

# PROPUESTA METODOLÓGICA PARA EL DISEÑO DE UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL EMPRESARIAL

Área de investigación: Contribuciones

**Donaldo Elías Salas Siado**

Facultad de Ingeniería. Colombia.  
donaldo.saladas@campusucc.edu.co

**Gloria Liliana Santa Álvarez**

Facultad de Ciencias Administrativa y Contables. Colombia.  
gsanta@unisalle.edu.co

XX  
CONGRESO  
INTERNACIONAL  
DE  
CONTADURÍA  
ADMINISTRACIÓN  
E  
INFORMÁTICA





## PROPUESTA METODOLÓGICA PARA EL DISEÑO DE UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL EMPRESARIAL

### Resumen

Este documento revisa las tendencias de las políticas y las metodologías nacionales e internacionales sobre Seguridad Vial Empresarial así como los procesos que vienen dándose en algunas organizaciones; en este sentido, se evaluaron variables como: fases, indicadores, actores y medidas. Lo anterior busca responder a la siguiente pregunta: ¿qué elementos de política y metodología, deben tomar en cuenta las empresas para la formulación e implementación de sus planes de seguridad vial? A partir de este estudio, se construye la propuesta metodológica. Se concluye que cada una de las fases, que se deben seguir para la elaboración del Plan de Seguridad Vial de la Empresa, supone el establecimiento de nuevas medidas y procedimientos o la eliminación de alguno de ellos. Estas modificaciones hechas, tanto a los directivos de la empresa como de sus trabajadores, pueden generar resistencia al cambio, de ahí la importancia del empoderamiento de todos los miembros de la organización. El éxito de todo el proceso recae, en gran parte, en la labor de crear conciencia, de sensibilizar y dar claridad sobre el manejo del riesgo.

Palabras clave Seguridad vial, metodologías, responsabilidad social empresarial.





## Introducción

La accidentalidad vial empresarial es causada por múltiples factores que es necesario identificar oportunamente para tratar de esclarecer aquellos riesgos propios de los sistemas organizacionales, de la tecnología y de los comportamientos de las personas, que tienen el potencial de causar accidentes y a partir de allí, diseñar un plan estratégico propio de su actividad, en seguridad vial y contribuir, de este modo, a mitigar los siniestros que por este factor se pueden presentar o disminuirlos, de ser posible, a cero.

Además del trabajador, algunos empresarios promueven ciertas condiciones laborales que inciden en la conducción insegura como son, entre otras, las largas jornadas laborales, que dejan poco tiempo a la capacitación de los conductores para mejorar su conocimiento normativo, técnico y la realización de acciones seguras para la operación de los vehículos; exigencias muy estrictas en los tiempos de entrega o recibo de carga y/o de personal, no dando lugar a imprevistos; mantenimiento preventivo y correctivo inadecuado del parque automotor; falta de criterios y políticas para la selección y seguimiento al desempeño de los contratistas para transporte terrestre.

Por lo anterior, se hace necesario que los empresarios tomen conciencia que son parte del problema y parte de la solución y que la sumatoria de estas prácticas inadecuadas en temas de Seguridad Vial les genera a los países grandes costos. Por ejemplo, en países de ingresos medios y bajos, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% del Producto Interno Bruto (PIB) de cada país. En Colombia, el Ministerio de Transporte calculó el costo anual asociado a los accidentes de tránsito en aproximadamente el 1,5% del PIB del país.

Estas cifras evidencian que los países que afrontan una problemática similar se encuentran frente a un problema de salud pública y un problema social. Gran parte de los accidentes viales (accidentes de tráfico laboral y accidente de tráfico en jornada laboral) tienen su origen en la movilidad de los trabajadores. Por consiguiente, toda organización, como parte de su responsabilidad social, debe definir una política específica de prevención de accidentes de tránsito o incluir en su política de salud y seguridad la atención de los riesgos prioritarios donde el riesgo de tránsito quede involucrado.

Los autores, del presente documento, formulan para ello la siguiente pregunta de investigación: ¿Qué elementos de política y metodología deben tomar en cuenta las empresas para la formulación e implementación de sus planes de seguridad vial?





