MARCO NORMATIVO Y CONCEPTUAL 2
1.1 Marco normativo 2
1.2 Marco conceptual 2
2. PILAR FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN 8
2.1 Objetivos 8
2.2 Alcance 8
2.3 Directriz de la Alta Gerencia 8
2.4 Comité de Seguridad Vial 8
2.4.1 Conformación del Comité de Seguridad Vial 8
2.4.2 Objetivos del comité de Seguridad Vial 9
2.4.3 Integrantes del Comité de seguridad vial 9
2.4.4 Roles y funciones. Se encargará de: 9
2.4.5 Frecuencia de reunión del comité de seguridad vial 10
2.4.6 Designación del responsable del Plan estratégico de seguridad vial 10
2.4.7 Política de seguridad vial 10
2.4.8 Divulgación de la política de seguridad vial 11
2.5 Diagnóstico 11
2.5.1 Caracterización de la empresa 11
2.6 Análisis de la empresa 12
2.6.1 Caracterización del personal que asume el rol de conductor 12
2.7 Indicador de ausentismo por accidente de tránsito laboral y no laboral 13
2.8 Servicios que presta la empresa. 14
2.9 Personal directo e indirecto de la empresa 14
2.10 Ciudades donde opera la empresa 14
3. COMPORTAMIENTO HUMANO 15
3.1 Mecanismos de contratación conductores y mensajeros. 15
3.1.1 Criterios médicos 15
3.1.2 Exámenes de ingreso 15
3.1.3 Certificado de idoneidad 15
3.1.4 Habilidades y competencias 15
3.1.5 Capacitación en Seguridad Vial 16
3.1.6 Control de documentos de los conductores de la empresa 16
3.2 Políticas de regulación de la empresa 17
3.2.1 Socialización de las políticas de regulación de la empresa 17
4. VEHÍCULO SEGURO 18
4.1 Contratación de vehículos 20

5. INFRAESTRUCTURA SEGURA 21
6. ATENCIÓN A VICTIMAS 22
7. DIAGNÓSTICO DE LOS RIESGOS VIALES 23
7.1 Levantamiento del diagnóstico 23
7.2 Resultados encuesta de la identificación de riesgos viales 24
7.3 Definición de los riesgos viales 28
7.4 Plan de acción de los riesgos viales 31
7.5 Indicadores 33
7.6 Auditoría 34
7.7 Mejora Continua 35
8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 36

LISTA DE FIGURAS

Pág.

Figura 1. Ausentismos por accidentes de tránsito 13
Figura 2. Formato de inspección diaria para motocicletas 18
Figura 3. Formato de inspección diaria para vehículos automotores 19
Figura 4. Matriz de mantenimiento preventivo y/o correctivo 20
Figura 5. Procedimiento de contratación de conductores 20
Figura 6. Acceso peatonal a las instalaciones de la empresa 21
Figura 7. Parqueadero Privado 21
Figura 8. Protocolo de atención a víctimas en caso de accidente de tránsito 22
Figura 9. Experiencia en conducción del personal involucrado en accidentes de tránsito 24
Figura 10. Tipo de licencia de conducción 25
Figura 11. Medios de transporte para desplazamientos *in itinere* 25
Figura 12. Distancia recorrida *in itinere* 26
Figura 13. Tiempo promedio de desplazamientos *in itinere* 26
Figura 14. Causas de los accidentes viales detectadas en las encuestas 27
Figura 15. Causas que motivan al riesgo 27
Figura 16. Matriz de identificación de riesgos 28

LISTA DE TABLAS

Pág.

Tabla 1. Integrantes comité de seguridad vial. 9
Tabla 2. Caracterización de la empresa Mangueras Industriales Ltda. 11
Tabla 3. Caracterización del personal conductor 12
Tabla 4. Descripción de los colaboradores según su vinculación 14
Tabla 5. Clasificación de los vehículos al servicio a la empresa 14
Tabla 6. Control de documentos de los conductores de la empresa 16
Tabla 7.Tabulación de encuesta riesgos viales 23
Tabla 8. Plan de acción para el pilar de fortalecimiento de la gestión 31
Tabla 9. Plan de acción para el pilar de comportamiento humano 31
Tabla 10. Plan de acción para el pilar de vehículo seguro 32
Tabla 11. Plan de acción para el pilar de Infraestructura segura 32
Tabla 12. Plan de acción para el pilar de atención de víctimas 33
Tabla 13. Indicadores 33

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Directriz de la Alta Gerencia
Anexo 2. Acta de conformación Comité de Seguridad Vial
Anexo 3. Perfil de cargo Responsable del PESV
Anexo 4. Política de Seguridad Vial Mangueras Industriales Ltda.
Anexo 5. Certificado de Cámara de Comercio Mangueras Industriales Ltda.
Anexo 6. Procedimiento de contratación de conductores y mensajeros
Anexo 7. Plan de capacitaciones y cronograma de actividades del plan estratégico de seguridad vial
Anexo 8. Política Política alcohol, sustancias psicoactivas o tabaco
Anexo 9. Política No uso de equipos de comunicación móviles mientras se conduce
Anexo 10. Política Regulación de la velocidad
Anexo 11. Política de uso de cinturón de seguridad
Anexo 12. Encuesta para la identificación de riesgos viales
Anexo 13. Matriz de identificación de peligros riesgo tránsito

INTRODUCCIÓN

La seguridad vial se define como la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismo encaminados a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito. Este concepto empezó a adquirir gran importancia a nivel mundial, debido al incremento de las poblaciones y ciudades, que obligan al actor vial a movilizarse con mayor frecuencia, generando, así mismo, un incremento de los accidentes de tránsito.

Para garantizar un control en el número de accidentes, se ha creado una serie de reglas, leyes y normativas que permitan regular el orden vial y afirmar la seguridad e integridad de las personas, entre ellas la Ley 1503 de 2011, Resolución 1565 de 2014 y Resolución 1231 de 2016.

Bajo este enfoque normativo, Mangueras Industriales Ltda. ha documentado el Plan Estratégico de Seguridad Vial, con el fin de adoptar diferentes acciones tendientes a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir el ausentismo e impactos negativos para la salud y bienestar de los trabajadores, que a su vez genera un desfase en la parte logística de la empresa.

1. MARCO NORMATIVO Y CONCEPTUAL

1.1 Marco normativo

Ley 769 de 2002: Por el cual se expide el código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Ley 1503 de 2011: Busca definir los lineamientos generales en responsabilidad social empresarial, 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.

Decreto 2851 de diciembre 6 de 2013, en lo concerniente al sector empresarial y con relación a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, establece que, además de las acciones contenidas en el Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, las entidades, organizaciones o empresas, tanto del sector público como privado, deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa.

Resolución 1565 de junio 6 del 2014. Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Resolución 1231 de abril del 2016. Por la cual se expide la guía metodológica para la emisión de observaciones y aval de los planes estratégicos de seguridad vial.

1.2 Marco conceptual

Accidente de trabajo: Todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte.

Igualmente se considera accidente de trabajo:

El que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas del trabajo.

El que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

El ocurrido durante el ejercicio de la función sindical, aunque el trabajador se encuentre en permiso sindical siempre que el accidente se produzca en cumplimiento de dicha función.

El que se produzca por la ejecución de actividades recreativas, deportivas o culturales, cuando se actúe por cuenta o en representación del empleador o de la empresa usuaria, cuando se trate de trabajadores de empresas de servicios temporales que se encuentre en misión (Ley 1562 de 2012 Por la cual se modifica el sistema de riesgos laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional).

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Acción correctiva: Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad detectada u otra situación no deseable (Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).

Actividad rutinaria: Actividad que forma parte de la operación normal de la entidad, se ha planificado y es estandarizable (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).

Actividad no rutinaria: Actividad que no forma parte de la operación normal de la entidad o actividad que la entidad ha determinado como no rutinaria "por su baja frecuencia de ejecución (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).

Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre. (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Alta dirección: Persona o grupo de personas que dirigen y controlan una entidad (Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).

Análisis del riesgo: Proceso para comprender la naturaleza del riesgo y para determinar el nivel del riesgo (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).

ARL: la Administradora de Riesgos Laborales (ARL), encargada de afiliar a los colaboradores al sistema General de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.

Carrocería: Estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de personas o de carga (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de la norma Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Eficacia: Es la capacidad de alcanzar el efecto que espera o se desea tras la realización de una acción (Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).

Eficiencia: Relación entre el resultado alcanzado y los recursos utilizados (Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).

Elemento de Protección Personal (EPP): Dispositivo que sirve como barrera entre un peligro y alguna parte del cuerpo de una persona (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).

Emergencia: Es aquella situación de peligro o desastre o la inminencia del mismo, que afecta el funcionamiento normal de la entidad. Requiere de una reacción inmediata y coordinada de los trabajadores, brigadas de emergencias y primeros auxilios y en algunos casos de otros grupos de apoyo dependiendo de su magnitud (Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).

Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

En misión: desplazamientos del personal de la entidad, asociado a las funciones propias del cargo (Resolución 1565 de 2014, Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial).

En itinere: desplazamientos del personal de la entidad, por fuera de su jornada laboral (desplazamientos de su casa a su lugar de trabajo y viceversa) (Resolución 1565 de 2014, Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial).

Equipo de emergencia: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo. (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Equipo de protección personal: Dispositivo que sirve como medio de protección ante un peligro y que para su funcionamiento requiere de la interacción con otros elementos. Ejemplo, sistema de detección contra caídas (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).

Evaluación del riesgo: Proceso para determinar el nivel de riesgo asociado al nivel de probabilidad de que dicho riesgo se concrete y al nivel de severidad de las consecuencias de esa concreción (Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).

Exposición. Situación en la cual las personas se encuentran en contacto con los peligros (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).

Identificación del Peligro: Proceso para reconocer si existe un peligro y definir sus características (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material. (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Licencia de Tránsito: Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Mejora continua: Proceso recurrente de optimización del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo, para lograr mejoras en el desempeño en este campo, de forma coherente con la política de Seguridad y Salud en el Trabajo SST de la entidad (Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).

Modelo del vehículo: Referencia o código que asigna la fábrica o ensambladora a una determinada serie de vehículos (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Multa: Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Nivel de consecuencia (NC): Medida de la severidad de las consecuencias. (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).

Nivel de deficiencia (ND): Magnitud de la relación esperable entre (1) el conjunto de peligros detectados y su relación causal directa con posibles incidentes y (2) con la eficacia de las medidas preventivas existentes en un lugar de trabajo (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).

Nivel de exposición (NE). Situación de exposición a un peligro que se presenta en un tiempo determinado durante la jornada laboral. (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).

Nivel de probabilidad (NP). Producto del nivel de deficiencia por el nivel de exposición (GTC 45 de 2012, Guía para la Identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional).

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Peligro: fuente situación o acto con potencial de daño en términos de enfermedad o lesión a las personas, o una combinación de estos (NTC-OHSAS 18001, Sistemas de Gestión en Seguridad y Salud Ocupacional).

Placa: Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Riesgo: Combinación de la probabilidad de que ocurra una o más exposiciones o eventos peligrosos y la severidad del daño que puede ser causada por estos (Decreto 1072 de 2015 Reglamento del sector trabajo).

Semáforo: Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Vehículo de servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados (Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y Transporte).

2. PILAR FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN

2.1 Objetivos

Objetivo General
Promover la seguridad vial como estrategia para la prevención de los accidentes tránsito en la empresa Manguera Industriales Ltda.

Objetivos específicos
Divulgar el Plan estratégico de seguridad vial a todos los niveles de la empresa.
Realizar el plan de capacitaciones del Plan estratégico de Seguridad Vial.
Capacitar en Seguridad Vial a los conductores y a todo el personal involucrado en actividades misionales en la compañía.
Garantizar el uso adecuado de los vehículos mediante el control de revisión diaria de los mismo.

2.2 Alcance

El presente plan estratégico de seguridad vial aplica a todos los trabajadores directos y contratistas de la empresa Mangueras Industriales Ltda.

2.3 Directriz de la Alta Gerencia

El señor **Jesús Alcides Salazar Muñoz,** como Representante Legal de la empresa Mangueras Industriales Ltda., asignó al responsable de direccionar las acciones para que su política y los requerimientos legales se cumplan, de igual manera se hacen corresponsables todos sus colaboradores, contratistas y visitantes, quienes deben participar en las actividades, poner en práctica los procedimientos y demás medidas que la empresa desarrolle con el fin de propiciar condiciones de seguridad (Ver anexo 1, Directriz de la alta gerencia).

2.4 Comité de Seguridad Vial.

2.4.1 Conformación del Comité de Seguridad Vial. Como propuesta para la conformación del Comité de Seguridad vial y previa aprobación de la alta gerencia, se sugiere que este sea conformado y consolidado mediante un acta firmada por los posibles integrantes y el representante legal, quien debe designar y aprobar dicha conformación, y asignar las responsabilidades que cada uno de los posibles miembros debe asumir para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa (Ver anexo 2. Acta de conformación del comité de seguridad vial).

2.4.2 Objetivos del comité de Seguridad Vial. El Comité de Seguridad Vial establecido por parte de la alta dirección en Mangueras Industriales Ltda., se encargará de:

Diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial, en la empresa y en la vida cotidiana de sus integrantes.

Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial.

Formular la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.

Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.

Presentar, discutir y determinar los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.

2.4.3 Integrantes del Comité de seguridad vial. Ver Tabla 1.

Tabla 1. Integrantes comité de seguridad vial.

N°	Nombres	Cargo
1	Cesar Augusto Salazar Dávila	Administrador.
2	Alejandra Flórez Díaz	Asistente de Gestión Humana
3	Jessica Otálora	Líder Seguridad y Salud en el Trabajo

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa.

2.4.4 Roles y funciones. Se encargará de:

Realizar el análisis de la información obtenida de las encuestas ejecutadas.
Establecer las actividades a realizar, priorizando su desarrollo.

Definir los objetivos y el alcance del Plan estratégico de seguridad vial.

Identificar y analizar los riesgos e impactos que los accidentes de tránsito generan en la organización, estableciendo actividades encaminadas a prevenir la ocurrencia de estos eventos.

Destinar los recursos económicos, tecnológicos, logísticos y humanos para llevar a cabo el Plan estratégico de seguridad vial.

Establecer el plan de capacitaciones a realizar para el desarrollo del PESV.

Elaborar los informes periódicos pertinentes para la alta gerencia, en el cual se den a conocer los avances y progresos del funcionamiento del Plan estratégico de Seguridad Vial.

Con la misma periodicidad, rendir informes sobre la relación costo-beneficio de la implementación del programa de seguridad vial y como su aplicación impacta la actividad económica de la organización y el manejo de la problemática.

2.4.5 Frecuencia de reunión del comité de seguridad vial. El comité de seguridad vial de Mangueras Industriales Ltda., sesionará cada tres meses o de manera extraordinaria en caso de ser requerido por el proceso.

2.4.6 Designación del responsable del Plan estratégico de seguridad vial. La empresa designa al líder en Seguridad y Salud en el Trabajo, como responsable del desarrollo y seguimiento del PESV (Ver anexo 3. Perfil del cargo responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial).

2.4.7 Política de seguridad vial. En atención al proceso misional, se hace necesario orientar estrategias para la prevención de accidentes de tránsito; en el desarrollo de sus procesos, la empresa se ve afectada por índice de ausentismos generado por los accidentes de tránsito laborales y no laborales, situación que requiere ser intervenida; para ello, se orientarán estrategias tendientes a reducir este indicador.

