

**Diseño para la implementación del Plan Estratégico de seguridad Vial PESV del Centro de
Enseñanza Automovilística Segura- Barrancabermeja**

Consultoría

Néstor Rico Nieto

Trabajo de grado para optar el título de Especialista en Seguridad y Salud en el trabajo

Director

Jairo Enrique Pérez Martínez

Especialista en Seguridad y Salud en el Trabajo

Universidad Santo Tomás, Bucaramanga

División de Ingeniería y Arquitectura

Especialización en Seguridad y Salud en el trabajo

2022

Dedicatoria

Primeramente, agradezco a Dios por la vida y la de todos mis seres queridos, por hacer de mí una mejor persona. En segundo lugar, a las personas que más amo, dedico este trabajo a mi familia, a mi esposa Sídney y a mi hijo Néstor David, por su apoyo incondicional y acompañamiento permanente para hacer de este sueño una realidad.

Agradecimientos

A Dios, Por darme la sabiduría y proveerme de todos los recursos para materializar esta etapa de formación, a todos los profesores de la Universidad Santo Tomas de Aquino por sus enseñanzas, su paciencia y entrega a lo largo de este proceso, a mis compañeros de estudio en especial a aquellos que no solo me brindaron sus conocimientos sino también su tiempo y la oportunidad de conocerles, a la empresa Centro de Enseñanza Automovilística Segura y su representante legal ingeniero Christian Alberto Arenas, por permitirme hacer parte de su empresa, brindándome la oportunidad de aprender y poner en práctica todos los conocimientos aprendidos.

Contenido

Introducción	13
1. Identificación de la empresa donde se desarrolló la consultoría	14
2. Diseño para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV del Centro de Enseñanza Automovilística Segura- Barrancabermeja.....	15
2.1. Problema identificado para el proceso de consultoría.....	15
2.2. Justificación.....	16
2.3. Objetivos	17
2.3.1. Objetivo general	17
2.3.2. Objetivos específicos.....	17
3. Marco referencial.....	18
3.1. Marco teórico	18
3.2. Marco conceptual	23
3.3. Marco legal y normativo	24
4. Diseño metodológico.....	26
5. Cronograma	30
6. Presupuesto.....	31
Referencias.....	32

Lista de tablas

Tabla 1. <i>Identificación de la empresa.</i>	14
Tabla 2. <i>Síntesis de los paradigmas de la seguridad vial</i>	18
Tabla 3. <i>Definiciones conceptuales.</i>	23
Tabla 4. <i>Presupuesto de la propuesta</i>	31

Lista de figuras

Figura 1. <i>Etapas del PESV</i>	27
Figura 2. <i>Actividades para la conformación equipo de trabajo</i>	27
Figura 3. <i>Fases del diagnóstico.</i>	28
Figura 4. <i>Despliegue de actividades para la elaboración del PESV</i>	28
Figura 5. <i>Pilares para la gestión del PESV</i>	29
Figura 6. <i>Flujograma del ciclo PHVA aplicado al PESV</i>	30
Figura 7. <i>Cronograma de actividades</i>	30

Resumen

El presente trabajo se realizara con el fin de optar al título de grado como especialista en Seguridad y Salud en el Trabajo y se realizará en el Centro de Enseñanza Automovilística Segura, y se denomina Diseño para la Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, en el Centro de Enseñanza Automovilística Segura con el fin de dar cumplimiento a un requerimiento normativo y en el marco para establecer acciones para evitar la accidentalidad o minimizar sus impactos en caso de presentarse. Para tal efecto, se siguen las indicaciones de la Norma y se ajustan a las características propias de la empresa así: conformación del equipo de trabajo, diagnóstico, elaboración del PESV, implementación y seguimiento. Se detalla en cada de las etapas la organización, procedimientos y resultados verificables de tal manera que la producción final se convierte en referencia para nuevos ejercicios de este tipo en mi carrera profesional.

Palabras claves: conductor, riesgo, seguridad, tránsito

Abstract

The present work will be carried out in order to opt for the degree title as a specialist in occupational safety and health and will be carried out at the Safe Automobile Teaching Center., and is called Design for the Implementation of the Strategic Road Safety Plan PESV, in the Safe Automobile Education Center in order to comply with a regulatory requirement and within the framework to establish actions to avoid accidents, or minimize their impacts if they occur. For this purpose, the indications of the Standard are followed, and they are adjusted to the characteristics of the company as follows: conformation of the work team, diagnosis, elaboration of the PESV, implementation and follow-up. The organization, procedures and verifiable results are detailed in each of the stages in such a way that the final production becomes a reference for new exercises of this type in my professional career.

Keywords: driver, risk, safety, traffic

Glosario

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 (CNTT, 2002).

Alcoholemia: cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre (CNTT, 2002).

Alcoholimetría: examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre (CNTT, 2002).

Amenaza: se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.

