

Las falencias del proceso de gestión humana que intervienen de forma directa e indirecta en la siniestralidad vial de origen laboral en la Organización objeto de estudio

Erica Yohana García Hernández

Laura Natalia Heredia Palacios

Universitaria Agustiniana

Dirección de posgrados

Especialización en Gerencia Estratégica del Talento Humano

Bogotá, D.C. 2021

Las falencias del proceso de gestión humana que intervienen de forma directa e indirecta en la siniestralidad vial de origen laboral en la Organización objeto de estudio

Erica Yohana García Hernández

Laura Natalia Heredia Palacios

Director

Nydia Parra León

Trabajo para optar al título de Especialista en Gerencia estratégica del talento humano

Universitaria Agustiniana

Dirección de posgrados

Especialización en Gerencia Estratégica del Talento Humano

Bogotá, D.C. 2021

Resumen

La accidentalidad vial es una problemática de salud pública a nivel mundial, con una tasa de mortalidad elevada, que asciende gradualmente con el tiempo, situación que a nivel personal y laboral nos ha impactado muy de cerca, por ende, con este proyecto quisimos combinar nuestras dos pasiones, tanto la seguridad y salud en el trabajo como la administración del capital humano, las cuales guardan una relación bastante estrecha en la ocurrencia de accidentes viales de origen laboral. Quisimos realizar un análisis de una empresa con operación en varias locaciones del país, y que cuenta con número importante de trabajadores, quienes en su mayoría desempeñan el rol de motociclista como actores en la vía; y deseamos que al aplicar las recomendaciones que emitimos en este documento, se puedan lograr efectos positivos en cuanto a reducción de siniestros viales tanto en la organización que fue objeto de estudio, como en organizaciones con características similares.

Palabras clave: *Accidentalidad, seguridad vial, salud pública, Plan estratégico de seguridad vial.*

Abstract

Road accidents are a public health problem worldwide, with a high mortality rate, which gradually rises over time, a situation that at a personal and work level has impacted us very closely, therefore, with this project we wanted to combine our two passions, both occupational health and safety and the administration of human capital, which are closely related to the occurrence of occupational road accidents. We wanted to carry out an analysis of a company with operations in various locations in the country, and that has a significant number of workers, most of whom play the role of motorcyclist as actors on the road; and we hope that by applying the recommendations that we issue in this document, positive effects can be achieved in terms of reducing road accidents both in the organization that was the object of study, and in organizations with similar characteristics.

Keywords: Accident, road safety, public health, Strategic road safety plan.

Perfiles

Laura Natalia Heredia Palacios; Estudiante de Especialización en Gerencia Estratégica del Talento Humano, profesional en Salud Ocupacional, auditora interna QHSE, con experiencia en sistemas integrados de gestión, diseño, implementación y ejecución del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo y Sistema de Gestión Ambiental, con capacidad de liderazgo, orientación al logro, planificación y criterio en la toma de decisiones, con 8 años de experiencia en el área de Gestión Humana, Seguridad y Salud en el Trabajo y Medio Ambiente. Coordinadora de SSTA en una empresa del sector de las Telecomunicaciones hace casi 3 años, con plena disposición de trabajo en equipo, encaminando el área hacia el cumplimiento de los objetivos propuestos.

Erica Yohana García Hernández; Estudiante de Especialización en Gerencia Estratégica del Talento Humano, Administradora en seguridad y salud en el trabajo, tecnóloga en seguridad industrial y salud ocupacional, experiencia laboral de 10 años en prevención de riesgos laborales; actualmente laboro para una Administradora de Riesgos Laborales ARL. Caracterizada por habilidades blandas como el trabajo en equipo, liderazgo, comunicación y escucha activa.

Tabla de contenido

Formulación del problema	8
Justificación.....	8
Objetivo general	8
Objetivos específicos.....	8
Marco referencial	8
La accidentalidad vial a nivel mundial.....	8
Accidentalidad vial en Colombia	8
Afectación de la accidentalidad vial en el trabajo.....	8
Seguridad vial.....	8
Seguridad vial activa.	8
Seguridad vial pasiva.	8
Plan estratégico de seguridad vial	8
Metodología	8
Desarrollo de la metodología	8
Accidentalidad.....	8
Índice de Frecuencia.....	8
Índice de severidad.....	9
Accidentalidad Vs. Riesgos.....	9
Caracterización de accidentalidad vial	9
Mortalidad	9
Investigación de accidentes de tránsito de origen laboral	9
Plan estratégico de seguridad vial	9
Validación de comparendos	9
Revisión de casos médicos.....	9
Informes de diagnósticos de condiciones de salud.....	9
Informes de ausentismo.....	9
Resultados de auditorías.....	9
Análisis de resultados y discusión.....	9
Accidentalidad.....	9
Plan estratégico de seguridad vial	9
Procesos de Gestión Humana	9
Conclusiones	9

Recomendaciones.....9
referencias9

Formulación del problema

La siniestralidad vial, al ser una de las principales causas de muerte en Colombia, no se configura únicamente como una problemática prioritaria de salud pública, sino también de las organizaciones que dentro de su operación cuentan con un parque automotor. En este sentido, es importante resaltar que el problema asciende al referirnos puntualmente a los motociclistas, teniendo en cuenta que la accidentalidad de estos actores viales se ha convertido en la primera causa de ausentismo laboral y muerte en el trabajo. En consecuencia de lo anterior, la afectación de la siniestralidad vial se ve reflejada en el impacto negativo de diversos frentes, inicialmente en el económico, tanto para las aseguradoras que deben reconocer las prestaciones económicas y asistenciales que se derivan de los accidentes de tránsito; como para las organizaciones, las cuales experimentan una repercusión en su operación, cuando sus colaboradores se ven inmersos en este tipo de eventos, especialmente al sufrir lesiones que son consideradas como graves (trauma craneoencefálico, fracturas, amputaciones, entre otras.) que conllevan a un periodo de tiempo prolongado, de recuperación y rehabilitación, en otras palabras, incremento del ausentismo laboral; escenario que acarrea la contratación de personal adicional, o en su defecto, a la designación de un número mayor de funciones a otros colaboradores, con el fin de mantener la productividad deseada. Adicional al impacto económico, sin duda, los accidentes de tránsito llevan consigo la mayor afectación para el individuo que lo sufre, teniendo en cuenta su lesividad, puesto que en muchos casos van desde lesiones leves, hasta la invalidez, o a un estado vegetativo por un TCE severo, “El impacto de los accidentes en los años de vida que se pierden es de una magnitud escalofriante. Según el estudio, entre el 2005 y 2018 por esas muertes prematuras se perdieron 3 millones de años de vida debido a 90.720 defunciones en ese mismo periodo” (Ministerio de Salud y Protección Social, 2020) “Solo la ARL Sura reporta que entre 2015 y 2017 el 40 por ciento de los fallecidos en accidentes laborales iban en moto, cifra muy superior a los muertos en un accidente que involucró un automóvil (17 por ciento) o un camión (17 por ciento). Las cifras de Fasecolda indican que en el 87 por ciento de los accidentes de tránsito en el país participa una moto”. (El Tiempo, 2019). Conscientes de lo anterior, hemos decidido orientar nuestra investigación en el contexto de la siniestralidad vial en una empresa del sector de ingeniería de telecomunicaciones, que tiene su operación en diversas ubicaciones del país, con un parte geonumérico de 2400 trabajadores, de los cuales el 72% son motorizados. El proceso de investigación que desarrollaremos tendrá un enfoque

mixto, es decir, cualitativo y cuantitativo, realizándolo por fases; nuestro punto de partida es este documento, donde tratamos de transmitir la idea de una problemática mundial, pero aterrizándola de forma puntual a nuestra realidad, posteriormente deseamos enmarcarlo dentro de los años 2018, 2019 y 2020. Es claro que al tener un pregrado en seguridad y salud en el trabajo este tema nos resulta familiar, dado que hoy por hoy es un reto que tenemos a nivel profesional, en vista de que laboramos para la organización objeto de estudio, lo que puede entenderse como una fortaleza, no obstante, también puede ser una debilidad, porque podríamos caer en la subjetividad, por ello inicialmente haremos una revisión de la literatura: artículos publicados, investigaciones similares, y demás contenido que nutra nuestro proyecto. “Es prioridad comprender la incidencia que tiene el factor humano (conductor, peatón, pasajero y acompañante), como principal variable en el desencadenamiento de accidentes de tránsito, en razón a que la mayoría de estos son ocasionados, en algún momento, a causa de un error del hombre” (Zajaczkowski, 2000). Sin embargo, consideramos de forma empírica que muchas de las causas que han generado los accidentes de tránsito de origen laboral en la organización objeto de estudio, están relacionadas con las falencias de ciertos procesos que se llevan a cabo en el área de gestión humana. Dentro de los datos e información a recolectar, para ser analizados posteriormente se encuentran:

- Bases de accidentalidad
- Índice de frecuencia y de severidad por accidentes viales de origen laboral
- Informes de investigación de accidentes viales de origen laboral
- Seguimiento a casos médicos derivados de accidentes viales de origen laboral
- Informes de ausentismo
- Perfil del cargo de motorizado
- Proceso de selección
- Plan estratégico de seguridad vial
- Resultados de auditorías internas y externas del plan estratégico de seguridad vial PESV Programa de formación y desarrollo
- Procedimiento de evaluación de desempeño, y resultado de estas evaluaciones de los trabajadores que sufrieron accidentes viales de origen laboral, en los cuales se identificó dentro de las causas, actos inseguros.
- Características de la cultura organizacional.

Esta información nos permitirá realizar comparativas entre elementos que son relevantes, frente a la ocurrencia de este tipo de sucesos, por ejemplo, rangos de edad en los que se presenta mayor accidentalidad: De 19 años a 25 años, de 26 años a 35 años o de 36 años en adelante. Validar si la antigüedad en el cargo influye en estos siniestros, si los rasgos culturales que inciden en una baja percepción de seguridad y autocuidado, entre otros. Buscamos recolectar y analizar información sobre todos los componentes de la administración de recursos humanos en la organización objeto de estudio: reclutamiento, atracción, selección, contratación, formación y desarrollo, seguridad y salud en el trabajo, bienestar y evaluación; con el fin de identificar cuáles son las falencias del proceso de gestión humana que intervienen de forma directa e indirecta en la siniestralidad vial de origen laboral en la Organización objeto de estudio.

Justificación

Dentro de los componentes de la administración del capital humano se encuentra brindar ambientes de trabajo seguros y saludables, por ende, al laborar en una organización dónde el riesgo vial es el que genera mayor accidentalidad, se convierte para nosotros en una necesidad y a su vez en un reto, ya que identificamos que la causa raíz de esta problemática no radica en la gestión que se realiza desde seguridad y salud en el trabajo, sino desde el componente estratégico de gestión humana. Día a día trabajamos por el bienestar integral de nuestros trabajadores, y tener que sobrellevar situaciones en las que trabajadores jóvenes con una larga expectativa de vida, quedan reducidos por lesiones graves ocasionadas por un accidente vial que pudo prevenirse, nos genera una sensación de frustración como profesionales e inevitablemente como personas.

Al abordar una problemática como la siniestralidad vial y el impacto social negativo que se deriva de la misma, lo mencionábamos como un problema de salud pública, dada la cantidad de vidas humanas que se pierden a causa de los accidentes de tránsito, y a altos costos económicos que se derivan para el sistema de salud por la ocurrencia de estos eventos; por otra parte, cuando hablamos de una tasa de mortalidad tan elevada, lo vemos traducido a miles de familias que pierden a sus seres queridos, o que en su efecto, ven afectada su calidad de vida, por lesiones que generan estados de invalidez.

La organización objeto de estudio es uno de los aliados de una reconocida multinacional de telecomunicaciones, esto quiere decir, que las demás empresas que también son aliados de esta compañía, viven una realidad muy similar a la que describíamos anteriormente, por esta razón, en caso de que al interior de la organización objeto de estudio se considere viable la implementación de nuestro proyecto, y este obtenga los resultados esperados, se puede convertir en un conjunto de prácticas de éxito a replicar por otras organizaciones no solo del mismo sector económico, sino también para aquellas que lo requieran, por ejemplo de mensajería, domiciliarios, entre otros.

Como aporte de este proyecto a la sociedad se encuentra la disminución de la siniestralidad vial en Colombia, y al interior de la organización objeto de estudio, al disminuir la accidentalidad vial de la misma, se busca reducir los accidentes de tránsito con diagnósticos de salud graves, impactando de forma positiva en el índice de ausentismo laboral por causa médica, y en la calidad de vida de nuestros trabajadores y su núcleo familiar.

Objetivo general

Identificar las falencias en el proceso de gestión humana que influyen en la siniestralidad vial de origen laboral en la organización objeto de estudio, con el fin de generar una propuesta frente a un plan de intervención que permita reducir estos índices de accidentalidad, abordando componentes como el reclutamiento, selección, contratación, capacitación, desarrollo y retención de personal técnico motorizado.

Objetivos específicos

- Analizar las estadísticas de accidentalidad vial por motociclistas en los años 2018, 2019 y 2020, en Colombia.
- Identificar las causas básicas e inmediatas de los accidentes viales en los años 2018, 2019 y 2020 en Colombia.
- Determinar las causas de ausentismo más comunes y morbimortalidad en el personal motorizado en una empresa de ingeniería en telecomunicaciones.
- Reconocer las fallas actuales en el reclutamiento y selección de personal motorizado, en la organización objeto de estudio y en algunas organizaciones del mismo sector económico o que contratan también motociclistas para el desarrollo de su operación.
- Diseñar un perfil de cargo para personal motorizado, acorde y aterrizado a las necesidades de la organización objeto de estudio.
- Establecer un plan de capacitación, desarrollo y bienestar para mejorar la calidad de vida del personal motorizado contribuyendo a la retención de este personal en la organización.
- Brindar medidas de prevención del riesgo vial, buscando disminuir la pérdida de capacidad laboral derivada de los siniestros viales del personal motorizado.
- Fortalecer el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización objeto de estudio.

Marco referencial

La accidentalidad vial a nivel mundial

“La seguridad vial es un problema que no recibe la atención que merece, y realmente es una de nuestras grandes oportunidades para salvar vidas en todo el mundo”, dijo Michael R. Bloomberg, fundador y CEO de Bloomberg Philanthropies y Embajador Global de la OMS para Enfermedades no transmisibles y lesiones”. Los traumatismos por accidentes de tránsito siguen siendo un problema mundial, regional y nacional de salud pública. Aunque en muchos países se están dando pasos para aumentar la seguridad vial, todavía queda mucho por hacer para detener o invertir la tendencia creciente en el número de víctimas mortales por causa del tránsito” (OMS, 2018)

Cuando hablamos de seguridad vial son muchas las reacciones de desinterés que se suscitan alrededor de este tema, incluso algunas personas allegadas en su momento nos cuestionaron porqué al cursar un posgrado en Gerencia estratégica del talento humano, decidimos enfocarnos en un componente que resulta más familiar con nuestro pregrado, que con el programa de formación en el que deseamos especializarnos, y es precisamente por el párrafo que citamos anteriormente. Aspectos como la alta rotación, el clima laboral, la falta de resolución de conflictos, entre otros, son problemáticas innatas del proceso de gestión humana en las organizaciones, que sin duda alguna resultan interesantes para el desarrollo de una investigación, sin embargo, para nosotras como profesionales de seguridad y salud en el trabajo (próximamente con un enfoque en la administración del capital humano), prima utilizar este ejercicio de investigación como algo que realmente nos genere frutos a nivel personal-profesional, y no que se quede solamente en un documento para obtención de una nota, considerando que existe una diferencia abismal entre los efectos negativos derivados de las problemáticas mencionadas, y los efectos negativos derivados de la accidentalidad vial, ya que esta se traduce en una de las principales causas de pérdida de vidas humanas en cantidades alarmantes a nivel mundial.