## Metodología

La estrategia metodológica que permitió contestar la pregunta de investigación, incluyó en primera instancia la revisión de la situación colombiana de la siniestralidad en el tránsito a través de los reportes anuales divulgados por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses y la Corporación Fondo de Prevención Vial (CFPV); igualmente, se analizaron los últimos informes presentados por la Contraloría General de la Nación de Auditoría Intersectorial sobre la política pública de seguridad vial en Colombia 2010-2013 y el Marco legal de la Seguridad Vial en Colombia.

En segundo lugar, la propuesta metodológica para la formulación de planes empresariales de seguridad vial, fue diseñada a partir de la consulta y el análisis comparativo de los diferentes planes desarrollados por algunas empresas de índole nacional e internacional, así como de procesos que vienen dándose en algunas organizaciones en ese sentido en el que se evalúan diferentes variables como: fases, indicadores, actores y medidas. Para apoyar el proceso anterior, se tomó como referente los contenidos estipulados en el artículo 12 de la Ley 1503 y la política de seguridad vial en Colombia. Finalmente, se espera encontrar, las pautas para la formulación e implementación eficiente de planes empresariales de seguridad vial, que busquen la prevención y la mitigación de la siniestralidad de manera integral.

## Generalidades

Como afirma la Comisión Europea, la seguridad vial es “una responsabilidad compartida” entre todos los agentes públicos y privados. Además, plantea como reto evitar todas las víctimas mortales del tráfico (visión cero). No solo debe ser una política pública que involucre todos los actores de la vía sino que las empresas y las familias, como sociedad civil, deben empoderarse de este objetivo para impulsar cambios positivos de las conductas que asumen frente al tema de Seguridad Vial.

El periódico El País, de Madrid, 2013, noviembre 7 titula: “Los fallecidos de tráfico se producen fundamentalmente en el ámbito laboral”. De este mismo artículo se desprenden algunas estadísticas; por ejemplo, señala que para el 2012 hubo 52.411 accidentes laborales de tráfico, donde fallecieron 180 personas y 1.079 resultaron heridas graves. En concreto, el 11,1% de los accidentes de trabajo han sido de tráfico en el 2012. En Colombia, las estadísticas no son menos preocupantes. De acuerdo con los datos reportados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) y presentados en el informe “Auditoría Intersectorial articulada sobre política pública de Seguridad Vial en Colombia 2010 - 2012” entregado por la Contraloría General de la República (2013), desde hace más de diez años el accidente de tránsito es la segunda causa de morbilidad; entre el período 2002-2011 más de 56.686 ciudadanos fallecieron y más de 404.000 fueron víctimas de lesiones, para el año 2012 el accidente de tránsito cobró 6.152





víctimas fatales, constituyéndose en un factor de violencia que empobrece cada día más la calidad de vida de los ciudadanos.

El 90% de los accidentes se ha producido en el área urbana y el 10% restante en áreas rurales. Algunos de los más importantes factores que contribuyen, sustancialmente, a la problemática anterior, es el importante crecimiento del parque automotor en las ciudades y la escasa cultura de Seguridad Vial tanto del peatón como de los demás actores de la vía. Por otra parte, el riesgo de sufrir un accidente en los desplazamientos al trabajo es la confluencia de varios elementos: el factor humano, el factor vía, el factor vehículo y el factor entorno.



En lo que respecta al factor humano. Si tomamos como referente al conductor, ya sea como particular o como trabajador, la actitud que asume este ante el riesgo cobra cada vez más importancia ya que la utilización de aparatos tecnológicos, el consumo de alimentos, el exceso de velocidad, el estrés, la fatiga física o psíquica o el sueño de forma simultánea con la conducción, son causas cada vez más recurrentes en los accidentes de tránsito. Estas circunstancias son potencialmente alteradas, cuando además se maneja bajo los efectos del alcohol, estupefacientes o medicamentos psicotrópicos.

El vehículo como elemento para el desplazamiento del trabajador hasta el lugar de trabajo y como herramienta profesional. Entre los riesgos asociados al mismo se incluyen el estado técnico-mecánico, condiciones de funcionamiento de los elementos de seguridad, distribución y aseguramiento de la carga, etc.



