

**ELABORACIÓN DE UN PLAN
ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
(PESV) COMO ESTRATEGIA PREVENTIVA
PARA LA CORPORACIÓN UNIVERSITARIA
REMINGTON EN MEDELLÍN**

Preparation of a Strategic Road Safety Plan
(PESV) as a Preventive Strategy for the
Remington University Corporation in
Medellín

Fernelle Zuleta Cárdenas

fzuleta@poligran.edu.co

Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano
Escuela de Sociedad, Cultura y Creatividad
Estudiante
Especialización en Gerencia de la Seguridad y Salud en
el Trabajo

Jhony Medina Criollo

jmedinac@poligran.edu.co

Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano
Escuela de Sociedad, Cultura y Creatividad
Estudiante
Especialización en Gerencia de la Seguridad y Salud en
el Trabajo

Luis Gabriel Castrillón Ceballos

lgcastrillon@poligran.edu.co

Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano
Escuela de Sociedad, Cultura y Creatividad
Estudiante
Especialización en Gerencia de la Seguridad y Salud en
el Trabajo

Sebastián Álvarez Roldan

salvarezr@poligran.edu.co

Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano
Escuela de Sociedad, Cultura y Creatividad
Estudiante
Especialización en Gerencia de la Seguridad y Salud en
el Trabajo

Yancy Naidee Astaiza Bayona

yaastaiza@poligran.edu.co

Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano
Escuela de Sociedad, Cultura y Creatividad
Estudiante
Especialización en Gerencia de la Seguridad y Salud en
el Trabajo

Recepción: 04.11.2024
Aceptación: 18.12.2024

Cite este artículo como:

Zuleta, F., Medina, J., Castrillón, L., Álvarez, S., Astaiza, Y., Calle, P., y Martínez-Rincon, J. (2024) Elaboración de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) como Estrategia Preventiva para la Corporación Universitaria Remington en Medellín. Revista de sociedad Cultura y Creatividad.

Paula Tatiana Calle Rivera

pcalle@poligran.edu.co

Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano
Escuela de Sociedad, Cultura y Creatividad
Director de opción de grado
Especialización en Gerencia de la Seguridad y Salud en
el Trabajo

Julián Andrés Martínez Rincón

jamartinezrin@poligran.edu.co

Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano
Escuela de Sociedad, Cultura y Creatividad
Codirector de opción de grado
Especialización en Gerencia de la Seguridad y Salud en
el Trabajo

Resumen

Diseñar Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la Corporación Universitaria Rémington de la Ciudad de Medellín, considerando la normatividad legal vigente, como instrumento base de la prevención de la accidentalidad vial, a través de un diagnóstico de medición de análisis metodológico mixto, como instrumento de caracterización poblacional, en búsqueda de soluciones eficaces y efectivas que permita alcanzar los objetivos propuestos dentro de la implementación de matriz DOFA y el ciclo PHVA, para fortalecer la normatividad aplicable Resolución 409595 del 2022. Donde se adoptan metodologías para el diseño, implementación, verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y otras disposiciones logrando el cumplimiento en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, según los estándares permitidos en el artículo 32 de la ley 0312 de 2019 y Decreto 1072 de 2015.

La implementación de PESV como herramienta de gestión, crea estrategias, para la planificación del problema objeto de estudio, medición, seguimiento, evaluación y planes de acción; brindando directrices permanentes de las nuevas disposiciones legales emitidas por las entidades gubernamentales, para mitigar los riesgos expuestos en el desplazamiento en funciones asignadas, logrando así, crear un espacio de conductas seguras en la vía

Palabras clave:

PSEV, seguridad vial, Actores viales, accidentes de tránsito, normatividad legal.

Abstract

Design a Strategic Road Safety Plan (PESV) for the Rémington University Corporation of the City of Medellín, considering the current legal regulations, as a basic instrument for the prevention of road accidents, through a mixed

methodological analysis measurement diagnosis, as a population characterization instrument, in search of efficient and effective solutions that allow achieving the objectives proposed within the implementation of the SWOT matrix and the PHVA cycle, to strengthen the applicable regulations Resolution 409595 of 2022. Where methodologies are adopted for the design, implementation, verification of the Strategic Road Safety Plans and other provisions achieving compliance in the Occupational Health and Safety Management System, according to the standards allowed in article 32 of law 0312 of 2019 and Decree 1072 of 2015.

The implementation of PESV as a management tool creates strategies for planning the problem under study, measurement, monitoring, evaluation and action plans; providing permanent guidelines on new legal provisions issued by government entities to mitigate the risks exposed when travelling on assigned duties, thus creating a space for safe behaviour on the road.

Keywords:

PSEV, road safety, road users, traffic accidents, legal regulations.

INTRODUCCIÓN

El Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, de la Corporación Universitaria Rémington, como herramienta preventiva en materia prevención del riesgo o lecciones por los siniestros viales, resultando inmersos los peatones, ciclistas y motociclistas, la Corporación para dar cumplimiento al objetivo general de la política de seguridad vial, establece el compromiso para diseñar, promover y establecer controles para mitigar los riesgos asociados con accidentes de tránsito en los desplazamientos laborales, acorde con los lineamientos de la normatividad vigente, comprometidos a mejorar las condiciones que impliquen una cultura de autocuidado en la prevención de accidentes e incidentes viales que puedan afectar la integridad física, mental y social del ente educativo.

El estado colombiano ha definido como de alta prioridad la intervención en los asuntos de la seguridad vial y para ello, a través de la Ley 1503 de 2011 y según el (Decreto reglamentario 2851 de diciembre de 2013) ha querido regular el orden vial y procurar la seguridad e integridad de las personas, así como controlar y prevenir toda acción que atenten contra los derechos que todas las personas poseen. Tanto el Gobierno y las Empresas tienen la obligación de socializar y dar a conocer estas leyes y normas a la sociedad colombiana, de tal manera que conozcan sus responsabilidades en la seguridad vial.

Los trabajadores deberán tener una conducta responsable y participativa en las acciones de sensibilización que promuevan el cumplimiento de esta política logrando identificar el planteamiento del problema como la intensión y compromiso de la organización en la implementación del Plan estratégico de Seguridad Vial PESV, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 20223040040595 de 12 julio 2022. Que brinda a las empresas en Colombia la metodología de implementación, con enfoque sistémico bajo el ciclo PHVA (Planear, Hacer, Verificar, Actuar) para articular con otros sistemas de gestión que tenga la organización implementada.

Es importante entender que la implementación del PESV por parte de las organizaciones, no es solo una respuesta al cumplimiento de las normas, sino un compromiso con la promoción de prácticas adecuadas de conducta social en la conducción y comportamiento en las vías, además de la decisión de promover valores esenciales como el respeto, la prudencia, la tolerancia y la convivencia, pilares fundamentales para lograr una mejor actitud en relación con la movilidad y asumir una cultura de movilidad más segura, planteados desde el diagnóstico metodológico mixto, para así poder evaluar, analizar y proponer alternativas de mejora continua.

MARCO TEÓRICO

De acuerdo al artículo 1 del Decreto 1252 de 2021 “por lo cual se modifica algunos artículos del Decreto 1079 de 2015, único reglamento del sector transporte, con relación a los Planes estratégicos de seguridad vial, lo define: como herramienta de gestión, que contiene acciones estrategias, mecanismos, implementando el ciclo PHVA de conformidad con el artículo 110 del Decreto 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras, con el propósito de reducir la accidentalidad, disminuyendo los efectos nocivos (ANSV, 2024).