Mangueras Industriales Ltda., en cumplimiento a la Resolución 1565 de 2014 promueve la seguridad vial y la responsabilidad como actor vial, con todos y cada uno de los empleados, contratistas y asociados que guarden relación con la actividad económica de la empresa. Por esta razón, busca que sus colaboradores adopten comportamientos que disminuyan la accidentalidad vial bajo los preceptos enumerados a continuación (Ver anexo 4. Política de seguridad vial Mangueras Industriales Ltda.):

- Los colaboradores de la organización que realizan desplazamientos en misión, deben propender por comportamientos seguros en la vía, manejo preventivo y defensivo, que garantice la disminución de los actos inseguros.

- Sensibilizar en materia de seguridad vial a todos los colaboradores con los roles que cumplen en la vía, ya sean peatones, pasajeros o conductores de cualquier tipo de vehículo.

- Crear y establecer parámetros que condicionen el cumplimiento de las labores diarias en el desempeño de las actividades, bajo la normativa vigente en materia de seguridad vial.

- Establecer formatos de inspección diaria, que permitan el control mecánico preventivo de los vehículos utilizados para el cumplimiento de las labores diarias de la empresa.

- Promover permanentemente la educación vial entre los colaboradores de Mangueras Industriales Ltda.

- Socializar y ajustar anualmente la política y los objetivos del Plan estratégico de seguridad vial, de acuerdo con las necesidades y nuevos requerimientos de la empresa basados en la mejora continua.

2.4.8 Divulgación de la política de seguridad vial. La divulgación de la política de seguridad vial se efectuará entre los trabajadores y colaboradores vinculados con la compañía, mediante un documento impreso que será publicado en la cartelera principal de las instalaciones de la compañía, previa aprobación de las directivas de la compañía.

2.5 Diagnóstico

2.5.1 Caracterización de la empresa. Mangueras Industriales es una compañía fundada en 1983, cuya actividad económica se centra en la importación y distribución de productos industriales reconocidos a nivel nacional y mundial, por su calidad y trayectoria en los sectores agrícola, industrial y automotriz. Cuenta con cuatro sucursales en territorio nacional, ubicadas en las ciudades de Cali, Palmira, Buenaventura y Medellín. La empresa posee más de 35 años de trayectoria y cuenta un prestigio de confiabilidad que la destaca en el mercado; sus actividades se enfocan en la atención al sector industrial, siempre haciendo especial hincapié en dar un servicio que se caracterice por la inmediatez y por la permanente disponibilidad de los productos que comercializa. Los desplazamientos en misión son frecuentes y por lo tanto los riesgos viales, debido a la naturaleza de su actividad comercial (Mangueras Industriales Ltda., 2020).

Tabla 2. Caracterización de la empresa Mangueras Industriales Ltda.

Datos generales	
Nombre de la empresa	Mangueras Industriales Ltda.
NIT	890323716-0
Sector	Industrial
Actividad económica	Comercio al por menor de artículos de ferretería, pinturas y productos de vidrio en establecimientos especializados
Código actividad económica	4752
Clase de riesgo	I y IV
Aseguradora de riesgo	Sura
Ubicación de la sede principal	
Dirección	Calle 23 no. 2N-12
Municipio	Santiago de Cali
Departamento	Valle del Cauca
Teléfono	883-36-30

2.5.2 Actividad económica. Ver anexo 5. Certificado de Cámara de Comercio Mangueras Industriales Ltda.

2.6 Análisis de la empresa

La empresa desarrolla su actividad comercial enfocándose en el sector industrial del sur-occidente colombiano; diariamente realiza mantenimientos preventivos y correctivos, siendo estos últimos los que pueden causar más traumatismos en su operación y los que causan mayores pérdidas económicas, debido a la falta de un elemento que permite el normal funcionamiento de una máquina que hace parte de la cadena de producción; esto ha causado que se presenten interrupciones y pérdidas económicas en la organización.

En el contexto operativo esta situación juega un papel muy importante, ya que, de la rapidez de la respuesta ante la solicitud de los clientes, depende la prestación del servicio. Sumado a lo anterior, la problemática de riesgos de tipo vial incrementa las probabilidades de un retraso, ya que la organización no cuenta con suficiente personal para la logística en sus despachos y esto genera sobre cargas de trabajo sobre los operarios existentes, que en el ejercicio de sus labores pueden sufrir de carga laboral y estrés por las exigencias en sus desplazamientos y los consecuentes incidentes o accidentes de tipo vial, perjudiciales tanto para el trabajador como para la empresa (lesiones físicas, pérdidas en la fuerza laboral y económicas para la compañía).

Otro elemento a tener en cuenta dentro del contexto de Mangueras Industriales Ltda., es que dentro de su fuerza laboral hay personal que cuenta con poca experiencia en conducción de vehículos, lo que se ve traducido en impericia y falta de precaución al realizar sus desplazamientos entre su residencia y el trabajo, y en misión. Cuando se presentan accidentes que generan ausentismo en el personal administrativo, también se dan pérdidas en la operatividad de la empresa, ya que no se cuenta con personal suficiente para cubrir los procesos de una persona que se ausenta de forma repentina, esto ocasiona ausencia o procesos incompletos, que terminan por demeritar la eficiencia de Mangueras Industriales Ltda.

2.6.1 Caracterización del personal que asume el rol de conductor. Ver Tabla 3.

Tabla 3. Caracterización del personal conductor

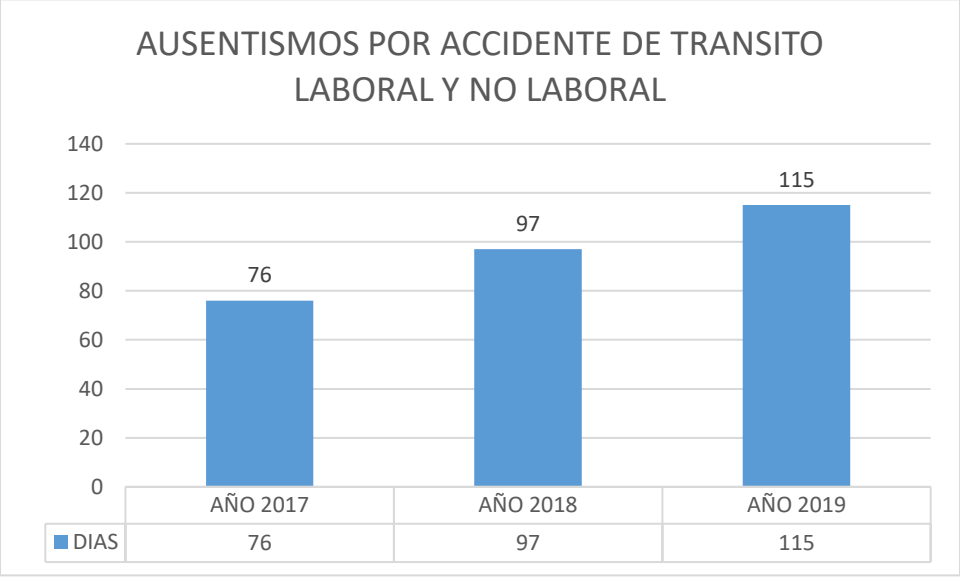
Nombre	Identificación	Cargo	Rol en la vía
Alcides Salazar	17.196.579	Representante legal	Conductor in itinere
Cesar Salazar	94.501.256	Administrador	Conductor en misión
Fernando Salazar		Aux. administrativo	Conductor in itinere
Juan Carlos Salazar	16.797.134	Aux. Administrativo	Conductor en misión
Felipe Salazar	6.228.112	Sistemas	Conductor en misión
Efrén Herrera	1.113.624.875	Aux. Administrativo	Conductor en misión

Nombre	Identificación	Cargo	Rol en la vía
Jeimy Paola Pipicano	1.107.511.974	Aux. Contable	Pasajero
Brandon Anaya	1.006.052.068	Aux. Bodega	Conductor en misión
William Devia	16.703.807	Asesor industrial externo	Conductor en misión
Alejandra Florez	1.193.033.311	Aux. Contable	Conductor in itinere
Jessica Otalora	1.143.855.014	Líder SST	Pasajero
Jhony Camacho	14.639.537	Aux. De taller	Conductor en misión
Savier Devia	1.130.632.369	Tornero	Conductor en misión
Jefferson Diaz	1.130672.746	Tornero	Conductor in itinere
Tatiana Aguirre	1.151.959.290	Asesora industrial	Conductor in itinere
Mauricio Hincapié		Aux. De bodega	Conductor en misión
Mauricio Salazar	98.454.820	Asesor industrial externo	Conductor en misión
Carlos Pantoja	1.130.603.883	Mensajero	Conductor en misión
Diego Valencia	1.130.591.814	Asesor industrial	Conductor in itinere
Víctor Hugo Jaramillo	14.621.774	Asesor industrial externo	Conductor en misión
Javier Giraldo	16.666.900	Mensajero	Conductor en misión

Fuente: Mangueras Industriales Ltda., 2020.

2.7 Indicador de ausentismo por accidente de tránsito laboral y no laboral

Figura 1. Ausentismos por accidentes de tránsito



Fuente: Mangueras Industriales Ltda., 2020.

La figura anterior muestra de forma clara, el incremento paulatino de los ausentismos provocados por los accidentes de tránsito en la empresa; entre los años 2017 y 2019, estos se incrementaron en un 51%, cifra importante que merece atención especial por parte de la administración.

2.8 Servicios que presta la empresa.

Importación y distribución de productos industriales.
Asesorías técnicas especializadas.
Fabricación de piezas en torno.
Fabricación de mangueras de tipo industrial e hidráulica según necesidad del cliente.

2.9 Personal directo e indirecto de la empresa

Tabla 4. Descripción de los colaboradores según su vinculación

Cargos	Empleados	Contratistas	Total
Administrativos	9		9
Operativos	11	1	12
Total			21

Fuente: Mangueras Industriales Ltda., 2020.

Tabla 5. Clasificación de los vehículos al servicio a la empresa

Clase	Tipo	Cantidad
Automóvil	Liviano	2
Camioneta	Liviano	4
Campero	Liviano	1
Moto	Liviano	5
	Total	12

Fuente: Mangueras Industriales Ltda., 2020.

Los vehículos relacionados en la tabla 5, están asignados a los desplazamientos misionales de Mangueras Industriales Ltda. y cuentan con un subsidio de rodamiento por parte de la compañía, para efectuar las labores propias de la actividad económica de la organización.

2.10 Ciudades donde opera la empresa

Mangueras Industriales Ltda. opera en las ciudades de Cali, Medellín, Buenaventura y Palmira.

3. COMPORTAMIENTO HUMANO

Las medidas de prevención establecidas, aplican para los accidentes *in itinere* y en misión; para los primeros, las medidas preventivas serán de información y formación.

3.1 Mecanismos de contratación conductores y mensajeros.

El procedimiento de selección y contratación de la empresa, tiene como principal objetivo garantizar que la vinculación del personal específicamente los conductores y mensajeros de la empresa se lleve a cabo de la forma más idónea posible, procurando que los trabajadores contratados se ajusten a los conocimientos, habilidades y condiciones que requiere la empresa; el reclutamiento de hojas de vida se realiza mediante apertura de convocatoria a través del sitio web Computrabajo o recomendados por experiencia y desempeño en el cargo; el proceso continúa con una entrevista a los candidatos preseleccionados y la aplicación de pruebas psicotécnicas y de conducción (Ver anexo 6. Procedimiento de contratación de conductores y mensajeros).

3.1.1 Criterios médicos. Los aspirantes a conductores y mensajeros deben cumplir con unos criterios médicos mínimos, que certificarán a través de un examen realizado por un profesional de la salud y soportado mediante concepto médico de ingreso.

3.1.2 Exámenes de ingreso. La empresa requiere los siguientes:

Exámenes de laboratorio
Exámenes psicosensométricos (optometría, audiometría, prueba psicológica y de coordinación motriz)
Prueba teórica
Prueba práctica

3.1.3 Certificado de idoneidad. Mediante una prueba teórica, se mide el conocimiento del conductor sobre los factores propios de la conducción, normatividad vial y del vehículo a conducir; además, el aspirante debe realizar la prueba práctica, que permite conocer los hábitos y habilidades en la conducción. Estas pruebas deben ser realizadas por personas naturales o jurídicas competentes, que garanticen la idoneidad del conductor, según lo establecido por la normatividad.

3.1.4 Habilidades y competencias. La empresa verificará que los conductores cumplan con un mínimo de habilidades y competencias, con el objeto de asegurar la idoneidad para la labor asignada. Las habilidades a evaluar serán:

Conocimientos básicos de lectura y escritura.
Habilidades para operar el tipo de vehículo de su competencia.

Actitud positiva hacia la seguridad.
Conocimientos básicos en primeros auxilios, control de incendios en vehículos, manejo defensivo, inspección general de vehículos.
El aspirante debe estar libre de infracciones ante los organismos de tránsito (previa verificación en el Simit).
Presentar licencia de conducción registrada en el RUNT (Registro Único Nacional de Transito), con fecha de expedición mayor a 18 meses, si la licencia ha sido expedida por primera vez.

3.1.5 Capacitación en Seguridad Vial. La empresa tiene implementado un cronograma de capacitaciones, que incluye temáticas relacionadas con seguridad vial, dirigido a todo el personal que de por contratación directa o no, desarrolla actividades en misión para la empresa, dando cumplimiento a la Resolución 1565 del 2014. Estas capacitaciones son dirigidas por personas naturales o jurídicas idóneas, con conocimiento y experiencia en seguridad vial, tránsito, transporte o movilidad, accidentalidad, normatividad vigente y atención a víctimas. El plan de capacitaciones estará sujeto a modificaciones de acuerdo con las necesidades de la empresa y los planes de acción establecidos por los accidentes de tránsito que se presenten en el año en curso (Ver anexo 7. Plan de Capacitaciones y cronograma de actividades del plan estratégico de seguridad vial).

3.1.6 Control de documentos de los conductores de la empresa. La empresa documentará la información de sus conductores en una base de datos, como proceso administrativo interno, para lo cual cumplirá con la Ley 1581 de 2012 y el Decreto Nacional 1377 de 2013 referentes a la protección de datos personales; dicha base se actualizará semestralmente y para todos los efectos se registrará la siguiente información:

Tabla 6. Control de documentos de los conductores de la empresa

Control de documentos de los conductores de la empresa	
Nombres y Apellidos	
Edad	
Tipo de contrato	
Años de experiencia en conducción	
Inscripción ante el RUNT	
Tipo de licencia de conducción	
Vigencia de la licencia de conducción	
Tipo de vehículo que conduce	
Reporte de comparendos e histórico de los mismos	
Reporte de incidentes	
Reporte de accidentes	
Exámenes médicos ocupacionales	
Pruebas	
Capacitaciones	

Proyectado por: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa.

3.2 Políticas de regulación de la empresa

Se propone establecer las siguientes políticas como pilares fundamentales para el comportamiento humano:

Política alcohol, sustancias psicoactivas o tabaco. Ver anexo 8,
Política No uso de equipos de comunicación móviles mientras se conduce. Ver anexo 9,
Política Regulación de la velocidad Ver anexo. 10,
Política de uso de cinturón de seguridad, Ver anexo 11

3.2.1 Socialización de las políticas de regulación de la empresa. La divulgación de la política de las políticas de regulación de la empresa se efectuará entre los trabajadores y colaboradores vinculados con la compañía mediante un documento impreso, y este será publicado en la cartelera principal dentro de las instalaciones de la compañía, para su debida divulgación, previa aprobación de las directivas de la compañía.