Varios estudios relacionados con las causas de accidentalidad vial, por este factor, han detectado que el mantenimiento inadecuado de los vehículos por parte del conductor o propietario es el factor más relevante en la mayoría de los accidentes en los que la causa principal es el vehículo. Por lo anterior, es fundamental que tanto el propietario como el conductor, tomen conciencia de la magnitud del riesgo e inviertan tiempo y recursos en este factor.

La vía. Dentro de este ítem se puede incluir tanto los aspectos relativos al diseño y construcción así como los que hacen referencia a su explotación, mantenimiento y rehabilitación. Los materiales utilizados deben ser de última tecnología y debe haber una adecuada señalización.

Las condiciones del entorno. La visibilidad e iluminación de las mismas. Todo un conjunto de elementos que pueden influir en la conducción insegura como son las condiciones cambiantes del clima, obstrucciones temporales de la vía dados por ejemplo por la arborización.

La gestión de la actividad empresarial. Este factor también es relevante en la generación de accidentes de tránsito en los desplazamientos del trabajador. La programación del trabajo (tiempos, actividades, descansos, rutinas, niveles de productividad exigidos, rutas, políticas de remuneración, gestión de las comunicaciones, etc.)





## Marco Legal Aplicable

Cuando hablamos de seguridad en general, es necesario incluir en este concepto la seguridad ciudadana y, por supuesto, el de la Seguridad Vial que consiste en la prevención de la accidentalidad en el tránsito y la mitigación de sus efectos, en particular, en la protección de la vida y la salud de las personas.

Ya desde el Preámbulo, la Constitución Política colombiana expresa su intención de asegurar a los integrantes de la Nación la vida y la convivencia y, en su artículo 2° establece como uno de los fines esenciales del Estado el de garantizar los derechos y deberes consagrados en la Constitución. Dentro de estos derechos se encuentra explícitamente nombrado en el artículo 24 el derecho de todo colombiano a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

Vinculado estrechamente a este derecho fundamental, el país ha visto incrementar de manera notoria el parque automotor, generando problemas de movilidad, accesibilidad y seguridad de la población urbana que ha venido creciendo y concentrándose en las ciudades capitales y poblaciones intermedias a nivel regional.

En Colombia, la tendencia actual es el incremento del número de muertos y heridos graves generados por accidentes de tránsito, que como lo señalan Santa, Salas, Méndez (2012), ha traído como consecuencia una pérdida del PIB calculada en 1.5 puntos porcentuales debido a que los niños y jóvenes son los mayormente afectados, según estimaciones hechas por el Ministerio de Transporte dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016.

De acuerdo con informes del Fondo de Prevención Vial, en Colombia el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito, triplica el número de víctimas por el conflicto armado, es decir, la alta accidentalidad vial en el país se ha convertido en una de las principales causas de muerte en nuestra nación. (Ángel y Santa, 2014, p.2)

Hoy en día, la política de Seguridad Vial en Colombia se enmarca dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 (Resolución 1282 de 2012), el cual promueve la formulación de políticas locales y municipales para el fortalecimiento de la Seguridad Vial en los núcleos urbanos en concordancia con los lineamientos del “Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial” de la OMS.

En este contexto, se expide la 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; esta tiene por objeto definir los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos,





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

En su artículo 12, estipula que toda entidad, organización o empresa del sector público o privado para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan contendrá como mínimo, las siguientes acciones:

1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
4. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial. (Ley 1503 de 2011, p.5)

De acuerdo con lo anterior, la presente investigación busca aportar a los contenidos mínimos estipulados en la Ley 1503 y recientemente su reglamentación con el Decreto 2851 del 2013 para formular planes coherentes con las necesidades empresariales en el contexto colombiano y servir, igualmente, a empresas de otras naciones que para su beneficio y el de la ciudadanía, en general, se sirva de la propuesta que hacen los autores referente a los principales lineamientos que se deben considerar para una efectiva y coherente formulación de un plan de acción que prevenga y reduzca la siniestralidad en el tránsito a nivel empresarial.