ARL: la Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados 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.

Carril: parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos (CNTT, 2002).

Categorías de la Licencia de Conducción de vehículos automotores de servicio particular: las licencias de conducción de los vehículos de servicio particular tendrán las siguientes categorías, subdivididas por nomenclatura: A1 para la conducción de motocicletas con cilindrada hasta de 125 c.c, A2 para la conducción de motocicletas, motociclos y moto triciclos con cilindrada mayor a 125 c.c, B1 para la conducción de automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses, B2 para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses, B3 para la conducción de vehículos articulados. Las Licencias de Conducción de los vehículos de servicio público tendrán las siguientes categorías, dentro de una nomenclatura única: C1 para la conducción de automóviles,

camperos, camionetas y microbuses, C2 para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses, C3 para la conducción de vehículos articulados.

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

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

Conductor: es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002).

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

Equipo de prevención y seguridad: conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo (CNTT, 2002). También llamado equipo de carretera con los siguientes elementos: un gato con capacidad para elevar el vehículo, una cruceta, dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello, un botiquín de primeros auxilios, un extintor, dos tacos para bloquear el vehículo, caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas, llanta de repuesto y linterna.

Estrategia: comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.

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 (CNTT, 2002).

Pasajero: persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).

Peatón: persona que transita a pie o por una vía (CNTT, 2002).

Riesgo: es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible (CNTT, 2002).

Seguridad activa: se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

Seguridad pasiva: son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

Seguridad vial: se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de estos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

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

SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según sea el caso.

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 (CNNT. 2002).

Visión: es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.

Vulnerabilidad: probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.

Introducción

Según el informe mundial de seguridad vial de la Organización Mundial de la Salud (OMS), anualmente mueren cerca de 1,3 millones de personas por accidentes de tránsito, lo que representa 300.000 muertes diarias aproximadamente. Además, entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos por la misma causa. En Colombia en el 2021 murieron 7.270 personas en accidentes de tránsito, según datos el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, considerando que estas cifras son las más altas en el país en los últimos 3 años. Por lo anterior, es importante entender que la seguridad vial, según la resolución 1565 de 2014 es el “conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías”. Este concepto hace referencia a todos aquellos comportamientos que las personas deben tener en la vía pública, tanto peatones, como conductores y pasajeros, las cuales se encuentran encaminadas a propiciar su seguridad integral y la de los otros.

La seguridad vial en la actualidad ha tenido un impacto muy importante referenciado por la educación para la conducción y comportamiento en las vías, y es justo en este momento cuando la Ley 1503 de 2011 cobra vital importancia, ya que el objeto de esta es “definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

Considerando las cifras anteriores y la premisa de que los accidentes de tránsito en su mayoría pueden prevenirse o evitarse, el CEAS Centro de Enseñanza Automovilística Segura, realizará el Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV con el objetivo de preservar la vida de sus colaboradores y de aportar al esfuerzo del estado colombiano en el cumplimiento de las metas propuestas por las organizaciones internacionales.

1. Identificación de la empresa donde se desarrolló la consultoría

Tabla 1. *Identificación de la empresa.*

Datos de la empresa	Descripción
Razón social:	Centro de Enseñanza Automovilística Segura
Tipo de identificación	Nit.
Número de identificación Tributaria	901268430-3
Ciudad	Barrancabermeja
Departamento	Santander
Dirección	Sede única Calle 48 No 18a-30. Barrio Buenos Aires
Teléfono	300 8330743 y/o 301 4648328
Representante legal	Christian Alberto Arenas
Actividad económica principal	Servicio de educación con el objeto de complementar, actualizar, suplir conocimientos y formar académicamente a través de cursos con programas que tienen un carácter organizado y continuo, aunque no estén sujetos al sistema de niveles y grados establecidos en la educación formal.
Nombre ARL	Sura
Clase de riesgo asignado por la A.R.L.	IV
Código de la actividad económica CIIU	8551
Actividad económica	La Actividad del Centro de Enseñanza Automovilística Segura es dar capacitación teórica-práctica actualizada y generar aprendizaje para la conducción de motocicletas, automóviles, camperos, camionetas y camiones pesados de servicio público y particular, refrendación renovación y recategorización de las licencias de conducción de todas las categorías, asesorías y trámites antes las inspecciones de tránsito y transporte a nivel nacional, pruebas de manejo defensivo teórico-práctico cursos de capacitación para conductores en actualización de aspectos legales, normas de tránsito, seguridad vial, primeros auxilios en salud, mecánica automotriz, control de incendios manejo de extintores, transporte y manejo de sustancias peligrosas, ética, alistamiento de vehículos, y demás capacitaciones conexas al transporte terrestre.

Tomado de diagnóstico Sistema de gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST Centro de Enseñanza automovilística Segura (2022).