“[...]El número anual de muertes por accidentes de tráfico ha alcanzado los 1,35 millones. Los traumatismos causados por el tránsito son ahora la principal causa de muerte entre las personas de entre 5 y 29 años. La carga recae de manera desproporcionada sobre los peatones, ciclistas y motociclistas, en particular los que viven en países en desarrollo. El informe sugiere que el precio que se paga por la movilidad es demasiado alto, especialmente porque existen

medidas probadas. Se necesitan acciones drásticas para poner en práctica estas medidas a fin de cumplir cualquier objetivo global futuro que pueda establecerse y salvar vidas”. (OMS, 2018)

El anterior es un apartado del informe sobre la situación mundial de la seguridad vial expedido por la Organización Mundial de la Salud en el año 2018, en el que incluso se hablaba de reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en todo el mundo al año 2020, meta que no se pudo cumplir ya que de cierta manera pudo haber una leve disminución en este periodo en cuanto a siniestros viales, pero no fue a causa de las acciones que se han implantado hasta el momento en pro de la seguridad vial, sino como un efecto derivado de los confinamientos realizados por efectos de la pandemia de COVID- 19.

Accidentalidad vial en Colombia

“La información de accidentalidad vial en Colombia tiene como fuente oficial el estudio de Forensis: Datos para la vida, que elabora el Instituto de Medicina Legal. Según estos datos, que son la base para el diseño de política pública sobre seguridad vial, el número de víctimas de accidentes de tránsito entre muertos y heridos ascendió a 52.690 personas según el último reporte anual disponible, que corresponde al año 2015. Lo asombroso es que el número de muertos y heridos por accidente de tránsito que registra el sector asegurador es doce veces superior a los registros oficiales, pues para el mismo año se reportaron 654.904 personas. A pesar de las diferencias, al menos ambas fuentes tienen en común que desde el año 2012 el número de víctimas de accidentes de tránsito ha venido en ascenso. (Fasecolda & Húzgame, 2017)

“De acuerdo al artículo 2º del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002, se define Accidente de tránsito como: evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en el que igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o las vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho”. (MinTransporte)

Colombia al ser un país que se encuentra en desarrollo, tiene varios puntos por fortalecer en cuanto a seguridad vial a nivel nacional; la intervención en el estado de la malla vial, en relación al estado de las calzadas y la señalización de vías es de los primeros aspectos por intervenir. Por

otro lado, la concientización sobre el autocuidado y conducción segura apenas alcanzó un nivel aceptable en los años 2010 cuando se lanzó el concepto de “inteligencia vial” que al no tener continuidad no resultó efectiva y quedó en el olvido. No obstante, en el año 2011 a través de la Ley 1503 y posteriormente con el Decreto 2851 de 2013, inician de forma reglamentaria las acciones enfocadas a la seguridad vial en Colombia, principalmente en relación al diseño e implementación del Plan estratégico de seguridad vial, toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que por 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 o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores.

Afectación de la accidentalidad vial en el trabajo

“Los accidentes de tráfico laborales además de suponer un perjuicio para la salud de los trabajadores que los sufren también implican unos costes a la empresa, que puede interferir en el desarrollo de su negocio. Es por ello, que la prevención en este tipo de accidentes es fundamental, tanto para las administraciones, la sociedad, como para las empresas”. (López Ruiz, Miguel Martínez, & M^aGil, 2012).

Lo anterior respalda el argumento que planteábamos en nuestra problemática, los diversos tipos de afectación a nivel organizacional a causa de los accidentes de tránsito, los cuales son bastante considerables en la organización objeto de estudio, los cuales plasmaremos en los respectivos avances del proceso de investigación.

Seguridad vial

Seguridad vial activa.

Los elementos de la seguridad vial activa son aquellos que tienen como objetivo evitar que se produzca el accidente. Se pueden englobar en los tres factores que intervienen en un accidente: el ser humano, el vehículo y la vía.

Humana:

- Educación Vial.
- Comportamientos viales seguros como peatones, conductores y pasajeros.

- Establecimiento de una normativa vial que contribuya a eliminar la accidentalidad.
- Utilización de elementos reflectantes al transitar por las vías.
- Conducción a velocidad adecuada.
- Investigación en nuevos elementos de seguridad o mejora de los existentes.

Vehículo:

- Frenos (por supuesto también el sistema ABS).
- Alumbrado.
- Neumáticos.
- Dirección asistida.
- ESP (control electrónico de estabilidad).
- Avisadores de cambio de carril.
- Espejos retrovisores y de visión angular.

Vía:

- Bandas sonoras.
- Pasos de peatones elevados.
- Peraltes de las curvas.
- Distintos tipos de aglomerado, asfalto, etc. con alta adherencia.
- Señalización adecuada.

(Fundación MAPFRE, 2014)

Seguridad vial pasiva.

Se define como el conjunto de acciones y elementos de seguridad de los vehículos y demás elementos del tráfico que intervienen durante y después de un accidente con el objetivo de reducir sus consecuencias (lesiones sufridas por ocupantes, los peatones, los ciclistas, etc.).

Humana:

Por ejemplo: la voluntad por parte del conductor de llevar puesto un casco o un cinturón de seguridad puede considerarse la principal acción de seguridad vial pasiva.

Vehículo:

Estará integrada por todos aquellos elementos que nos proporcionan protección física durante y después del accidente, destacándose significativamente los siguientes:

- Cinturón de seguridad.
- Reposacabezas.
- Airbag.
- SRI (Sistemas de Retención Infantil).
- Paragolpes, y especialmente los diseñados recientemente para minimizar daños a los peatones atropellados.
- Deformación controlada de la carrocería y refuerzos para que el habitáculo no se deforme (barras laterales, antivuelco, etc.).
- Formas redondeadas de las carrocerías (evitando aristas), pensando principalmente en posibles atropellos de peatones y ciclistas.
- Acolchamientos interiores del habitáculo.

Vía:

- Dobles biondas.
- Pistas auxiliares de frenado.
- Muros especiales de impacto

(Fundación MAPFRE, 2014)

Infortunadamente, los elementos de seguridad activa y pasiva para los motociclistas surten un efecto medianamente reducido, por el diseño de este tipo de vehículo.

“Los usuarios de vehículos automotores de dos y tres ruedas figuran entre los más vulnerables, ya que son menos visibles y están menos protegidos que otros vehículos motorizados; además, la principal causa de muerte y traumatismo grave en esos usuarios son los traumatismos craneoencefálicos” (OMS, 2019).

“En Colombia, entre enero y marzo de 2021 se registran de manera preliminar 1.621 fallecidos, aumento 11.4% que equivale a 166 víctimas fallecidas adicionales frente al mismo periodo de 2020, para el total nacional. Los usuarios de motocicleta representan el 55.9% del total de

fallecidos y el 61% del total de lesionados registrados en el país a causa de los siniestros de tránsito”. (Agencia nacional de seguridad vial, 2021).

Plan estratégico de seguridad vial

“El Plan estratégico de seguridad vial es el instrumento que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deben adoptar de manera obligatoria las diferentes entidades públicas y privadas, para evitar y reducir la accidentalidad de los integrantes de sus organizaciones y disminuir los efectos de los accidentes de tránsito”. (Presidente de la República de Colombia, 2013).

Para la elaboración de dicho plan, se cuenta con la guía metodológica establecida en la Resolución 1565 de 2014, en la que se determinan cinco pilares en los que se deben enmarcar todas las actividades del PESV:

- Fortalecimiento institucional
- Comportamiento humano
- Vehículos seguros
- Infraestructura segura
- Atención a víctimas

De acuerdo al tipo y tamaño de la flota automotor con la que cuente una organización, se determinará la dificultad en cuanto al diseño e implementación del plan estratégico de seguridad vial de la misma; y frente a su ejecución se puede llegar a inferir que guarda cierta similitud con un sistema de gestión, por ello, se considera necesario que el PESV se encuentre articulado con el SG-SST de la organización.

Fortalecimiento institucional:

Dentro del pilar de fortalecimiento institucional se encuentra:

- Objetivos
- Comité de seguridad vial
- Responsable del plan estratégico de seguridad vial
- Política de seguridad vial (y su divulgación)

- Diagnóstico - caracterización de la empresa
- Diagnóstico - riesgos viales
- Planes de acción de riesgos viales
- Implementación y seguimiento de acciones del PESV

Comportamiento humano:

- Dentro del pilar de comportamiento humano se encuentra:
- Procedimiento de selección de conductores
- Pruebas de ingreso de conductores
- Pruebas de control preventivo de conductores
- Capacitación en seguridad vial
- Control de documentación de conductores
- Políticas de regulación de la empresa

Vehículo seguro

- Mantenimiento preventivo
- Mantenimiento correctivo
- Chequeo preoperacional

Infraestructura segura

- Rutas internas y externas
- Atención a víctimas
- Atención a víctimas
- Investigación de accidentes de tránsito

Metodología

Al abordar la problemática propuesta de identificar las falencias del proceso de gestión humana en la organización objeto de estudio, que influyen directa e indirectamente en su siniestralidad vial de origen laboral, propondremos una metodología de investigación mixta, donde analizaremos el enfoque cuantitativo revisando los datos estadísticos de accidentalidad de motociclistas en Colombia en los años 2018, 2019 y 2020. Iniciaremos con la revisión de estas estadísticas al interior de la organización dentro de la cual se pretende desarrollar la investigación y continuaremos revisando las estadísticas de accidentalidad de organizaciones que también contratan motorizados para el desarrollo de su operación.

Dentro de este análisis cuantitativo revisaremos y compararemos las cifras de costos de incapacidades y pagos de PCL en trabajadores motorizados lesionados dentro de la dinámica de su trabajo frente a los demás trabajadores que no son motorizados en esta organización. Recolectaremos las cifras estadísticas de accidentalidad de motorizados en Colombia, en los años 2018, 2019 y 2020 para analizar dentro de estas cifras cuántos accidentes fueron en el desarrollo de las actividades laborales y cuántos fueron de causa no laboral o común.

En el análisis de las formas de contratación revisaremos cuántos de estos trabajadores que la organización contrató entre 2018 a 2020 contaban con 6 meses o más de experiencia, un año o más de experiencia y 18 meses o más de experiencia conduciendo vehículos – tipo motocicleta.

Se recolectarán los datos de cuántas personas se contrataron con comparendos, estado de cuenta de estos comparendos y cuántos de ellos subsanaron la deuda entre los años analizados. 2018 – 2020. Se analizará la tasa de mortalidad de los motorizados en Colombia entre los años 2018 a 2020. Se comparará la severidad y la frecuencia de accidentalidad laboral por riesgo vial en motorizados, con el año inmediatamente anterior.

Dentro del enfoque cualitativo recogeremos información entre los mismos motorizados acerca de cuáles se creen que son las causas que influyen en la accidentalidad laboral en Colombia en empresas del mismo sector, para esto se utilizarán cuestionarios con preguntas específicas de accidentalidad vial, se analizarán los tipos de lesión, mecanismo de las lesiones, agentes de la lesión, principales partes del cuerpo afectadas en los accidentes viales donde intervenga un

motorizado, se analizarán las causas en las bases de ausentismo de la organización que se estudiará y procesos de rehabilitación de las personas que han sufrido accidentes laborales viales en la organización.

Para realizar esta investigación se analizará todo el proceso de reclutamiento, selección, y contratación del personal motorizado en una empresa de telecomunicaciones para la que trabajamos actualmente y en la que se abordará la problemática planteada.

Los documentos que se estudiarán son:

- El procedimiento de selección y contratación.
- Plan Estratégico de Seguridad Vial
- Procedimiento de reporte e investigación de accidentes viales
- Procedimiento de rehabilitación y reincorporación laboral
- Programa de bienestar social corporativo
- Matrices de accidentalidad, ausentismo, diagnóstico de condiciones de salud, matriz de hallazgos de accidentalidad

Partiendo de todos estos análisis generales se intenta conducir al establecimiento de un proceso minucioso de selección, contratación, formación y desarrollo, prevención de accidentes y promoción de la salud que disminuya la siniestralidad de trabajadores motorizados en empresas del mismo gremio de las telecomunicaciones. Por lo que se pretende utilizar un método sintético que permita con el análisis de un periodo determinado recolectar datos probatorios que permitan hallar las falencias en estos procesos de gestión humana y a su vez proponer medidas de intervención que puedan comprobar que al unificarse e implantarse en la organización objeto de estudio, contribuirán a la reducción de la siniestralidad vial de motorizados.

La recolección de datos para la investigación y el análisis propuesto se simplifica al partir desde el punto que las personas que realizaremos el proyecto de investigación, laboramos en el área de Gestión Humana de la organización considerada para desarrollar esta investigación.

Partiendo de la metodología que proponemos sintética, se realizará toda la revisión documental en cuanto el proceso de gestión humana en todos sus ámbitos, para la contratación del personal motorizado utilizando el período comprendido entre los años 2018 a 2020, permitiéndonos realizar un análisis con la línea basal del año 2018 al 2019 y del año 2019 al 2020, pero teniendo en cuenta

que esta línea basal no será consecuente en el año 2020 debido al cambio de datos que se deriven de la pandemia originada por la emergencia sanitaria del Covid-19.

Los documentos del área de Gestión Humana de donde se extraerán los datos son:

- Hojas de vida del personal contratado en los años que se estudiarán 2018 – 2020
- Método de reclutamiento y selección de personal: Ofertas laborales, medios de publicación, medios de difusión masiva, entrevistas, proceso de selección, pruebas psicotécnicas realizadas, revisión de antecedentes. Exigencias en cuanto al vehículo requerido (modelo, cilindraje, revisiones técnicas y mecánicas)
- Procedimiento de contratación: Solicitud de documentos de acuerdo a estudios y experiencia requeridas, exámenes médicos y pruebas psicossomáticas realizadas con sus resultados.
- Procesos de inducción, formación y capacitación técnica: Inducción de la empresa, inducción al cargo, planes de formación, desarrollo y planes carrera.
- Perfiles de cargo: Funciones, competencias requeridas para el cargo, responsabilidades y rendición de cuentas.
- Plan de remuneración y compensación: Salarios, bonificaciones y beneficios.
- Programa de bienestar dirigido al proyecto específico que contrata más motorizados para su operación.
- Aplicación de evaluaciones de desempeño con sus resultados y análisis.
- Estadísticas de accidentalidad y ausentismo: Análisis de datos de accidentalidad laboral, común, ausentismo por enfermedad general, accidentes comunes y accidentes laborales.
- Diagnósticos de condiciones de salud de la población motorizada.
- Seguimiento a recomendaciones, restricciones médicas y procesos de rehabilitación y reincorporación laboral.
- Análisis de exposición a riesgos: Matriz de identificación de peligros con planes de intervención.
- Estadísticas de mortalidad por accidentes de tránsito tanto común como laboral.
- Demás documentos que se consideren hacen parte del proceso de gestión humana dirigido a técnicos motorizados.

En esta recolección y análisis de datos también queremos desarrollar un cuestionario que nos permita abordar e interrogar a la población motorizada empleada actualmente en la organización objeto de estudio, que nos posibilite identificar la percepción que tienen los mismos trabajadores acerca de las causas que más influyen en la accidentalidad vial y cuales creen que serían unas medidas que contribuyan a mitigar esta accidentalidad y por ende mejorar el proceso de gestión humana.

Desarrollo de la metodología

Inicialmente se propuso una revisión documental desde el año 2018, pero al encontrar que es tan extensa la información desde este año, solo se tendrá en cuenta la información desde el año 2019 hasta el primer semestre del año 2021. Los documentos consultados fueron:

1. Diagnóstico de condiciones de salud
2. Cifras del observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - Colombia
3. Resultados de validación de comparendos
4. Matrices de accidentalidad
5. Informes de accidentalidad
6. Procedimiento de investigación de accidentes de trabajo – apartado accidentes viales
7. Informes de investigación de accidentes viales de origen laboral
8. Seguimiento de casos médicos
9. Informes de ausentismo
10. Perfil del cargo de motorizados
11. Procedimiento de selección y contratación
12. Documento – Plan estratégico de seguridad vial PESV
13. Informes de auditorías de Plan estratégico de seguridad vial PESV
14. Programa de formación y desarrollo
15. Procedimiento de evaluación de desempeño
16. Procedimiento de rehabilitación y reincorporación
17. Programa de bienestar – pacto colectivo
18. Los criterios que se tuvieron en cuenta para la inclusión y exclusión de información, se basaron en la relación directa e indirecta con la ocurrencia de accidentes viales de origen laboral, por motociclistas al interior de la Compañía objeto de estudio.