Según de Jesús, (2015), la tasa de mortalidad más altas registradas mundialmente la generan los accidentes de tránsito, en Colombia es la segunda causa después de los homicidios, el propósito del trabajo en movilidad es generar cambios positivos cuyo objetivo principal buscar la prevención del riesgo, reducir la accidentalidad vial, preservar la vida, generar entornos tranquilos y seguros donde se establezcan acciones de respecto al cuidado de la salud, la seguridad de los trabajadores, estableciendo, promoviendo e implementando modelos de prevención de riesgos, sujeto a las capacitaciones y generación de conciencia,

de esta manera la Corporación Universitaria Remington pretende mediante la implementación del (PESV) generar un impacto social y laboral. En dichos planes se incluyen los conductores, pasajeros, peatones, vehículos, empleados, población estudiantil, visitantes y comunidad para promover en todo espacio, actitud respetuosa por la vida.

Hay dos factores importantes en la seguridad vial que es importante tener presente: La educación vial: este vincula a conductores y pasajeros logrando comportamiento, hábitos, conductas seguras y prudentes en la vía pública de acuerdo al uso y desplazamiento por ellas.

Según Publica (2022), El Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia 2022-2031 en su inciso 1.1 Plantea un sistema de seguridad vial garante de la conservación de la vida, 1.4 proyecta avanzar enfocado en la formulación y ejecución de acciones eficientes para alcanzar sus metas, sin perder el enfoque en la protección de la vida de todos los actores viales y en la prevención de los siniestros viales.

Por lo anterior el Plan Nacional Seguridad Vial 2022 - 2031 plantea acciones en dos grandes estrategias, una nacional y una territorial. A partir de del análisis y gestión La estrategia nacional define el trabajo del Gobierno nacional sobre 8 áreas de acción, que aportan a la construcción de escenas de riesgo para los actores viales, y que permiten avanzar en la protección del enfoque Sistema Seguro.

La estrategia analiza los retos presentes en cada una las regiones de Colombia, define acciones con las cuales el Gobierno nacional apoyará la gestión de los riesgos territoriales. Así mismo, promoverá y acompañará la definición de acciones de los gobiernos sub-nacionales para su actuación frente a los retos identificados, de esta manera generamos herramientas e insumos para implementar la estrategia en el estudio de caso de la corporación Universitaria Remington, con un enfoque a la prevención, evitando riesgos, creando conciencia y vinculando a todos los actores en el proceso como cuidadores de sí mismos y de todo el actor vial, reduciendo los índices de mortalidad, esta es sin duda una apuesta por la vida.

Teniendo en cuenta la responsabilidad que tienen las organizaciones, es importante que implementen un plan estratégico de Seguridad Vial, donde tenga participación y protagonismo el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, según los estándares permitidos en el artículo 32 de la ley 0312 de 2019, el

artículo 2 de la ley 2050 de 2020 y la Resolución 40595 de 2022 donde se dan las pautas de seguridad vial y el artículo 1º de la ley 1383 del 2010.

Sin embargo, es importante reconocer a todos los actores y perfiles que se encargan de ejecutar el plan estratégico desde el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. Todos los correspondientes deben considerar la responsabilidad que tienen desde su rol y compromiso con la organización, así como la empatía con quienes hacen parte de su equipo de trabajo, como lo son, los asociados de valor, considerando que es viable que todas las personas involucradas, se transportan ya sea en vehículo particular o comunitario, con la intención de cumplir con su responsabilidad laboral en la empresa, para la cual trabajan.

Ahora bien, para la Corporación Universidad Remington, un estudio de caso se convertiría en una gran herramienta de acciones estratégicas para fortalecer el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) entre sus estudiantes. Teniendo en cuenta que es una institución educativa, es importante aclarar que uno de sus aspectos por los que se destaca la Corporación, es la educación. De esta manera, podremos establecer la Ley 1503 de 2011, sobre los lineamientos que se encuentran estandarizados en la legislación colombiana y el Decreto 2851 de 2013, como parte del plan estratégico de Seguridad Vial (PESV), tal y como lo menciona Función Pública (2024).

Como menciona Galindo, (2023), “directora de Riesgos Laborales del Ministerio del Trabajo, quien le envió un mensaje a los empresarios y a los motociclistas del país”: “si logramos salvar vidas desde las empresas, formar a nuestros trabajadores como actores viales conscientes, estamos formando sociedades más justas y equitativas. No queremos más muertes en nuestras vías, cada persona que fallece significa una pérdida para su familia; no veamos la moto como un arma, sino como una herramienta para preservar la vida”.

Es así, como podremos tener en cuenta no solo a todos los asociados de valor, sino que, por obligatoriedad, según la ley antes mencionada, la Corporación Uniremington, también se verá beneficiada al cumplir con el ordenamiento jurídico, a través del PESV con los estudiantes. Es de aclarar que, en la educación vial, no solo están involucrados todos los conductores que hacen parte de manera interna y externa de la corporación, que trabajan de manera directa o indirecta con ella, sino que el trabajo de educación vial también es muy importante porque también se está hablando de

peatones, y en este caso, de estudiantes que representan la institución.

Debemos de tener en cuenta que el PESV, uno de los compendios de estudio, son los siniestros viales como problemas de Salud Pública, Según (Canal Capital, 2024): En el último informe de seguridad vial en Colombia, se ha registrado un preocupante aumento del 3,58% en el número de accidentes de tránsito en comparación con el año anterior.

MARCO METODOLÓGICO

El método de estudio de casos es considerado como una herramienta excelente de investigación, Yin, (1984) dice que su uso se fundamenta en la medida que el caso único tenga carácter crítico, es decir, que permita confirmar, cambiar, modificar o ampliar el conocimiento sobre el objeto de estudio, lo que puede ser un factor importante para la construcción teórica.

Partiendo de dicha teoría se desarrolla el caso de estudio denominado diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en la Corporación Universitaria Remington como herramienta preventiva de seguridad vial, en búsqueda de soluciones eficaces y efectivas que permita alcanzar los objetivos propuestos; verificando la veracidad de los conocimientos, teorías o técnicas existentes, avances en el tema, o que puedan ser fortalecidas o implementadas bajo este caso de estudio, se realiza un análisis de contexto de la empresa mediante un informe de diagnóstico, para validar sedes, servicios prestados, contratistas, vinculados, colaboradores de la organización, parqueadero automotor, rutas, capacitación, equipos de emergencias viales y análisis estadístico de siniestros viales que permitirán construir una ruta clara en el diseño de la herramienta preventiva de la seguridad vial.

Estos procesos deberán ser direccionados bajo el ciclo PHVA quien garantiza el control y alcance de los objetivos; el enfoque a utilizar será el mixto (cuantitativo y cualitativo) a partir de estos se genera una perspectiva centrada y objetiva. Sin dejar de lado el análisis de contexto de la empresa donde se identifica el nivel en el que se encuentra la seguridad vial, de esta manera se fortalecerá los mecanismos de fiscalización y control. Se llevar a cabo inspecciones y auditorías más detalladas, es importante resaltar la vinculación de todos los actores de la institución, tanto administrativos, como contratistas, docentes, comunidad estudiantil y visitantes, se genera sensibilización que le permita a la ciudadanía, informar sobre situaciones de riesgo, fomentando la vinculación activa en la ciudadanía a situaciones de riesgo, para que

todos sean garantes de la construcción de una cultura donde tengamos vías más seguras.