4. VEHÍCULO SEGURO

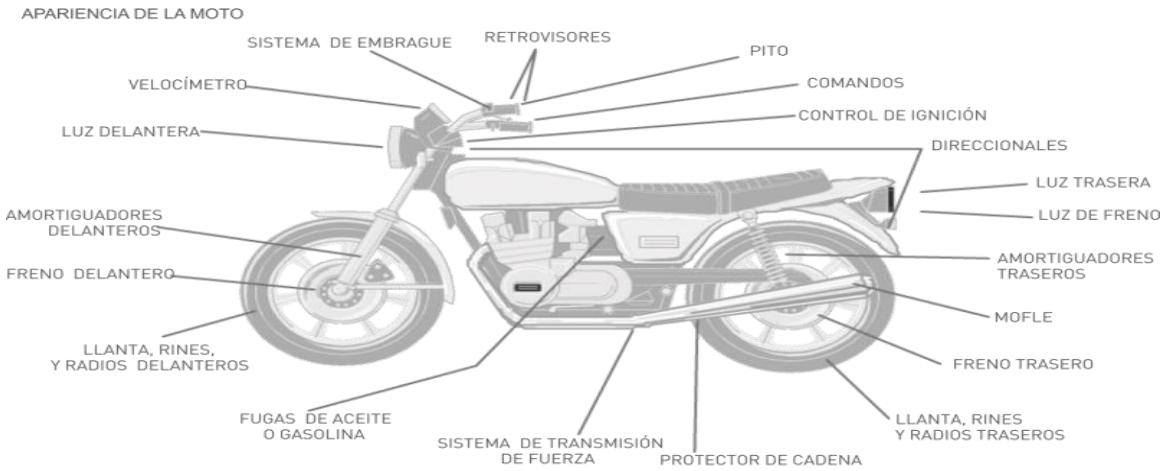
Se implementaron tres formatos para la verificación y seguimiento del buen estado de los vehículos de la compañía, abarcando igualmente los de propiedad de terceros que son administrados por la empresa, mediante el auxilio de sostenimiento para sus desplazamientos en misión.

Figura 2. Formato de inspección diaria para motocicletas

	FORMATO DE INSPECCIÓN DIARIA PARA MOTOCICLETAS		
	MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA		
NOMBRE DEL INSPECTOR:		**CARGO:**	**FECHA:**
SEDE:		**NOMBRE DEL CONDUCTOR**	
MARCA DE LA MOTOCICLETA:		**CILINDRAJE:**	
MODELO:	**COLOR:**	**PLACA:**	

El casco está en buen estado: Si___ No___ Debidamente identificado. Sí___ No___
Las gafas están en buen estado: Si___ No___ Qué tipo tiene: _____
Los guantes están en buen estado: Si___ No___ Qué tipo de guantes tiene _____
Posee impermeable: Si___ No___ Estado:_____
Utiliza zapatos de seguridad con puntera y antideslizantes: Si___ No___

INSTRUCCIONES: Marque con un visto bueno si las partes evaluadas se encuentran bien y con una X si éstas se encuentran en mal estado y en observaciones explique lo malo que observó.



Observaciones: _____

Nombre y firma de quien realizo la inspección:	
Cargo:	

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

El objetivo del diligenciamiento del formato de inspección de motocicletas, es identificar las posibles fallas mecánicas que puede presentar un vehículo antes de entrar en operación. Este mismo criterio se aplica para el siguiente formato, referido a automóviles.

Figura 3. Formato de inspección diaria para vehículos automotores

	FORMATO DE INSPECCIÓN DIARIA PARA VEHÍCULOS AUTOMOTORES						
	MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA						
NOMBRE DEL INSPECTOR:		CARGO:		FECHA:			
SEDE :	NOMBRE DE CONDUCTOR:						
MARCA:	CILINDRAJE:			TIPO CARROCERIA:			
MODELO:	COLOR:			PLACA:			
CONDICIÓN	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3	DÍA 4	DÍA 5	DIA 6	OBSERVACIONES
El piloto y tablero de comando funcionan completamente.							
Los comando del tablero estan encendidos.							
El encendido del carro es facil y no tiene ningun ruido fuera de lo normal.							
Realiza en pre-calentamiento del vehiculo antes de ponerlo en funcionamiento.							
Las llantas no estan lisas (es visible el labreado mayor a 1mm).							
Las luces altas esta en buen estado.							
las luces bajas estan en buen estado.							
Los direccionales encienden correctamente.							
Los espejos estan completos y en buen estado							
El liquido refrigerante tiene un nivel aceptable (se encuentra dentro de los limites).							
Cuenta con kit de carretera completo. (gato, cruceta,dos señales en forma de triangulo, extintor vigente, tacos,linterna).							
Botiquin completo (antisepticos, tijera, algodón, gasa, espadrapo o micropore, venda elastica)							
Cuenta con Llanta de repuesto.							
Cuenta con los conos y chalecos reflectivos							
Cuenta con cables para bateria.							
Gato en buen estado que soporte el peso del carro.							
Caja de herramientas: Alicate, Destornillador, Llave de expansión, Llaves fijas.							

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

Figura 4. Matriz de mantenimiento preventivo y/o correctivo

MATRIZ DE MANTENIMIENTOS PREVENTIVO Y/O CORRECTIVOS						
ITEM	PLACA DEL VEHICULO	FECHA DE MANTENIMIENTO	EMPRESA ENCARGADA DEL MANTENIMIENTO	TIPO DE REVISION (PREVENTIVA Y/O CORRECTIVA	NOMBRE DEL REPUESTO SUSTITUIDO	CUMPLIMIENTO

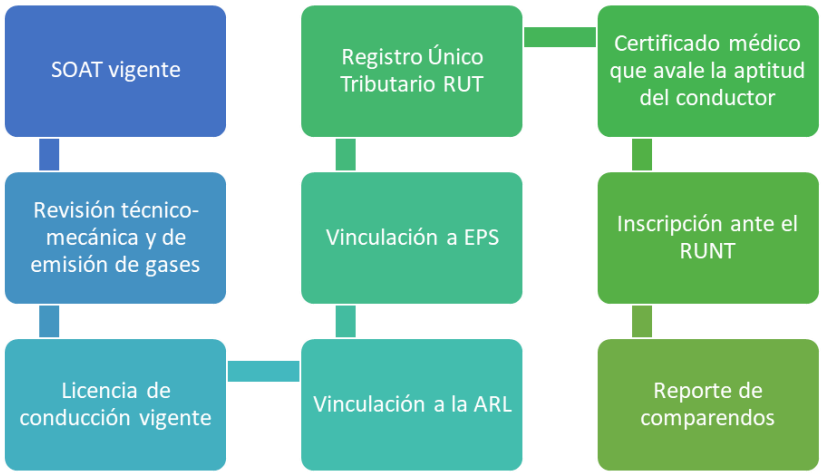
Proyectó: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

Se diseñó este formato con el objeto de implementar un control de los mantenimientos preventivo y correctivos de los vehículos propios y de terceros vinculados al servicio de la Mangueras Industriales Ltda.

4.1 Contratación de vehículos

Según la necesidad, la empresa contrata vehículos para el transporte de materiales industriales, que, por su tamaño, exceden la capacidad de los vehículos vinculados directamente a la compañía.

Figura 5. Procedimiento de contratación de conductores



Proyectó: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

5. INFRAESTRUCTURA SEGURA

Se realizó un análisis de las áreas de ingreso y salida de los trabajadores de las instalaciones de la compañía, así como de las zonas de parqueo ubicados al exterior de la empresa y del parqueadero exclusivo para los vehículos vinculados.

Figura 6. Acceso peatonal a las instalaciones de la empresa

Fuente: Fotografía tomada por Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa, 2020.

Se evidencia ausencia de una zona peatonal para el acceso de los clientes y personal interno de la empresa, debido a la falta de demarcación en las zonas de parqueo para clientes.

Figura 7. Parqueadero Privado

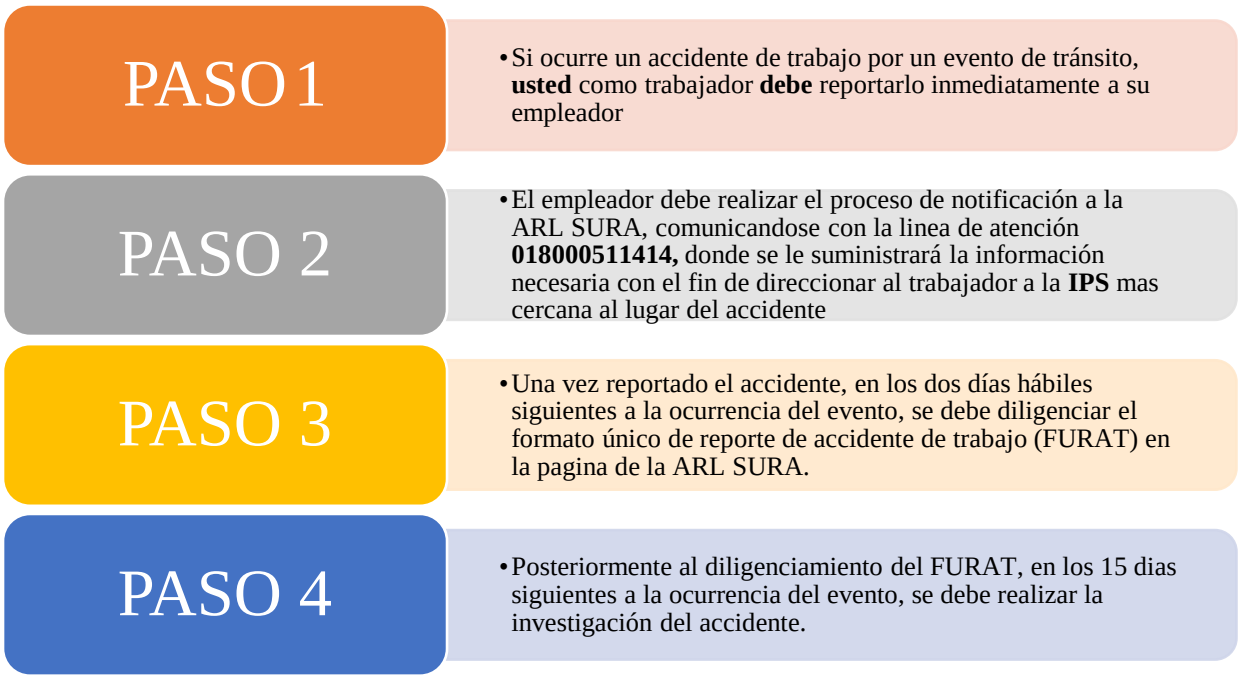
Fuente: Fotografía tomada por Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa, 2020.

No existe demarcación de las zonas de parqueo, ingreso y salida de los vehículos; es importante demarcar el área, para la regulación de la velocidad a la entrada y salida del parqueadero y para la organización de los vehículos al interior. Se evidencia desorden en el parqueadero, que podría ocasionar alguna colisión al esquivar los obstáculos.

6. ATENCIÓN A VICTIMAS

La empresa establece el protocolo de atención a víctimas, que será implementado en caso de accidente de tránsito laboral. Posterior al accidente, se diligenciará el formato de investigación de accidente de trabajo suministrado por la ARL SURA, estableciendo los respectivos planes de acción, en donde se incluirá siempre la re-inducción al SGSST y la lección aprendida del accidente.

Figura 8. Protocolo de atención a víctimas en caso de accidente de tránsito



Proyectó: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

7. DIAGNÓSTICO DE LOS RIESGOS VIALES

7.1 Levantamiento del diagnóstico

Para levantar el diagnóstico de los riesgos viales, se tuvo como fuente de información la encuesta propuesta por la Resolución 1565 de 2014 (Ver anexo 12. Encuesta para la identificación de riesgos viales).

Tabla 7.Tabulación de encuesta riesgos viales

Tabulación de encuesta riesgos viales		
Tipo de contrato	Definido	19
	Indefinido	1
	Contratista	1
Licencia de conducción	A2	8
	B1	6
	A2-b1-c1	5
	No tienen	2
Restricción en licencia	Ninguna	15
	Uso de gafas	4
	N/a	2
Experiencia de conducción en años	1 a 3 años	4
	3 a 5 años	1
	5 a 10 años	5
	10 a 15 años	1
	15 a 20 años	4
	Mas de 20 años	4
Ha tenido accidentes de transito	Si	9
	No	12
Hace cuantos años tuvo el último accidente	1 año	2
	2 años	5
	5 años	2
Causas de los accidentes	Imprudencia propia	4
	Imprudencia de otros conductores	1
	Embriaguez	2
	Exceso de confianza	2
Tiene usted deficiencia visual	Si	8
	No	13
Ve usted bien	Lejos	2
	Cerca	6
	Ambas	13
Sufre usted de alguna enfermedad	Si	2
	No	19
Realiza desplazamientos en misión	Si	11
	No	10
Frecuencia de los desplazamientos	Diariamente	7
	Alguna vez a la semana	1
	Una o dos veces al mes	3
	Propio	9

Tabulación de encuesta riesgos viales		
Para los desplazamientos en misión conduce vehículo	Empresa	1
	Ambos	2
Los desplazamientos en misión son planificados por	Usted	2
	La empresa	9
La programación en misión se hace	Diario	10
	Semanalmente	1
Cuáles son los medios que utiliza para los desplazamientos in itinere	Automóvil	8
	Moto	11
	Bus	2
Kilómetros que recorre en los desplazamientos in itinere	Entre 1 y 5 km	2
	Entre 5 y 10 km	4
	Entre 10 y 15 km	6
	Entre 15 y 20 km	5
	Mas de 20 km	4
Tiempo promedio para los desplazamientos in itinere	Entre 1/2 y 1 horas	6
	Entre 1 y 1:1/2 hora	11
	Entre 1:1/2 y 2 horas	4
Principales factores de riesgo con los que se encuentra al realizar los desplazamientos in itinere y en misión	Estado de la infraestructura	15
	Vía	17
	Propia conducción	4
Causas que motivan el riesgo	Intensidad del trafico	16
	Condiciones climatológicas	13
	Otros conductores	15
	Estado de la infraestructura	15
	Falta de información y formación en seguridad vial	21

Fuente: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa, 2020.