Accidentalidad

La primera entrada de información a analizar dentro de nuestro proyecto de investigación, son los indicadores estadísticos de accidentalidad, dado que es allí donde nos apalancamos para soportar la importancia de la implementación de nuestra propuesta de intervención.

Índice de Frecuencia

El índice de frecuencia, es el indicador que representa la cantidad de accidentes de trabajo que se presentaron en un periodo de tiempo determinado, de acuerdo a los trabajadores expuestos. Con base a lo establecido en la Resolución 0312 de 2019, es índice de frecuencia es el número de veces que ocurre un accidente de trabajo en el mes; análisis que en este caso se realizó anual.

Tabla 1
Índice de frecuencia de accidentes de trabajo años 2019 y 2020

INDICE DE FRECUENCIA ACCIDENTES DE TRABAJO			
AÑO	CANT. AT	CANT. TRABAJADORES	IF
2019	304	2224	13,66906475
2020	304	2267	13,40979268

Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 2
Comparativo índice de frecuencia años 2019 y 2020



Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 3
Índice de frecuencia de accidentes de trabajo viales

AÑO	CANT. AT	CANT. TRABAJADORES	IF
2019	107	2224	4,811151079
2020	100	2267	4,411116012

Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 4
Comparativo índice de frecuencia de accidentes de trabajo viales 2019 y 2020



Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 5
Comparativo índice de frecuencia accidentes de trabajo Vs. Accidentes de tránsito de origen laboral



Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Índice de severidad

El índice de severidad, nos permite representar la cantidad de días perdidos a causa de accidentes de trabajo, en un tiempo determinado de acuerdo a la cantidad de trabajadores expuestos. De acuerdo a la Resolución 0312 de 2019, el índice de severidad es el número de días perdidos por accidentes de trabajo en el mes.

Tabla 6
índice de severidad accidentes de trabajo años 2019 y 2020

AÑO	CANT. DÍAS PÉRDIDOS	CANT. TRABAJADORES	IS
2019	2613	2224	117,4910072
2020	2054	2267	90,60432289

Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 7
Comparativo Índice de severidad 2019 Vs. 2020



Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 8
Índice de severidad accidentes de trabajo viales

AÑO	CANT. DÍAS PÉRDIDOS	CANT. TRABAJADORES	IS
2019	939	2224	42,22122302
2020	1087	2267	47,94883105

Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 9
Índice de severidad – accidentes de trabajo (viales) 2019 Vs. 2020



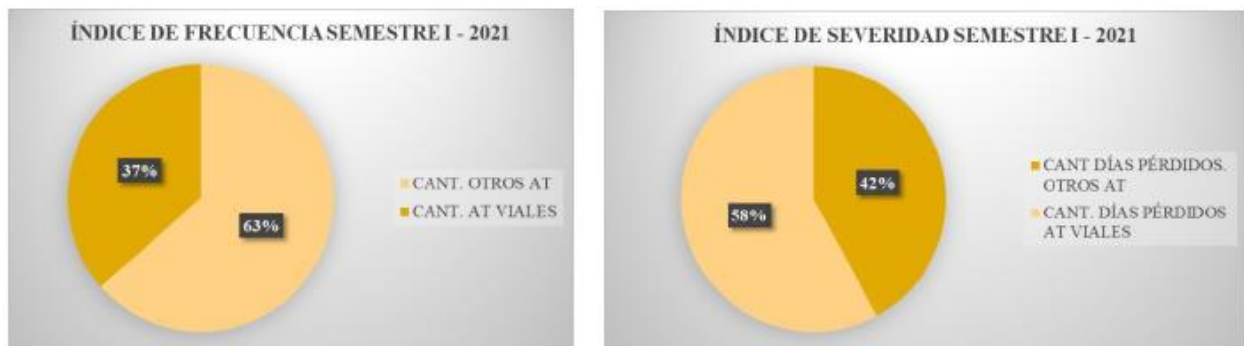
Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 10
Comparativo de días perdidos por accidentes de tránsito de origen laboral vs. otros accidentes de trabajo



Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 11
Índice de frecuencia y severidad 2021



Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Accidentalidad Vs. Riesgos

La descripción realizada anteriormente, y en todo el componente de accidentalidad, refleja los accidentes de trabajo de todos los riesgos materializados, a los cuales se encuentra expuesta la población trabajadora de la organización objeto de estudio. A continuación, se detalla la cantidad de accidentes de trabajo y días perdidos (días de incapacidad) ocurridos por cada tipo de riesgo, a fin de realizar un comparativo entre sí.

Tabla 12
Accidentalidad Vs. Riesgos 2019

2019									
RIESGO	VIAL	BIOMECÁNICO	BIOLÓGICO	ALTURAS	MECÁNICO	LOCATIVO	TECNOLÓGICO	PÚBLICO	ELÉCTRICO
N° AT	107	47	16	21	49	52	1	6	5
N° DÍAS	939	218	25	278	512	218	2	15	6

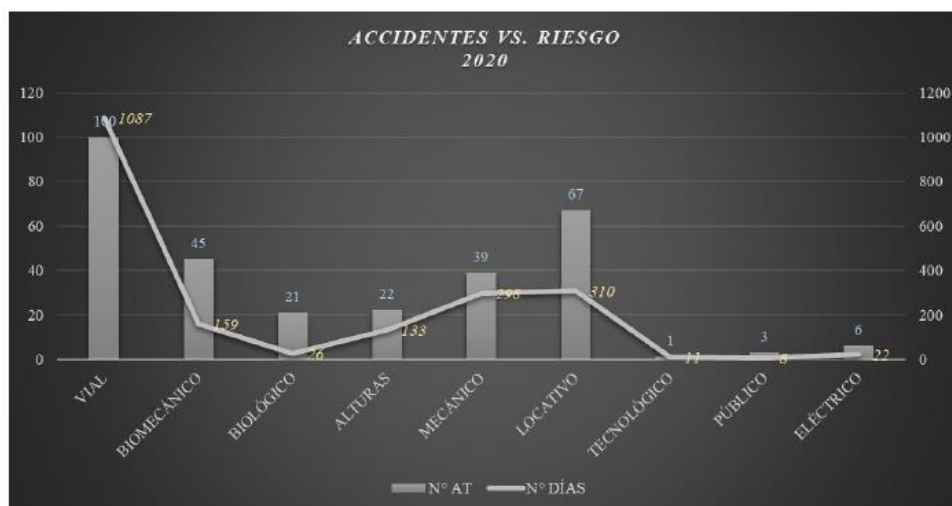
Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 13
Accidentalidad Vs. Riesgos 2020

2020									
RIESGO	VIAL	BIOMECÁNICO	BIOLÓGICO	ALTURAS	MECÁNICO	LOCATIVO	TECNOLÓGICO	PÚBLICO	ELÉCTRICO
N° AT	100	45	21	22	39	67	1	3	6
N° DÍAS	1087	159	26	133	298	310	11	8	22

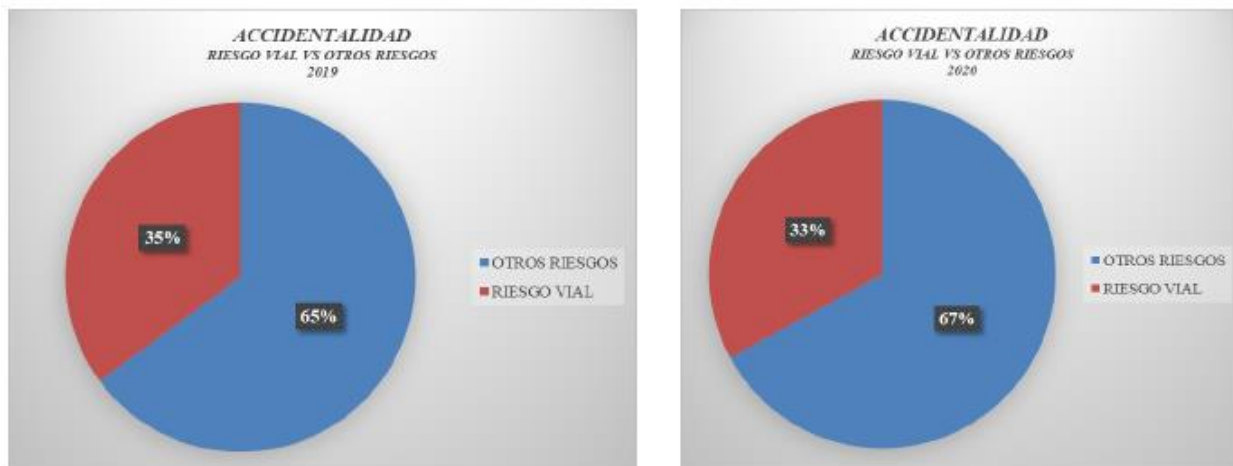
Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 14
Comportamiento accidentalidad Vs. Riesgos 2020



Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 15
Comparativo accidentalidad Vs. Riesgos 2019 y 2020.

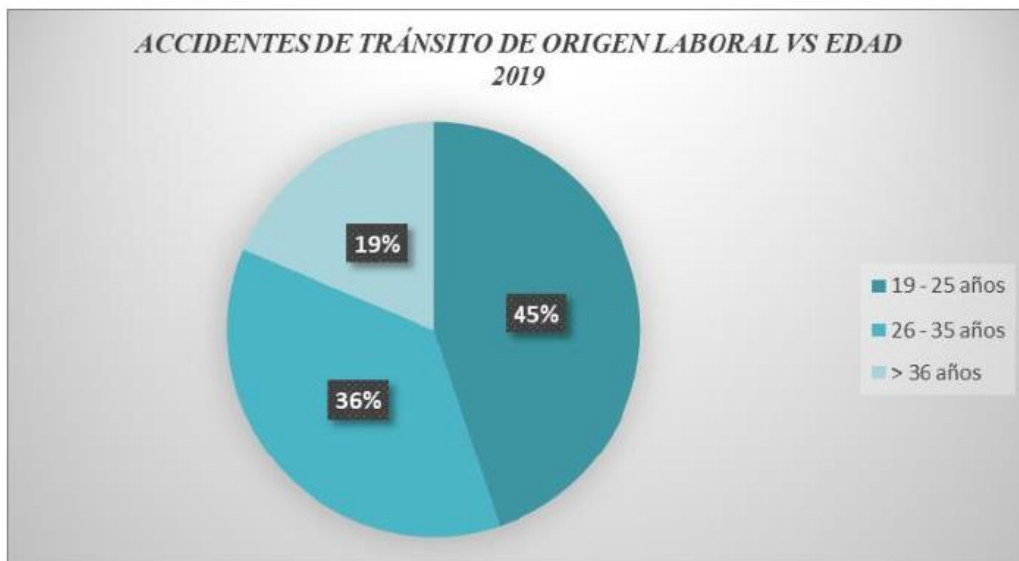


Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Caracterización de accidentalidad vial

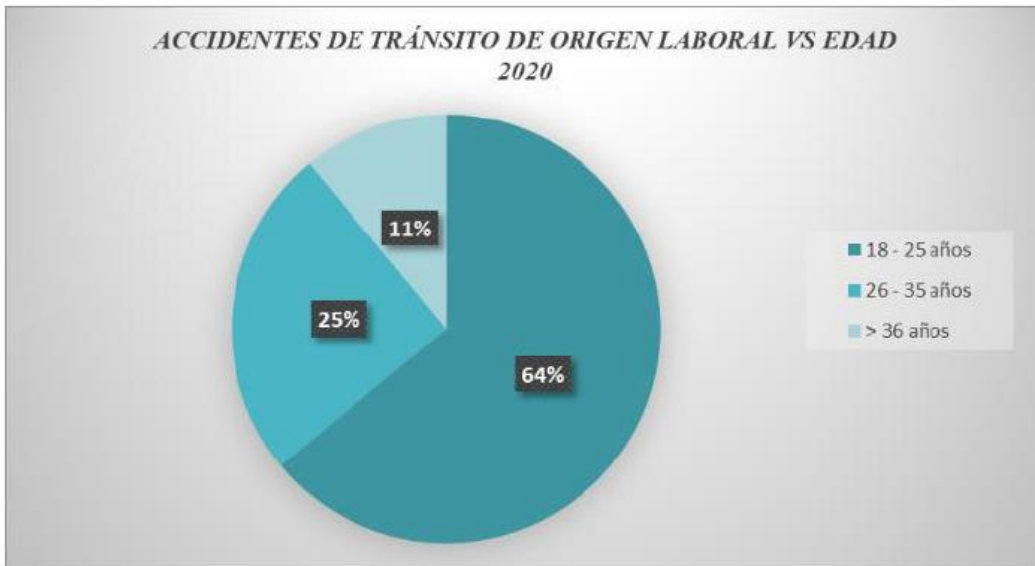
Realizamos un comparativo entre los años 2019 y 2020, en los cuales el rango de edad, dónde más se presentan accidentes de tránsito de origen laboral, es de 18 a 25 años.

Tabla 16
Accidentes de tránsito de origen laboral vs edad 2019



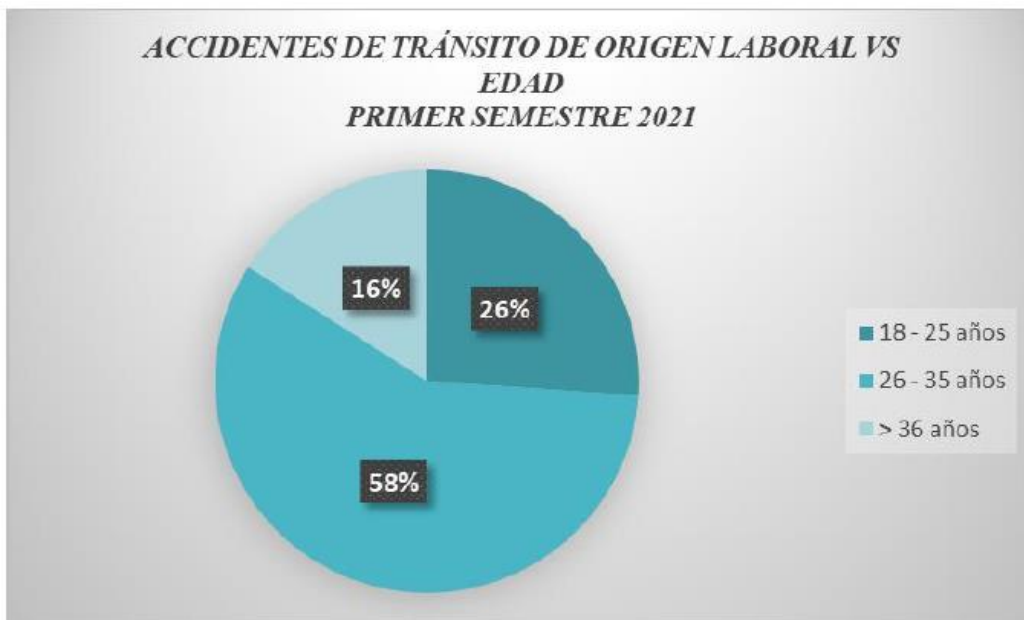
Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 17
Accidentes de tránsito de origen laboral vs edad 2020



Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

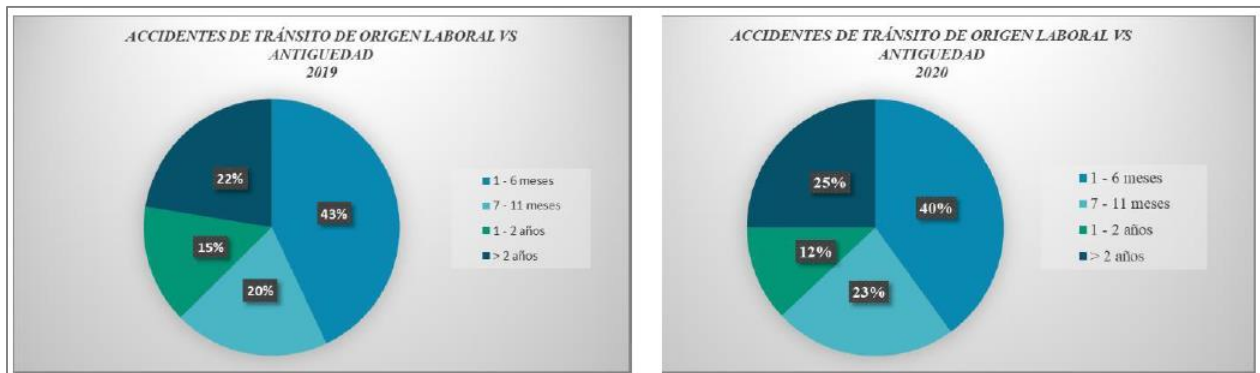
Tabla 18
Accidentes de tránsito de origen laboral vs edad primer semestre 2021



Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

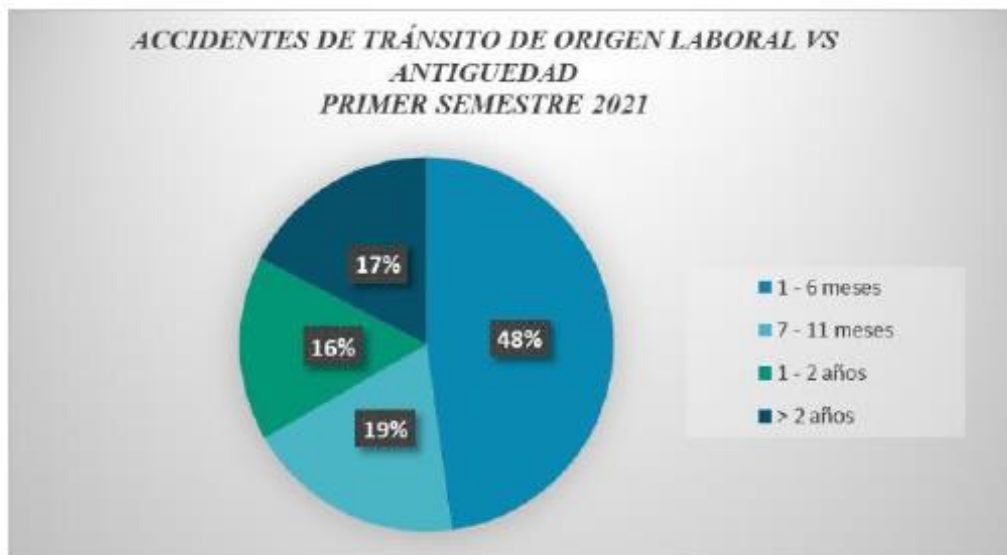
Frente a la antigüedad, los trabajadores que se encuentran vinculados a la organización 6 meses o menos, son los que más presentan accidentes de tránsito de origen laboral.

Tabla 19
Comparativo Accidentes de tránsito de origen laboral Vs Antigüedad



Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Tabla 20
Accidentes de tránsito de origen laboral Vs. Antigüedad primer semestre 2021



Fuente: Elaboración propia, de acuerdo a las bases de accidentalidad de la Organización objeto de estudio.

Mortalidad

En cuanto a la mortalidad por accidentes de tránsito en Colombia en los años 2019 y 2020, se recopilaron los siguientes datos, a través del observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad vial.

Ilustración 1
Lesionados 2019



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Ilustración 2
Lesionados por actor vial 2019



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

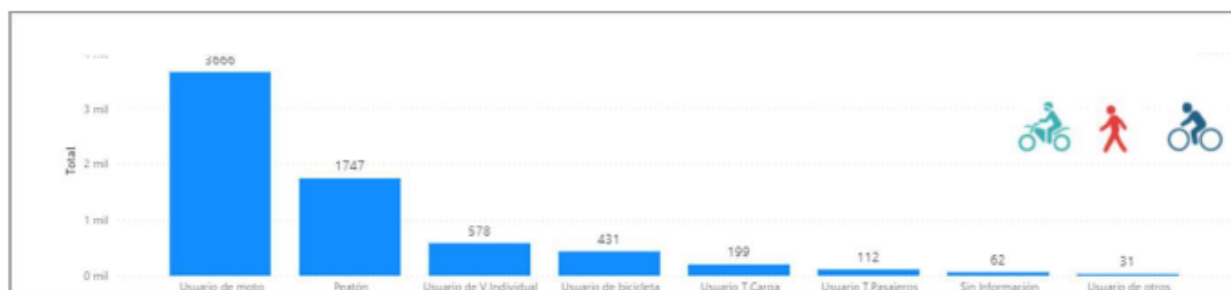
La accidentalidad vial de la Organización objeto de estudio, representó el 0,52% del total de los accidentes sufridos por motociclistas en Colombia en el año 2019. en los cuales éstos resultaron lesionados.

Ilustración 3
Fallecidos 2019



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Ilustración 4
Fallecidos por actor vial 2019



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Lesionados	20544
Fallecidos	3666
Total	24210
Índice de mortalidad	15%

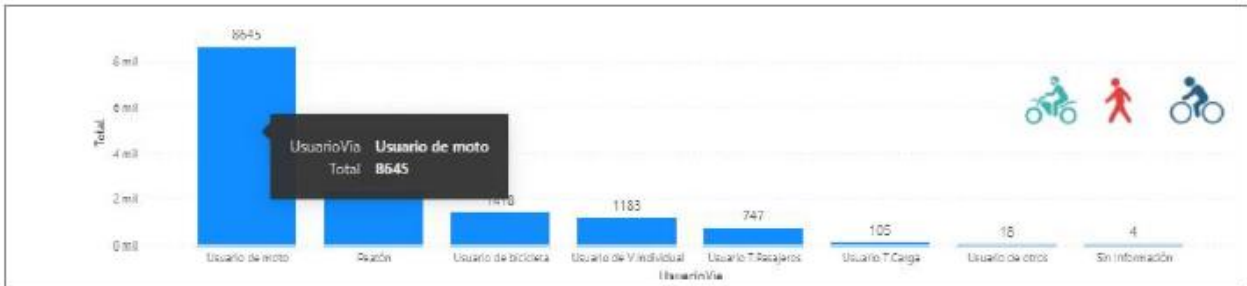
En el año 2019, el 15% de accidentes de tránsito de motociclistas fueron mortales.

Ilustración 5
Lesionados 2020



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Ilustración 6
Lesionados por actor vial 2020



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

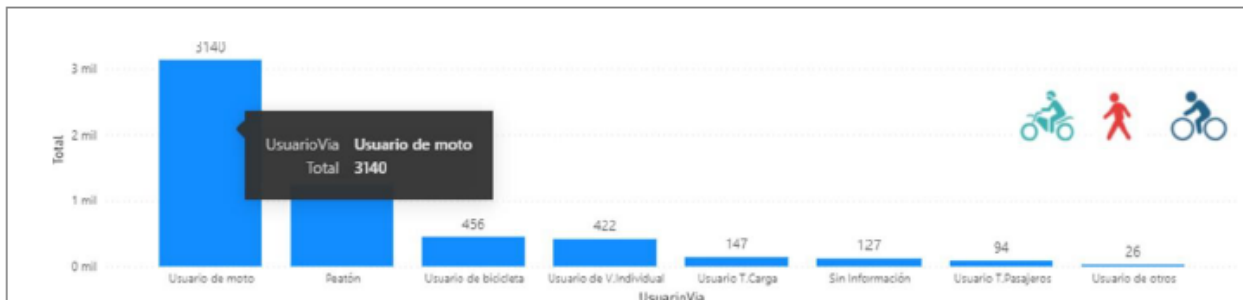
La accidentalidad vial de la Organización objeto de estudio, representó el **1,16%** del total de los accidentes sufridos por motociclistas en Colombia en el año 2020, en los cuales éstos resultaron lesionados.

Ilustración 7
Fallecidos 2020



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Ilustración 8
Fallecidos por actor vial 2020



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Lesionados	8645
Fallecidos	3140
Total	11785
Índice de Mortalidad	27%

En el año 2020, el 27% de accidentes de tránsito de motociclistas fueron mortales. (Agencia nacional de seguridad vial, 2021)

Investigación de accidentes de tránsito de origen laboral

Los accidentes de trabajo son reportados e investigados de acuerdo a lo estipulado en la Resolución 1401 del año 2007, igualmente, de acuerdo con la Norma Técnica Colombiana NTC 3701, proceso mediante el cual se busca determinar las causas que dan origen a estos siniestros; allí se identifican las causas básicas e inmediatas, como lo son los factores personales, los factores del trabajo, los actos y condiciones inseguras, a fin de establecer planes de acción que eviten la recurrencia. Para llevar a cabo el análisis causal, la norma no exige una metodología puntual que deban utilizar las organizaciones para la identificación de causas, por ende, las empresas son libres de seleccionar la metodología que más se ajuste a sus necesidades, por ejemplo árbol causal, los cinco porqués, espina de pescado, entre otras; no obstante para la investigación los accidentes de tránsito es recomendable utilizar una metodología especial como lo es la Matriz de Haddon para realizar este proceso. La Matriz de Haddon comenzó a ser aplicada en la Organización objeto de estudio desde el año 2020, motivados por la alta siniestralidad vial de la misma.

Dentro de la información recolectada, se evidenciaron algunas falencias, como lo es que no todos los accidentes de tránsito de origen laboral (accidente de trabajo – vial), son investigados en un periodo de tiempo optimo, lo que influye en que, al realizar el proceso de investigación, este puede llegar a ser subjetivo.

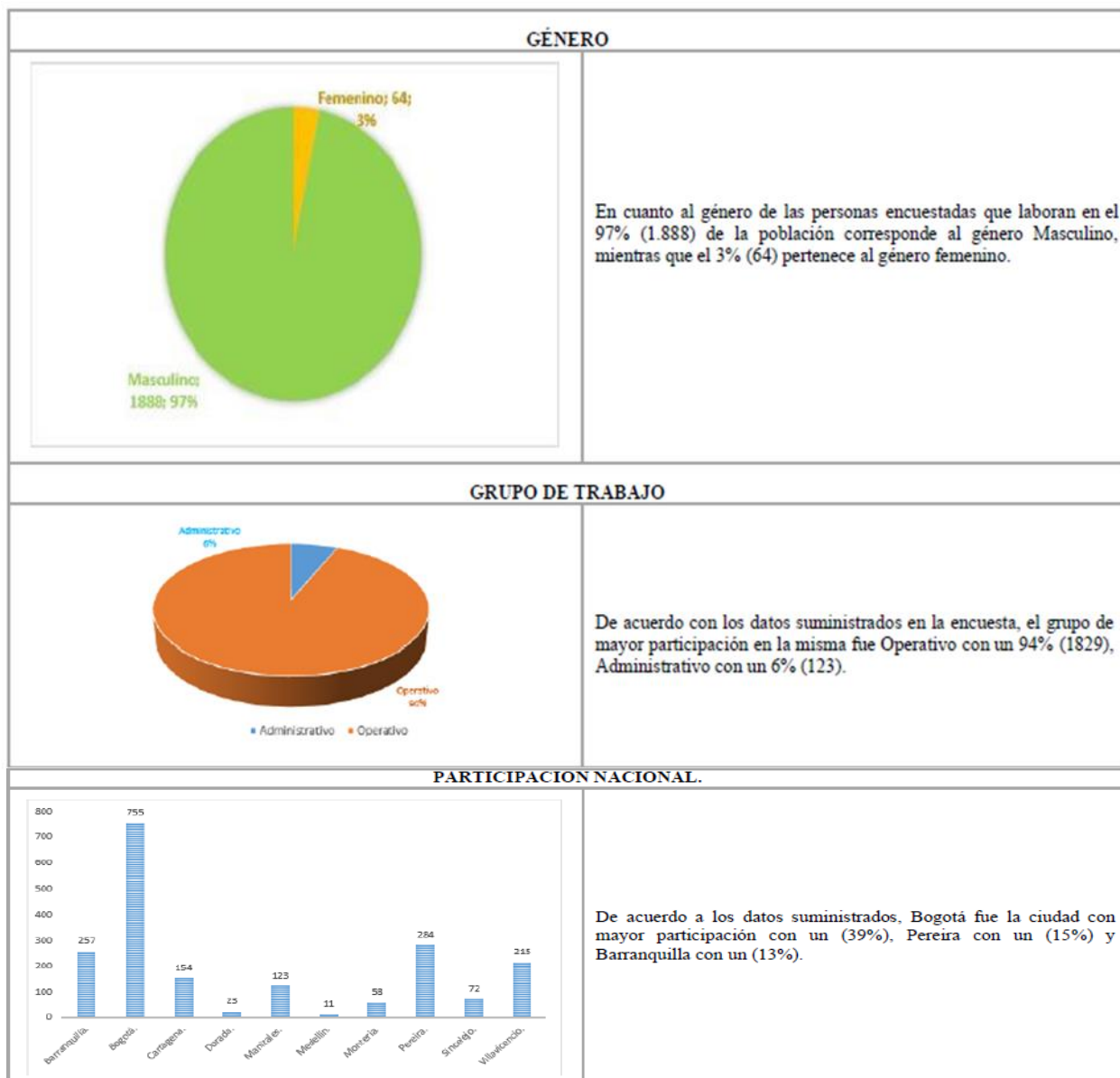
En los resultados de los informes de investigación de accidentes de tránsito de origen laboral, sobre todo en aquellos que fueron clasificados como graves, se pudo evidenciar que dentro de las causas que más generan este tipo de eventos, se encuentran relacionadas directamente o indirectamente con procesos del área de gestión humana, por ejemplo, la formación reducida del personal, la experiencia establecida en el perfil del cargo para motorizados no es la que se requerida para la conducción de motocicleta de forma permanente, la alta rotación, el apremio de tiempo al realizar las actividades, ya que estas se encuentran sujetas al pago de bonificaciones establecidas dentro de la escala salarial, que funcionan como incentivo, sin embargo genera una presión sobre el trabajador que debe extender considerablemente su jornada laboral para poder contar con este beneficio. Por otro lado, el ejemplo indebido por parte de la supervisión, en los que los mandos medios carecen de habilidades duras y sobre todo blandas para el liderazgo de sus equipos de trabajo, lo que repercute de manera negativa, no solo en la productividad y a su vez en el incumplimiento de los objetivos organizacionales, sino también en la ocurrencia de este tipo de

accidentes, que no solo afectan la integridad de los colaboradores, sino que suman costos elevados para la organización.

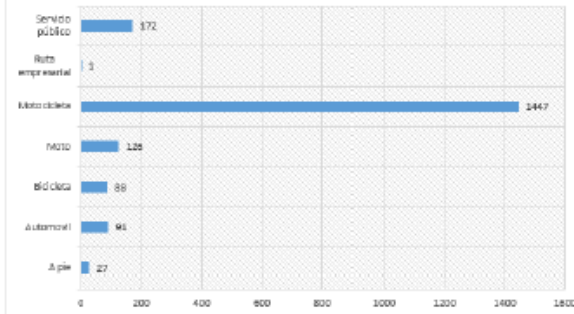
Plan estratégico de seguridad vial

Toda empresa que cuente con una flota igual o mayor, propia o contratada superior a diez vehículos deberá implementar el Plan estratégico de seguridad vial. En este apartado, se optó por recopilar inicialmente los resultados de las encuestas aplicadas a los trabajadores.

Ilustración 9
Resultados encuesta de seguridad vial

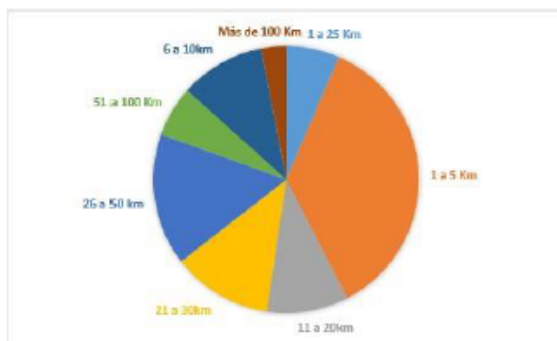


MEDIO DE DESPLAZAMIENTO IN-ITINERE



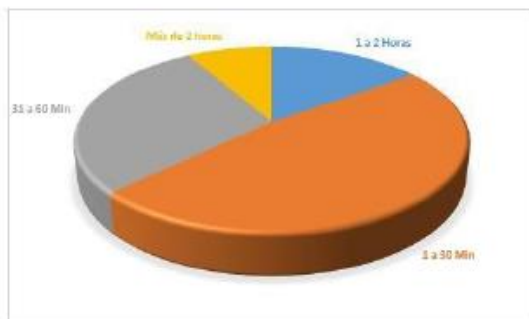
Al analizar el medio de desplazamiento itinere realizado por los funcionarios de _____, se determinó que el 81% de la población encuestada (1573) realiza dicho desplazamiento en motocicleta, el 9% (172) utiliza transporte público, Automóvil 4.7% (91), Bicicleta el 4.5% (88), el 1% (27) se moviliza a pie, y el 0,1% (1) lo hace en ruta empresarial.