Con el diagnóstico se identifica los factores que ocasionan la necesidad de la aplicación de un PESV en la Corporación Universitaria, herramienta ideal para unificar información necesaria que permite efectuar cambios o ajustes, si es el caso, permite identificar los actores viales y los desplazamientos que estos realizan para cumplir con el objeto de su contrato, identificando los riesgos y conocimientos que tienen frente a la seguridad vial, en este proceso también se realiza encuestas tanto a los empleados, como contratistas, estudiantes y visitantes.

Se realiza solicitud de autorización por escrito a la Corporación universitaria, con el fin que la institución permita el estudio de casos denominado Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), en la planeación se definen los objetivos, condiciones, periodo de tiempo y recursos para ejecutar la estrategia más adecuada, en la acción, o aplicación de la estrategia, se lleva a cabo todas las actividades planeadas para cumplir los objetivos, se informa al representante legal de la Corporación para su aprobación, sugerencias o comentarios de mejora sobre el caso de estudio, posteriormente se realiza el control y seguimiento respectivo. Etapa final evaluación y cierre: revisión y aprobación del trabajo final junto a sus anexos, se procede a la sustentación del Trabajo y posterior entrega al representante legal de la corporación

Población Objeto

Definir la población objeto del estudio de caso, se procede a realizar el diagnóstico de actores viales del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la Corporación Universitaria Remington para todos los procesos y personal administrativos, conductores y estudiantes de la sede Medellín, dando cumplimiento a la Resolución 40595 del 2022, los datos obtenidos serán objeto de análisis estadístico para este caso la población objeto es 115 colaboradores.

Técnicas de Recolección de la Información

Para realizar la recolección de la información es importante tener un propósito en concreto que es la caracterización de los colaboradores de la Corporación Universitaria Remington como objeto de estudio frente al Plan Estratégico de Seguridad vial (PESV), como herramienta preventiva institucional, se realiza por medio de una encuesta en la plataforma Google Forms donde se identifican los actores viales institucionales

para posteriormente enfocar las actividades que permitan el compromiso de los colaboradores para emprender acciones y/o procedimientos a favor de la implementación de la seguridad vial en la Uniremington.

Para Hernández (2026) “En el marco del diseño de una propuesta investigativa es prioritario la recolección de la información, razón por la cual se debe elegir la técnica que más se ajuste a este cometido. En este orden, tal como lo sugieren Hernández, Fernández y Baptista (pág. 15)”. La encuesta nos permite obtener de primera mano información crucial para la caracterización de la población institucional, además este método tiene la ventaja de adaptarse a las formas de trabajo de la comunidad académica, trabajo en casa, remoto y teletrabajo llegando a cada una de ellas, otra ventaja de este método es la confiabilidad dado que esta estandarizada, preguntas formuladas exactamente de la misma manera que se plantean a otros empleados. Pero no todo es color de rosa al igual que con otros métodos de recolección de datos, las encuestas vienen con algunos inconvenientes, uno de ellos es la inflexibilidad y la pertinencia lo que desmotiva al encuestado, este atasco puede confundir y generar retrasos en la consecución de los datos. La profundidad puede ser un problema recurrente, ya que al estar estandarizadas es difícil entrar en lo particular y primara lo general.

Titulo	Objetivo		Actividades	Técnica de Seguridad	Resultado
	Objetivo General	Objetivos Específicos			
Diseñar Plan Propuesta de Seguridad Vial (PESV) como herramienta preventiva institucional para la Corporación Universitaria Remington, Medellín.	Diseñar propuestas e implementación del plan estratégico de seguridad vial (PESV) como herramienta preventiva de la institución Universitaria Uniremington sede Medellín.	Objetivo específico 1 Diagnosticar la situación actual de la seguridad vial en la institución de acuerdo con la normatividad aplicable para la implementación del PESV.	Actividad 1. Informes de Diagnóstico de Seguridad Vial: Un documento que contenga el análisis detallado de la situación actual de la seguridad vial en la universidad, incluyendo la identificación de riesgos, puntos críticos, y el cumplimiento de normativas vigentes. Actividad 2. Base de Datos de Incidentes Viales: Un registro organizado de todos los incidentes de tránsito ocurridos dentro y alrededor de la universidad, incluyendo datos relevantes como fechas, lugares, causas, y consecuencias.	Descriptiva	Análisis de encuestas, tabulación y verificación de resultados
		Objetivo específico 2 Establecer políticas y procedimientos de seguridad vial aplicables a la institución y alineado con los requisitos normativos.	Actividad 1. Manual de Políticas de Seguridad Vial: Un documento que establezca claramente las políticas de seguridad vial que deben seguirse en la universidad, alineado con la normativa nacional y local. Actividad 2. Procedimientos Operativos de Seguridad Vial: Instrucciones detalladas para la implementación de las políticas de seguridad vial, incluyendo protocolos de actuación ante incidentes, normativas para el uso de vehículos, y regulaciones para el comportamiento en vías dentro de la institución.	Descriptiva	Matriz de identificación de riesgos Manual de Seguridad Vial Política Seguridad Vial Procedimiento prevención de fatiga Procedimiento Consumo de Alcohol y sustancias psicoactivas. Programa de mitigación para los distractores. Formato Inspección Pre operacional.
		Objetivo específico 3 Proponer plan de mejora que integre medidas correctivas, transitorias y de mejoramiento en la seguridad vial de la universidad.	Actividad 1. Plan de Mejora Continua en Seguridad Vial: Un documento que detalle las medidas correctivas, transitorias, y de mejoramiento propuestas para la universidad, incluyendo plazos, responsables, recursos necesarios, y el impacto esperado. Actividad 2. Informe de Evaluación de Medidas Correctivas: Un reporte que presente los resultados de las medidas correctivas implementadas, evaluando su efectividad y proponiendo ajustes si es necesario.		Matriz de Gestión de Acciones para la Mejora.

Figura 1. Descripción Desarrollo de Objetivos. Fuente. Datos obtenidos de Diagnóstico y objetivos del estudio de caso.

Técnicas de Análisis de la Información

Los datos de la encuesta serán vitales para establecer un análisis general y específico del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) puede contribuir a prevenir accidentes de movilidad. La importancia de técnicas de análisis, tablas y gráficos se debe a que la ciencia las utiliza como representaciones semióticas externas para construir y comunicar los conceptos abstractos. Por tanto, el aprendizaje de los conceptos científicos está ligado al de estas representaciones y al de sus procesos de construcción y transformación. Estas representaciones se usan también en las ciencias como puente entre los datos experimentales y las formalizaciones científicas y ayudan a determinar las relaciones entre las variables que intervienen en los fenómenos, para poder modelizarlos. En la enseñanza de las ciencias, las tablas y gráficos ayudan a visualizar conceptos y relaciones abstractas difíciles de comprender (Postigo y Pozo, 2000). Por eso se busca ejemplificar y mostrar de forma clara y pertinente los resultados obtenidos en la visualización de datos, que nace de la matemática donde correlaciona lo simbólico y visual, además de símbolos, los matemáticos usan diagramas, lo que abre varios tipos de razonamiento visual. , por ejemplo, La grafica muestra el tipo de licencias que tiene los conductores de la Corporación Universitaria Remington, donde se caracteriza que personas se movilizan en automotor y motocicleta, para así tomar las medidas preventivas del caso.