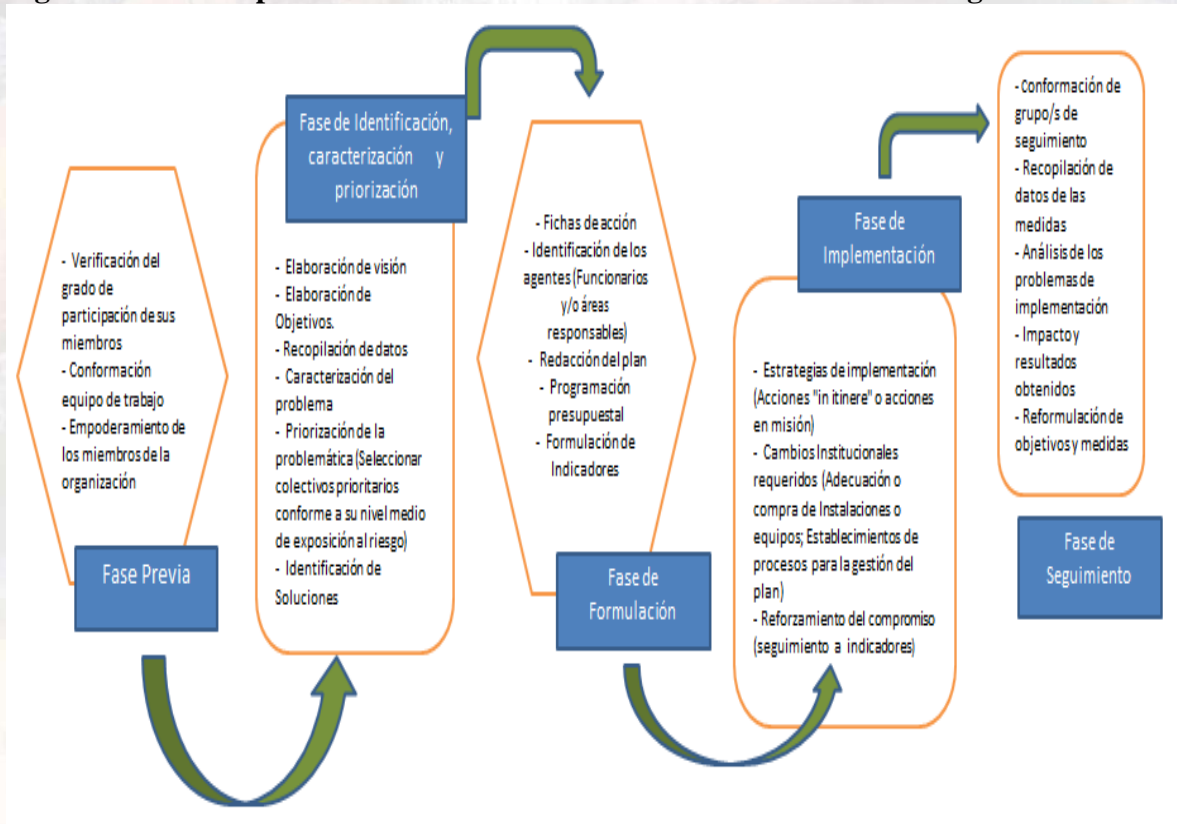
## Resultados

La elaboración de los planes requiere del cubrimiento de unas fases para que se puedan cumplir tanto con las características que estos poseen y que los definen (véase figura). Por este motivo, los autores revisaron diversas fuentes que han tratado, metodológicamente, las etapas para la formulación e implementación de un Plan de Seguridad Vial Empresarial, a saber: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo MESS-MI-DGT (2011); Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre (2009); Fundación Española para la Seguridad Vial FESVIAL, (2010). Manual de Buenas Prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales; Guía para empresas y corporaciones. La Seguridad Vial en el marco de la Responsabilidad Social Corporativa (2007); Modelo para la prevención de accidentes de Tránsito SURATEP (2004), quienes identificaron actividades esenciales que se deben realizar institucionalmente para tal propósito. En ese sentido, en la Figura, se indican las fases y los elementos constitutivos de cada una para poder formular un Plan de Seguridad Vial Empresarial.