KILOMETROS RECORRIDOS EN DESPLAZAMIENTO IN-ITINERE



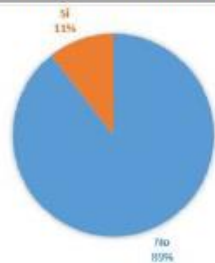
Al analizar los rangos por kilómetros recorridos *In-itinere* se tiene que el 42% (828) realizan diariamente recorridos entre 1 y 5 kilómetros, 16% (312) entre 26 a 50 kilómetros, el 12% (237) entre 21 a 25 kilómetros.

TIEMPO DE RECORRIDO EN DESPLAZAMIENTO IN-ITINERE



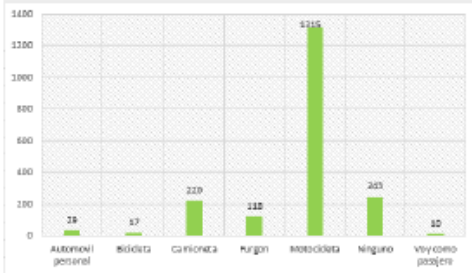
En cuanto al tiempo de recorrido in-itinere, el 48% (932) dispone entre 1 a 30 minutos para desplazarse, 29% (561) entre 31 a 60 minutos, 15% (295) entre 1 y 2 horas, 8% (164) más de dos horas.

OCURRENCIA DE ACCIDENTES DE CASA AL LUGAR DE TRABAJO (IDA Y VUELTA)



Del 100% de los encuestados el 11% (206) encuestados manifestaron haber sufrido un accidente de tránsito alguna vez, mientras el 89% (1746) dijo no haber tenido alguna situación similar.

MEDIO DE DESPLAZAMIENTO EN MISION



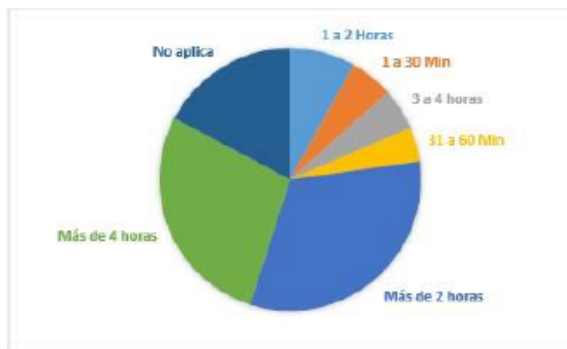
El análisis concerniente al medio de desplazamiento realizado por los funcionarios de _____ durante la labor arrojó que el 67 % (1315) usa motocicleta, el 12% (243) no usan ningún tipo de vehículo, el 11% (220) camioneta, el 6% (118) Furgón, el 1% (29) automóvil personal, y el 0,33% (2) utiliza Otro tipo de medios.

PROCEDENCIA DE LA PLANIFICACION DEL DESPLAZAMIENTO EN MISION

154; 8%
965; 50% 811; 42%

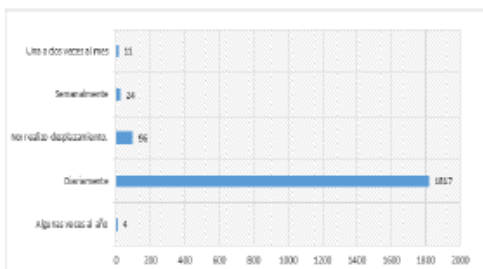
Según datos de la encuesta, el 84% (811) de los funcionarios manifestaron que la planificación de su desplazamiento durante la misión la planificación va desde la empresa, y el 16% (154) restante, realiza planificación de forma esporádica por si mismo.

TIEMPO DE RECORRIDO DURANTE LA JORNADA LABORAL



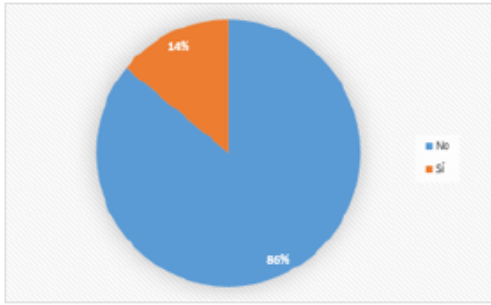
Con base en los datos de la encuesta, el 32% (638) de los funcionarios utilizan un tiempo de recorrido en misión de más de 2 horas, el 28% (542) más de 4 horas, el 17% (337) no realiza desplazamiento, el 8% (159) entre 1 a 2 horas.

FRECUENCIA CON LAS QUE REALIZA LOS DESPLAZAMIENTOS



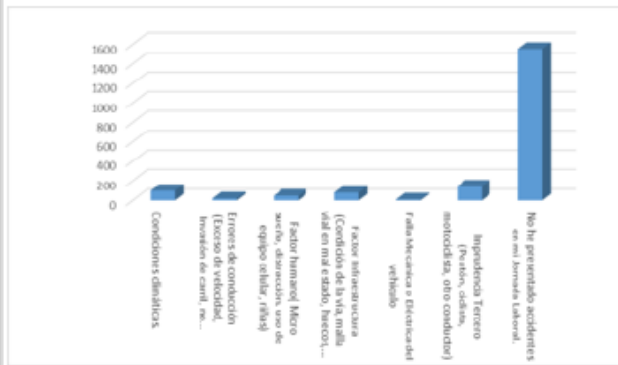
Según datos de la encuesta, el 93% (1817) de los funcionarios manifestaron que la planificación de su desplazamiento durante la misión la planificación va desde la empresa diariamente, y el 5% (154) no realiza el desplazamiento.

OCURRENCIA DE ACCIDENTES EN MISIÓN.



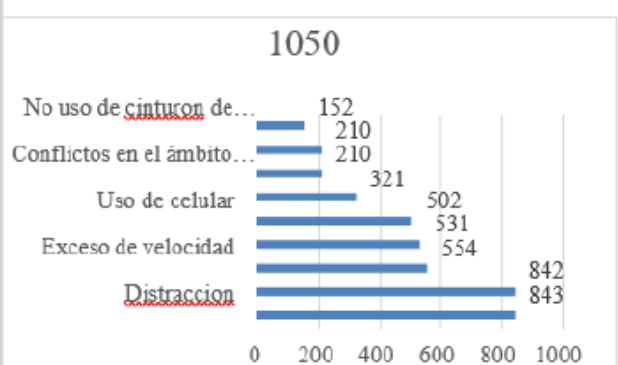
Del 100% de los encuestados el 14% (274) encuestados manifestaron haber sufrido un accidente de tránsito laboral alguna vez, mientras el 86% (1678) dijo no haber tenido alguna situación similar.

CAUSA QUE ORIGINO EL ACCIDENTE DE TRANSITO LABORAL.



En cuanto a la percepción de causas de origen de accidentalidad, los colaboradores encuestados manifestaron, el 7% (143) que fue por imprudencia de un tercero, el 5% (98) por condiciones climáticas, y el 4% (79) por factor de infraestructura.

PERCEPCION DE PELIGROS POR HABITOS

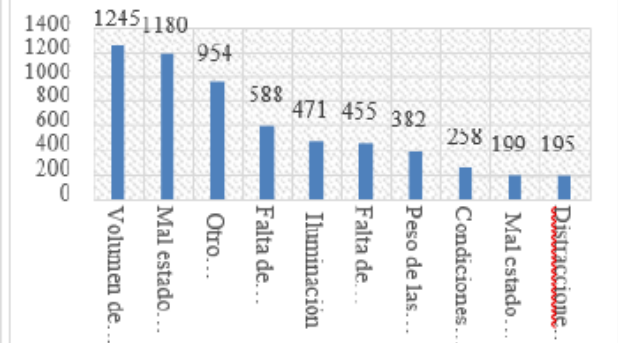


PELIGROS	PERCEPCION
Conflictos en el ámbito personal	210
Afan	1050
Distracción	843
Conflictos en el ámbito personal	210
Intolerancia	842
Exceso de velocidad	554
Falta de conocimiento en seguridad vial	321
Uso de celular	502
No uso de cinturón de seguridad	152
Sueño/fatiga	531

En cuanto a la percepción de peligros por hábitos, los trabajadores encuestados manifestaron que la intolerancia, el afán, distracción, exceso de velocidad, el sueño y fatiga son los de mayor incidencia a la hora de tener un accidente, con un resultado entre 550-1050 para cada uno de estos. En menor medida, pero sin dejar de ser importantes se encuentra entre 152 y 321 resultados uso de celular, falta de

conocimiento en seguridad vial, estado psicofísico y el no uso de cinturón de seguridad.

PERCEPCION DE PELIGROS POR ENTORNO



PELIGROS	PERCEPCION
Volumen de tráfico	1245
Malestaro de de la vía	1180
Otro conductores	954
Falta de señalización	588
Iluminación	471
Falta de demarcación	455
Peso de las cargas transportadas en el vehículo	382
Condiciones Climatológicas	258
Malestaro del vehículo	199
Distracciones (acompañantes, pasajeros, otros)	195

En cuanto a la percepción de peligros por entorno, los trabajadores encuestados manifestaron que el volumen de tráfico, mal estado en la vía, condiciones climatología, otros conductores, con un resultado entre 588 a 1245 para cada uno de estos. En menor medida, pero sin dejar de ser importantes se encuentra entre 195 a 471 resultados.

Fuente: Resultados de encuesta SV de Organización objeto de estudio.

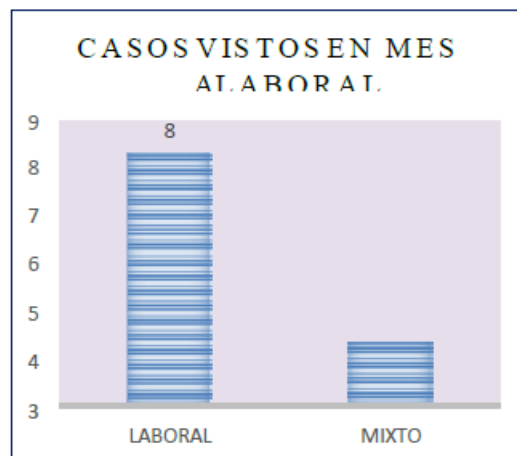
Validación de comparendos

La validación de comparendos se realiza inicialmente en el proceso de selección de los candidatos, posterior a la vinculación este se realiza cada cuatro meses según lo establecido dentro del PESV, a fin de identificar cuáles son las infracciones más frecuentes por parte de los trabajadores, y a su vez informarles la importancia de que cumplan con los parámetros establecidos en el PESV y las políticas del mismo. Sin embargo, se evidenció que este consolidado de infracciones no se está llevando a cabo, actividad que resulta un poco más sencilla en la ciudad de Bogotá, no obstante, al llevarlo a las demás ciudades y municipios de operación, este procedimiento, no se realiza de forma aterrizada.

Revisión de casos médicos

Para el año 2019, en la empresa objeto de estudio se cuenta con 20 casos médicos por accidentes viales de origen laboral y mixto, revisados en las mesas laborales realizadas con los médicos de ARL Axa Colpatría que es la Administradora de Riesgos Laborales a la que se encuentra afiliada la empresa analizada, los casos de origen mixto significa que estos trabajadores tuvieron eventos de origen laboral pero ya tenían una predisposición de origen común por accidente o enfermedad general que se empeoró por el evento laboral:

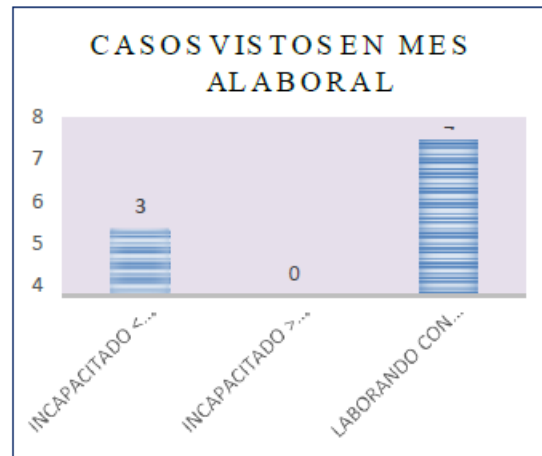
Ilustración 10
Casos vistos en mesa laboral año 2019



Fuente: Seguimiento de casos médicos de Organización objeto de estudio.

De estos 20 casos encontramos que, para el período del año 2019, 1 persona se encontraba en vacaciones, 4 personas incapacitadas y 15 personas se encontraban laborando con restricciones que impiden que puedan conducir motocicleta y/o desempeñar las actividades para las que fueron contratados:

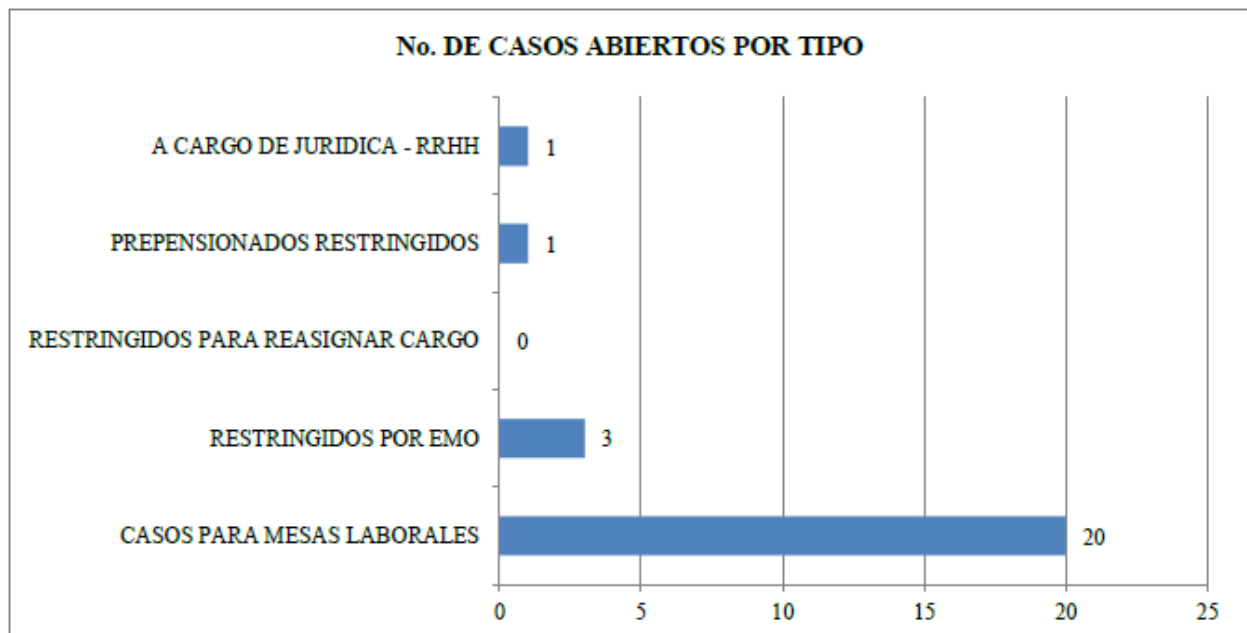
Ilustración 11
Casos vistos en mesa laboral discriminados año 2019



Fuente: Seguimiento de casos médicos de Organización objeto de estudio.