Es claro que el Plan estratégico de seguridad vial está alineado con el ciclo PHVA, se asume también que se siguen los lineamientos de la Resolución 40595 del 2022 emitida por el ministerio de transporte donde se describe el paso a paso para su implementación institucional, dando origen al estudio de caso Plan estratégico de Seguridad vial (PESV), como herramienta preventiva institucional, donde se desarrollara una acción investigativa sobre las repercusiones que puede tener la no implantación del plan en la Corporación Universitaria Remington y como puede repercutir cuando un accidente de estas características se materialice.

RESULTADOS

El desarrollo del diagnóstico para la corporación Uniremington de Medellín, cuenta con 32 sedes a nivel nacional, lo cual se toma, como objeto de estudio la sede en Medellín, cuenta con facultades de Medicina Veterinaria, Ciencia Jurídicas y Políticas, Ciencias Empresariales, Ciencias de la Salud, Ciencias Contables, Ingenierías y Diseño; ubicada cerca al parque Berrio Cra

52 #50-70, en el corazón de ciudad, aludido como punto estratégico de concurrencia del transporte público, metro y diversos medios de transporte; la corporación con la intención de brindar espacios seguros a sus colaboradores evalúa el estado actual del Plan Estratégico de Seguridad Vial, como herramienta preventiva institucional de acuerdo con la normatividad aplicable, para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

La corporación dentro de su planta administrativa cuenta con 111 colaboradores a quien se le realizó encuesta para caracterizar la población objeto de estudio y aspectos más relevantes:

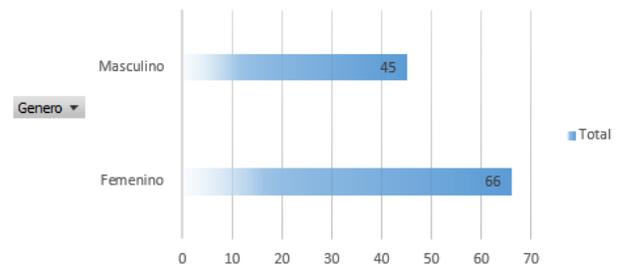


Figura 2 Genero

Se identificas que de la población objeto de estudios de ellos son 66 mujeres y 45 hombres, siendo relevante el género femenino que laboran en la Uniremington Medellín.

La corporación en aras de prestar servicio de calidad en el transporte de los colaboradores, celebra contratos de servicio ocasional con tres empresas que brindan el servicio de bus, buseta, microbús, bus articulado para un total de 55 vehículos disponible, a la hora de realizar el diagnostico el parqueadero automotor cuenta con 18 vehículos contratados con la EMPRESA DE TRANSPORTES TERRESTRE, LOGÍSTICA, Y TURISMO SAS. NIT: 901125039, activos que se relacionan en matriz de información de la organización, donde se establecen frecuencia de rutas que se visitan con frecuencia con un índice de frecuencia baja, contando con 2 de administrativos controladas, 9 rutas mixtas, 3 rurales y 16 en zonas urbanas, las cuales 5 de acuerdo a la misión, 9 con misión diarias y 16 con frecuencia semanales; para un total de 32 rutas preestablecidas en misión con salida desde las oficinas principales a los diferentes puntos.

Una vez analizado el contexto de la organización se identifica factores encontrados dentro del desarrollo de la aplicación del formulario (encuesta), para identificar posibles situaciones organizacionales el cual nos lleva a coincidir en el tiempo de desplazamiento del lugar de residencia al lugar de trabajo, donde de

identifica que El 56% de los encuestados se desplazan en transporte público (casa-trabajo), el 22% en motocicleta, el 12% se desplaza en vehículo particular.

En el ítem de si realiza desplazamientos por fuera de la sede durante su jornada laboral: El 61% de los encuestados no realiza desplazamientos laborales, el 23% si se desplaza fuera de la sede, el 16% en pocas ocasiones. Por consiguiente, la frecuencia que realiza los desplazamientos en misión, se identifica que de los 45 colaboradores que realizan desplazamientos en misión el 53% se desplaza 1 o 2 veces al mes, el 22% 1 o 2 veces a la semana, 16% diario, donde se identifica que el 53% se desplaza en transporte público, 18% particular, moto 13%, otro 16%.

En congruencia de la encuesta aplicada se identifica que el 40% de encuestados no posee experiencia, el 31% más de 120 meses de experiencia, el 22% entre 5 y 10 años de experiencia en conducción. Por lo anterior se recomienda a la organización incluir dentro del programa de capacitación la importancia de cumplir con los requisitos legales aplicables vigentes, logrando identificar que no se cuenta con un plan de capacitación y equipamiento asignado para dicha labor, la universidad cuenta con cronograma de capacitación para en conjunto, es decir todas las áreas integradas, en proceso de implementación de un cronograma de actividades enmarcadas a suplir características específicas para el cumplimiento de la normatividad legal vigente. En cuestionamiento de lo anterior se cuenta con un promedio del 45% del personal capacitado en personal en temas relacionados a (Mecánica básicas, primeros Auxilios, Manejo Defensivo, Alistamiento Vehicular, Manejo Extintores, Normas de Tránsito y Seguridad Vial).

En el proceso del diseño e implementación del PESV, la Uniremington no cuenta con equipos predeterminados; se diseña como instrumento preventivo, que según estructura, diseño e implementación puede prevenir la materialización de los accidentes viales que tengan en virtud los colabores de la institución. Adicional los simulacros esta propuestos dentro del programa de diseño e implementación del plan estratégico de seguridad vial, con el fin de construir el análisis estadístico y teniendo en cuenta que la Uniremington no cuenta matriz de accidentalidad y registro de Siniestros Viales, la corporación Universitarias Uniremington, no cuenta con un base de datos estadísticos, lo cual se constituye como estado negativo de trazabilidad en información, por tal motivo la Universidad se ve en la obligación de

diseñar Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, como herramienta preventiva institucional.

Identificación peligros y acciones.

El estado de la aplicación, describe la metodología a seguir para la identificación de peligros a través de la detección, evaluación y análisis de los factores de riesgo presentes en cada una de las áreas donde desarrolla sus actividades, evaluando las medidas de mitigación y control, para establecer la seguridad y salud de los trabajadores y otras partes interesadas; este procedimiento aplica para todas las áreas de la corporación; teniendo en cuenta los riesgos y peligros, los cuales puedan llegar a generar incidentes, accidentes, enfermedades laborales, finalizando con el seguimiento y verificación de las recomendaciones efectuadas en la Legislación aplicable, como es la: Guía Técnica Colombiana GTC-45 de 2012, Decreto 1072 del 2015 y Resolución 40595/2022.

Dentro del contexto de la normatividad legal vigente aplicable se determina como accidente de trabajo todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y ocasionando lesiones, perturbaciones funcionales, psiquiátricas, invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o contratante de la empresa, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo; adicional se identificas el siniestro vial como un 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).

El siniestro vial “in itinere”: aquel que se produce en el trayecto del domicilio del trabajador a su lugar de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación. Existen tres criterios o elementos determinantes del accidente in itinere, a saber: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones temporales en el desplazamiento de entrada o salida al trabajo, y que se emplee el itinerario habitual o afectación por accidente en misión dentro de su jornada laboral, al desplazarse fuera de las instalaciones de la empresa.