2. Diseño para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV del Centro de Enseñanza Automovilística Segura- Barrancabermeja

2.1. Problema identificado para el proceso de consultoría

El Centro de Enseñanza Automovilística Segura es una empresa con sede en el municipio de Barrancabermeja, que nació como una idea de negocios para prestar servicios de capacitación teórica- práctica actualizada y generar aprendizaje para la conducción de motocicletas, automóviles, camperos, camionetas y camiones pesados de servicio público y particular, refrendación renovación y recategorización de las licencias de conducción de todas las categorías, asesorías y trámites antes las inspecciones de tránsito y transporte a nivel nacional, pruebas de manejo defensivo teórico-práctico cursos de capacitación para conductores en actualización de aspectos legales, normas de tránsito, seguridad vial, primeros auxilios en salud, mecánica automotriz, control de incendios manejo de extintores, transporte y manejo de sustancias peligrosas, ética, alistamiento de vehículos, y demás capacitaciones conexas al transporte terrestre a la población del municipio de Barrancabermeja, cuenta con 12 empleados directos.

En su estructura organizativa se encuentra dividida en área administrativa la cual realiza labores de mercadeo, talento humano, financiero y contable, y un área operativa. Compuesta por instructores el Centro de Enseñanza Automovilística Segura dispone de una línea de transporte de que incluye seis (3) vehículos tipo se dan (3) motocicletas de distintos cilindrajes en los que sus trabajadores imparten conocimientos y están expuestos a los riesgos por accidentalidad, por lo tanto el Centro de Enseñanza Automovilística Segura debe ajustarse al cumplimiento de la normatividad vigente en el país más exactamente la resolución 1565 del 6 de junio de 2014, expedida por el Ministerio de Transporte y se conoce como la guía metodología para la elaboración

del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que en cumplimiento de sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores.

Por esta razón el Centro de Enseñanza Automovilística Segura está sujeta a elaborar su plan estratégico de seguridad vial con base en la normativa señalada, lo cual propongo un trabajo que se relaciona directamente a una de las opciones de grado que plantea la Universidad Santo Tomas de Aquino para efectos de obtener el título de grado como especialista, la propuesta pretende diseñar el PESV con base en la normatividad vigente, y socializarlo a los diferentes actores involucrados con la dirección y la ejecución de las actividades en la empresa.

2.2. Justificación

Según el informe mundial de seguridad vial de la Organización Mundial de la Salud (OMS), anualmente mueren cerca de 1,3 millones de personas por accidentes de tránsito, lo que representa 300.000 muertes diarias aproximadamente. Además, entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos por la misma causa. En Colombia en el 2021 murieron 7.270 personas en accidentes de tránsito, según datos el observatorio nacional de seguridad vial, considerando que estas cifras son las más altas en el país en los últimos 3 años.

Colombia ha dado pasos importantes y mantiene su compromiso para reducir la siniestralidad vial y ha realizado una serie de normas en materia de seguridad vial y se han desarrollado acciones que buscan crear conciencia y de esta manera dar cumplimiento a las metas propuestas por los organismos internacionales. La Resolución 1565 de 2014 que conmina a las

empresas que tengan que ver con el sector transporte a que desarrollen la Guía metodológica del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), el Centro de Enseñanza Automovilística Segura mediante la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), logrará: proteger y salvar vidas, reducir los índices de accidentalidad, reducir los costos de operación del parque automotor, reducir las lesiones lo que le permitirá cumplir con la normatividad vigente, promocionar la cultura de seguridad vial a sus colaboradores y a aumentar la vida útil del parque automotor.

2.3. Objetivos

2.3.1. Objetivo general

Diseñar e Implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV- del Centro de Enseñanza Automovilística Segura aplicando la guía metodológica propuesta por el Ministerio de Transporte en la resolución 1565 de 2014, con el fin de contribuir a salvar vidas, reducir los índices de accidentalidad y lograr el cumplimiento normativo en términos de seguridad vial.

2.3.2. Objetivos específicos

- Realizar el diagnóstico de la seguridad vial del Centro de Enseñanza Automovilística Segura.
- Definir las partes y los procesos involucrados, los responsables y los métodos de evaluación y de medición por medios de indicadores y la realización de auditorías para la verificación de las acciones definidas.
- Capacitar a los diversos actores de acuerdo con el Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV del Centro de Enseñanza Automovilística Segura, según su rol dentro de la organización.

3. Marco referencial

3.1. Marco teórico

Durante el siglo XX el pensamiento sobre la seguridad vial evolucionó siguiendo cuatro paradigmas o enfoques propios. De cada forma de concebir el fenómeno resultaron distintas metodologías de investigación y varios modelos de causación y de prevención.

Sobre este tema la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico –OCDE publicó en 1997 un documento cuya síntesis se expone a continuación por su importancia para entender el desarrollo del pensamiento sobre la seguridad vial y como se llegó a las concepciones actuales. (Tabasso, s.f.)