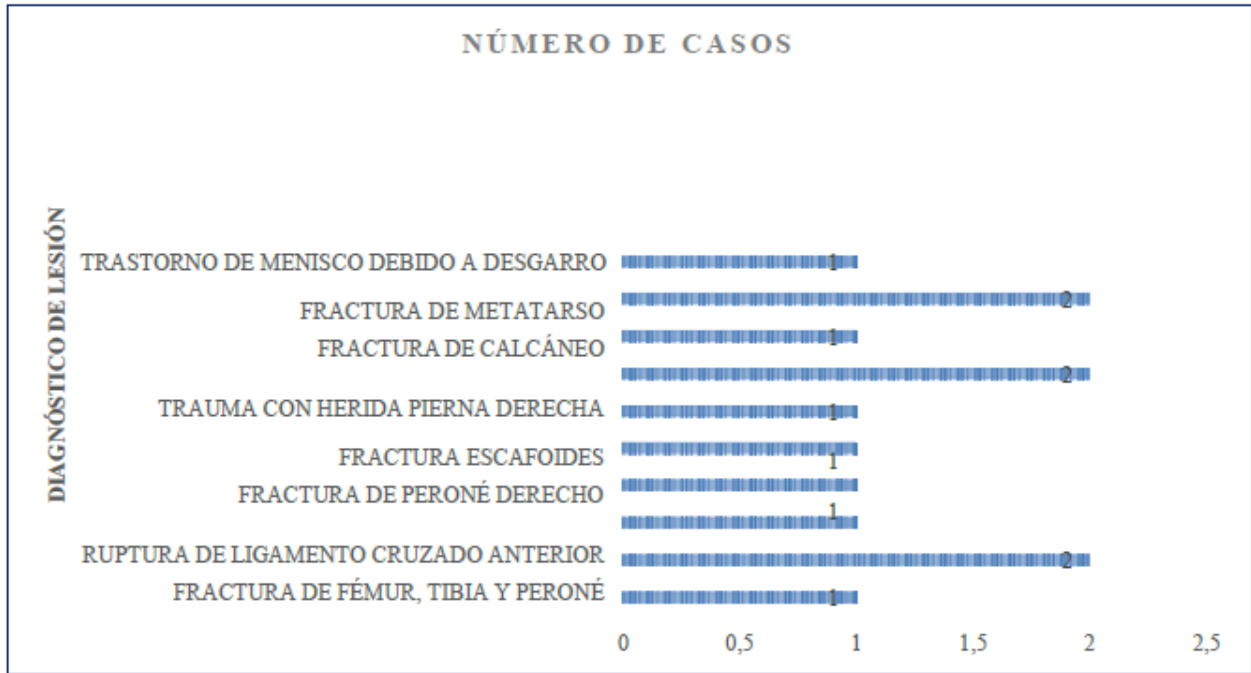
En el estatus de casos médicos por accidentes viales de origen laboral y mixto, encontramos un total de 25 casos, pero de estos 25 solo se estudian en mesas laborales 20 puesto que de los otros 5 casos 3 resultaron restringidos por el examen médico periódico después de presentar el Accidente de Trabajo, 1 caso es de un trabajador que está próximo a pensionarse y otro caso está siendo llevado por el departamento jurídico de la empresa por la complicación del proceso:

Ilustración 12
Número de casos médicos abiertos por tipo año 2019



Fuente: Elaboración propia con base al seguimiento de casos médicos de Organización objeto de estudio.

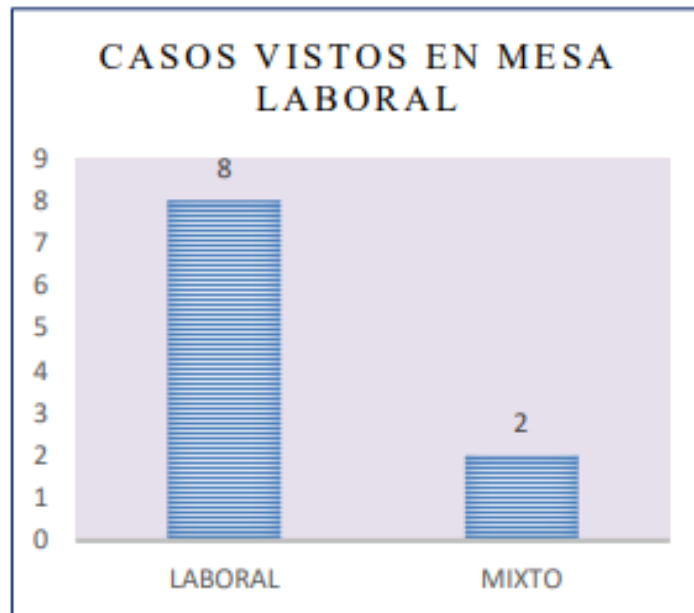
Ilustración 13
 Diagnósticos de acuerdo con el tipo de lesión año 2019



Fuente: Elaboración propia con base al seguimiento de casos médicos de Organización objeto de estudio.

Para el año 2020, encontramos los siguientes resultados: Un total de 18 casos donde 16 son de origen laboral y 2 casos de origen mixto.

Ilustración 14
 Casos vistos en mesa laboral año 2020



Fuente: Seguimiento de casos médicos de Organización objeto de estudio

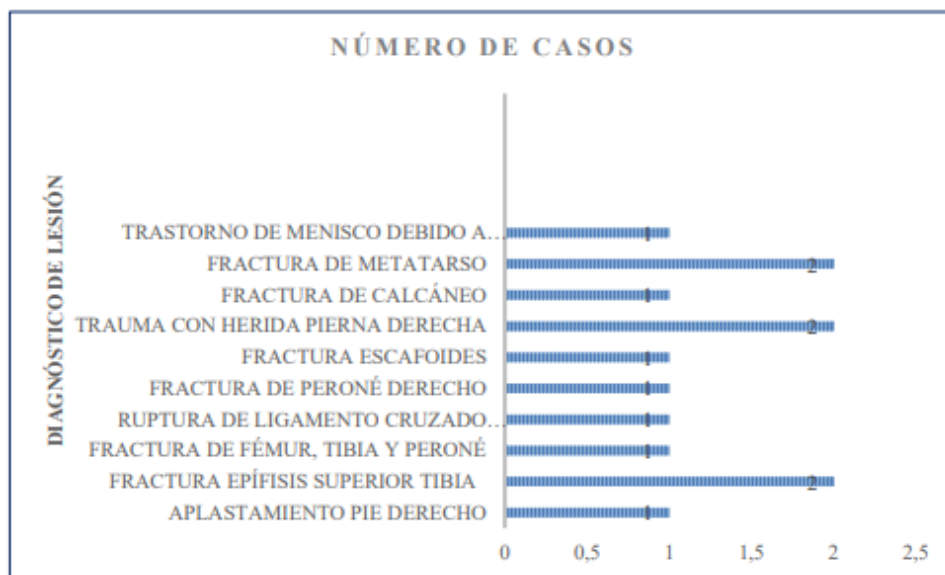
Ilustración 15
Casos vistos en mesa laboral discriminados año 2020



Fuente: Seguimiento de casos médicos de Organización objeto de estudio

Estos 18 casos son todos estudiados en las mesas laborales, no hay casos especiales. Los diagnósticos de acuerdo con el tipo de lesión fueron:

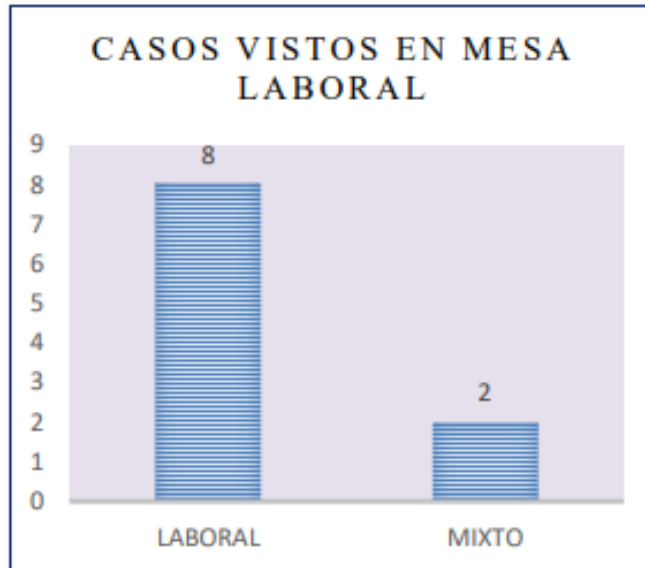
Ilustración 16
Diagnósticos de acuerdo con el tipo de lesión año 2020



Fuente: Elaboración propia con base al seguimiento de casos médicos de Organización objeto de estudio.

Para el año 2021, se encuentran los siguientes resultados: 10 casos de seguimientos médicos por accidentes de tránsito, 8 casos de origen laboral y 2 casos de origen mixto:

Ilustración 17
Casos vistos en mesa laboral año 2021



Fuente: Seguimiento de casos médicos de Organización objeto de estudio

De estos 10 casos, tenemos 3 personas con incapacidad menor a 180 días y 7 personas trabajando con restricciones:

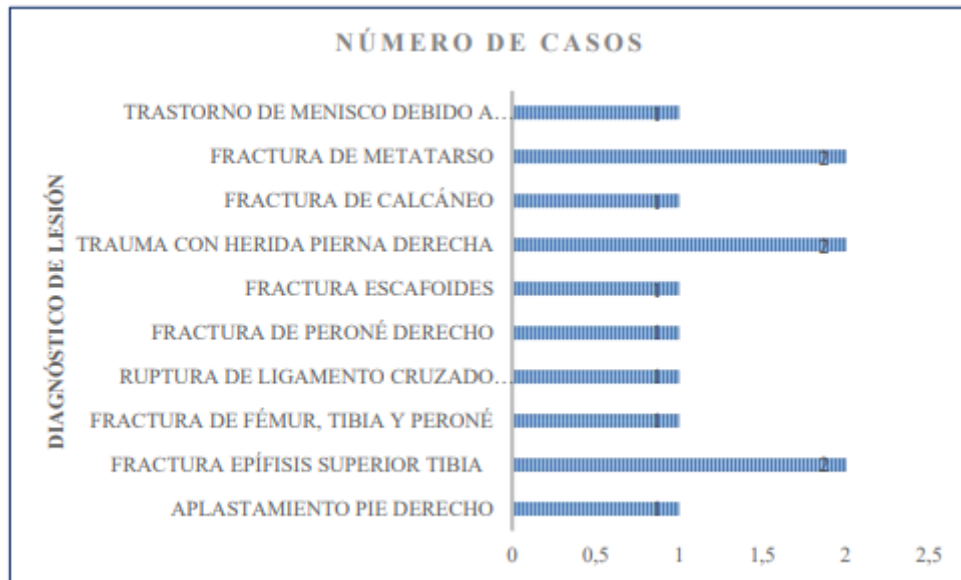
Ilustración 18
casos vistos en mesa laboral discriminados año 2021



Fuente: Seguimiento de casos médicos de Organización objeto de estudio

No encontramos casos especiales. Los diagnósticos para este año son:

Ilustración 19
Diagnósticos de acuerdo con el tipo de lesión año 2020



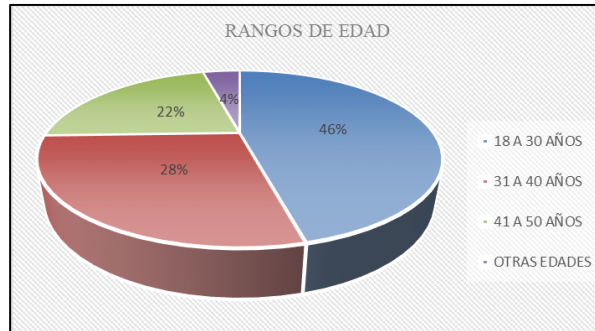
Fuente: Elaboración propia con base al seguimiento de casos médicos de Organización objeto de estudio.

Esto nos indica que año a año se ha disminuido el total de casos médicos, ya sea porque se han rehabilitado regresando a sus labores normales o porque debieron ser reubicados en cargos donde se pudieran cumplir las restricciones derivadas de las lesiones causadas en los accidentes de tránsito. (EMPRESA SICTE SAS, 2019-2021)

Informes de diagnósticos de condiciones de salud

Al revisar los diagnósticos de condiciones de salud de los años 2019, 2020 y 2021, a pesar que no hay una segmentación de la población motorizada y de los demás cargos, encontramos que: El rango de edades predominante en la compañía es de 18 a 30 años.

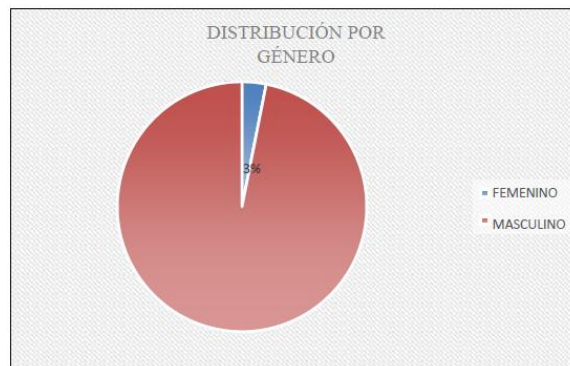
Ilustración 20
Rangos de edad



Fuente: Elaboración propia con base a informes de condiciones de salud de la Organización objeto de estudio.

En la distribución por género, predomina el género masculino:

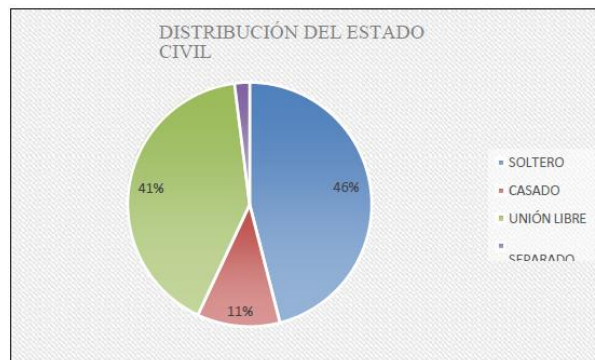
Ilustración 21
Distribución por género



Fuente: Elaboración propia con base a informes de condiciones de salud de la Organización objeto de estudio.

En la distribución del estado civil, el predominante es personal soltero, seguido de personal que vive en unión libre:

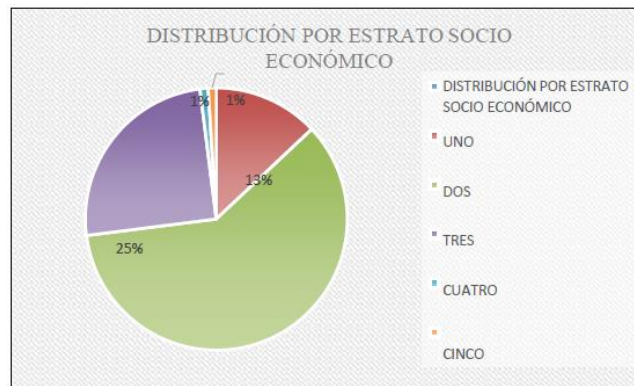
Ilustración 22
Distribución por estado civil



Fuente: Elaboración propia con base a informes de condiciones de salud de la Organización objeto de estudio.

Distribución por estrato socio económico donde la población predominante es de estrato dos:

Ilustración 23
Distribución por estrato socio económico



Fuente: Elaboración propia con base a informes de condiciones de salud de la Organización objeto de estudio.

En cuanto al historial del personal con antecedentes de accidentes de trabajo para este año, encontramos que:

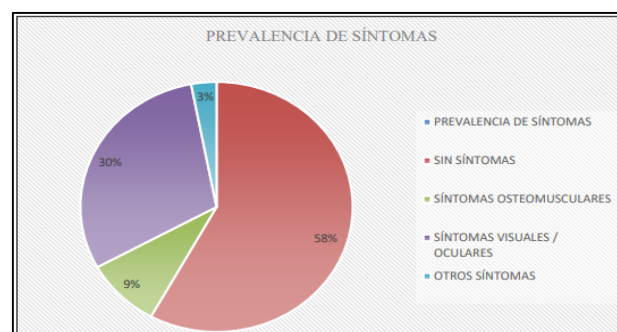
Tabla 21
Historial de accidentes de trabajo



Fuente: Elaboración propia con base a informes de condiciones de salud de la Organización objeto de estudio.