Es de vital importancia los criterios y requisitos aplicables para el conductor, esporádico y de apoyo, debe contar licencia de tránsito vigente, pago de

seguridad social, experiencia certificada, capacitación en (Mecánica básicas, primeros Auxilios, Manejo Defensivo, Alistamiento Vehicular, Manejo Extintores, Normas de Tránsito y Seguridad Vial) como requisito mínimo, logrando así mitigar la exposición al riesgo, que es la probabilidad que ocurra un evento y la severidad de lesión o enfermedad llegada a causar, para evitar este tipo de exposición, se crea mecanismos de Elementos de Protección Personal (EPP) como barrear entre un peligro y alguna parte del cuerpo, aplicando medidas de control en los desplazamientos misionales, itinere.

Análisis y evaluación del Riesgo.

El análisis de los riesgos implica la consideración de sus consecuencias (severidad) en caso de materializarse y la medida de la posibilidad de que dicho riesgo se pueda concretar (probabilidad); se analizan los riesgos teniendo en cuenta los controles existentes para el análisis y evaluación detallado bajo el cumplimiento de la Resolución 40595/22, realizando un análisis preventivo y reglamentario, como instrumento encuesta de actores viales para el cumplimiento.

Nivel del Riesgo	Aceptabilidad (teniendo en cuenta la definición de nivel de riesgo)
Bajo	Aceptable
Medio	Mejorable
Alto	No aceptable o aceptable con medidas de control específicas
Crítico	No aceptable

Figura 3 Clasificación del Riesgo. Fuente: Datos obtenidos de Universidad Uniremington.

4x4		SEVERIDAD			
PROBABILIDAD	MUY ALTA	MODERADO	IMPORTANTE	CRITICO	CRITICO
	ALTA	MODERADO	IMPORTANTE	IMPORTANTE	CRITICO
	MEDIA	BAJO	MODERADO	IMPORTANTE	IMPORTANTE
	BAJA	BAJO	BAJO	MODERADO	MODERADO
		BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA

Figura 4 Tabla de Valoración de Riesgo. Fuente: Datos obtenidos de Universidad Uniremington.

La Universidad establece un determinado nivel de aceptación de los riesgos, de acuerdo con los objetivos, metas, visión, misión, tolerancia al riesgo y la política de seguridad y salud en el trabajo que tenga establecida, una vez culminada la evaluación de riesgos, se deben definir las medidas requeridas para el tratamiento del riesgo, implementando mecanismos como: eliminación de los riesgos asociados a los peligros, sustitución de malas prácticas, controles de ingeniería, señalización/advertencias y/o controles administrativos, equipos de protección personal, transferencia del riesgo para implementación de las medidas de control para garantizar la implementación

de las medidas de control es recomendable definir un plan de trabajo. Para desarrollar este proceso es necesario cruzar la valoración de riesgos con la determinación de objetivos y programas. Una vez implementado el plan de trabajo, se busca obtener el menor riesgo residual posible.

Grupo	Rol en la vía	Tipo de Riesgo	Tipo de efecto	Probabilidad	Impacto	Nivel / Riesgo		
Área Operacional	Accidente de Tránsito / Factor Humano	Accidente de tránsito por comportamiento humano	Negativo	4	5	Alto	Crítico	
		Accidentes de tránsito por comportamientos de otros actores viales	Negativo	4	5	Alto	Crítico	
		Accidentes de tránsito por condiciones viales y climatológicas	Negativo	4	5	Alto	Crítico	
		Accidentes de tránsito por condiciones de los vehículos de la empresa	Negativo	5	5	Alto	Crítico	
		No cumplir las normas de tránsito	Negativo	4	5	Alto	Crítico	
		Imprudencia en la conducción	Negativo	5	5	Alto	Crítico	
		Exceso de velocidad	Negativo	5	5	Alto	Crítico	
		Adelante incorrecto	Negativo	5	5	Alto	Crítico	
		Giros prohibidos	Negativo	5	5	Alto	Crítico	
		No respetar la prelación en la vía	Negativo	5	5	Alto	Crítico	
		Transitar en contravía	Negativo	5	5	Alto	Crítico	
		Uso de equipos electrónicos	Negativo	5	5	Alto	Crítico	
		No usar cinturón	Negativo	5	5	Alto	Crítico	
		Desconcentración vial	Negativo	5	5	Alto	Crítico	
		consumo de alcohol y sustancias psicoactivas	Negativo	5	5	Alto	Crítico	
		Seguridad activa del vehículo	Positivo	2	2	Medio	Moderado	
		Seguridad pasiva del vehículo	Positivo	2	2	Medio	Moderado	
		Estabilidad del vehículo	Positivo	2	2	Medio	Moderado	
		Seguridad activa de la moto	Positivo	2	2	Medio	Moderado	
		Seguridad pasiva de la moto	Positivo	2	2	Medio	Moderado	
	Estabilidad del vehículo	Positivo	2	2	Medio	Moderado		
	Biológico	Microorganismos tipo hongos, bacterias y/o virus	Negativo	4	5	Alto	Crítico	
	Físico	Iluminación (exceso o defecto)	Negativo	3	4	Alto	Moderado	
			Negativo	3	4	Alto	Moderado	
			Negativo	3	4	Alto	Moderado	
		Superficies de trabajo	Negativo	4	4	Alto	Crítico	
			Negativo	4	4	Alto	Crítico	
		Químico	Sólidos (polvos orgánicos, polvos inorgánicos, fibras, humos metálicos y no metálicos)	Negativo	2	2	Bajo	Moderado
Mecánicos		Contacto con superficies calientes	Negativo	4	4	Alto	Crítico	
Mecánicos	Partes en movimiento, sistemas de transmisión y puntos de operación.	Negativo	4	4	Alto	Crítico		
Administrativos (Gerencia, comunidad en general)	Sismo - Terremoto	Negativo	4	4	Alto	Crítico		
		Negativo	3	5	Alto	Crítico		
	Carga Físico	Carga estática sentado	Negativo	2	3	Medio	Moderado	
			Negativo	2	3	Medio	Moderado	
			Negativo	2	3	Medio	Moderado	
	Mecánicos	Otras posturas (hiperextensión, cuclillas, posiciones incómodas, etc.)	Negativo	2	3	Medio	Moderado	
			Negativo	2	3	Medio	Moderado	
	Mecánicos	Carga dinámica por movimientos repetitivos	Negativo	2	2	Bajo	Bajo	
			Negativo	2	3	Bajo	Bajo	
	Físico	Golpeado por o contra	Negativo	2	2	Bajo	Bajo	
Negativo			2	3	Bajo	Bajo		
Físico	Eléctrico (alta y baja tensión)	Negativo	3	5	Medio	Moderado		
Físico	Incendio	Negativo	3	5	Medio	Moderado		
Físico	Superficies de trabajo	Negativo	2	3	Medio	Moderado		
		Negativo	2	3	Medio	Moderado		
Físico	Condiciones de orden y aseo	Negativo	2	3	Medio	Moderado		
		Negativo	2	3	Medio	Moderado		
Físico	Iluminación (exceso o defecto)	Negativo	2	3	Medio	Moderado		
Tránsito	Accidentes de tránsito en vías públicas en desplazamientos casa-trabajo-casa	Negativo	4	5	Alto	Crítico		
		Negativo	4	5	Alto	Crítico		
Público	Accidentes de tránsito en vías al interior de la empresa	Negativo	4	5	Alto	Crítico		
		Negativo	2	3	Medio	Moderado		
Biológico	Situación de atraco, robo u otras situaciones de violencia	Negativo	2	3	Medio	Moderado		
Naturales	Sismo - Terremoto	Negativo	3	5	Medio	Moderado		
Biológico	Microorganismos tipo hongos, bacterias y/o virus	Negativo	4	5	Alto	Crítico		

Figura 5 Matriz de Identificación de Riesgo Viales Uniremington



Figura 6 Análisis del Riesgo Uniremington Medellín. Fuente: Datos obtenidos de Universidad Uniremington.