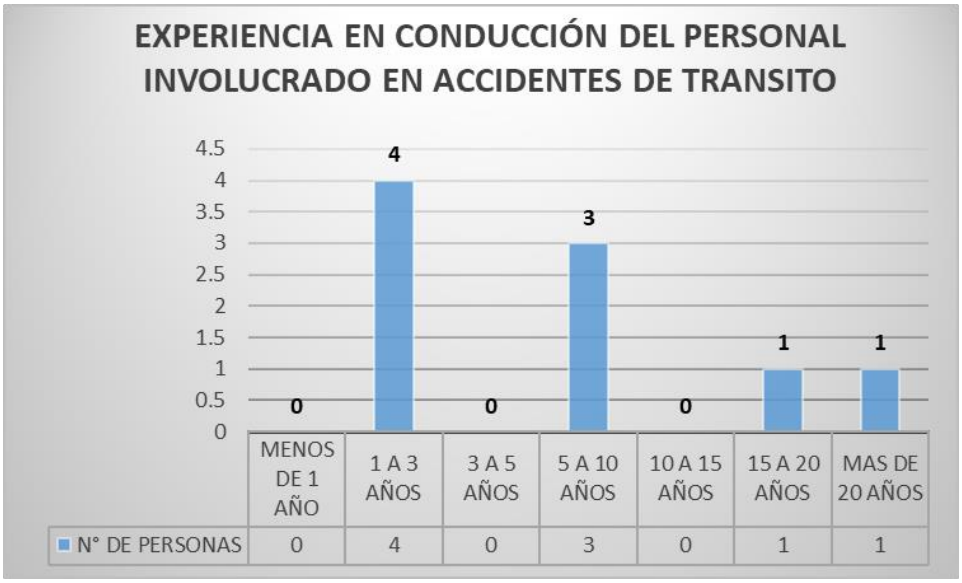
7.2 Resultados encuesta de la identificación de riesgos viales

Una de las principales causas de incidentes viales al interior de la firma, es la falta de experiencia en la conducción que se ve reflejada en las personas involucradas en estos hechos y que cuentan con menos de tres años conduciendo algún tipo de vehículo. Según Norza (2014), los incidentes viales se presentan por errores atribuidos a inhibidores de la prudencia, como la subestimación de la velocidad propia y la sobrestimación de la habilidad como conductor. Estas situaciones se presentan con frecuencia en un conductor inexperto.

Los resultados obtenidos en la encuesta aplicada sobre la identificación de riesgos viales, se presentan en la figura 9.

La figura 10, por su parte evidencia la categoría de las licencias de conducción de los colaboradores de la empresa.

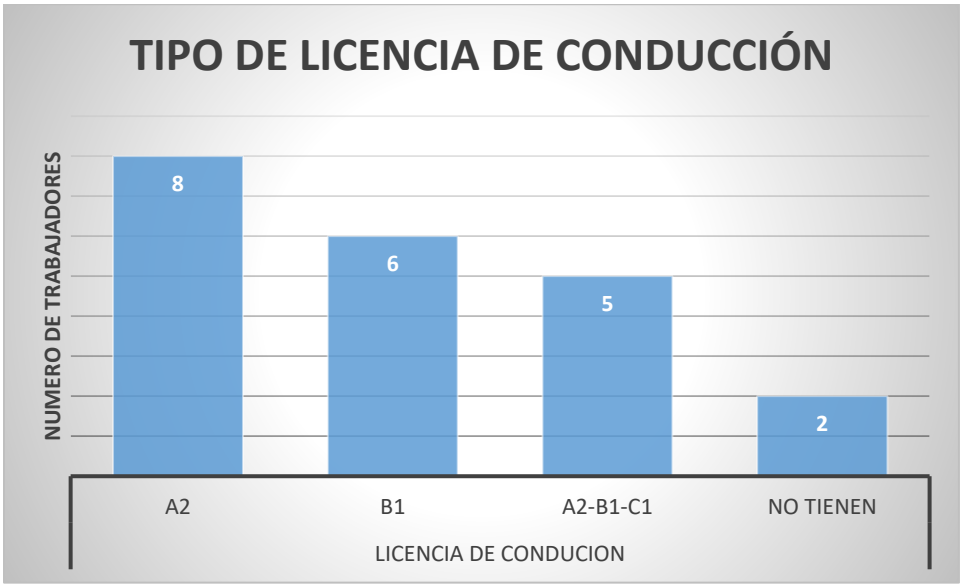
Figura 9. Experiencia en conducción del personal involucrado en accidentes de tránsito



Fuente: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa, 2020.

Como puede observarse a continuación, sobresale el número de licencias tipo A2, la cual es otorgada para la conducción de motocicletas, por lo cual se infiere que los integrantes de Mangueras Industriales Ltda., poseen su mayor experiencia conduciendo vehículos de este tipo.

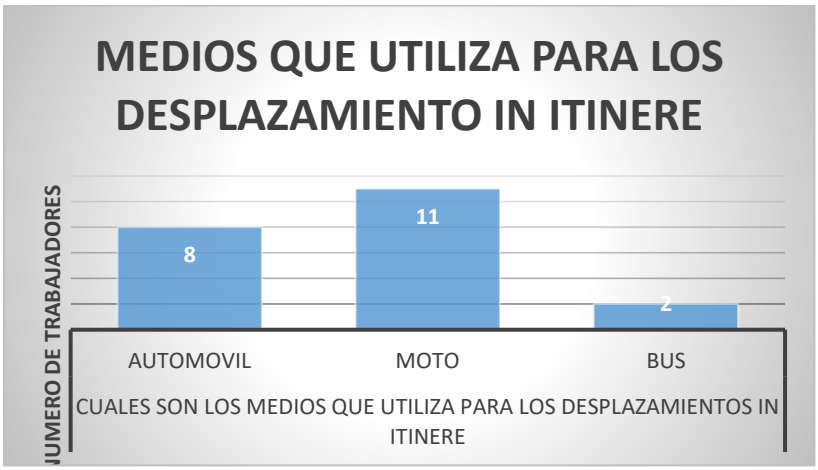
Figura 10. Tipo de licencia de conducción



Fuente: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa, 2020.

De acuerdo con lo anterior, para realizar los desplazamientos tanto en misión como *in itinere*, el vehículo predominante para la movilización del personal es la motocicleta.

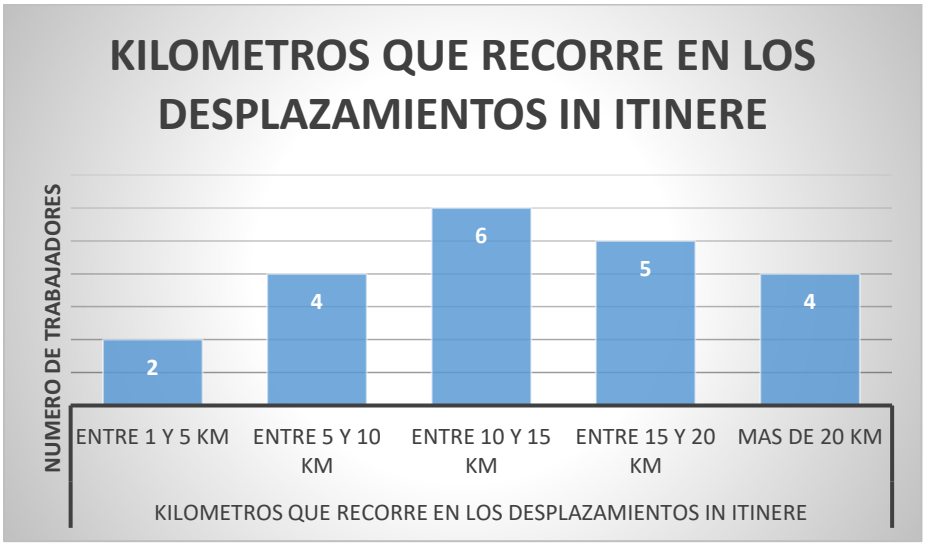
Figura 11. Medios de transporte para desplazamientos *in itinere*



Fuente: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa, 2020.

Las figuras 11 y 12 muestran los tipos de vehículo y las distancias recorridas in itinere. Se puede observar que la mayoría de los trabajadores de la firma recorren entre 10 y 20 kilómetros para realizar sus desplazamientos *in itinere*, aumentando esto aún más la probabilidad causar accidentes viales.

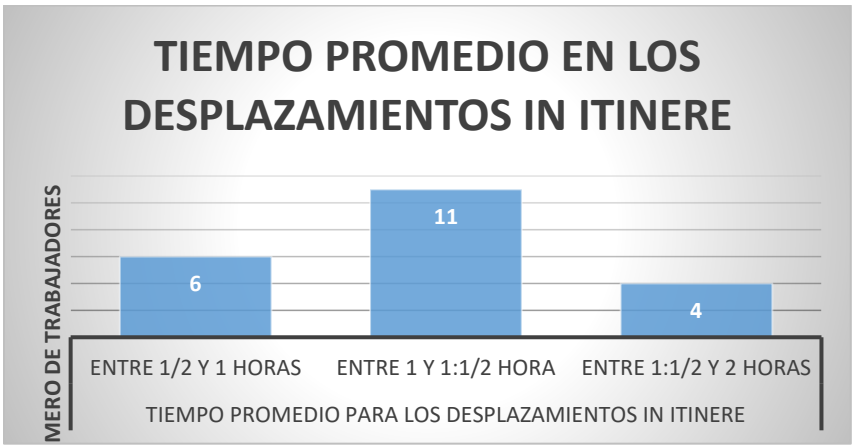
Figura 12. Distancia recorrida *in itinere*



Fuente: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa, 2020.

Además de las largas distancias recorridas por los colaboradores para realizar sus desplazamientos desde su hogar al lugar de trabajo, es importante resaltar que un factor influyente sobre la probabilidad de accidentarse después de realizar una jornada laboral extensa, es la fatiga, combinada con los largos desplazamientos de regreso a casa y con el tiempo utilizado en el trayecto.

Figura 13. Tiempo promedio de desplazamientos *in itinere*

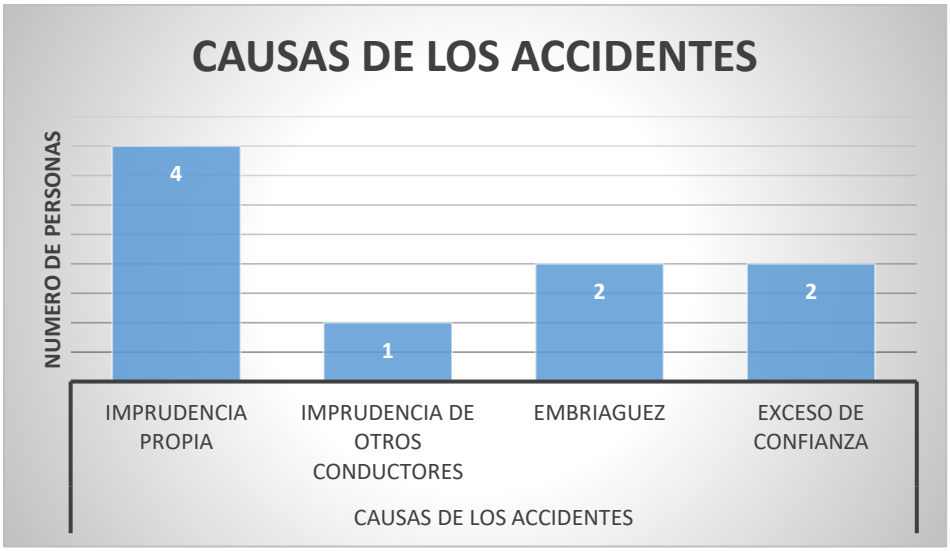


Fuente: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa, 2020.

Los desplazamientos entre 60 y 90 minutos que el 42% de los conductores realiza diariamente para llegar al lugar de trabajo y posteriormente para el regreso a casa, se suma a que la mayor parte de los encuestados, admitió que la principal causa de los accidentes corresponde a factores humanos como la imprudencia propia, embriaguez y exceso de confianza.

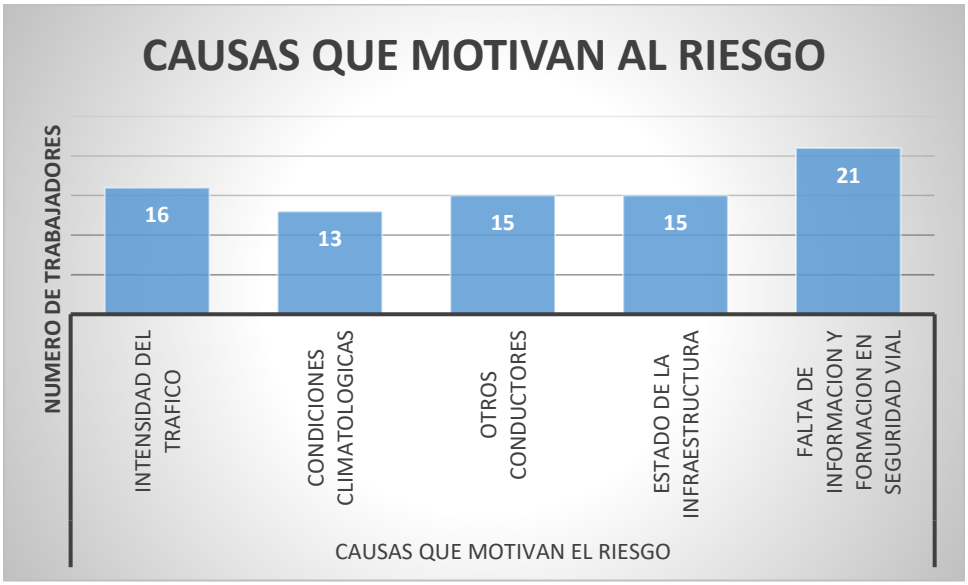
La conducción bajo los efectos del alcohol, se encuentra entre los cinco factores de riesgo fundamentales implicados en la seguridad vial, según fuentes de la Organización Mundial de la Salud (Norza, 2014).

Figura 14. Causas de los accidentes viales detectadas en las encuestas



Fuente: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa, 2020.

La figura 14 ratifica la necesidad de la implementación de un plan estratégico de seguridad vial, pues el 100% del personal admite que no cuenta con formación en seguridad vial (Figura 15).
Figura 15. Causas que motivan al riesgo



Fuente: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa, 2020.

7.3 Definición de los riesgos viales

Teniendo en cuenta los roles que desempeña el personal de la empresa Manguera Industriales Ltda. al realizar los desplazamientos misionales, se realizó una clasificación y valoración de los riesgos viales bajo la Guía Técnica Colombiana GTC 45 de 2012, a fin de definir el nivel de riesgo y establecer controles que apunten a la reducción de accidentes de tránsito (Ver anexo 13. Matriz de identificación de peligros riesgo tránsito).