Tabla 2. *Síntesis de los paradigmas de la seguridad vial*

Aspecto	Paradigma I	Paradigma II	Paradigma III	Paradigma IV
Periodo	1900-1935/35	1935/35-1965/70	1965/70-1980/85	1980/85
Descripción	Dominio del vehículo	Dominio de las situaciones de tránsito	Gestión del sistema de tránsito	Gestión del sistema de transporte
Idea principal y foco	Uso de los vehículos motorizados como carruajes	Adaptación del hombre al manejo de las situaciones de tránsito	Eliminación de los riesgos del sistema	Consideración de la exposición al riesgo. Regulación del sistema de transporte
Principales disciplinas involucradas	Aplicación de la ley (Enforcement)	Ingenierías vial y automotriz	Ingenierías medicina del tránsito. Estadísticas avanzadas	Tecnología avanzada. Análisis de sistemas. Sociología comunicación
Términos usados para los eventos indeseables	Colisión	Accidente	Victima	Costo Sufrimiento
Ideas sobre la inseguridad	Problemas de transición Etapa de ajuste	Problema individual de falta de ética o de habilidades	Defectos del sistema de tránsito	Exposición al riesgo
Contramedidas típicas	Inspección técnica de los vehículos Patrullas escolares	Estrategias de las 3E	Medidas combinadas para reducir los riesgos	Creación de redes Evaluación de costo

Aspecto	Paradigma I	Paradigma II	Paradigma III	Paradigma IV
		Detección de la propensión al siniestro		
Efectos	Incremento gradual de los vehículos y del riesgo de lesión	Rápido aumento del riesgo de lesión y reducción de los riesgos viales	Ciclos sucesivos de reducción de los riesgos viales y de lesiones	Reducción continua de los siniestros

Tomada de OCDE (1997).

Puede apreciarse que con cada paradigma el alcance de la seguridad se fue extendiendo, pero los primeros no fueron completamente reemplazados por los últimos porque estos fueron contruidos con aquellos. El proceso de aprendizaje evolucionó en el enfoque de la prevención de siniestros, transitando desde el problema de la identificación de las causas y la generación de contramedidas a la priorización de estas. Obviamente, también los modelos de causación fueron correlativos a la visión de cada paradigma. El primero y el segundo, con sus focos puestos en la mecánica del vehículo y en los errores del conductor dieron lugar a los modelos secuenciales. En la época del tercer paradigma, cuando el alcance de la prevención se extendió considerando el tránsito como una organización compleja, surgieron los modelos epidemiológicos y en el período del cuarto, el alcance volvió a extenderse tratando de alcanzar la totalidad del transporte entendido como un sistema sociotécnico global. (Tabasso, s.f.)

Dando por aceptado que el paradigma actual de que la seguridad vial apunta al sistema global de transporte es muy difícil dilucidar si al respecto hoy predomina alguna teoría propiamente dicha como las que en su momento gozaron de un importante grado de aceptación entre los especialistas. Entre otras, Macías (2009) enumera las siguientes: teoría del azar puro (Greenwood y Woods, 1919), Teoría de la propensión al siniestro (Arbour y Kerrich, 1951), teoría de las metas libertad-atención (Kerr 1957), teoría del riesgo cero (Naatanen y Sumala, 1974, Montoro, 2005), teoría de la acción razonada y del comportamiento planeado (Ajzen, 1975), teoría

de la amenaza-evitación (Fuller, 1984) y teoría de la homeostasis del riesgo (Wilde, 1988). No obstante, existen importantes teorías más generales que, por lo mismo, pueden incluir la seguridad vial, como sucede particularmente con la teoría de sistemas postulada inicialmente por Von Bertalanffy en la década del 40 al 50 y con un riquísimo desarrollo posterior, cuya consistencia y poder descriptivo la hacen útilmente aplicable al campo de la seguridad vial. (Tabasso, s.f.)

Por otra parte, la planeación estratégica es un concepto que surgió hacia la primera mitad del siglo XX, cuando algunas de las más grandes empresas comerciales estadounidenses de aquel entonces se enfocaron en planear a largo plazo, y no para el mediano y corto plazo como se venía haciendo hasta entonces (Steiner, 1983). La planeación estratégica vendría a ser para Steiner, el esfuerzo sistemático de una compañía para establecer sus propósitos, objetivos, políticas y estrategias básicas, para desarrollar planes detallados y así obtener sus objetivos.

Humberto Serna Gómez la define como un proceso por el cual una organización define su visión de largo plazo y las estrategias para alcanzarla. Para ello debe hacer el análisis de sus fortalezas, oportunidades, amenazas y debilidades. También debe inmiscuirse a toda la organización y estar en permanente revisión y seguimiento. (Serna, 1994)

El plan estratégico de seguridad vial es la aplicación de la planeación estratégica a dicho campo. Así pues, el PESV es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito. (Ministerio del Transporte, 2014).