Figura. Fases para la formulación de un Plan de Seguridad Vial



Fuente: Méndez y Santa (2012). Adaptado 2014, elaboración propia.

Al respecto, se identificaron algunas actividades que fueron comunes en todos los autores, lo que podría indicar su mayor relevancia en el proceso, como son: la elaboración de objetivos; la caracterización del problema, que comprende la identificación del problema y sus causas, así como la identificación de los actores y/o agentes responsables; la formulación de metas e indicadores, así como la concepción de la fase de seguimiento y evaluación, que involucra la recopilación de datos de las medidas adoptadas, el análisis de los problemas ocasionados por la implementación, la evaluación del impacto y de los resultados obtenidos, la valoración de la aceptación social y, por último, la reformulación de los objetivos y/o las medidas, si da a lugar.

No obstante, los autores, de este documento, consideran las siguientes fases y actividades básicas para el desarrollo de los planes y que habiendo hecho el análisis comparativo documental no han sido tenidas en cuenta en la mayoría de los documentos consultados: en la fase previa, verificación del grado de participación de sus miembros y empoderamiento de los miembros de la organización; en la fase de identificación, caracterización y priorización, la elaboración de la visión y la priorización de la problemática; en la fase de formulación, identificación de los agentes donde, en lo posible, se nombre también un Comité de Seguridad Vial y, adicionalmente, quede claramente





determinado la Programación Presupuestal; por último, en la fase de seguimiento hay que hacer análisis de los problemas de implementación.

Por otro lado, la mayoría de las organizaciones no manejan Plan de Seguridad Vial Empresarial. Algunas desde hace varios años, manejan Programas de Seguridad Vial que también denominan como Guías, Políticas, Campañas, Acciones, Planes de Seguridad Vial, a saber: Guía para promover la seguridad vial en la empresa, Campaña de Prevención de Riesgos Laborales en el Tráfico, Programa Safe Fleet, Plan Estratégico “Praevenio, con el ánimo de desarrollar acciones e iniciativas que mitiguen, en parte, este grave problema social y económico. Sin embargo, la siniestralidad en las carreteras no suele ser uno de los problemas a los que las empresas prestan más atención con sus políticas de Responsabilidad Social.



Por ello actualmente, y de acuerdo a la Ley 1503 del 2011 y el decreto 2851 de 2013 que la reglamenta, las entidades, organizaciones o empresas que posean, fabriquen, ensamblen, comercialicen, contraten, o administren más de diez vehículos automotores o no automotores deben hacer e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial ajustado en todas sus líneas de acción con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011- 2016 acorde al objeto social que ella desarrolla, una tarea nada fácil pero necesaria, y que requiere la voluntad y el consenso de la alta dirección con todas las áreas de la organización que tengan que ver directa o indirectamente con la directriz dada por el gobierno en este sentido, y para la cual deben tener o adoptar un proceso metodológico para diseñar su propio Plan Estratégico.



Las fases y las acciones que se sugieren en la figura anterior es una propuesta metodológica que involucra los aspectos más relevantes y puede ser usada para diseñar dicho Plan. Esta actividad deberá contar con mecanismos de coordinación entre todos los involucrados y propender por el alcance de las metas, las cuales serán evaluadas trimestralmente por cada entidad mediante indicadores de gestión e indicadores de resultados con el propósito de medir su grado de efectividad, de acuerdo con el decreto 2851 de 2013.

A continuación se presenta el estudio de una empresa Cooperativa de transporte público colectivo de pasajeros de la ciudad de Bogotá, con más de cuarenta años continuos de servicio, el cual permite visualizar los alcances de cumplimiento de la normatividad legal vigente por parte de esta empresa de transporte y los propietarios de los vehículos (afiliados) respecto a los lineamientos para el sector privado en seguridad vial.