Los síntomas referidos por los trabajadores son:

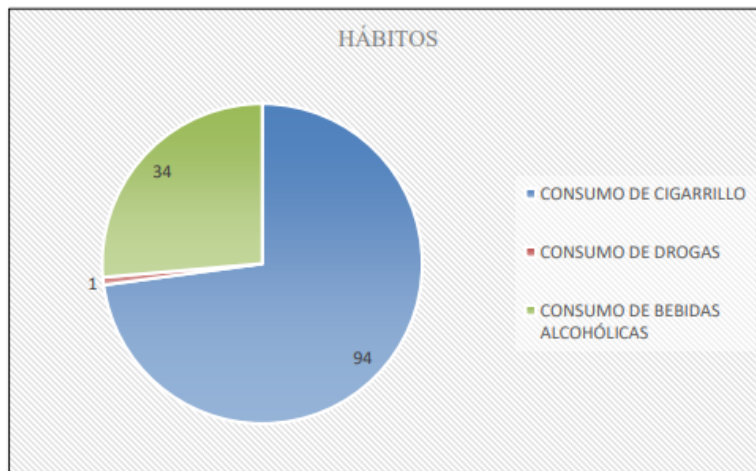
Ilustración 24
Prevalencia de síntomas



Fuente: Elaboración propia con base a informes de condiciones de salud de la Organización objeto de estudio.

El hábito de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas se encuentra así:

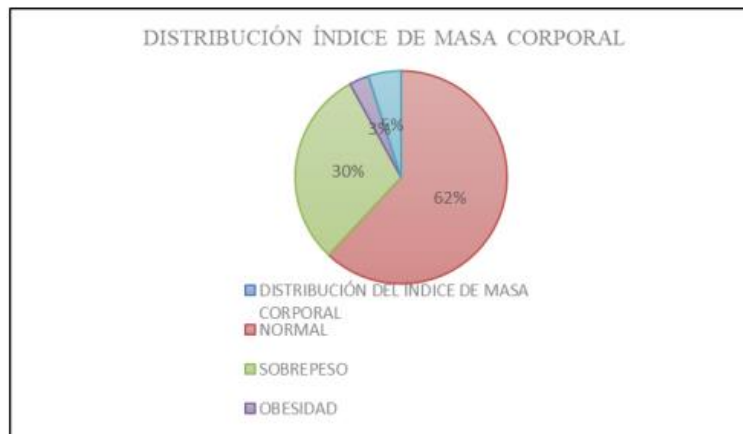
Ilustración 25
Hábitos



Fuente: Elaboración propia con base a informes de condiciones de salud de la Organización objeto de estudio.

Finalizamos con la distribución del índice de masa corporal para esta población en el primer semestre del año 2021:

Ilustración 26
Distribución Índice de masa corporal



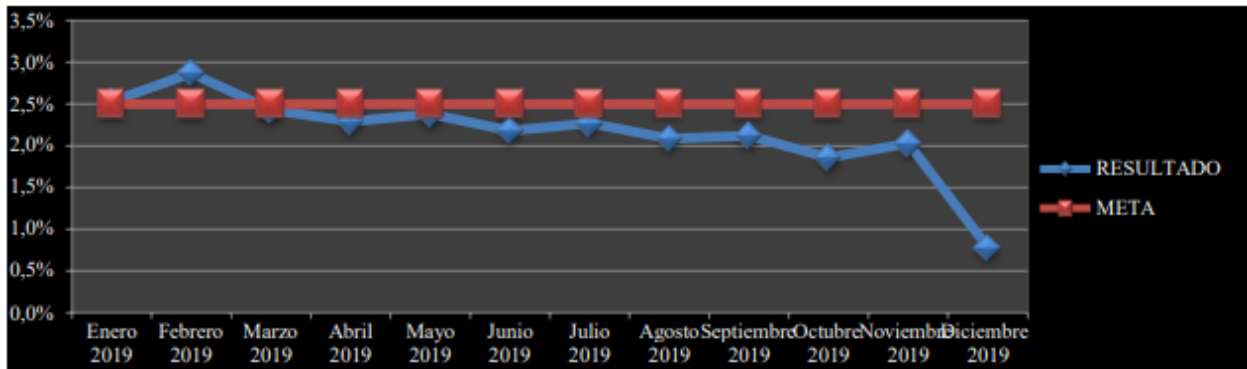
Fuente: Elaboración propia con base a informes de condiciones de salud de la Organización objeto de estudio

Informes de ausentismo

Al revisar las bases de seguimiento a incapacidades nos encontramos con la siguiente información: Para el año 2019 el índice de ausentismo se registró así: En el período comprendido entre enero y diciembre del año 2019, de 1'166.860 días programados de trabajo sin horas extras, se perdió el 2,15% de días (en promedio 0,58 días por cada trabajador), por enfermedad general y

laboral, accidentes de trabajo y comunes y licencias de maternidad y paternidad. De un total de 25.087 días perdidos 4.811 días fueron por accidentes de tránsito comunes y laborales; un promedio del 19% del total de días perdidos.

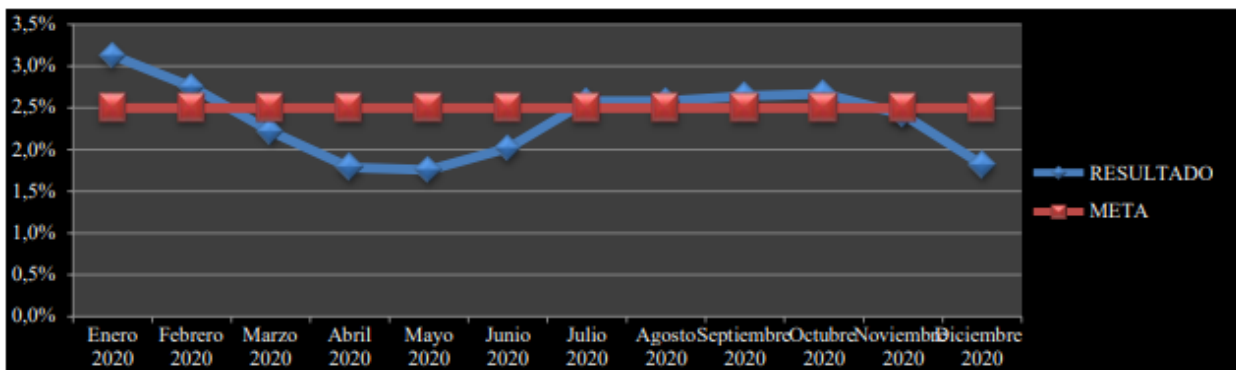
Ilustración 27
Indicador de ausentismo año 2019.



Fuente: Elaboración propia con base a informes de ausentismo de la Organización objeto de estudio.

Para el año 2020 el índice de ausentismo tuvo los siguientes resultados: De 673.830 días programados de trabajo sin horas extras, se perdió el 2,37% de días, (en promedio 0,36 días por cada trabajador), por enfermedad general y laboral, accidentes de trabajo y comunes y licencias de maternidad y paternidad. De un total de 16.018 días perdidos 3.676 días fueron por accidentes de tránsito comunes y laborales; un promedio del 23% del total de días perdidos.

Ilustración 28
Indicador de ausentismo año 2020

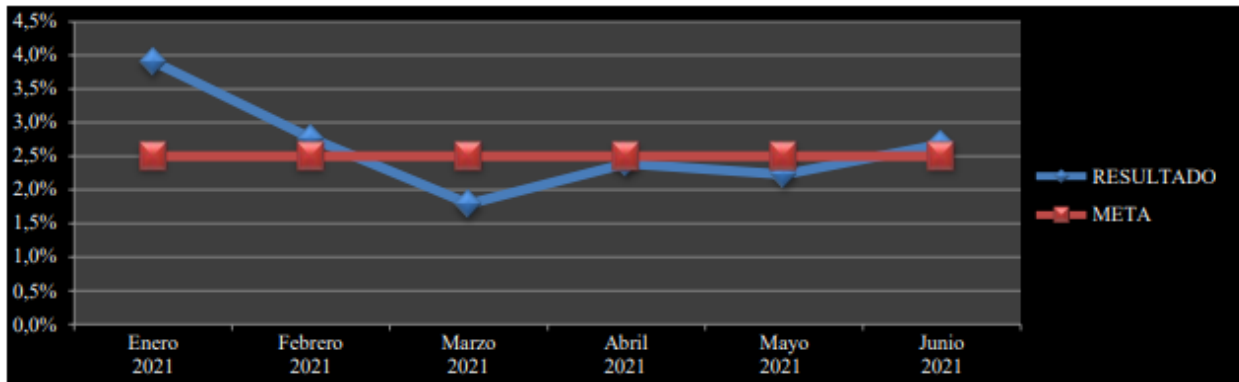


Fuente: Elaboración propia con base a informes de ausentismo de la Organización objeto de estudio.

En el primer semestre del año 2021 tenemos hasta el momento estos resultados: De 362.506 días programados de trabajo sin horas extras, se perdió el 2,63% de días, (en promedio 0,45 días

por cada trabajador), por enfermedad general y laboral, accidentes de trabajo y comunes y licencias de maternidad y paternidad. De un total de 9.459 días perdidos 1.561 días fueron por accidentes de tránsito comunes y laborales; un promedio del 16,5% del total de días perdidos. (EMPRESA SICTE SAS, 2019-2021).

Ilustración 29
Indicador de ausentismo año 2021 – primer semestre

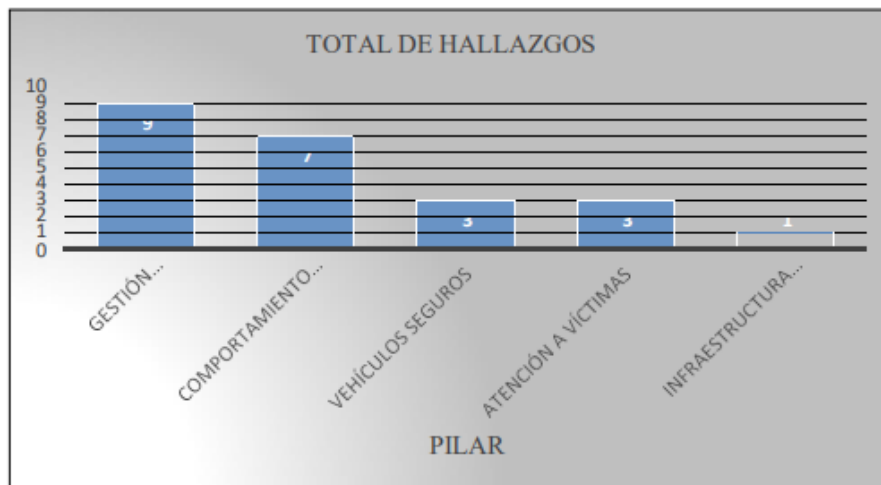


Fuente: Elaboración propia con base a informes de ausentismo de la Organización objeto de estudio.

Resultados de auditorías

Para el año 2019 la empresa tuvo una auditoría al Plan Estratégico de Seguridad Vial bajo el cumplimiento de la Res. 1231 de 2016, con el proveedor GEMAR, obteniendo los siguientes resultados:

Ilustración 30
Total de hallazgos



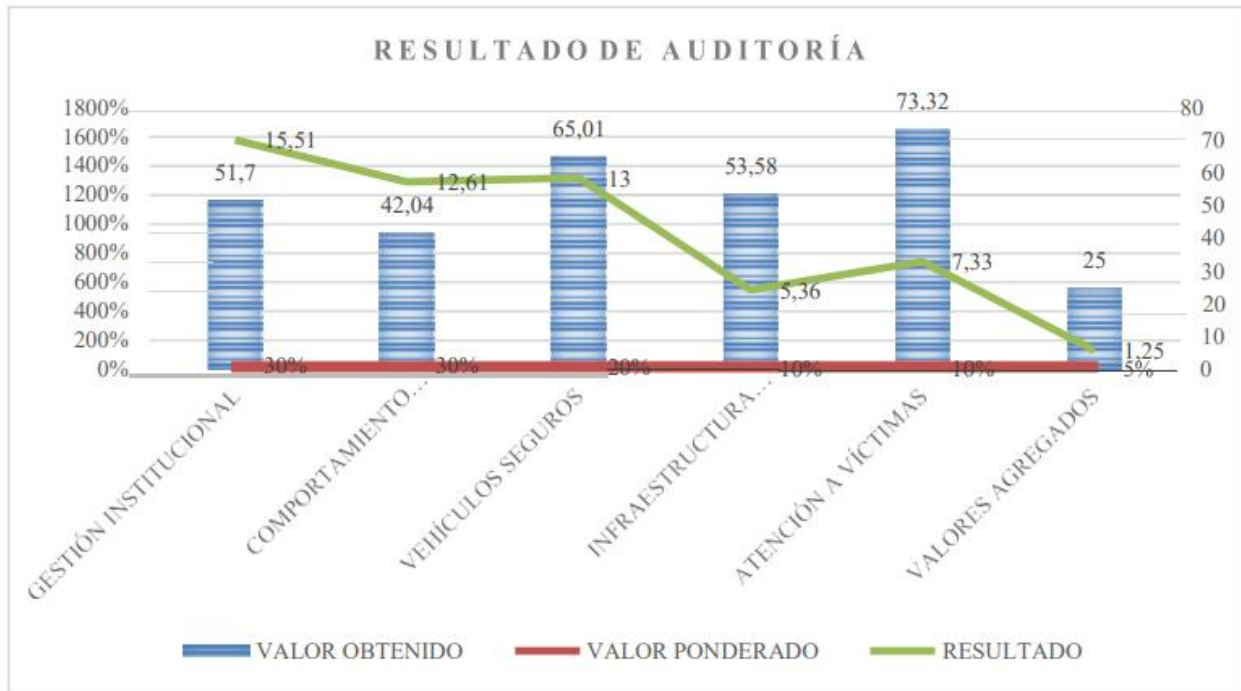
Fuente: Elaboración propia con base a informe de auditoría realizada a la Organización objeto de estudio.

Se concluyó que la empresa debe:

- Para la organización de evidencias (soportes y registros) de la implementación del PESV, se debe referenciar claramente en el documento, a qué criterio o debe de la norma, obedece cada control establecido por la empresa y cada anexo relacionado. Esto con el fin de soportar de manera explícita el soporte de cumplimiento que la empresa pretende evidenciar.
- Es prioritario mejorar la validación de los comparendos, para lo cual se debe definir la frecuencia de verificación y su responsable.
- Se deben realizar las pruebas teóricas y prácticas para los conductores, además de ejecutar las pruebas psicosenométricas de forma periódica.
- Se debe ejecutar un contenido integral de capacitación en seguridad vial, a los integrantes del comité, con el fin de fortalecer su competencia y de esta manera asegurar su gestión.
- Los temas iniciales recomendados son: Investigación de accidentes viales, formación de auditores en seguridad vial y legislación básica en seguridad vial.
- Es prioritario realizar de forma correcta las inspecciones pre operacionales y los mantenimientos de cada vehículo y motocicletas, que se realice de forma práctica con apoyo de los jefes y coordinadores.
- La caracterización y análisis de riesgos viales, debe ser una prioridad para la organización, esto ayudará a la identificar los puntos críticos.
- Establecer los análisis y tarjetas de sitio de infraestructuras internas y los Rutogramas de rutas externas, con el fin de identificar los puntos críticos e implementar las acciones y controles específicos.
- Generar los respectivos PON'S de acuerdo con la operación, de igual manera estructurarlos de forma que sean detallados y secuenciales a las actividades por realizar según el caso presentado.
- Para el cumplimiento total, se debe iniciar a la menor brevedad posible, en la organización documental y la implementación de las actividades planificadas con el fin de generar evidencias y avances auditables por el organismo regulador. (GEMAR, 2019)

Para el año 2020 nuevamente se realizó una auditoría bajo el cumplimiento de la Res. 1231 de 2016, con el proveedor AON obteniendo los siguientes resultados:

Tabla 22
Resultado de auditoría



Fuente: Elaboración propia con base a informe de auditoría realizada a la Organización objeto de estudio.