Según la organización mundial de la salud, al año se presenta la pérdida de más de 1,5 millones de vidas en siniestros viales, situación que ha posicionado a la seguridad vial como un tema prioritario en la política pública mundial. Lo anterior se refleja en los distintos escenarios y estrategias que en los últimos años se han desarrollado con el propósito de reducir esta cifra. Ejemplo de ello es la proclamación del decenio por la seguridad vial en 2010, ante el crecimiento de la problemática siniestra y la necesidad de generar mayores esfuerzos por parte de los países, la agenda 2030 para el desarrollo sostenible (ODS 3) de 2015 y tercera conferencia ministerial sobre seguridad vial (declaración de Estocolmo) en 2020, que tuvo como resultado la proclamación de una segunda década de acción por la seguridad vial a 2030, en donde se manifiesta el propósito de exhortar la reducción de víctimas fatales en 50% a 2030 e incluir el enfoque sistema seguro en la gestión de la seguridad vial. Colombia, como uno de los países participantes en esta tercera conferencia, asumió el compromiso de adoptar el enfoque Sistema Seguro para gestionar su seguridad vial y, con ello, perseguir el objetivo conjunto de reducir las víctimas fatales del tránsito vial en 50 % a 2030 con los demás países, de acuerdo con la declaración de Estocolmo. Este nuevo paradigma requiere ampliar el horizonte de conocimiento de la siniestralidad vial, incluyendo el seguimiento que se debe realizar al cumplimiento de las metas trazadas para la reducción de las víctimas fatales y a la caracterización en detalle del riesgo de ocurrencia de los siniestros viales, así como el contexto de los hechos que involucran sus víctimas resultantes. Parte de los compromisos adquiridos por Colombia en la pasada década de acción por la seguridad vial (2011-2020) fue generar una plataforma estratégica para la implementación de acciones que redujeran los siniestros viales y crear una agencia de seguridad vial, para dar alcance a la ejecución de las acciones a implementar. En consecuencia, se expidió el plan nacional de seguridad vial, adoptado por la Resolución 1282 de 2012, ajustado mediante Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de

Transporte, el cual se convierte en una hoja de ruta que orienta y promueve las medidas concertadas en todo el territorio nacional sobre la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal. También creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), adscrita al Ministerio de Transporte, mediante la Ley 1702 de 2013 con el objeto de planificar, articular y gestionar los temas relacionados con la seguridad vial del país. Dando cumplimiento a la mencionada Ley 1702 de 2013 y el Decreto 787 de 2015, que definen como una de las funciones de la ANSV reportar al Congreso de la República el comportamiento de los indicadores de seguridad vial para el país, se presenta, a continuación, el siguiente informe acerca de la situación del fenómeno de la siniestralidad vial, a través del comportamiento de sus indicadores asociados, donde se analizan los aspectos relacionados con la ocurrencia de los siniestros viales para el periodo del 2016 al 2020.

(ONSV a partir del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020)

La Realidad de Barrancabermeja en materia de seguridad vial se ve reflejada en el diagnóstico que generó el grupo de trabajo que adelanta la construcción del Plan Local de Seguridad Vial, determinó que Barrancabermeja es una de las ciudades con mayores estándares de accidentalidad en el país. Mauricio Pineda, director del Estudio sobre el PLSV dijo *“Barrancabermeja está muy por encima de las tasas nacionales más del doble de las tasas promedios nacionales”*. Por ello, hizo entrega de las recomendaciones sobre estrategias y acciones generadas en la formulación del Plan Local de Seguridad Vial el cual incluye una serie de programas y de acciones respecto a las personas que tienen responsabilidades y con la construcción de este documento buscan las autoridades locales como medida principal disminuir el índice de muerte por accidentes de tránsito. “El propósito es disminuir al menos en un 26% el cual no será

sacado de cualquier lado, una cifra que está encadenada al Plan Decenal de Salud en Colombia y al Plan Nacional de Seguridad Vial” (ITTB 2019).

3.2. Marco conceptual

Tabla 3. Definiciones conceptuales

Conceptos	Definición
Plan estratégico de seguridad vial (PESV)	Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.
Seguridad activa	Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito
Seguridad pasiva	Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.
Seguridad vial	Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.
Accidente de Trabajo	Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012).
Riesgo	Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.
Peatón	Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).

Conceptos	Definición
Pasajero	Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).
Conductor	Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002)
A.R.L	La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados 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
Vehículo	Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNTT. 2002).
Vehículo de Tracción Animal	Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNTT. 2002).
Vehículo no automotor	Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.
Estrategia	Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.
Plan de Acción	Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.

Adaptada de: CNNT (2022)

3.3. Marco legal y normativo

El Centro de Enseñanza Automovilística Segura, enmarca su plan estratégico de seguridad vial de acuerdo con la siguiente normatividad legal.