### Caso. Cooperativa de transportadores de pasajeros.

Ficha Técnica:

Empresa : Cooperativa de Transportadores  
Clase de operación : Transporte público colectivo de pasajeros - TPC  
Flota activa : 421 vehículos  
Tipo de vehículo : Bus - Busetas - Microbús  
Vinculación a la empresa : Por afiliación.  
Área Responsable : Departamento de tráfico  
Administración de flota : Propietario



Cuadro de Políticas de Seguridad Vial de una Empresa de Transporte de Pasajeros de Bogotá



PROCESO	PROPIETARIO	EMPRESA
Administración de los vehículos – dependencia	Administración de los vehículos por los propietarios	Departamento de trafico
Especificaciones técnicas de los vehículos	No lleva ningún control – repara el vehículo cada vez que presenta fallas mecánicas	Documentación del vehículo y programa de autorregulación ambiental Decreto Distrital - 174 de 2006.
		Documentos del vehículo (licencia de propiedad, tarjeta de operación, seguro obligatorio, revisión tecno-mecánica y de gases obligatoria anual, póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual), se creó carpeta individual por vehículo
Asignación de vehículos	Se preocupa porque los vehículos laboren los 30 días del mes, sacando uno o dos dominicales para descanso del conductor.	No existen hojas de homologación de los vehículos, ni mantenimiento preventivo, ni correctivo
		La empresa cuenta con 10 rutas, las cuales cumplen con un plan de rodamiento fijo en las rutas de operación del área del Distrito Capital, no existe rotación
		La operación se concentra en las localidades de Bosa y Suba, en el cual se ubica el 70% de las rutas.
Responsabilidad por la Administración	Solidaridad entre la empresa, el propietario y el conductor	La empresa controla y supervisa la operación, no la administración.
	El propietario paga la revisión.	Revisión Tecno mecánica y Gases: Art. 10 ley 1383, se realiza en un Centro de Diagnóstico Automotor CDA autorizado por el Ministerio de Transporte tipo D. Esta Cooperativa tiene convenio con Previcar S.A. Se lleva control del documento, mediante copia en la hoja de vida del vehículo y porte del físico en el vehículo.
	Dotación del vehículo: responsabilidad del propietario, compra de repuestos y pago de mano de obra por mantenimiento	Existe poco control preventivo y/o predictivo de la empresa, esporádicamente se hace del estado tecno-mecánico de los vehículos y visual. La Cooperativa no supervisa la adquisición de repuestos y/o dotación del vehículo.



	Pago de los impuestos de circulación y tránsito: realizado por el propietario	La empresa no tiene ningún control ni seguimiento de estos pagos, no se solicita copia del estado tributario del vehículo.
	Seguro Obligatorio del Automóvil SOAT: el propietario paga este seguro	SOAT: la empresa vigila su porte y renovación anual, para dar la autorización de operación
<b>Comité de Seguridad</b>		<b>No existen normas para la operación del vehículo en cuanto a velocidad, manejo y otros.</b>
	Conductores: la selección la realiza el propietario y paga su salario.	La empresa se encarga de la contratación directa, cada vehículo debe tener un conductor, con su correspondiente afiliación a la seguridad social y prestaciones, el pago salarial resulta de un porcentaje del valor del pasaje convenido entre el propietario y el conductor, la empresa no interviene en este proceso.
Cumplimiento de las normas legales	El propietario y la empresa son solidarios en la responsabilidad	Decreto 170 Ley 105 de 1993 Ley 336 de 1996
Recepción de los vehículos	El propietario es responsable del estado de los vehículos y su operación.	La empresa controla y supervisa el estado del vehículo y autoriza su operación en las rutas, en muchas ocasiones el control es deficiente y no se realiza diariamente,
Operación de los vehículos	El propietario asume las sanciones provenientes el incumplimiento o cambios en la operación	Los vehículos únicamente prestan el servicio de transporte público de pasajeros, el cambio de este se considera cambio de nivel de servicio y genera inmovilización del vehículo y multa.
Normatividad para transporte de personas: instrumentos internos		No existen procedimientos, ni manuales de prevención y operación, único manual existente es de mantenimiento integral, el cual opera al 20%.
Responsabilidad Civil	Los propietarios aseguran el vehículo con póliza contra todo riesgo la cual tiene un cubrimiento del 80% del valor del siniestro hasta por los montos máximos estipulados en la prima.	Normalmente la compañía aseguradora es Seguros del Estado y la cobertura de póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual. Los términos y valores asegurados usualmente adquiridos son:
Choque simple	En el caso de conciliaciones por	La empresa afecta la póliza cada vez que