Figura 16. Matriz de identificación de riesgos

Grupo de trabajo	Nombre del cargo	Rol en la vía	Riesgo por hábitos/ entorno	Número de personas	Riesgo			
					Muy Alto	Alto	Medio	Bajo
Operativo	Mensajero	Conductor en misión	Hábito: Uso de celular, exceso de velocidad, distracciones, uso de EPP Entorno: Estado de la vía, señalización, distracciones.	2	X			
Operativo Operativo			Hábito: Uso de celular, exceso de velocidad,	3	X			

Grupo de trabajo	Nombre del cargo	Rol en la vía	Riesgo por hábitos/ entorno	Número de personas	Riesgo			
					Muy Alto	Alto	Medio	Bajo
	Asesor industrial externo	Conductor en misión	distracciones, uso de EPP Entorno: Estado de la vía, señalización, distracciones					
Operativo	Auxiliar de bodega	Conductor en misión	Hábito: Uso de celular, exceso de velocidad, uso de cinturón distracciones, uso de EPP Entorno: Estado de la vía, señalización, distracciones	1		X		
Operativo	Auxiliar de taller	Conductor en misión	Hábito: Uso de celular, exceso de velocidad, uso de cinturón distracciones, uso de EPP Entorno: Estado de la vía, señalización, distracciones.	1		X		
Administrativo	Auxiliar administrativo	Conductor en misión	Hábito: Uso de celular, exceso de velocidad, uso de cinturón distracciones, uso de EPP Entorno: Estado de la vía, señalización, distracciones.	4		X		
Operativo	Auxiliar de bodega	Conductor In Itinere	Hábito: Uso de celular, exceso de velocidad,	1			X	

Grupo de trabajo	Nombre del cargo	Rol en la vía	Riesgo por hábitos/ entorno	Número de personas	Riesgo			
					Muy Alto	Alto	Medio	Bajo
			distracciones, uso de EPP Entorno: Estado de la vía, señalización, distracciones.					
Operativo	Tornero	Conductor In Itinere	Hábito: Uso de celular, exceso de velocidad, distracciones, uso de EPP Entorno: Estado de la vía, señalización, distracciones.	2			X	
Operativo	Asesor Industrial Interno	Conductor In Itinere	Hábito: Uso de celular, exceso de velocidad, distracciones, uso de EPP Entorno: Estado de la vía, señalización, distracciones.	2			X	
Administrativo	Auxiliar Administrativo	Conductor In Itinere	Hábito: Uso de celular, exceso de velocidad, uso de cinturón distracciones, uso de EPP Entorno: Estado de la vía, señalización, distracciones	2			X	
Administrativo	Auxiliar Administrativo	Pasajero	Hábito: Uso de celular, exceso de velocidad, distracciones, uso de EPP	2				X

Grupo de trabajo	Nombre del cargo	Rol en la vía	Riesgo por hábitos/ entorno	Número de personas	Riesgo			
					Muy Alto	Alto	Medio	Bajo
			Entorno: Estado de la vía, señalización, distracciones					
Administrativo	Gerente	Conductor In Itinere	Hábito: Uso de celular, exceso de velocidad, uso de cinturón distracciones, uso de EPP Entorno: Estado de la vía, señalización, distracciones	1			X	
TOTAL				21				

Fuente: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa, 2020.

7.4 Plan de acción de los riesgos viales

Los planes de acción se establecieron según la valoración del riesgo vial de cada trabajador determinado por su rol en vía y va acorde con los resultados obtenidos de la encuesta de riesgos viales.

Tabla 8. Plan de acción para el pilar de fortalecimiento de la gestión

Acciones propuestas	Fecha	Presupuesto	Responsable
Conformación del Comité de Seguridad Vial	Sujeto aprobación de la alta gerencia	N/A	Gerencia
Designar el responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial según perfil de cargo	Sujeto a designación de la alta gerencia	N/A	Gerencia
Divulgación de la Política de Seguridad Vial	Sujeta aprobación de la alta gerencia y a divulgación del responsable del PESV	N/A	Gerencia y responsable del PESV

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa.

Tabla 9. Plan de acción para el pilar de comportamiento humano

Acciones propuestas	Fecha	Presupuesto	Responsable
Implementar un procedimiento de contratación de conductores y mensajeros	Sujeto aprobación de la alta gerencia	Definido por el laboratorio y centro especializado a contratar	Gerencia y comité de Seguridad Vial

Acciones propuestas	Fecha	Presupuesto	Responsable
Capacitar a todos los colaboradores de la firma en seguridad vial	Sujeto aprobación de la alta gerencia	Definido por personal idóneo a contratar	Gerencia y comité de Seguridad Vial
Capacitar a todos los colaboradores en manejo defensivo	Sujeto aprobación de la alta gerencia	Definido por personal idóneo a contratar	Gerencia y comité de Seguridad Vial
Capacitar a todos los colaboradores en señalización de normas de tránsito	Sujeto aprobación de la alta gerencia	Definido por personal idóneo a contratar	Gerencia y comité de Seguridad Vial
Capacitar a todos los colaboradores en autocuidado en manejo de dispositivos electrónicos al conducir	Sujeto aprobación de la alta gerencia	Definido por personal idóneo a contratar	Gerencia y comité de Seguridad Vial

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa.

Tabla 10. Plan de acción para el pilar de vehículo seguro

Acciones propuestas	Fecha	Presupuesto	Responsable
Caracterizar la Flota vehicular con los que la firma lleva a cabo su actividad misional	Sujeto aprobación de la alta gerencia	El destinado por la alta gerencia	Gerencia y comité de Seguridad Vial
Contratar un taller especializado e idóneo para realizar los mantenimientos preventivos y correctivos a la flota de vehículo de la empresa	Sujeto aprobación de la alta gerencia	El destinado por la alta gerencia	Gerencia y comité de Seguridad Vial
Gestionar la matriz de mantenimientos preventivos y/o correctivos propuesta	Sujeto aprobación de la alta gerencia	N/A	Gerencia y responsable del PESV
Implementar el formato de inspección diaria para motocicleta y vehículos automotores propuesto	Sujeto aprobación de la alta gerencia	N/A	Gerencia y responsable del PESV

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa.

Tabla 11. Plan de acción para el pilar de Infraestructura segura

Acciones propuestas	Fecha	Presupuesto	Responsable
Realizar demarcación de zonas de parqueo internas	Sujeto aprobación de la alta gerencia	El destinado por la alta gerencia	Gerencia y comité de Seguridad Vial
Realizar demarcación de zonas de parqueo internas	Sujeto aprobación de la alta gerencia	El destinado por la alta gerencia	Gerencia y comité de Seguridad Vial
Señalizar las zonas de parqueo haciendo especial énfasis en el límite de velocidad establecido por la empresa	Sujeto aprobación de la alta gerencia	N/A	Gerencia y responsable del PESV
Programar de forma trimestral inspecciones de la planta física interna y externa de la firma	Sujeto aprobación de la alta gerencia	N/A	Gerencia y responsable del PESV

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa.

Tabla 12. Plan de acción para el pilar de atención de víctimas

Acciones propuestas	Fecha	Presupuesto	Responsable
Implementar el protocolo de atención de victimas en caso de accidente de tránsito laboral propuesto	Sujeto aprobación de la alta gerencia	N/A	Gerencia y comité de Seguridad Vial
Divulgar a todos los niveles de la empresa el protocolo de atención de víctimas en caso de accidente de tránsito laboral	Sujeto aprobación de la alta gerencia	N/A	Gerencia y comité de Seguridad Vial
Realizar la investigación del accidente de tránsito laboral en el formato suministrado por la ARL SURA	En los 15 días después de la ocurrencia del evento	N/A	Gerencia y responsable del PESV
Ejecutar los planes de acción y realizar la lección aprendida de la investigación del accidente de trabajo	Posterior a la ocurrencia del evento	El asignado	Gerencia y responsable del PESV

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa.

7.5 Indicadores

Se sugiere implementar los siguientes indicadores, para el control y seguimiento de los planes de acciones propuestos y para la medición del cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial

Tabla 13. Indicadores

Indicador	Características
1. Cumplimiento	
Descripción	$\frac{N° \ de \ trabajadores \ capacitados \ en \ el \ periodo}{N° \ trabajadores \ citados \ a \ capacitación \ en \ el \ periodo} * 100$
Meta	100% del personal de la firma
Fuente de verificación	Plan de capacitación
Seguimiento	Mensual
Responsable	Responsable del PESV
2. Accidentalidad	
Descripción	$\frac{N° \ de \ eventos \ reportados \ en \ el \ mes}{N° \ de \ trabajadores \ en \ el \ mes}$
Meta	0
Fuente de verificación	Caracterización de accidentes de trabajo
Seguimiento	Mensual
Responsable	Responsable del PESV
3. Cobertura	
Descripción	$\frac{N° \ de \ capacitaciones \ ejecutadas \ en \ el \ mes}{N° \ de \ capacitaciones \ planeadas \ en \ el \ mes} * 100$
Meta	100%
Fuente de verificación	Plan de capacitaciones
Seguimiento	Mensual

Indicador	Características
Responsable	Responsable del PESV
4. Mantenimiento	
Descripción	$\frac{Objetivos\ Cumplidos}{Objetivos\ trazados} * 100$
Meta	100%
Fuente de verificación	Ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial
Seguimiento	Mensual
Responsable	Responsable del PESV

7.6 Auditoría

Como parte del plan de seguimiento y de mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se propone implementar una serie de auditorías de control que permitan realizar una medición anual al desarrollo y aplicación de las estrategias utilizadas dentro del marco del documento propuesto.

Para lograr este objetivo, se implementarán auditorias de primer nivel o internas de forma anual hechas por personal idóneo, capacitado y con experiencia en el tema, profesional con experiencia en realización de auditorías, que cuente con un curso de 50 horas de seguridad y salud en el trabajo vigente; lo anterior dirigido a que sus capacidades estén acordes con el rol a desempeñar. Adicionalmente, el candidato debe poseer por lo menos un año de experiencia realizando actividades del mismo tipo.

Las auditorías internas se realizarán de forma anual y deberán abarcar aspectos como ejecución de planes de acción, acciones preventivas, correctivas y de mejora. A su vez debe evaluar los indicadores y su cumplimiento para así establecer la efectividad del plan Estratégico de Seguridad Vial. Estas auditorías se deben enfocar en las actividades encaminadas a mitigar los riesgos que más pueden impactar a la organización en su operatividad y logística, al tiempo que mejoran las condiciones laborales y de salud de los trabajadores y sus familias. El responsable de realizar las auditorías internas debe documentar la información y los hallazgos obtenidos cumpliendo así con las exigencias de ley.

Entre las acciones de las entidades gubernamentales, es posible que se efectúe una auditoría de tercer tipo, con el fin de monitorear y verificar por parte de los entes de control, el cumplimiento de los requisitos legales por parte de Mangueras Industriales Ltda.

7.7 Mejora Continua

De los hallazgos realizados en las auditorías, se desprenden los planes de acción y acciones de mejora enfocados en impactar sobre las falencias o aspectos susceptibles de cambio, en pro de la mejora de los indicadores; esta actividad siempre debe ser liderada por el responsable de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Dentro de los planes de acción, siempre se debe abordar de manera prioritaria aquella problemática que impacte de forma más negativa a la empresa.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Congreso de la República de Colombia. (2002). *Ley 769*. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Congreso de la República de Colombia. (2011). *Ley 1503*. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Congreso de la República de Colombia. (2012). *Ley 1562*. Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional.

Congreso de la República. (2012). *Ley Estatutaria 1581*. Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales.

Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación ICONTEC. (2012). *Guía para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*.

Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación ICONTEC. (2016). *NTC OHSAS 18001*.

Mangueras Industriales. (2020). *Archivo*.

Ministerio de Transporte. (2014). *Resolución 1565*. Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Ministerio de Transporte. (2016). *Resolución 1231*. Por la cual se adopta el documento guía para la evaluación de los planes estratégicos de seguridad vial.

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

Presidencia de la República de Colombia. (2013). *Decreto 2851*. Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9º, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.

Presidencia de la República de Colombia. (2013). *Decreto Nacional 1377*. Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 1581 de 2012.

Presidencia de la República de Colombia. (2015). *Decreto 1072*. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo.

	DIRECTRIZ DE LA ALTA GERENCIA – PLAN ESTRATEGICO EN SEGURIDAD VIAL		
	SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	**Cód.: PESV-COMPROMISO-01**	**Versión: 1**
	MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA	**Fecha aprobacion: Mayo de 2020**	

El día 20 del mes de Mayo de 2020, con el fin de dar cumplimiento a lo requerido en la resolución 1565 de 2014, mediante el cual el Ministerio de Transporte expide la guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial; el sr. **JESUS ALCIDES SALAZAR MUÑOZ** , representante legal de la empresa **MANGUERAS INDSUTRIALES LTDA**; delegara al personal que serán los representes del Comité de Seguridad Vial, dadas sus competencias y roles que desempeñan en la organización para dar cumplimiento a los requerimientos de ley, quienes tendrán que asumir las responsabilidades y compromisos establecidas en la resolución 1565 de junio del 2014.

Así mismo se propiciará los espacios, las condiciones y los recursos necesarios que permitan garantizar el buen funcionamiento orientado al cumplimiento del requerimiento legal.

JESUS ALCIDES SALAZAR MUÑOZ
Representante legal

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

	ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ SE SEGURIDAD VIAL		
	SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	**Cód.: PESV-ACT –CONF-01**	**Versión: 1**
	MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA	**Fecha aprobacion: Mayo de 2020**	

El día 20 del mes de mayo de 2020 con el fin de dar cumplimiento a lo requerido en la resolución 1565 de 2014, mediante el cual el Ministerio de Transporte expide la guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el representante legal de la empresa **MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA**; el señor Jesús Alcides Salazar Muñoz, identificado con cédula de ciudadanía No. 17.196.579, constituyó el comité de seguridad vial quedando, así:

Nombre	Cargo
Cesar Augusto Salazar Dávila	Administrador.
Alejandra Flores Díaz	Asistente de Gestión Humana
Jessica Otálora	Líder Seguridad y Salud en el trabajo

Así mismo se asignó como responsable del PESV a Nombres **Cesar Augusto Salazar Dávila (Administrador)- Alejandra Flores Díaz (Asistente de Gestión Humana) – Jessica Otálora (Líder de Seguridad y Salud en el Trabajo);** quienes tendrán a su cargo el Plan Estratégico de seguridad vial y las responsabilidades descritas en el marco normativo.

El comité deberá regirse por los lineamientos emanados por la resolución 1565 del 2014 y la resolución 1231 del 2016.

El objetivo del Comité de Seguridad Vial será diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial, en la empresa y en la vida cotidiana de sus integrantes.

- Analizarán los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulará la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.

- Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos

- Se presentarán, discutirán y determinarán los programas académicos a desarrollar con los distintos actores

Roles y funciones de los integrantes del comité.

A continuación, se presentan las funciones específicas para cada uno de sus integrantes, así:

- Cesar Augusto Salazar Dávila, Administrador: Responsable de las acciones que se derivan del plan de acción del pilar de Fortalecimiento de la Gestión institucional.

- Alejandra Flores Díaz (Asistente de Gestión Humana) Responsable de las acciones que se derivan del plan de acción del pilar de comportamiento humano.

- Jessica Otálora, Líder de seguridad y salud en el Trabajo: Responsable de las acciones que se derivan del plan de acción del pilar de vehículo e infraestructura segura y atención a víctimas.

Además de las funciones específicas de los miembros de comités tendrán las asignadas por la resolución 1565 así:

- Realizar el análisis de la información obtenida de las encuestas ejecutadas previamente y establecer las actividades a realizar, priorizando el desarrollo de estas.
- Definir los objetivos y el alcance del Plan estratégico de seguridad vial.
- Identificar y analizar los riesgos e impactos que los accidentes de tránsito generan en la organización, estableciendo actividades encaminadas a prevenir la ocurrencia de estos eventos.
- Destinar los recursos económicos, tecnológicos, logísticos y humanos para llevar a cabo el Plan estratégico de seguridad vial.
- Establecer el plan de capacitaciones a realizar para el desarrollo del PESV.
- Elaborar los informes periódicos pertinentes para la alta gerencia en el cual se les dé a conocer los avances y progresos en el funcionamiento del Plan estratégico de seguridad vial, con esta misma periodicidad rendir informes sobre la relación costo-beneficio de la implementación de este programa de seguridad vial, y como su aplicación impacta de forma positiva la actividad económica de la organización y el manejo de la problemática.