- *Ley 769 de 2002:* por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.
- *Ley 1383 de 2010:* por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito establece como nuevo principio rector del Código Nacional de Tránsito a la

movilidad. Indica que es autoridad de tránsito, entre otras, la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte (DITRA).

- *Resolución 1384 de 2010:* por la cual se adopta el método para establecer los límites máximos de velocidad en las carreteras del territorio nacional.
- *Ley 1503 de 2011:* por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Define los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.
- *Ley 1548 de 2012:* por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones.
- *Ley 1696 de 2013:* por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.
- *Decreto 2851 de 2013:* Por el cual se reglamentan algunos artículos de la Ley 1503 de 2011 mediante la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, y define el plan estratégico de seguridad vial.
- *Resolución 1565 de 2014:* por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales.
- Decreto 1252 de 2021 en el numeral Artículo 2.3.2.3.2. diseño, implementación y verificación. Las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de las que trata el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo

con su misionalidad y tamaño así mismo deberán articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST, según lo establecido en la metodología de Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que adopte el Ministerio de Transporte.

4. Diseño metodológico

La Resolución 1565 de 2014 y el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021 nos orienta en lo que debemos hacer con relación a la elaboración metodológica del Plan Estratégico de Seguridad Vial, por lo tanto, nombraremos los pilares bajo los cuales se desarrollara la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en el Centro de Enseñanza Automovilística Segura -Barrancabermeja el cual permitirá mejorar las condiciones de seguridad laboral de la empresa y se buscara su articulación con el (SG-SST) Sistema de Gestión Seguridad y Salud en el Trabajo, planteado esto con la temática y estructura sugerida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Para el planteamiento de este trabajo tendremos como guía la Resolución 1565 de 2014 la cual actualmente la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial el cual deberá ser articulado con el SG-SST del Centro de Enseñanza Automovilística Segura-Barrancabermeja.

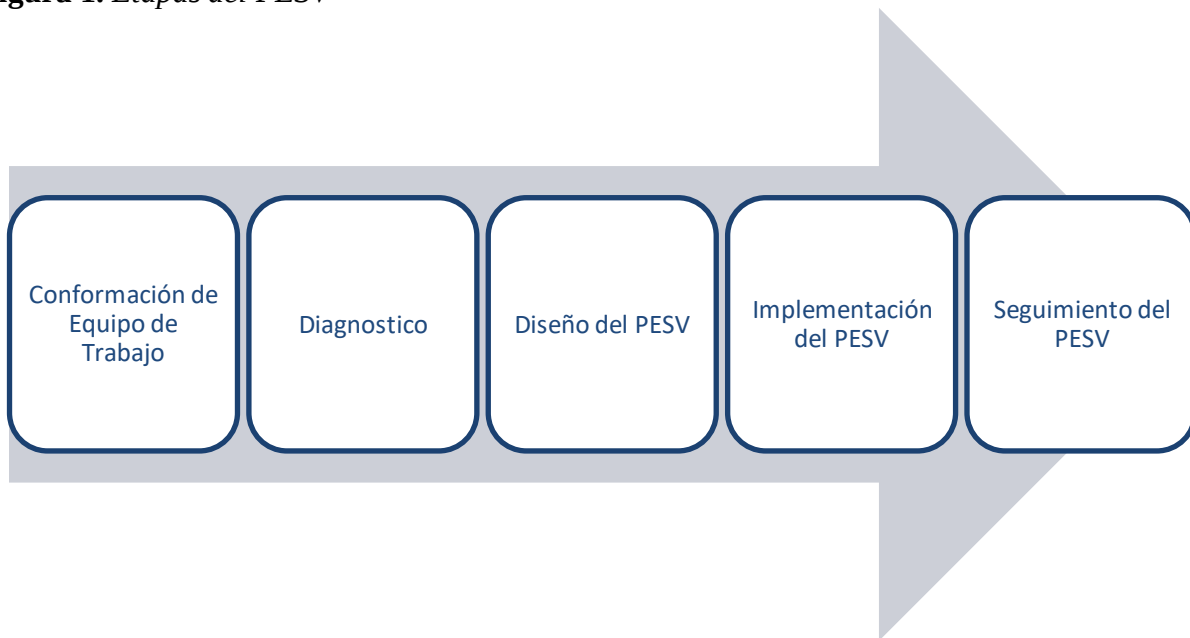
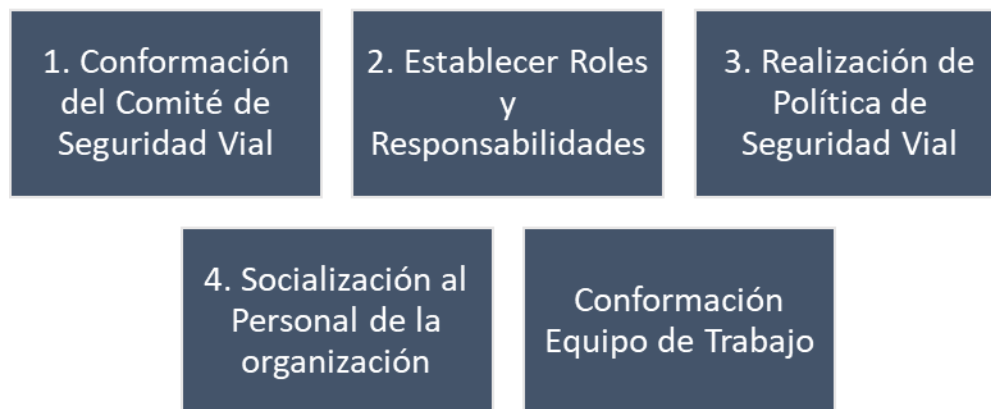
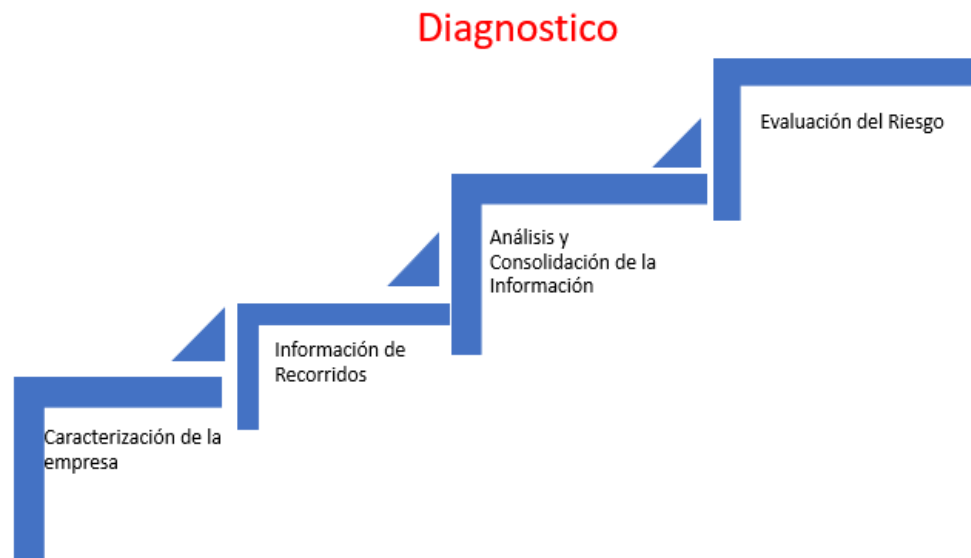
Figura 1. *Etapas del PESV***Figura 2.** *Actividades para la conformación equipo de trabajo*