Dentro de los hallazgos a partir de la información suministrada por la Cooperativa de transporte de pasajeros se evidencia que su gestión de administración de la seguridad vial está direccionada al control, supervisión del estado de vehículos, contratación de conductores y obtención de la documentación básica de la flota dejando de lado acciones encaminadas a la sensibilización de todo su personal en materia de seguridad vial.

De otro lado, por diferentes razones, la capacitación con el objeto de obtener un perfeccionamiento de la conducción y de seguridad vial de sus conductores se suspendió en contra vía de las políticas gubernamentales. Todos estos hallazgos son contrarios a las acciones mínimas propuestas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 y reglamentada en el Decreto 2851 de 2013.

Finalmente, aun cuando la norma sobre lineamientos para el sector privado en seguridad vial entró en vigencia desde hace más de dos años, la Cooperativa de transporte colectivo de pasajeros se halla en mora de diseñar y aplicar su Plan Estratégico de Seguridad Vial.

### Discusión

- Uno de los elementos esenciales para la formulación, y aún más, para la implementación de planes de seguridad vial empresarial es el conocimiento técnico y administrativo requerido para tal fin. No obstante, en Colombia se ha iniciado la formulación de Planes Empresariales de Seguridad Vial contratando a consultores externos a la institución lo cual debilita la formación en el tema para los encargados y, posterior a la implementación, la sostenibilidad en el tiempo de las acciones encaminadas a mejorar la seguridad vial de toda la organización.

- Por ello, se hace urgente fortalecer la gestión institucional formando talento humano especialista en el tema y formular lineamientos claros, que sirvan de guía práctica para unos integrales, eficientes y realizables planes empresariales de seguridad vial, así como la conformación de un grupo de acompañamiento conformado tanto por los responsables internos como por los asesores externos que deberán contribuir a generar conciencia entre los empleados y lograr el compromiso de la organización o empresa para emprender acciones y/o procedimientos a favor de la implementación de la política interna de Seguridad Vial.

### Conclusiones

- Las empresas, organizaciones o entidades que requiere hacer e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial deben ajustarlo, en todas sus líneas de acción, con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011- 2016 acorde al objeto social que ella desarrolla, teniendo especial cuidado en dedicarle el tiempo, el recurso humano, económico y la documentación actualizada de la organización, asesorarse además de personal idóneo interno y externo con conocimiento





especializado en tránsito, transporte o movilidad, que conozca las debilidades y fortalezas de la empresa en materia de seguridad vial para su elaboración.

- El diseño y la implantación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de una empresa, organización o entidad debe ser liderado por la alta dirección quienes son responsables de los resultados de su ejecución y para ello deberán prever dentro de su organización mecanismos que permitan contar con una figura encargada de la gestión de la Seguridad Vial al interior de la organización que formule la directrices para cumplir con las diferentes acciones que relata el artículo 12 de la Ley 1503.



- Cada una de las fases que se deben seguir para la elaboración del Plan de Seguridad Vial de la Empresa supone en la organización el establecimiento de nuevas medidas y procedimientos o la eliminación de alguno de ellos. Estas modificaciones, tanto a los directivos de la empresa como de sus trabajadores, pueden generar resistencia al cambio, de ahí la importancia del empoderamiento de todos los miembros de la organización. El éxito de todo el proceso recae en gran parte en la labor de concienciar, sensibilizar y dar claridad sobre el manejo del riesgo.



- Al respecto, la elaboración de la guía metodológica propuesta en este documento puede ser un instrumento de soporte valioso para que la organización construya su propio Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con la función misional de la entidad pública o privada.