. **Frecuencia de las reuniones del comité.**

Teniendo en cuenta la multiplicidad de responsabilidades que les asigna la normatividad, el Comité de Seguridad Vial se reunirá TRIMESTRAL y de manera extraordinaria en caso de ser requerido por el proceso.

Para dar cumplimiento, el representante legal propiciara las condiciones, los espacios y los recursos necesarios que permitan llevar a buen término el cumplimiento del requerimiento normativo.

En constancia de lo anterior firman todos los intervinientes.

María Alejandra Flórez Díaz
Cedula de ciudadanía No. 1.193.033.311

Cesar Salazar Dávila
Cedula de ciudadanía No. 94.501.256

Jessica Otálora
Cedula de ciudadanía No. 1.143.855.014

Jesús Alcides Salazar Muñoz
Representante legal
Cedula de ciudadanía No. 17.196.579

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

	PERFIL DE CARGO	**CODIGO**	**PC-SST-001**
	SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	**VERSION**	**1**
	MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA	**FECHA**	**MAYO 20 DE 2020**

Denominación del cargo:	RESPONSABLE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO
Objetivo del Cargo:	Coadyuvar en la ejecución del Sistema de Gestión de Seguridad y salud en trabajo, en cumplimiento con la Decreto 1072 de 2015 y los estándares mínimos del Sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo regidos bajo la Resolución 0312 de 2019.
Funciones Inherentes al cargo	• Actualizar la matriz de identificación de peligros y riesgos • Coordinar las actividades del sistema de gestión de SST • Ejecutar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) • Realizar inspecciones de seguridad con el fin de detectar oportunidades de mejora. • Recibir, documentar y hacer seguimiento a las inquietudes del sistema de gestión de SST. • Actualizar el plan de emergencias y ejecutar simulacros. • Realizar seguimiento a los indicadores del sistema de gestión • Ejecutar 100% de capacitaciones planeadas para el personal. • Realizar seguimiento a las recomendaciones de médicas ocupacionales. • Realizar seguimiento a la ejecución del presupuesto. • Realizar seguimiento a los planes de acción establecidos en la investigación de los incidentes y accidentes de trabajo. • Implementar acciones de mejora. • Rendición de cuentas a la gerencia del sistema de gestión • Seguimiento a los programas de vigilancia epidemiológica • Atender las visitas de la ARL • Realizar seguimiento al plan de trabajo. • Capacitar al personal en prevención de riesgos. • Implementar actividades de promoción y prevención de salud de acuerdo al perfil socio demográfico y condiciones de salud. • Actualización de los documentos del sistema.
Formación académica exigida para el cargo	Tecnólogo en Seguridad y Salud en el trabajo. Estudios complementarios en: Certificado 50 horas Virtuales SST
Experiencia previa requerida p el cargo	Superior a 1 año desempeñando las funciones
¿A quién reporta? Cargo	Administrador de la sucursal- Gerente General
¿A quien supervisa? Cargo	N/A

CONDICIONES DE TRABAJO

HORARIO DE TRABAJO	
FIJO	X
TURNOS	

HORARIO DE INGRESO SALIDA	LUNES A VIERNES 7:30 AM-5:30PM
	SABADO: 8 AM-1:00 PM

EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL REQUERIDOS

- Tapabocas
- Gafas de seguridad con protección lateral
- Protección auditiva de inserción
- Botas de seguridad con punta de acero

SISTEMA DE GESTION DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SGSST)

El Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST) está bajo la responsabilidad de la gerencia general con el apoyo de los jefes y/o administradores de cada agencia.

A continuación, se detallan las políticas que debe conocer el empleado y/o trabajador para cumplir su rol dentro de la compañía:

- Conocer y tener clara la política de Seguridad y Salud en el Trabajo
- Procurar el cuidado integral de la salud
- Suministrar información clara, completa y veraz sobre su estado de salud.
- Cumplir las normas de seguridad e higiene propias de la empresa
- Participar en la prevención de riesgos laborales mediante las actividades que se realicen en la empresa
- Informar las condiciones de riesgo detectadas al jefe inmediato
- Reportar inmediatamente todo accidente de trabajo o incidente.

INDUCCION Y ENTRENAMIENTO:

La inducción se realiza la primera semana en que ingresa el personal.

El entrenamiento específico del cargo tiene una duración aproximada de un (1) mes y debe comprender los siguientes aspectos:

- Desarrollo de las funciones típicas del cargo
- Organización documental
- Herramientas y aplicativos de la empresa
- Sistemas de control.

La capacitación y/o entrenamiento en Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST) se realizará según el programa de capacitación anual.

FIRMA	
NOMBRE	
CÉDULA	

CON MI FIRMA, CERTIFICO LA RECEPCIÓN Y ACEPTACIÓN DEL PRESENTE DOCUMENTO

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez Torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL DE MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA.

En atención al proceso misional, se hace necesario orientar estrategias para la prevención de accidentes de tránsito; es importante destacar que en el desarrollo de sus procesos se ven afectados a causa del índice de ausentismo generado por los accidentes de tránsito laborales y no laborales, situación que requiere ser intervenida; para esto se orientarán estrategias tendientes a reducir el indicador de ausentismo por dicha causa.

Mangueras Industriales Ltda., en cumplimiento a la Resolución 1565 de 2014 promueve la seguridad vial y la responsabilidad como actor vial a todos y cada uno de los empleados, contratistas y asociados que guarden relación con la actividad económica de la empresa. Por esta razón, busca que sus colaboradores adopten comportamientos que disminuyan la accidentalidad vial bajo los preceptos a continuación:

- Los colaboradores de la organización que realizan desplazamientos en misión deben propender por comportamientos seguros en la vía, manejo preventivo y defensivo que garantice la disminución de los actos inseguros.
- Sensibilizar en materia de seguridad vial a todos los colaboradores con los roles que cumplen en la vía, ya sean peatones, pasajeros o conductores de cualquier tipo de vehículo.
- Crear y establecer parámetros que condicionen el cumplimiento de las labores diarias en el desempeño de las actividades al cumplimiento de la normativa en materia de seguridad vial.
- Establecer protocolos de inspección diaria por medio de formatos que permitan el control mecánico preventivo de los vehículos utilizados para el cumplimiento de las labores diarias en la empresa.
- Promover permanentemente la educación vial entre los colaboradores de Mangueras Industriales Ltda.
- Socializar y ajustar anualmente la política y los objetivos del Plan estratégico de seguridad Vial de acuerdo con las necesidades y nuevos requerimientos de la empresa basados en la mejora continua.

_____

JESUS ALCIDES SALAZAR MUÑOZ
Representante Legal

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

Cámara de Comercio de Cali
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL
Fecha expedición: 24 de Febrero de 2020 05:19:54 PM

Recibo No. 7143828, Valor: $6.100

CODIGO DE VERIFICACIÓN: 0820J71X07

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccc.org.co y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario, contados a partir de la fecha de su expedición

CON FUNDAMENTO EN LA MATRÍCULA E INSCRIPCIONES EFECTUADAS EN EL REGISTRO MERCANTIL, LA CÁMARA DE COMERCIO CERTIFICA:

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón social:MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA.
Nit.:890323716-0
Domicilio principal:Cali

MATRÍCULA

Matrícula No.: 121420-3
Fecha de matrícula : 13 de Mayo de 1983
Último año renovado:2019
Fecha de renovación:29 de Marzo de 2019
Grupo NIIF:Grupo 2

UBICACIÓN

Dirección del domicilio principal: CL 23 # 2 NORTE - 12
Municipio:Cali-Valle
Correo electrónico:cia@manguerasindustriales.net
Teléfono comercial 1:8833630
Teléfono comercial 2:8843547
Teléfono comercial 3:3154319450

Dirección para notificación judicial:CL 23 # 2 NORTE - 12
Municipio:Cali-Valle
Correo electrónico de notificación:cia@manguerasindustriales.net
Teléfono para notificación 1:8833630
Teléfono para notificación 2:8843547
Teléfono para notificación 3:3154319450

La persona jurídica MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA. SI autorizó para recibir notificaciones personales a través de correo electrónico, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

CONSTITUCIÓN

Por Escritura No. 2550 del 02 de mayo de 1983 Notaria Segunda de Cali ,inscrito en esta Cámara de Comercio el 24 de mayo de 1983 con el No. 60472 del Libro IX ,Se constituyó MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA.

TERMINO DE DURACIÓN

La persona jurídica no se encuentra disuelta y su duración es hasta 02 de Agosto del año 2023

OBJETO SOCIAL

OBJETO SOCIAL. LA SOCIEDAD TENDRA COMO OBJETO SOCIAL PRINCIPAL LA FABRICACION, IMPORTACION Y EXPORTACION, LA COMPRA Y VENTA DE CORREAS Y MANGUERAS, E IMPLEMENTOS SIMILARES. EN EL EJERCICIO DE SU OBJETO LA SOCIEDAD PODRA EJECUTAR TODOS LOS ACTOS NECESARIOS O CONVENIENTES PARA SU LOGRO Y DESARROLLO, TALES COMO: A) ADQUIRIR BIENES DE CUALQUIER NATURALEZA, MUEBLES E INMUEBLES, CORPORALES E INCORPORALES; B) TOMAR O DAR DINERO EN MUTUO, CON O SIN INTERES; C) DAR Y RECIBIR EN GARANTIA DE OBLIGACIONES BIENES MUEBLES O INMUEBLES, TOMAR Y DAR EN ARRENDAMIENTO U OPCION BIENES DE CUALQUIER NATURALEZA; D) SUSCRIBIR ACCIONES O INTERESES EN SOCIEDADES O EMPRESAS QUE FACILITEN O CONTRIBUYAN AL DESARROLLO DE SUS OPERACIONES; E) CELEBRAR EL CONTRATO COMERCIAL DE CAMBIO EN TODAS SUS MANIFESTACIONES; GIRAR, ENDOSAR, PROTESTAR, CANCELAR, AVALAR, DAR Y RECIBIR LETRAS DE CAMBIO, PAGARES O CUALESQUIERA OTROS EFECTOS DE COMERCIO A TITULO VALORES, Y CELEBRAR TODA CLASE DE OPERACIONES CON ENTIDADES BANCARIAS O CREDITICIAS; F) HACER EN SU PROPIO NOMBRE, POR CUENTA DE TERCEROS O EN PARTICIPACION CON ELLOS, TODA CLASE DE OPERACIONES QUE SEAN NECESARIAS O CONVENIENTES PARA EL LOGRO DEL OBJETO SOCIAL.

CAPITAL

Capital y socios: $150.000.000 Dividido en 150.000 Cuotas de valor nominal $1.000 Cada una, Distribuidos así:

Socios	valor_aportes
LIGIA DAVILA DE SALAZAR C.C. 32448270	$30.000.000
FERNANDO ANDRES SALAZAR DAVILA C.C. 71755684	$22.500.000
DORA ISABEL SALAZAR DAVILA C.C. 31969129	$22.500.000
CESAR AUGUSTO SALAZAR DAVILA C.C. 94501256	$22.500.000
JUAN CARLOS SALAZAR DAVILA C.C. 16797134	$22.500.000
JESUS ALCIDES SALAZAR MUÑOZ C.C. 17196579	$30.000.000

Total del capital $150.000.000
"La responsabilidad de los socios queda limitada al monto de sus respectivos aportes"

REPRESENTACIÓN LEGAL

LA DIRECCION Y LA ADMINISTRACION ESTARA A CARGO DE LA JUNTA DE SOCIOS Y EL GERENTE.

SON FUNCIONES DE LA JUNTA DE SOCIOS ENTRE OTRAS: A) ESTUDIAR Y APROBAR LAS REFORMAS DE LOS ESTATUTOS; D) ELEGIR, REMOVER LIBREMENTE Y FIJAR LA REMUNERACION AL GERENTE Y SUS SUPLENTES; G) RESOLVER SOBRE LO RELATIVO A LA CESION DE CUOTAS, ASI COMO LA ADMISION DE NUEVOS SOCIOS; H) DECIDIR SOBRE EL REGISTRO Y EXCLUSION DE SOCIOS; I) AUTORIZAR LA SOLICITUD DE CELEBRACION DE CONCORDATO PREVENTIVO POTESTATIVO; J) CONSTITUIR APODERADOS EXTRAJUDICIALES, PRECISANDOLES SUS FACULTADES.

LA SOCIEDAD TENDRA UN GERENTE DE LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCION DE LA JUNTA DE SOCIOS, EL CUAL TENDRA UN SUPLENTE, QUIEN LO REEMPLAZARA EN SUS FALTAS ABSOLUTAS O ACCIDENTALES Y CUYO NOMBRAMIENTO Y REMOCION CORRESPONDE A LA JUNTA. EL GERENTE ES EL REPRESENTANTE LEGAL DE LA SOCIEDAD, CON FACULTADES, POR LO TANTO, PARA EJECUTAR LOS ACTOS Y CONTRATOS ACORDES CON LA NATURALEZA DE SU CARGO Y QUE SE RELACIONEN DIRECTAMENTE CON EL GIRO ORDINARIO DE LOS NEGOCIOS SOCIALES.

EN ESPECIAL EL GERENTE TENDRA LAS SIGUIENTES FUNCIONES: A) LLEVAR LA REPRESENTACION LEGAL DE LA SOCIEDAD; B)...; C)...; D) CONSTITUIR LOS APODERADOS JUDICIALES NECESARIOS PARA LA DEFENSA DE LOS INTERESES SOCIALES.

PARAGRAFO: EN EL DESEMPENO DE SUS FUNCIONES, EL GERENTE Y/O SU SUPLENTE PODRAN EJECUTAR TODA CLASE DE ACTOS Y CELEBRAR TODA CLASE DE CONTRATOS, SIN LIMITACION ALGUNA.

NOMBRAMIENTOS

REPRESENTANTES LEGALES

Por Escritura No. 2550 del 02 de mayo de 1983, de la Notaria Segunda de Cali, inscrito en esta Cámara de Comercio el 24 de mayo de 1983 No. 60472 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
GERENTE	JESUS ALCIDES SALAZAR MUÑOZ	C.C.17196579
GERENTE SUPLENTE	LIGIA DAVILA DE SALAZAR	C.C.32448270

REVISORES FISCALES

Por Acta No. 29 del 28 de febrero de 2018, de la Junta De Socios, inscrito en esta Cámara de Comercio el 04 de mayo de 2018 No. 8236 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
REVISOR FISCAL PRINCIPAL	ISABEL CRISTINA HERRERA LOZADA	C.C.1151939286

REFORMAS DE ESTATUTOS

Los estatutos de la sociedad han sido reformados así:

Documento	Inscripción
E.P. 10147 del 26/12/1989 de Notaria Segunda de Cali	25119 de 17/01/1990 Libro IX
E.P. 5595 del 25/10/1995 de Notaria Doce de Cali	8857 de 01/11/1995 Libro IX
E.P. 1023 del 06/03/1996 de Notaria Novena de Cali	2267 de 19/03/1996 Libro IX
E.P. 490 del 17/02/2003 de Notaria Novena de Cali	1454 de 27/02/2003 Libro IX
E.P. 727 del 08/07/2010 de Notaria Quinta de Cali	8634 de 21/07/2010 Libro IX
E.P. 2634 del 31/12/2012 de Notaria Quince de Cali	1150 de 04/02/2013 Libro IX

RECURSOS CONTRA LOS ACTOS DE INSCRIPCIÓN

De conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y la Ley 962 de 2005, los actos administrativos de registro, quedan en firme dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de inscripción, siempre que no sean objeto de recursos. Para estos efectos, se informa que para la Cámara de Comercio de Cali, los sábados NO son días hábiles.