Figura 3. *Fases del diagnóstico.***Figura 4.** *Despliegue de actividades para la elaboración del PESV*

A partir de esta etapa se iniciará la identificación de aquellos elementos, actividades y evidencias de cumplimiento que son armonizables entre el SG-SST y el PESV para de esta manera

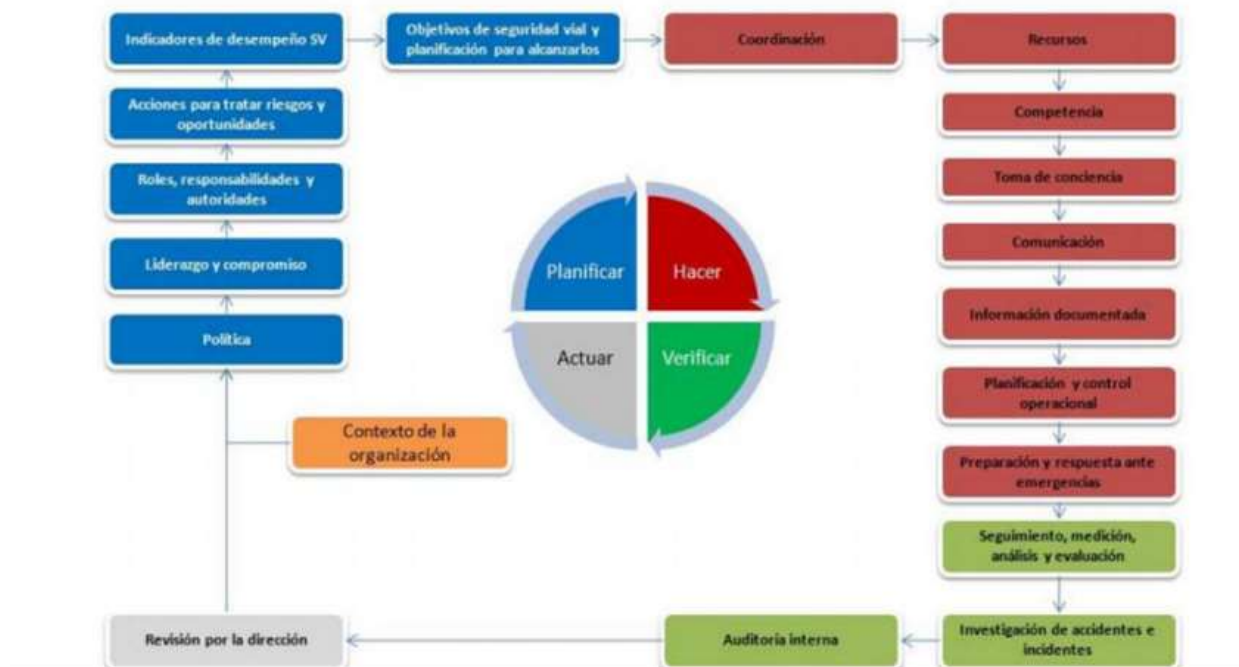
satisfacer simultáneamente los requisitos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo y el plan estratégico de seguridad vial.