Finalizando con las siguientes conclusiones:

- Se debe disminuir la accidentalidad vial frente al año anterior.
- Se debe actualizar el Comité de Seguridad Vial y realizar las reuniones con una periodicidad bimestral.
- Se debe revisar el perfil del encargado del PESV.
- En la política de seguridad vial se debe indicar el propósito de la organización.
- No se ha culminado el diagnóstico para definir planes de acción.
- No se cuenta con registros de mantenimientos a las motocicletas en el año 2020.
- No se cuenta con pruebas teórico prácticas a la población motorizada.
- No se identifica la periodicidad para practicar las pruebas psicossométrica a los motorizados.
- No se tiene definido el cronograma de capacitación en seguridad vial.
- No se cuenta con socialización de lecciones aprendidas de accidentes graves y leves, ni se ha definido el procedimiento de metodología de investigación de accidentes viales.

Para el año 2021 no se ha realizado la auditoría al PESV, pero de acuerdo con los hallazgos encontrados es necesario modificar el procedimiento de reclutamiento, selección, contratación, capacitación de motorizados, la investigación de accidentes viales y el procedimiento de rehabilitación y reincorporación de los trabajadores que sufrieron accidentes viales en motocicletas. (AON, 2020)

Análisis de resultados y discusión

Gestión de la Salud

De acuerdo con la revisión del estatus de casos médicos de la empresa, se ha evidenciado que los casos de accidentes viales donde hubo involucrado un motorizado han tenido como consecuencia eventos con evolución de enfermedades laborales como consecuencia de los accidentes laborales de tránsito. En un 75% de estos casos, difícilmente estos trabajadores pueden volver al desarrollo de sus actividades normales, la empresa debe reubicarlos en cargos administrativos o crear nuevos cargos operativos en la bodega, con tareas que el colaborador pueda desarrollar cumpliendo las restricciones entregadas por el médico tratante.

Los diagnósticos presentados por estos trabajadores producen en los colaboradores predisposiciones de lesiones osteomusculares que probablemente les causen dificultad para pasar el examen médico de ingreso en otras organizaciones a las que pretendan aspirar. Al revisar los diagnósticos de salud podemos concluir que: La población predominante es el género masculino entre los 18 y 30 años, en su mayoría los trabajadores son solteros con un estrato socioeconómico categoría 2. En el último año analizado se evidencia que el 10% de la población tiene antecedentes de accidentes de trabajo, la mayoría de la población son fumadores, un 26% son consumidores de alcohol. El 30% de la población presenta sobrepeso, lo que puede suponer una complicación a la hora de maniobrar el vehículo tipo motocicleta.

Al revisar los índices de ausentismo desde el año 2019 se evidencia una pérdida de 4.811 días por accidentes de tránsito con motorizados, en el año 2020 3.676 días y en lo que va corrido del año 2021 1.561 días por accidentes de tránsito.

Accidentalidad

Factores que han influido en el aumento de la accidentalidad vial en la organización:

- Baja percepción de seguridad – falta de autocuidado.
- Exceso de confianza.
- No respetar los límites de velocidad.
- No respetar las señales de tránsito.
- Malla vial en mal estado.
- Falencias en manejo defensivo.
- Impericia en conducción continua de motocicleta.
- Impericia en conducción de motocicleta con carga.
- Falta de experiencia.
- Personal con motocicletas que no son acordes a sus medidas antropométricas (estatura, peso etc.).
- Selección y contratación de personal que no cumple con la experiencia mínima requerida en el perfil del cargo de motorizado.
- Planificación insuficiente del trabajo.
- Reglas confusas o inconsistentes, es decir, la productividad prima antes que la seguridad, y la motivación es dada a través de bonificaciones por cumplimiento de órdenes de trabajo, lo que influye en que el trabajo sea bajo presión.
- Liderazgo y supervisión insuficientes.
- Rotación de personal elevada.
- Situaciones de clima laboral y conflictos frecuentes.
- Falencias en la comunicación.
- Falencias al integrar los grupos de trabajo, a fin de convertirlos en equipos.
- Falencias en la sinergia que debe existir entre GH y las demás áreas de la organización.
- Falencias en las estrategias de motivación del personal.

Plan estratégico de seguridad vial

En los resultados de auditorías las no conformidades que la empresa debe intervenir son:

- La revisión de comparendos de los trabajadores debe realizarse de una manera más estricta, y de los candidatos debe ser obligatoria, las personas que presenten comparendos no debieran integrarse a la compañía pues reflejan una conducta de baja percepción de seguridad e incumplimiento en las normas de seguridad vial.
- Se deben realizar pruebas teóricas y prácticas de conducción de motocicleta.
- Se debe elaborar e implementar el plan de mantenimiento de las motocicletas.
- Se debe fortalecer el seguimiento al diligenciamiento de la inspección preoperacional.
- La empresa debe revisar dentro del contrato con su principal cliente (empresa operadora de telecomunicaciones), el cumplimiento de las ordenes de trabajo y los tiempos entre una y otra
- orden, los tiempos de descanso de los trabajadores y las jornadas extendidas de trabajo

Procesos de Gestión Humana

Es necesario adaptar al procedimiento de selección y contratación, en cuanto a:

- Aplicación de pruebas prácticas de conducción, maniobra de la motocicleta con cajón de carga de herramientas y materiales, la maniobra en vías empinadas, vías destapadas, escenarios de condiciones climáticas adversas, entre otros.
- Las edades para inclusión del personal motorizado en la empresa SICTE SAS, debe ser para jóvenes mayores de 25 años, con una experiencia superior a 18 meses después de expedición de la licencia de conducción y mínimo un año de experiencia laboral como motorizado.
- El reclutamiento, pueden continuar mediante convocatorias realizadas con el apoyo de la red de las cajas de compensación, voz a voz y a través de páginas como El empleo, Computrabajo, LinkedIn, entre otros.
- El procedimiento de selección y contratación de la empresa debe ser segmentado para personal operativo de a pie que están asignados como pasajeros a móviles (vehículos), conductores y personal motorizado.
- Dentro de los planes de formación a las personas motorizadas la empresa debe proponer un programa de capacitación y desarrollo en seguridad vial, manejo preventivo, manejo defensivo, emergencias viales, y fortalecimiento de las prácticas seguras de conducción vial.

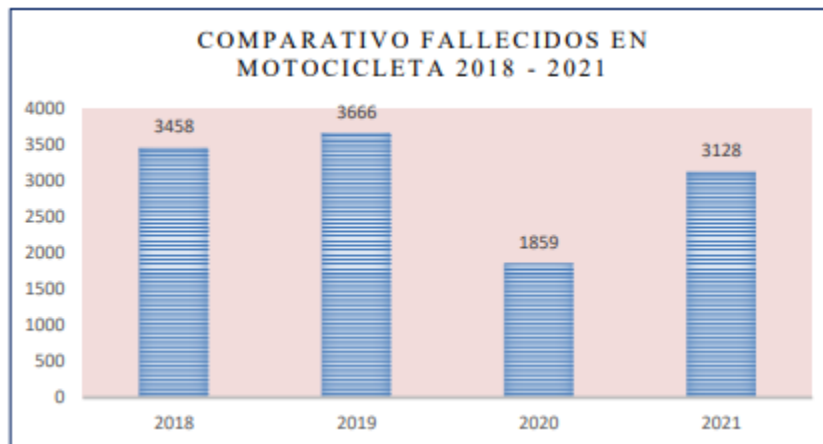
- Evaluaciones de desempeño: La organización debe establecer un procedimiento con el propósito de poder evaluar las responsabilidades en Seguridad, Salud en el trabajo y Ambiente, de igual manera medir las habilidades y evaluar el desempeño laboral de los empleados que hacen parte de SICTE S.A.S, así mismo poder identificar el clima organizacional con el fin de adoptar medidas de beneficio tanto para la empresa, como para las partes interesadas, y a su vez detectar las necesidades de entrenamiento y mejora. Luego de diligenciar totalmente la evaluación de desempeño y responsabilidades, se debe comunicar el resultado a la persona evaluada, cuando la evaluación obtenga un puntaje bajo o la medición de habilidades y responsabilidades esté en un nivel inferior al requerido por el perfil de cargo evaluado, se deben tomar las acciones correctivas pertinentes, como capacitaciones o dejar firmado un compromiso con el fin de generar mejoras o detectar necesidades de entrenamiento, estas evaluaciones deben establecer un acercamiento con el jefe inmediato, a fin de conocer necesidades, inconformidades, detectar errores, identificar el rendimiento de los colaboradores y que esto conlleve a un aumento de la productividad y satisfacción y crecimiento profesional de los trabajadores.
- La empresa además debe eliminar la tercerización en la contratación de motorizados pues esto se traduce en irregularidades de la contratación, pérdida de la figura empleador – empleado, desfiguración en el cumplimiento de normas y políticas en la organización.

Conclusiones

En el país no se cuenta con datos exactos de la siniestralidad vial de los motociclistas en el ámbito laboral, sin embargo alrededor del 85% de las muertes y heridos en Colombia se concentran en los denominados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) “usuarios vulnerables de la vía pública”, compuesto por los peatones 26,65% de las muertes en Colombia, 19,72% en heridos), usuarios de bicicleta (6,22% de las muertes, 7,39% en heridos) y los ocupantes de motocicleta (50,16% de las muertes, 55,79% en heridos). (Grupo centro de referencia nacional para la violencia., 2018)

De manera similar, las cifras recientes de accidentalidad en motocicleta divulgadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial refieren datos preocupantes para los años 2019, 2020 y 2021, donde se muestra el incremento de las personas fallecidas en el año 2019, respecto al año 2018, una baja en el año 2020 considerando el impacto de la emergencia declarada por la emergencia sanitaria del COVID-19, y nuevamente el aumento en el año 2021.

Tabla 23
Comparativo motociclistas fallecidos años 2018 a 2021



Fuente: (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2021)

Con base en el análisis documental revisado en el proceso de gestión humana para el reclutamiento, selección y contratación de motociclistas en la empresa SICTE SAS, pudimos observar como resultado de este proyecto de investigación; que para disminuir la accidentalidad vial por accidentes de trabajo de motociclistas que realizan desplazamientos en misión para la

actividad de telecomunicaciones (instalación y mantenimiento en los servicios de internet, televisión y teléfono), es necesario:

- Ajustar el procedimiento de selección y contratación, los procesos de personal idóneo para la conducción de motocicletas en las empresas se regulan a partir de los requisitos definidos en la normatividad legal vigente, especialmente en lo descrito en el numeral 8.1 de la Resolución 1565 de 2014 “Por la cual se expide la Guía metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial” emitida por el Ministerio de Transporte. Estos procedimientos deben estar articulados con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, dando cumplimiento a la normatividad legal vigente definida en la Resolución 0312 de 2019, el Decreto 2106 de 2015 y la Ley 2050 de 2020. Las empresas deben implementar y mantener a través del tiempo procesos de selección documentados y establecidos con base en los elementos de comportamiento humano del PESV y dejar evidencia de la implementación de lineamientos para asegurar el comportamiento seguro de los conductores a través de los diferentes procesos de selección, alineados al PESV y al SG-SST.
- Es indispensable que el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) se integre con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y se incorpore al ciclo PHVA (Planificar, Hacer, Verificar y Actuar) buscando la mejora continua.
- Pruebas teórico – prácticas de conducción de motocicleta: Uno de los lineamientos esenciales durante el proceso de selección en alineación con el aseguramiento de la seguridad vial respecto al pilar de comportamiento humano, es la evaluación de la actitud y aptitud del conductor de motocicleta, como punto clave en la identificación de elementos establecidos en el perfil de cargo del trabajador y que usará la motocicleta como herramienta de trabajo.
- Siguiendo los lineamientos para la formulación de Planes de Seguridad Vial para motociclistas, definidos por el Banco de Desarrollo de América Latina en su versión 2017, la formación del conductor de motocicleta en el ámbito laboral deberá contener mínimo los siguientes aspectos: Contexto global de siniestros viales en conductores de motocicleta, asociando causas y caracterización de la accidentalidad por género, edades y traumatismos. Derechos y deberes de los motociclistas contenidos en el Código Nacional de Tránsito. Ley 769 de 2002. Aspectos que inciden negativamente en la condición psicofísica de los

conductores de motocicleta (fatiga, consumo de alcohol, descanso insuficiente, distracciones al conducir, turnos de trabajo). Cómo actuar en caso de siniestros viales (alienado al protocolo de atención a víctimas). Manejo seguro de motocicletas.

- Gestionar el Programa de mantenimiento preventivo y correctivo de motocicletas: es indispensable el trabajo en conjunto entre el conductor de la motocicleta y la empresa, en conjunto con el responsable del PESV y el responsable del SG-SST, con el propósito de diseñar y fomentar la aplicación de programas de mantenimiento preventivo y definir responsabilidades en función del diseño, implementación inspección, control y mejora del mismo. (MINISTERIO DE TRABAJO & CONSEJO COLOMBIANO DE SEGURIDAD, 2020).

Recomendaciones

El desarrollo de acciones que ayuden a planificar y controlar los desplazamientos de los motociclistas en función de una correcta evaluación de riesgos viales, son de gran importancia para minimizar la ocurrencia de siniestros viales dentro de la organización y para generar la cultura de la seguridad vial en los diferentes líderes que tengan responsabilidades asociadas en la organización. Es por ello por lo que muchas de las actividades deben estar enfocadas hacia el desarrollo de estrategias para el fortalecimiento de la cultura de seguridad vial que serán responsabilidad de las empresas y estarán enfocadas en generar espacios que faciliten el control del cumplimiento de los procesos de mantenimiento preventivo, ejecución de las inspecciones diarias, intervención de la infraestructura interna para la movilidad de las motocicletas, programación o ruteo para la ejecución de tareas, etc. (MINISTERIO DE TRABAJO & CONSEJO COLOMBIANO DE SEGURIDAD, 2020).

Desde este contexto se hace ideal articular las acciones de control para los desplazamientos de motociclistas entre las empresas que realizan estas actividades misionales, e integrar las buenas prácticas y los planes y programas con resultados de éxito entre estas organizaciones, buscando siempre la reducción de siniestralidad vial, optimización de procesos, bienestar y calidad de vida de los trabajadores y control de esta problemática de salud pública.

Referencias

- Agencia nacional de seguridad vial. (Marzo de 2021). Observatorio nacional de seguridad vial. *Infografía* . Bogotá, Colombia.
- AON. (2020). *Auditoría PESV*. Bogotá Colombia.
- EMPRESA SICTE SAS. (2019-2021). *INDICADORES DE AUSENTISMO*. Bogotá Colombia.
- EMPRESA SICTE SAS. (2019-2021). *INFORME DIAGNÓSTICO CONDICIONES DE SALUD*. Bogotá Colombia.
- EMPRESA SICTE SAS. (2019-2021). *SEGUMIENTO CASOS MÉDICOS* . Bogotá Colombia.
- Fasecolda, & Húzgame, A. (2017). La gravedad de la accidentalidad vial en Colombia. *Revista Fasecolda*(166), 16-19. Obtenido de <https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/265>
- Fundación MAPFRE. (23 de abril de 2014). Seguridad vial en la empresa.
- GEMAR. (2019). *AUDITORÍA PESV*. Bogotá Colombia.
- López Ruiz, M., Miguel Martínez, J., & M^aGil, J. (2012). Safety Science. *Evaluation of the effectiveness of occupational injury prevention programs at the company level*, 51. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S092575351200183X>
- MinTransporte. (s.f.). Seguridad Vial - Accidentes de Tránsito. Bogotá, Colombia. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/preguntas-frecuentes/4/seguridad-vial---accidentes-de-transito/>
- OMS. (2018). *Global status report on road safety*. Ginebra.
- OMS. (2019). *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*. Washington.
- Presidente de la República de Colombia. (06 de diciembre de 2013). Decreto 2851. Colombia.
- Ministerio de Salud y Protección Social. (23 de diciembre de 2020). Gobierno Nacional presenta el Anuario de Siniestralidad Vial de Colombia 2019. Obtenido de <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Gobierno-Nacional-presenta-el-Anuario-de-Siniestralidad-Vial-de-Colombia-2019.aspx#:~:text=La%20siniestralidad%20vial%20se%20ha,ocurren%20en%20las%20ciudades%20capitales.>
- Zajackowski, R. E. (2000). El factor humano y ambiental en el accidente de tránsito.