Dentro del contexto organizacional, se identifica que la Corporación Universitaria Uniremington de la ciudad de Medellín, de la muestra poblacional de 115 colaboradores se puede identificar que un 42% de la población presenta un riesgo moderado respecto al riesgo en las vías, el 29% representa una probabilidad de importancia, análisis y desarrollo del cuidado en el las vías, el otro 29% representa un grado de accidentalidad bajo, que debe ser valorado por el personal de SG-SST, para identificar posibles causas, para concluir el 1% de la población representa un alto riesgo, a este porcentaje se debe evaluar y tomar las diferentes medidas correctivas y de ley.

Programa de Gestión de Riesgos y Factores

Para la identificación y gestión de los riesgos críticos como herramienta para identificar el bienestar, la seguridad de los colaboradores y la universidad, se crea un factor de desempeño que ayuda a la libre ejecución de los programas:

a. Programa de Normatividad para el uso del vehículo

Es de vital importancia la aplicación de las diversas normatividades aplicables para promover la sostenibilidad, basados en el éxito de la transparencia de las medidas correctivas necesarias para la disminución del riesgo.

Programa de Normatividad para el uso de vehículo.	
Objetivo	Promover y fomentar las leyes, normas decretos, resoluciones sobre el uso de vehículo.
Alcance	Abarca los conductores de la Universidad, se pueden estimar mensajero, personal administrativo y docentes
Responsables	Líder del PESV, Comité seguridad vial, alta dirección, colaboradores
Duración	Frecuencia cuatrimestral.
Metodología	Teórico - práctico
Temas	Componente normativo, legal vigente aplicable, ver Doc. 2.2.2. Programa de Normatividad Para el uso de Vehículos. Capacitación y sensibilización, mediante uso de herramientas pedagógicas a través de campañas virtuales, email, intranet.

Figura 7 Programa de Normatividad Uso Vial

b. Programa de Regulación para el comportamiento en Vías

Es de gran importancia el comportamiento en las vías, donde se encuentran relacionados factores que influye en el alto grado de accidentes producidos por exceso de velocidad, causando reacciones involuntarias provocando accidentes, lesiones o pérdida humana.

Programa de Regulación para el comportamiento en Vías	
Objetivo	Garantizar la regulación de vías dentro del campus universitario para peatones y vehículos, controlando el comportamiento y promoviendo prácticas de movilidad sostenible.
Alcance	Dirigido a conductores y colaboradores que utilicen para sus desplazamientos vehículos, motos y/o desplazamientos peatonales.
Responsables	Líder PESV, Comité de seguridad vial, colaboradores, alta dirección.
Duración	Se realizara de manera trimestral, con frecuencias de 1 hora de actualización.
Metodología	Teórico – práctico
Temática	Campañas para la gestión del fomento de buenas prácticas a la hora de conducir, ver anexo: 2.2.3. Programa de Regulación del comportamiento vial. Uso de vehículo con modalidad alternativa Normatividad aplicable y sanciones sobre la educación y sensibilización de la movilidad sostenible.

Figura 8 Programa de Regulación para el comportamiento en Vías.

c. Programa de prevención de la distracción

La distracción es un factor de alto riesgo al tiempo de efectuarse un accidente de tráfico, promoviendo situaciones de emergencia y riesgo de colisionar ante peatones presentes dentro del parqueadero o las calles principales por donde realizan sus actividades diarias.

Programa de prevención de la distracción	
Objetivo	Crear acciones que eviten desarrollar actividades simultaneas o de distracción en actividades de conducción de vehículos y/o en desplazamientos peatonales.
Alcance	Dirigido a conductores y colaboradores que utilicen para sus desplazamientos vehículos, motos y/o desplazamientos peatonales.
Responsables	Líder PESV, Comité de seguridad vial, colaboradores, alta dirección.
Duración	Se realizara de manera trimestral, con frecuencias de 1 hora de actualización.
Metodología	Teórico – práctico
Temática	Campañas para la gestión del fomento de buenas prácticas a la hora de conducir, ver anexo: 2.2.4. Programa prevención de la distracción. Verificar antecedentes y seguimiento de control. Uso adecuado de equipos electrónicos.

Figura 9 Programa de prevención de la distracción.

d. Programa cero Tolerancia a la Conducción bajo efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas.

Promueve la OMS, que el consumo de alcohol es un factor crucial para aumentar el número de accidentes viales; adicional conducir bajos los efectos de sustancias al psicoactivas, acarean sanciones legales, contractuales, nulidad de la vigencia de licencia de conducir y privación de la liberta y/o muerte.

Programa cero Tolerancia a la Conducción bajo efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas	
Objetivo	Prevenir y reducir los siniestros de tránsito generados por la conducción de vehículos bajo la influencia de alcohol y/o sustancias psicoactivas
Alcance	Dirigido a conductores y colaboradores que utilicen para sus desplazamientos vehículos, motos y/o desplazamientos peatonales.
Responsables	Lider PESV, Comité de seguridad vial, colaboradores, alta dirección.
Duración	Se realizara de manera periódica con frecuentes de 1 hora de actualización.
Metodología	Teórico – practico
Temática	Campañas para la gestión del fomento de buenas prácticas a la hora de conducir, ver anexo: 2.2.5. Programa Cero tolerancias a alcohol y drogas. Fomentar hábitos del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas al momento de realizar los desplazamientos. Normatividad legal vigente y aplicable
Factores	Realizar pruebas para detectar el consumo de alcohol y de sustancias psicoactivas en horario laboral.

Figura 10 Programa cero Tolerancia a la Conducción bajo efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas.

e. Programa de Gestión velocidad.

Dentro del programa se establece lineamientos de aplicables para la gestión de la velocidad, entre más alta la intensidad de la fuerza en la velocidad, mayor el riesgo de una colisión, la velocidad afecta la capacidad del control de automotor llegando a tener una reacción involuntaria, causando accidentes, lesiones o perdida de la vida.

Programa de Gestión velocidad	
Objetivo	Promover y fomentar desplazamiento a velocidades reglamentarias y seguras con el fin de prevenir la ocurrencia de accidentes graves y/o mortales
Alcance	Dirigido a conductores y colaboradores que utilicen para sus desplazamientos vehículos, motos y/o desplazamientos peatonales.
Responsables	Lider PESV, Comité de seguridad vial, colaboradores, alta dirección.
Duración	Se realizara de manera anual con frecuentes de 1 hora de actualización.
Metodología	Teórico – practico
Temática	Campañas para la gestión del fomento de buenas prácticas a la hora de conducir, ver anexo: 2 2.2.6. Programa de Gestión velocidad Normatividad legal vigente y aplicable Normatividad legal vigente y aplicable. Capacitación y sensibilización mediante campañas educativas indicando los límites de velocidad establecidos. Planificación de los desplazamientos de acuerdo a la Res 40595:2022. Seguimiento y verificación de la aplicabilidad normativa. Evaluación de los seguimientos de incidentes y accidentes viales.
Factores	Plan de inducción al personal, instruyendo al cumplimiento.