Una vez interpuestos los recursos, los actos administrativos recurridos quedan en efecto suspensivo, hasta tanto los mismos sean resueltos, conforme lo prevé el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de los Contencioso Administrativo.

A la fecha y hora de expedición de este certifica, NO se encuentra en trámite ningún recurso.

CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS - CIIU

Actividad principal Código CIIU: 4752

Descripción de la actividad económica reportada en el Formulario del Registro Único Empresarial y Social -RUES-: COMERCIO AL POR MENOR DE MANGUERAS, CORREAS Y ARTÍCULOS DE FERRETERÍA.

ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO

A nombre de la persona jurídica figura(n) matriculado(s) en la Cámara de Comercio de Cali el(los) siguiente(s) establecimiento(s) de comercio/sucursal(es) o agencia(s):

Nombre: MANGUERAS INDUSTRIALES
Matrícula No.: 121421-2
Fecha de matricula: 13 de mayo de 1983
Ultimo año renovado: 2019
Categoría: Establecimiento de comercio
Dirección: CL. 23 No. 2N 12
Municipio: Cali

Nombre: MANGUERAS INDUSTRIALES
Matrícula No.: 208730-2
Fecha de matricula: 29 de enero de 1988
Ultimo año renovado: 2019
Categoría: Establecimiento de comercio
Dirección: CRA. 15 No. 18 66
Municipio: Cali

LA INFORMACIÓN CORRESPONDIENTE A LOS ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO SE ENCUENTRA EN EL RESPECTIVO CERTIFICADO DE MATRÍCULA MERCANTIL, EL CUAL DEBERÁ SOLICITARSE DE MANERA INDEPENDIENTE.

CERTIFICA

Este certificado refleja la situación jurídica del inscrito hasta la fecha y hora de su expedición.

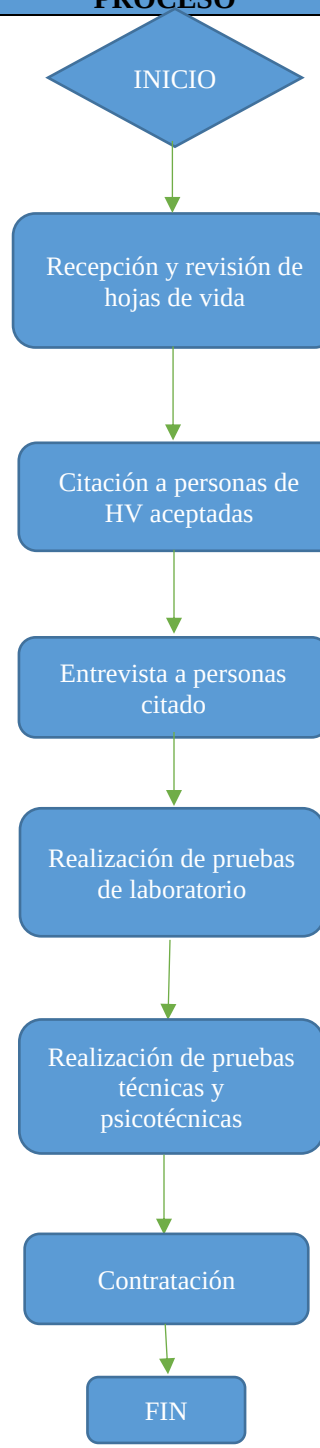
Que no figuran otras inscripciones que modifiquen total o parcialmente el presente certificado.

De conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y de la Ley 962 de 2005, los actos administrativos de registro aquí certificados quedan en firme diez (10) días hábiles después de la fecha de inscripción, siempre que no sean objeto de recursos; el sábado no se tiene como día hábil para este conteo.

En cumplimiento de los requisitos sobre la validez jurídica y probatoria de los mensajes de datos determinados en la Ley 527 de 1999 y demás normas complementarias, la firma digital de los certificados generados electrónicamente se encuentra respaldada por una entidad de certificación digital abierta acreditada por el organismo nacional de acreditación (onac) y sólo puede ser verificada en ese formato.

Dado en Cali a los 24 DIAS DEL MES DE FEBRERO DEL AÑO 2020 HORA: 05:19:54 PM

	PROCEDIMIENTO DE CONTRATACION DE CONDUCTORES Y MENSAJEROS		
	SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	**Cód.: PESV-PROCED-CONT-01**	**Versión: 1**
	MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA	**Fecha aprobacion: Mayo de 2020**	

PROCESO	DESCRIPCION
	El reclutamiento de las hojas de vida se realiza por 3 medios: • Entrega física de la hoja de vida al almacén • Medios electrónicos: Computrabajo y correo empresarial • Fuentes referenciadas Cuando se recepcionan las hojas de vida, pasan a revisión directamente por el representante legal de la empresa. Se citan las personas que cuyo perfil se ajusta a la vacante ofertada. Se realiza la entrevista directa con el representante legal, donde se evalúan las aptitudes, actitudes y experiencia en conducción del aspirante al cargo. En la entrevista se realiza una prueba de conducción, en donde se evalúa los siguientes puntos: Arranque, freno, estacionamiento y parqueo. Si pasa la prueba básica de conducción, se envía a la realización de pruebas de laboratorio. Posteriormente, se envía a la realización de los exámenes médicos, exámenes psicosensométricos, pruebas teóricas y prácticas. Realizadas y aceptadas todas las pruebas requeridas para la vacante ofertada se solicita la documentación. Se elabora y se firma el contrato por termino definido de un año.

Proyectó: Diana Carolina Rodriguez Torres, Victor Hugo Jaramillo Gamboa

POLITICA ALCOHOL, SUSTANCIAS PSICOACTIVAS O TABACO

La empresa **MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA** de conformidad con la resolución 1075 de 2012 y siendo consecuente con los compromisos adquiridos en su política de seguridad y salud en el trabajo, consistentes en ofrecer a sus trabajadores sitios de trabajo adecuados y seguros y reconociendo que el uso del alcohol, drogas o sustancias psicoactivos y tabaco por parte de cualquier empleado, perjudica su salud, su actividad productiva y tiene efectos adversos sobre su seguridad y la de sus compañeros e igualmente sobre la productividad en general, ha establecido la presente política de No consumo de alcohol, sustancias psicoactivas ni tabaco **para mejorar, conservar y preservar la calidad de la vida y el bienestar de los trabajadores, proveedores y clientes**.

MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA, se compromete a adelantar campañas y acciones que fomentes estilos de vida saludables como medidas de promoción y prevención en salud al interior de la empresa.
La presente política determina que ningún miembro de esta organización podrá consumir bebidas alcohólicas, sustancias psicoactivas o tabaco, no promover el consumo o la venta ni laborar bajo sus efectos dentro de las instalaciones de la empresa.

_____

JESUS ALCIDEZS SALAZAR MUÑOZ
Representante Legal

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

POLITICA DE NO USO DE EQUIPOS DE COMUNICACIÓN MÓVILES MIENTRAS SE CONDUCE

La empresa **MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA**. de conformidad con la resolución 1565 de 2014 y siendo consecuente con sus compromisos adquiridos en su política de seguridad y salud en el trabajo.

MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA empleados y/o contratistas que realicen labores de conducción podrán hacer uso de sus equipos de comunicación con sus accesorios pertinentes (manos libres) solamente para fines de su actividad. El conductor deberá estacionar el vehículo en un lugar seguro para poder hacer uso de su equipo de comunicaciones. Se prohíbe el uso de los equipos de comunicaciones para mensajes de texto y chat al momento de la conducción.

_____

JESUS ALCIDES SALAZAR MUÑOZ
Representante legal

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

POLITICA DE REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD

La empresa **MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA** de conformidad con la ley 1565 de 2014 y siendo consecuente con los compromisos adquiridos en su política de seguridad y salud en el trabajo.

Promueve establecer políticas de aplicación de los límites de velocidad de los vehículos que prestan el servicio a la entidad, organización o empresa, ya sean propios o tercerizados, a propósito de lo definido en la legislación, teniendo en cuenta lo definido para las zonas rurales, urbanas y la definición de la velocidad en las rutas internas.

MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA, los empleados y o contratistas que realicen labores de conducción en misión deberán respetar y acatar los límites de velocidad de sus vehículos de la siguiente manera:

- Carreteras nacionales y Departamentales 80 KM/H
- Carreteras urbanas 60 KM/H
- Vías rurales, residenciales o escolares, 30 KM/H

_____

JESUS ALCIDES SALAZAR MUÑOZ
Representante legal

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

POLÍTICA DE USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD

La empresa **MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA** de conformidad con la resolución 1565 de 2014 y siendo consecuente con los compromisos adquiridos en su política de seguridad y salud en el trabajo.

Establece que todo empleado o contratista debe tener puesto el cinturón de seguridad siempre que conduzca un vehículo sin importar la distancia de viaje y es responsable por que cada uno de los ocupantes del vehículo lo usen de manera apropiada, segura y en todo momento.

MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA, los empleados y o contratistas que realicen labores de conducción misionales junto con sus acompañantes, deberán hacer uso del cinturón de seguridad del vehículo en todo el desplazamiento sin importar la distancia del viaje, además, todos los vehículos propios arrendados y/o contratados deberían tener cinturones de seguridad de acuerdo a la reglamentación vigente.

_____

JESUS ALCIDES SALAZAR MUÑOZ
Representante legal

Proyectó: Diana Carolina Rodríguez torres, Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

ENCUESTA PARA LA IDENTIFICACION DE LOS RIESGOS VIALES.

Fecha:		Ciudad:							
Nombres							Cedula:		
Cargo:		Clase de Contrato		Definido		Indefinido		Contratista	Otro
licencia de conducción		A1	A2	B1	B2	B3	C1	C2	C3	Su licencia tiene alguna restricción SI( ) NO( ) Cual:_____
No	Si, categoría									
Experiencia de conductor en años		Menos de 1	1 - 3	3 - 5	5 - 10	10-15	15-20	Mas 20	
No	Si								
Ha tenido accidentes de tránsito en los últimos		Año	2 años	3 años	5 años	No			
Cual fue la causa-Justifique									
Cual fue la consecuencia:	Daños	Lesiones	Otro, cual						
Tiene usted deficiencia visual- SI ( ) NO ( )	Ve usted bien de: Lejos ( ) Cerca ( ) Ambas ( )	Sufre usted actualmente de alguna enfermedad: SI( ) NO( ) Cual:_____							
¿Realiza desplazamientos en misión?		Diariamente	Alguna vez a la semana	Una o dos veces al mes	Varias veces al año				
No	Si								
En los desplazamientos conduce vehículo		Propio	De la empresa	Otro					
Los desplazamientos son planificados por		Usted	La empresa	Otros					
La programación se hace	Diario	Semanal	Mensual	Otro ¿Cuál?					
Cuáles son los medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo:									
A pie	Automóvil	Bicicleta	Moto	Bus	Transporte empresa				
Cuantos km diarios entre mi lugar de trabajo y su domicilio (trayectos ida y Vuelta) recorre:									
Hasta 1 km	Entre 1 y 5 km	Entre 5 y 10 km	Entre 10 y 15 km	Entre 15 y 20 km	Más de 20 km				
Tiempo promedio diario que utiliza para desplazarme entre del lugar de trabajo y del domicilio.									
Hasta ½ hora	Entre ½ y 1	Entre 1 y 1½	Entre 1½ y 2	Entre 2 y 2½	Más de 2 ½				
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	La organización del trabajo	Vía							
Vehículo	la propia conducción								
Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso):									
Intensidad del tráfico	Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)								
Condiciones climatológicas	otros conductores								
Tipo de vehículo, estado o sus características	Estado de la infraestructura / vía								
Desarrollo de actividades: reuniones, tiempos de entrega, etc.)	Falta de información o formación en seguridad vial								
Su propia conducción	Otras								
Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:									

PLAN DE CAPACITACION Y CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL DE MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA

CÓDIGO: PL.CC.SST.001 Version: 01
Fecha aprobacion: Mayo de 2020
PROGRAMADO
EJECUTADO

ÍTEM	TEMA	METODOLOGÍA	LUGAR	OBJETIVO DE LA CAPACITACIÓN	COORDINADO POR	PERSONAL OBJETIVO (CARGO)	REQUIERE MEDIO AUDIOVISUAL - AUDITORIO	PERSONAL OBJETIVO (CANTIDAD)	COBERTURA
1	DIVULGACIÓN A TODOS LOS COLABORADORES DE LA EMPRESA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PESV	Teorico	Sede principal	Dar a conocer a todos los empleados de la compañía la implementación del PESV	COMITÉ PESV	Administrativos, y operativos	SI	21	0%
2	SOCIALIZACIÓN DE LA POLITICA Y OBJETIVOS DEL PESV	Teorico	Sede principal	Divulgar a todos los niveles de la compañía la política y objetivos del PESV	COMITÉ PESV	Administrativos, y operativos	SI	21	0%
3	REUNIONES COMITÉ PESV	Teorico	Sede principal	Realizar seguimiento a la implementación del PESV	COMITÉ PESV	Comité PESV	NO	3	0%
4	DIVULGACIÓN DE LA POLITICA DE ALCOHOL Y DROGAS AL CONDUCIR	Teorico	Sede principal	Divulgar a todos los niveles de la compañía la política de alcohol y drogas al conducir	COMITÉ PESV	Administrativos, y operativos	SI	21	0%
5	CAPACITACION DE AUTOCUIDADO EN MANEJO DE DISPOSITIVOS ELECTRONICOS AL CONDUCIR	Teorico	Sede principal	Socializar la importancia del autocuidado al conducir	COMITÉ PESV	Administrativos, y operativos	SI	21	100%
6	CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL	Teorico	Sede principal	Capacitar a todos lo niveles de la compañía en seguridad vial para la prevención de accidentes	COMITÉ PESV	Administrativos, y operativos	SI	21	0%
7	CAPACITACION EN MANEJO DEFENSIVO	Teorico	Sede principal	Capacitar al personal en el manejo defensivo para la prevención de accidentes	COMITÉ PESV	Personal con reporte de accidente	SI	11	0%
8	CAPACITACIÓN EN SEÑALIZACIÓN Y NORMAS DE TRANSITOS.	Teorico	Sede principal	Capacitar al personal en la normatividad de transito	COMITÉ PESV	Administrativos, y operativos	SI	21	0%
9	DIVULGACIÓN DEL FORMATO DE REVISIÓN DIARIA DE VEHICULO	Teorico	Sede principal	Divulgar el formato interno establecido para la revisón diaria de vehiculos	COMITÉ PESV	Conductores y mensajeros	SI	11	0%

ÍTEM	MES / SEMANA	MES 1 % CUMPL	MES 1 Asistentes	MES 2 % CUMPL	MES 3 % CUMPL	MES 4 % CUMPL	MES 5 % CUMPL	MES 6 % CUMPL	MES 7 % CUMPL	MES 8 % CUMPL	MES 9 % CUMPL	MES 10 % CUMPL	MES 11 % CUMPL	MES 12 % CUMPL	No item	% CUMPLIMIENTO TOTAL	EFECTIVIDAD NIVEL DE COMPRESION %	OBSERVACIONES
1	Programado														4	0.00	#¡DIV/0!	
	Ejecutado														0	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	
2	Programado			0%											4	0.00	#¡DIV/0!	
	Ejecutado														0	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	
3	Programado	0%													4	0.00	#¡DIV/0!	
	Ejecutado														0	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	
4	Programado				0%										4	0.00	#¡DIV/0!	
	Ejecutado														0	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	
5	Programado	0%	21		0%		0%		0%						6	0.00	#¡DIV/0!	
	Ejecutado														0	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	
6	programado														12	0.00	#¡DIV/0!	
	Ejecutado														0	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	
7	Programado							0%				0%			6	0.00	#¡DIV/0!	
	Ejecutado														0	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	
8	Programado														0	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	
	Ejecutado														0	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	
9	Programado	0%													4	0.00	#¡DIV/0!	
	Ejecutado														0	#¡DIV/0!	#¡DIV/0!	