- De otro lado, durante el proceso de elaboración del Plan de Seguridad Vial de la empresa, esta debe calcular los costos aproximados de las pérdidas que ha tenido por causa de los incidentes y accidentes de tránsito (incapacidades médicas, pérdida de productividad de la empresa y sus trabajadores, reparaciones o pérdidas de activos, pago de indemnizaciones, honorarios, incremento en las primas de los seguros, etc.), lo que permitirá a las directivas hacer un cálculo del costo/beneficio para implementar con éxito este modelo y alcanzar el objetivo de disminuir la accidentalidad vial, es decir, para los dueños y directivos de las empresas la elaboración del Plan, más que un gasto, deben tener claro que se trata de una inversión.

- La responsabilidad vial empresarial es un tema de Responsabilidad Social. La mejor forma de las organizaciones de mostrar su compromiso con uno de los principales problemas que afectan a la sociedad es desarrollar, implementar y mantener vigente su Plan de Seguridad Vial.





## Referencias Bibliográficas

Ángel, F., Santa, G. (2014). Diagnóstico y mejoramiento integral de la seguridad vial: Caso Municipio de Yopal. Manuscrito no publicado. Universidad de la Salle, Bogotá Colombia

Anónima, (2013, noviembre 7). Los fallecidos de tráfico se producen fundamentalmente en el ámbito laboral [Versión electrónica]. Periódico El País, de Madrid. Disponible en URL: [http://politica.elpais.com/politica/2013/11/07/actualidad/1383851200\\_680465](http://politica.elpais.com/politica/2013/11/07/actualidad/1383851200_680465).



Colombia, Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial: Hacia una nueva cultura de seguridad vial. Bogotá D.C.: (2011-2016). [En línea]. Disponible en URL: [http://web.mintransporte.gov.co/servicios/Biblioteca/documentos/pdf/plan\\_nacional\\_seguridad\\_vial.pdf](http://web.mintransporte.gov.co/servicios/Biblioteca/documentos/pdf/plan_nacional_seguridad_vial.pdf)]

Colombia. 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"[en línea]. <http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/normatividad/leyes/2011/2011-ley1503.pdf>



Colombia. Decreto número 2851 de 2013 "Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13,18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones" [en línea]. [http://www.utadeo.edu.co/files/collections/documents/field\\_attached\\_file/decreto\\_2851\\_2013.pdf?width=740&height=780&inline=true](http://www.utadeo.edu.co/files/collections/documents/field_attached_file/decreto_2851_2013.pdf?width=740&height=780&inline=true)

Contraloría General de la República, (2013). Informe de Auditoría Intersectorial articulada sobre política pública de Seguridad vial en Colombia 2010- 2012.

Fundación Española para la Seguridad Vial FESVIAL, (2010). Manual de Buenas Prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales, elaborado para la Dirección General de Tráfico y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Accesible en: <http://www.seguridadviallaboral.es>

Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2009). Muertes y lesiones por accidente de Tránsito. Colombia 2009. Disponible en URL: [http://www.medicinalegal.gov.co/index.php?option=com\\_content&view=arti](http://www.medicinalegal.gov.co/index.php?option=com_content&view=arti)

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Forensis (2012). Datos para la vida. Muertes y lesiones por accidentes de tránsito. Bogotá.





Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el trabajo, Dirección General de Tráfico Observatorio Nacional de Seguridad vial (2011). Plan Tipo de Seguridad vial en la Empresa. Guía Metodológica. Madrid. Documento en línea disponible en URL:[http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/sectoriales/doc/seguridad\\_vial\\_empresa.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/sectoriales/doc/seguridad_vial_empresa.pdf)

Modelo para la prevención de accidentes de Tránsito SURATEP (2004). Documento en línea disponible en URL: [http://www.arlsura.com/pag\\_serlinea/distribuidores/doc/documentacion/cartilla\\_modeloaccidentes\\_transito.pdf](http://www.arlsura.com/pag_serlinea/distribuidores/doc/documentacion/cartilla_modeloaccidentes_transito.pdf)



Organización Mundial de la Salud OMS, (2009). Primera Conferencia Ministerial Mundial de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial. Disponible en <http://www.1300000.net/>

Unión Europea, (2010). Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 20 de julio de 2010 titulada “Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020”. En línea disponible en URL:[http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/road\\_transport/tr0036\\_es.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/tr0036_es.htm)