Figura 11 Programa de Gestión velocidad.

f. Programa Gestión de la fatiga.

La fatiga se está convirtiendo en un alto riesgo de accidentalidad, logrando disminuir la capacidad cognitiva y sensorial del conductor, llevando a realizar movimientos involuntarios en la maniobra del volante, llegando a causar consecuencias de emergencias, accidentes o perdida humana.

Programa Gestión de la fatiga	
Objetivo	Promover el bienestar psicológico, físico y mental de los conductores y/o con rol de conductor a través de la Gestión efectiva de horas de conducción y descanso.
Alcance	Dirigido a conductores y colaboradores que utilicen para sus desplazamientos vehículos, motos y/o desplazamientos peatonales.
Responsables	Lider PESV, Comité de seguridad vial, colaboradores, alta dirección.
Duración	Se realizara de manera anual con frecuentes de 1 hora de actualización.
Metodología	Teórico – practico
Temática	Campañas para la gestión del fomento de buenas prácticas a la hora de conducir, ver anexo: 2.2.7. Programa Gestión de la fatiga. Normatividad legal vigente y aplicable. Capacitación y sensibilización mediante campañas educativas para promover la fatiga, concientizando en las pausas activas en marcha y hábitos de vida saludable. Promoción de campañas para evaluar los siniestros y descartar si son procedentes o anteceden problemas de fatiga.
Factores	Plan de inducción al personal, instruyendo al cumplimiento de pausas activas.

Figura 12 Programa Gestión de la fatiga.

g. Propuesta documental del cronograma de capacitación.

Se diseña cronograma de capacitación para establecer controles existentes desde la planeación, ejecución, seguimiento.

h. Plan de formación, preparación y respuesta ante emergencias viales.

Para el diseño del plan de capacitación anual de la corporación Uniremington incluye el diseño del PESV como herramienta preventiva, logrando identificar acciones de mejora encaminadas al control, evaluación y seguimiento del riesgo.

Cargo	Estudios y Experiencia	Competencias
Lider de diseño del PESV	Tecnólogo o profesional con especialización en SG-SST, con mínimo 2 años de experiencias en cargos relacionados.	Conocimiento de la normatividad legal vigente. Manejo de herramientas ofimáticas Formación básica en seguridad vial, primeros auxilios, manejo de extintores, mecánica básica. Certificado de SST – 50 o 20 H
Instructor capacitador y planificador de rutas.	Técnico, Tecnólogo, Profesional con amplio conocimiento en normatividad legal vigente y aplicable de los SG-SST, organizacional y planeación estratégica, con mínimo 2 años de experiencia relacionada.	Conocimiento de la normatividad legal vigente. Manejo de herramientas ofimáticas Formación básica en seguridad vial, primeros auxilios, manejo de extintores, mecánica básica. Certificado de SST – 50 o 20 H
Técnicos de mantenimiento Conductores	Por la naturaleza y particularidades de la empresa, se aplica el parágrafo 3 de objeto, ámbito de aplicación y generalidades de la Res 40595:2022 Primaria, bachiller, técnico, tecnólogo... Contar con licencia de conducción A2 No contar con infracciones de tránsito Contar con 3 años de experiencia en conducción de vehículos tipo bus, mixtos y articulados.	Conocimiento de la normatividad legal vigente. Manejo de herramientas ofimáticas Formación básica en seguridad vial, primeros auxilios, manejo de extintores, mecánica básica. Certificado de SST – 50 o 20 H
Auditor	Tecnólogo, profesional, especialista en SG-SST, con conocimiento en normatividad legal ISO 39001:2013, experiencia de 1 año.	Conocimiento de la normatividad legal vigente; Herramientas ofimáticas y criticado 50/20 SST.

Figura 13 Perfil de conocimiento de líderes, instructores y partes interesadas.

Propuesta documental de mejora continua

Diseñar proceso para adoptar medidas que reduzcan, promuevan y eliminen las acciones o causas encontradas en los hallazgos, incluyendo documentación que demuestren la ejecución y seguimiento de los procesos, protocolos y procedimientos organizacionales.

Alcance:

Identificar acciones que promuevan el libre desarrollo de las auditorías, bajo el cumplimiento de la normatividad legal vigente y aplicable en las acciones preventivas que son aquellas acciones que se pueden llegar a evaluar y presentar un producto o resultado conforme para evitar que se materialice el riesgo o el accidente, dentro de las acciones correctivas se enmarcan como el proceso de corrección o seguimiento del de una acción preventiva o de hallazgo que se puede representar como una acción de mejora que es el proceso de u oportunidad para evaluar el desempeño y trazabilidad de los procesos donde se realiza control, seguimiento evaluación para el cierre de la casusa principal, teniendo como instrumento el ciclo PHVA (Planear, Hacer, Verificar y Actuar) para evaluar el riesgo y promover acciones de control.

a. Acciones preventivas

Proceso mediante el cual se identifica hallazgo o acción de mejora encontrada dentro del proceso de auditoría o control, el cual conlleva medidas preventivas para la identificación del PESV, que desarrolle un sistema de gestión en los tiempos de desplazamiento, cumpliendo las disposiciones en materia de seguridad vial, planes de evaluación, control y seguimiento a la planificación de las rutas donde no excedan los horarios de jornadas laborales y el seguimiento del análisis de cada puesto de trabajo.

b. Medidas preventivas en vehículos

Para este proceso de medidas preventivas, el conductor debe diligenciar el formato pre operacional el cual señala cada una de las actividades que debe realizar antes, durante y después de la conducción como el diligenciamiento del formato pre operacional, inspección del vehículo, luces, frenos, cinturón de seguridad, extintores, fichas técnicas, estado de agua, aceite, discos, pastillas, suspensión etc.

c. Medidas preventivas en colaboradores

Para el control de este factor el conductor no debe consumir ni estar bajo efectos de alcohol o consumo de

substancias psicoactivas las cuales alteren el normal desarrollo de las funciones, no está permitido el uso de equipos electrónicos, conservar los límites de velocidad, control contra la fatiga, evitar distracción en la vía, hacer uso del GPS o radio antes de iniciar la labor.

d. Acciones correctivas

Se basa en la evaluación, control y seguimiento de los hallazgos evidenciados, presentando un control de ingeniería que brinde acciones para eliminar el riesgo; la corporación Uniremington realizara análisis de los riesgos encontrados en la alta dirección, talento humano, operaciones, evidenciando hallazgos de no cumplimiento en la evaluación de accidentes, incidentes, enfermedades laborales, mediante la implementación de matriz de acciones que ayuden al mejoramiento de los procesos y procedimientos organizacionales.

PLAN DE ACCIÓN								
TIPO DE ACCIÓN (Correctiva, preventiva, mejora)	POSIBLES ACCIONES A TOMAR	DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN A REALIZAR	RESPONSABLE DE SECURAR LA ACCIÓN	FECHA FINAL (fecha en la que se compromete a cerrar la acción)	PELIGROS O RIESGOS SST QUE PUEDE GENERAR LA ACCIÓN	TIPO DE PELIGROS O RIESGOS INSTITUCIONALES GENERADOS	INDIQUE NOMBRE Y CÓDIGO DEL DOCUMENTO DONDE SE ENCUENTRA CONTEMPLADO Y VALORADO DICHS RIESGOS SST	VALORACIÓN POTENCIAL DE LA PÉRDIDA

Figura 14 Plan de Acciones Correctivas.

e. Auditoría

Uniremington en busca de la mejora continua diseño el plan de auditoría como mecanismo de seguimiento a la normatividad legal vigente, programando controles internos de control anual, con el personal idóneo para la evaluación del cumplimiento e implementación del PESV, logrando así evaluar, controlar y realizar el respectivo cierre de la acción no conforme.