De igual forma se deberá realizar evaluación de los resultados obtenidos de la implementación del sistema de gestión armonizado, evidenciando si el ejercicio resultó posible dentro de la organización y brindó resultados satisfactorios para el centro de enseñanza automovilística segura- Barrancabermeja.

Figura 5. *Pilares para la gestión del PESV*



Figura 6. *Flujograma del ciclo PHVA aplicado al PESV*



5. Cronograma

Figura 7. Cronograma de actividades

Actividad	Mes 1				Mes 2				Mes 3				Mes 4			
	Semana				Semana				Semana				Semana			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Planteamiento de la idea o revisión de la literatura	X	X														
Formulación y aprobación de la propuesta			X	X												
Conformación de Equipo de trabajo					X	X										
Diagnóstico							X	X								
Diseño del PESV									X	X	X	X	X	X	X	
Entrega Producto Final																X

6. Presupuesto

Tabla 4. *Presupuesto de la propuesta*

Presupuesto para la ejecución de la propuesta			
Cantidad	Concepto	Valor Unitario	Valor Total
4	Servicio de Internet	\$ 20.000	\$ 80.000
4	Servicio energía Eléctrica	\$ 25.000	\$ 100.000
3	Tintas	\$ 60.000	\$ 180.000
1	Memoria USB	\$ 20.000	\$ 20.000
3	Lapiceros negros	\$ 2.000	\$ 6.000
1	Alquiler Salón Capacitaciones	\$ 80.000	\$ 80.000
100	Refrigerios	\$ 2.500	\$ 250.000
	Gastos varios	\$ 100.000	\$ 100.000
Total			\$ 816.000

Referencias

- Código Nacional de Tránsito. 2002. Ley 769 de 2002.
<https://serviciosdetransito.com/index.php/noticias/246-ley-769-del-6-de-agosto-de-2002-codigo-nacional-de-transito-terrestre>
- Código Nacional de Tránsito. 2010. Ley 1383 de 2010: Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - establece como nuevo principio rector del Código Nacional de Tránsito a la movilidad.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=39180>
- Código Nacional de Tránsito. 2012. Ley 1548 de 2012: Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=48240>
- Dextre, J.C. (2010). *Nuevos paradigmas para la seguridad vial*. <https://docplayer.es/3587545-Juan-carlos-dextre-quijandria-seguridad-vial-la-necesidad-de-un-nuevo-marco-teorico.html>
- Ministerio de Transporte. (2014). Resolución 1565 de 2014. *Guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial*. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Resolucion/30038033>
- Ministerio de Transporte. (2014). Resolución 2273 de 2014.
<http://web.mintransporte.gov.co/bdigital/jspui/handle/001/6549>
- Organización Mundial de la Salud, OMS. (2014). *Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial*. https://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA67-REC1/A67_2014_REC1-sp.pdf?ua=1

Plan local de seguridad vial. Documento diagnóstico de la accidentalidad en Barrancabermeja.

https://www.transitobarrancabermeja.gov.co/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=132:plan-local-de-seguridad-vial-determino-que-barrancabermeja-es-una-de-las-ciudades-con-mayor-indice-de-accidentalidad-en-el-pais&catid=19&Itemid=101

Steiner, G. A. (1983). *Planeación estratégica: lo que todo director debe saber*.

Serna Gómez, H. (1994). *Planeación y Gestión Estratégica*.

http://biblioteca.unach.edu.ec/opac_css/index.php?lvl=notice_display&id=6221

Tabasso, C. (2012). *Paradigmas, teorías y modelos de la seguridad y la inseguridad vial*.

www.institutiivia.com/doc/tabasso_124.pdf

Universidad de la Salle. (2015). *Plan Estratégico de Seguridad Vial*.

https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=2335&context=administracion_de_empresas