Each month also has the columns 1 | 2 | 3 | 4 (SEMANA), DURACION (HORAS), Programados, Asistentes, EVALUADOS CON COMPRENSION ≥ 70%.

Elaboró : Diana Carolina Rodríguez Torres- Víctor Hugo Jaramillo Gamboa
Nombre : Diana Carolina Rodríguez Torres- Víctor Hugo Jaramillo Gamboa

MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS, VALORACIÓN DE RIESGOS Y DETERMINACIÓN DE CONTROLES PARA RIESGO TRANSITO

AÑO: 2020
EMPRESA: MANGUERAS INDUSTRIALES LTDA
SEDE: PRINCIPAL CALI VALLE DEL CAUCA
ACTUALIZACION: MAYO DE 2020

NIVEL RIESGO	DESCRIPCION	DECISIÓN
I - (4000 - 600)	NO ACEPTABLE	Situacion Critica, correccion urgente
II - (500 - 150)	ACEPTABLE CON CONTROL ESPECIFICO	Corregir o adoptar medidas de control
III - (120 - 40)	ACEPTABLE	Mejorar si es posible el control existente
IV - (20 - 10)	ACEPTABLE	No intervenir, salvo que un analisis mas preciso lo justifique

N°	CARGO	PROCESO	ZONA/ LUGAR	ACTIVIDAD	TAREA	RUTINARIA NO RUTINARIA	PELIGRO		EFECTOS POSIBLES	CONTROL EXISTENTE FUENTE	CONTROL EXISTENTE MEDIO	CONTROL EXISTENTE PERSONA	NIVEL DEFICIENCIA (ND)	NIVEL DE EXPOSICION (NE)	NIVEL DE PROBABILIDAD (NP)	INTERPRETACION NIVEL PROBABILIDAD	NIVEL DE CONSECUENCIA (NC)	NIVEL DE RIESGO (NR)	VALORACION DEL RIESGO	DECISION	CRITERIOS PARA ESTABLECER CONTROLES			MEDIDAS DE INTERVENCIÓN					PLAN DE ACCION		
							DESCRIPCION	CLASIFICACION													NUMERO EXPUESTOS	PEOR CONSECUENCIA	EXISTENCIA DE REQUISITO LEGAL	ELIMINACIÓN	SUSTITUCIÓN	CONTROLES DE INGENIERIA	CONTROLES ADMINISTRATIVOS	EQUIPOS / EPP	CONTROL	RESPONSABLE	FECHA DE VERIFICACIÓN
1	MENSAJERO	LOGISTICA	EXTERNO - INTERNO	TRANSPORTE	TRANSPORTE DE DOCUMENTOS, MERCANCIA, CONSIGNACIONES.	RUTINARIO	DEBE DIRIGIRSE A LOS BANCOS PARA REALIZAR EL PAGO DE SERVICIOS PUBLICOS Y CONSIGNACIONES A DEMAS DEBE TRANSPORTAR LOS PRODUCTOS SOLICITADOS POR LOS CLIENTES DIRECTAMENTE HASTA SUS INSTALACIONES.	RIESGO DE TRANSITO	GOLPES, FRICCION,HERIDAS, FRACTURAS	N/A	N/A	N/A	10	4	40	MUY ALTO	100	4000	NO ACEPTABLE	CORRECCION URGENTE	2	HERIDAS, FRACTURAS, MUERTE	SI	N/A	N/A	MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE LA MOTO	IMPLEMENTACION DE LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL, NO USO DE DISPOSITIVOS ELECTRONICOS AL CONDUCIR Y POLITICA DE ALCOHOL Y DROGAS. ADEMAS CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, MANEJO DEFENSIVO, NORMAS DE TRANSITO	RODILLERAS, CODERAS, CASCO CERTIFICADO, BOTAS DE SEGURIDAD CAÑA ALTA		SST Y ALTA GERENCIA	
2	ASESOR INDUSTRIAL EXTERNO	VENTAS	EXTERNO	ASESORIAS Y TRANSPORTE	VISITAS A CLIENTES, TRANSPORTE DE MERCANCIA	RUTINARIA	VISITAR EMPRESAS PARA BRINDAR ASEORIAS INDUSTRIALES, FACTURAR SOBRE PEDIDO, TRASLADAR MERCANCIA SOLICITADA	RIESGO DE TRANSITO	GOLPES, FRICCION,HERIDAS, FRACTURAS	N/A	N/A	N/A	10	4	40	MUY ALTO	100	4000	NO ACEPTABLE	CORRECCION URGENTE	3	HERIDAS, FRACTURAS, MUERTE	SI	N/A	N/A	MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE LA MOTO Y/O CARRO	IMPLEMENTACION DE LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL, USO DE CINTURON DE SEGURIDAD, NO USO DE DISPOSITIVOS ELECTRONICOS AL CONDUCIR Y POLITICA DE ALCOHOL Y DROGAS. ADEMAS CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, MANEJO DEFENSIVO, NORMAS DE TRANSITO	RODILLERAS, CODERAS, CASCO CERTIFICADO, BOTAS DE SEGURIDAD CAÑA ALTA PARA LOS DESPLAZAMIENTOS EN MOTO		SST Y ALTA GERENCIA	
3	AUXILIAR DE BODEGA	LOGISTICA	INTERNO-EXTERNO	TRANSPORTE	DESPLAZAR MERCANCIA DE LA BODEGA A LA TRANSPORTADORA	RUTINARIA	DESPLAZAR MERCANCIA A LA TRANSPORTADORA PARA ENVIAR A LAS OTRAS SEDES.	RIESGO DE TRANSITO	GOLPES, FRICCION,HERIDAS, FRACTURAS	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y/O CORRECTIVO	N/A	N/A	6	3	18	ALTO	100	1800	NO ACEPTABLE	CORRECCION URGENTE	1	HERIDAS, FRACTURAS, MUERTE	SI	N/A	N/A	PROGRAMAR CON MAYOR FRECUENCIA LOS MANTENIMIENTOS PREVENTIVO DE LA CAMIONETA	IMPLEMENTACION DE LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL, USO DE CINTURON DE SEGURIDAD, NO USO DE DISPOSITIVOS ELECTRONICOS AL CONDUCIR Y POLITICA DE ALCOHOL Y DROGAS. ADEMAS CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, MANEJO DEFENSIVO, NORMAS DE TRANSITO	N/A		GERENCIA	
4	AUXILIAR DE TALLER	LOGISTICA	INTERNO-EXTERNO	SERVICIO TECNICO	TRANSPORTE DE MUESTRAS SUMINISTRADAS POR EL CLIENTE.,	NO RUTINARIA	DESPLAZARSE A LAS DIFERENTES EMPRESAS PARA TOMAR LAS MUESTRAS SUMINISTRADAS POR EL CLIENTE PARA SU POSTERIOR FABRICACIÓN.	RIESGO DE TRANSITO	GOLPES, FRICCION,HERIDAS, FRACTURAS	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y/O CORRECTIVO	N/A	N/A	6	2	12	ALTO	100	1200	NO ACEPTABLE	CORRECCION URGENTE	1	HERIDAS, FRACTURAS, MUERTE	SI	N/A	N/A	PROGRAMAR CON MAYOR FRECUENCIA LOS MANTENIMIENTOS PREVENTIVO DE LA CAMIONETA	IMPLEMENTACION DE LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL, USO DE CINTURON DE SEGURIDAD, NO USO DE DISPOSITIVOS ELECTRONICOS AL CONDUCIR Y POLITICA DE ALCOHOL Y DROGAS. ADEMAS CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, MANEJO DEFENSIVO, NORMAS DE TRANSITO	N/A		GERENCIA	
5	AUXILIAR ADMINISTRATIVO CON DESPLAZAMIENTO EN MISION	LOGISTICA	INTERNO-EXTERNO	TRANSPORTE	TRANSPORTE DE DOCUMENTACIÓN Y MERCANCIA	NO RUTINARIA	DESPLAZARSE EVENTUALMENTE ENTRE SUCURSALES TRANSPORTANDO MERCANCIA Y/O DOCUMENTACIÓN	RIESGO DE TRANSITO	GOLPES, FRICCION,HERIDAS, FRACTURAS	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y/O CORRECTIVO	N/A	N/A	6	2	12	ALTO	100	1200	NO ACEPTABLE	CORRECCION URGENTE	4	HERIDAS, FRACTURAS, MUERTE	SI	N/A	N/A	PROGRAMAR CON MAYOR FRECUENCIA LOS MANTENIMIENTOS PREVENTIVO DE LA CAMIONETA	IMPLEMENTACION DE LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL, USO DE CINTURON DE SEGURIDAD, NO USO DE DISPOSITIVOS ELECTRONICOS AL CONDUCIR Y POLITICA DE ALCOHOL Y DROGAS. ADEMAS CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, MANEJO DEFENSIVO, NORMAS DE TRANSITO	N/A		GERENCIA	
6	ASESOR INDUSTRIAL INTERNO	ATENCION AL CLIENTE	INTERNO	VENTAS	VENDER MATERIALES INDUSTRIALES	RUTINARIA	DESPLAZAMIENTOS IN ITINERE	RIESGO DE TRANSITO	GOLPES, FRICCION,HERIDAS, FRACTURAS	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y/O CORRECTIVO	N/A	N/A	6	1	6	MEDIO	100	600	NO ACEPTABLE	CORRECCION URGENTE	2	HERIDAS, FRACTURAS, MUERTE	SI	N/A	N/A	N/A	IMPLEMENTACION DE LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL, NO USO DE DISPOSITIVOS ELECTRONICOS AL CONDUCIR Y POLITICA DE ALCOHOL Y DROGAS. ADEMAS CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, MANEJO DEFENSIVO, NORMAS DE TRANSITO				GERENCIA	
7	AUXILIAR DE BODEGA	LOGISTICA	INTERNO	TRANSPORTE DE MERCANCIA	MOVILIZACIÓN DE MERCANCIA DE LA BODEGA AL PUNTO DE VENTA	RUTINARIA	DESPLAZAMIENTOS IN ITINERE	RIESGO DE TRANSITO	GOLPES, FRICCION,HERIDAS, FRACTURAS	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y/O CORRECTIVO	N/A	N/A	6	1	6	MEDIO	100	600	NO ACEPTABLE	CORRECCION URGENTE	1	HERIDAS, FRACTURAS, MUERTE	SI	N/A	N/A	N/A	IMPLEMENTACION DE LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL, NO USO DE DISPOSITIVOS ELECTRONICOS AL CONDUCIR Y POLITICA DE ALCOHOL Y DROGAS. ADEMAS CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, MANEJO DEFENSIVO, NORMAS DE TRANSITO	N/A			GERENCIA	
8	TORNERO	PRODUCCIÓN	INTERNO	ELABORACIÓN DE PIEZAS INDUSTRIALES	FABRICACIÓN DE PIEZAS EN TORNO Y ACOPLES ESPECIALES	RUTINARIA	DESPLAZAMIENTOS IN ITINERE	RIESGO DE TRANSITO	GOLPES, FRICCION,HERIDAS, FRACTURAS	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y/O CORRECTIVO	N/A	N/A	6	1	6	MEDIO	100	600	NO ACEPTABLE	CORRECCION URGENTE	2	HERIDAS, FRACTURAS, MUERTE	SI	N/A	N/A	N/A	IMPLEMENTACION DE LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL, NO USO DE DISPOSITIVOS ELECTRONICOS AL CONDUCIR Y POLITICA DE ALCOHOL Y DROGAS. ADEMAS CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, MANEJO DEFENSIVO, NORMAS DE TRANSITO	N/A			GERENCIA	
9	AUXILIAR ADMINISTRATIVO	ADMINSITRATIVO	INTERNO	CONTROL DE LOS REGISTROS CONTABLES	ELABORACIÓN DE NOMINA, PROGRAMACION DE PAGOS A PROVEEDORES, COBRO DE CARTERA, RECEPCIÓN Y ARCHIVO DE HOJAS DE VIDA DE LOS TRABAJADORES.	RUTINARIA	DESPLAZAMIENTOS IN ITINERE	RIESGO DE TRANSITO	GOLPES, FRICCION,HERIDAS, FRACTURAS	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y/O CORRECTIVO	N/A	N/A	6	1	6	MEDIO	100	600	NO ACEPTABLE	CORRECCION URGENTE	2	HERIDAS, FRACTURAS, MUERTE	SI	N/A	N/A	N/A	IMPLEMENTACION DE LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL, USO DE CINTURON DE SEGURIDAD, NO USO DE DISPOSITIVOS ELECTRONICOS AL CONDUCIR Y POLITICA DE ALCOHOL Y DROGAS. ADEMAS CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, MANEJO DEFENSIVO, NORMAS DE	N/A			GERENCIA	
10	AUXILIAR ADMINISTRATIVO	ADMINISTRATIVO	INTERNO	ARCHIVO Y DOCUMENTACIÓN, CONTROL DE REGISTROS CONTABLES	INGRESO DE FACTURAS, ARCHIVO DE FACTURACIÓN, IMPLEMENTACIÓN DEL SGSST	RUTINARIA	PASAJERO	RIESGO DE TRANSITO	GOLPES, FRICCION,HERIDAS, FRACTURAS	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y/O CORRECTIVO	N/A	N/A	2	1	2	BAJO	25	50	ACEPTABLE	NO INTERVENIR	2	HERIDAS, FRACTURAS LACERACIONES	SI	N/A	N/A	N/A	N7A	N/A		N/A	
11	GERENTE	ADMINISTRATIVO	INTERNO	GERENCIAL LA COMPAÑÍA	DIRIGIR LAS ACTIVIDADES COMERCIALES QUE HACEN PARTE DE LOS PROCESOS DE LA FIRMA	RUTINARIA	DESPLAZAMIENTOS IN ITINERE	RIESGO DE TRANSITO	GOLPES, FRICCION,HERIDAS, FRACTURAS	MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y/O CORRECTIVO	N/A	N/A	6	1	6	MEDIO	100	600	NO ACEPTABLE	CORRECCION URGENTE	1	HERIDAS, FRACTURAS, MUERTE	SI	N/A	N/A	PROGRAMAR CON MAYOR FRECUENCIA LOS MANTENIMIENTOS PREVENTIVO DEL CARRO	IMPLEMENTACION DE LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL, USO DE CINTURON DE SEGURIDAD, NO USO DE DISPOSITIVOS ELECTRONICOS AL CONDUCIR Y POLITICA DE ALCOHOL Y DROGAS. ADEMAS CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, MANEJO DEFENSIVO, NORMAS DE TRANSITO	N/A		GERENCIA	