Manual Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)

Ver anexo: 2.1. Manual de Plan Estratégico de Seguridad Vial.

CONCLUSIONES

Con la implementación del PESV se logra un entorno amigable de trabajo, seguro y una menor incidencia de accidentes que permiten mantener la continuidad operativa, lo que mejora la eficiencia y la productividad de la universidad. Es de vital importancia reconocer que la universidad ha demostrado promover la cultura de seguridad vial como compromiso institucional sólido, con recursos adecuados y una estrategia de comunicación efectiva.

La Corporación Universitaria Remington se encuentra en desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial, por

lo cual se plantea propuesta para diseño de acuerdo con lo estipulado en la Resolución 40595 de 2022, que determina la articulación con el Sistema de Gestión y Salud en el Trabajo, en el artículo 32 de la Resolución 0312 de 2019, que remite los estándares mínimos para la creación o fundamentación del estudio de caso.

Se debe tener en cuenta que el desarrollo del plan de trabajo para la implementación de un Sistema de Seguridad Vial armonizado conlleva un determinado tiempo, recursos humanos, económicos, tecnológicos y de ejecución.

El estudio de caso de origen investigativo y cuantitativo busca identificar las fortalezas y oportunidades de mejora para impulsar el PESV institucional, proporcionando elementos claves para su interpretación y variables que fortalecerán la implementación sistemática del plan.

RECOMENDACIONES

Para la efectividad del estudio e implementación del estudio de caso para la Corporación Universitaria Remington, se recomienda continuar con el monitoreo, actualización de normatividad y ajuste del plan para enfrentar nuevos desafíos y garantizar la mejora continua en la seguridad vial universitaria, aplicando el método de la investigación es esencial para desarrollar el proyecto de manera coherente proporcionando una estructura organizada y sistemática para definir claramente los objetivos del proyecto.

Proporcionar nuevos elementos a la cultura organizacional de la universidad respecto a la seguridad vial del personal docente, estudiantes y personal administrativo de la Corporación, con la finalidad de brindar espacios de capacitación oportuna los cuales brinden un espacio de aprendizaje continuo, reduciendo los estándares de accidentalidad presentados en la evaluación realizada por el ARL SURA.

Incentivar a las partes interesadas sobre el autocuidado como herramienta preventiva frente a la materialización de accidentes de origen vial, fortaleciendo el vínculo colaborativo con la ARL SURA como instrumento vital para el mantenimiento del PESV y la mejora continua del proceso.

REFERENCIAS

[1] About the European Road Safety Observatory. (s. f.). Mobility & Transport - Road Safety. [https://road-](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/about-european-road-safety-observatory_en)

- [safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/about-european-road-safety-observatory_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/about-european-road-safety-observatory_en)
- [2] Admin. (2023, 14 julio). La nueva legislación en seguridad vial: Resolución 40595 del 2022. Inicio. <https://www.radargpscolombia.com/2023/06/15/la-nueva-legislacion-en-seguridad-vial-resolucion-20223040040595/>
- [3] Antonio, M. D. M. (2019b, noviembre 13). Diseño de los procedimientos, instructivos y protocolos del Plan Estratégico de Seguridad Vial interno de la Universidad Santo Tomás (PESV) y otros requeridos por el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST). <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/20728>
- [4] Aumentan los accidentes de tránsito en Colombia. (s. f.). Canal Capital. <https://www.canalcapital.gov.co/movilidad/aumentan-los-accidentes-transito-colombia#:~:text=Seg%C3%BAAn%20cifras%20de%20la%20A-gencia,es%20cercana%20a%20las%202.000>
- [5] Carlos Florez, C. P. (14 de noviembre de 2017). Analisis Multicasual de 'Accidente' de Tránsito en dos Ciudades de Colombia. Obtenido de <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/20728>
- [6] Congreso, d. l. (14 de Julio de 2022). "por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban". Obtenido de <https://safetya.co/wp-content/uploads/2022/08/ley-2251-de-2022.pdf>
- [7] De Psicología Básica, U. D. (2000). Cuando una gráfica vale más que 1.000 datos: la interpretación de gráficas por alumnos adolescentes. Universidad Autónoma de Madrid. <http://hdl.handle.net/10486/674331>
- [8] Deisy Cano, J. C. (02 de marzo de 2022). Propuesta De Plan Estratégico De Seguridad Vial (PESV) Para La Empresa Intagratur SAS. Obtenido de <https://repositorio.eccu.edu.co/bitstream/handle/001/3029/Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- [9] Javi_says. (2022, 9 noviembre). ¿CUANDO APLICA? Plan Estratégico de Seguridad Vial 2022 ¡Res.40595 de 2022! [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=L8dnbkl5Los>
- [10] Ley 1503 de 2011 - Gestor Normativo. (s. f.). Función Pública. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>
- [11] McGRAW - HILL INTERAMERICANA DE MÉXICO, S. d. (1991). METODOLOGÍA LA INVESTIGACIÓN. Obtenido de https://www.uv.mx/personal/cbustamante/files/2011/06/ Metodologia-de-la-Investigaci%C3%83%C2%B3n_Sampieri.pdf
- [12] Ministerio, T. (12 de Julio de 2022). Resolución 20223040040595 DE 2022. Obtenido de https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransporte_40595_2022.htm
- [13] POLITECNICA, C. U. (diciembre de 2014). Avances en la prevención de riesgos laborales a partir de. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/41815782.pdf>

- [14] Protocolo prácticas seguras para los trabajadores/as que usan la motocicleta como herramienta de trabajo. En cada envío hay una vida que cuidar - Ministerio del trabajo. (s. f.).
<https://www.mintrabajo.gov.co/comunicados/2023/noviembrere/protocolo-practicas-seguras-para-los-trabajadores/as-que-usan-la-motocicleta-como-herramienta-de-trabajo.-en-cada-envio-hay-una-vida-que-cuidar>
- [15] Rhonan S. Rivera, C. J. (18 de agosto de 2021). Propuesta de Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la Empresa SOLER SAS ubicada en el municipio de Cali departamento del Valle del Cauca. Obtenido de <https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/1711/Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- [16] Seguridad, C. C. (14 de julio de 2022). Análisis técnico a la gestión de la seguridad vial: Resolución 40595 de 2022. Obtenido de <https://ccs.org.co/analisis-tecnico-a-la-gestion-de-la-seguridad-vial-resolucion-40595-de-2022/>
- [17] Tiempo, R. E. (1996, 10 abril). Los carros entraron por el río. El Tiempo.
<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-319596#:~:text=Un%20Cadillac%20importado%20poco%20despu%C3%A9s,de%20que%20se%20tenga%20historia>
- [18] Tolosa Camacho, D. C. (13 de noviembre de 2019). Diseño de los procedimientos, instructivos y protocolos del PESV interno de la Universidad Santo Tomas y otros requeridos por el sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST). Obtenido de <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/20728>