

MOVILIDAD SEGURA EN EL TRABAJO

SECURE MOBILITY AT WORK

JULIÁN DAVID COLORADO TORO

ALEJANDRO HURTADO GÓMEZ

RESUMEN

El siguiente artículo nace con el fin de crear conciencia, que los accidentes de tránsito en el país es la segunda causa de muerte violenta en Colombia, sin desconocer los daños colaterales que estos dejan y los cuales se vuelven tragedias ocultas para muchas personas, un costo oculto para el empresario y un daño de sociedad por la afectación del sistema de salud. En donde la sociedad termina asumiéndolas. Para este artículo se trae a colación los siguientes documentos, artículos, y datos estadísticos que nos nutrirá la bibliografía del ya mencionado artículo, es con el fin de conocer y analizar conceptos, que nos permita entablar estrategias de prevención, promoción y minimización de los accidentes de tránsito en las vías públicas y más aún en el ámbito laboral, ya que la motocicleta como herramienta de trabajo se suma como la primera causa de ausentismo laboral. De esta manera es un llamado al gobierno como ente regulador, legislador y materializador de las leyes, al empresario como empleador, al motociclista como primer actor vial más siniestrado y a la sociedad en general para que nos demos cuenta, que más de ser un problema de salud pública es un tema de conciencia individual.

ABSTRACT

This paper was created to create conscience around traffic safety in Colombia, as it is the second cause of violent death, acknowledging collateral damages provoked in this situations which leave hidden tragedies for many families, hidden

costs for company leaders, and damages to the society as it affects directly to the Health Care System.

This paper brings out a gathering of documents, papers and statistics that will nurture its bibliography in order to recognize and analyze concepts in order to establish strategies to promote occupational health and prevent and minimize traffic accidents in public roads at work environments, taking into account that motorcycles, as a tool for work, represent the greatest hazard for employees.

This represents a wake-up call for Government, as Legislator and law creator; to the entrepreneurs as job generator; and to the motorcycle rider as it is the first victim in traffic accidents statistics. Also, society in general needs to realize that it is more of an individual conscience issue, rather than public health.

PALABRAS CLAVE: Movilidad, seguridad vial, accidentalidad, violencia vial, tráfico, tránsito, costos accidentes de tránsito.

INTRODUCCIÓN

Los daños colaterales asociados a siniestros en la vía llevan consigo un costo oculto para el empresario y un daño de sociedad por la afectación del sistema de salud, siendo la sociedad en general la que termina asumiendo esta carga financiera.

De acuerdo con los datos publicados por la Organización Mundial de la Salud, el 93 % de la siniestralidad vial se presenta en países con bajos y medianos ingresos, y que suman el 54 % de los automotores matriculados a nivel mundial. Las muertes totales por accidentes en la vía alcanzan 1,3 millones de personas cada año a nivel global.

Dentro de las tasas de mortalidad por accidentes viales, los actores viales más vulnerables, como lo son peatones y ciclistas, tienen una proporción del 53 % de las muertes por eventos en la vía, siendo más alto en naciones donde el desarrollo económico está rezagado con respecto a sus pares.

Cada organización supranacional está tomando medidas para que sus países miembros adopten políticas que reduzcan las tasas de mortalidad por siniestros viales dentro de sus respectivas fronteras. En estas políticas se incluyen asignaciones de presupuesto para estrategias de educación vial, capacitación de personal de control y vigilancia en la vía e infraestructura segura, entre otros.

Sin embargo, una minoría de 47 países, que representan el 13% de la población mundial, ha creado legislación acorde con la meta de reducir las muertes y lesiones por accidentes en la vía, dentro de las que se encuentra reducir a 50 km/h el límite de velocidad máxima en áreas urbanas y reforzar los controles a la conducción bajo los efectos del alcohol. Solo 34 países han creado legislación de orden nacional para reducir la accidentalidad por causas asociadas al consumo de licor al momento de conducir.

En la misma tendencia, los elementos de protección personal también han sido objeto de revisión y constante cambio en sus especificaciones técnicas a través de nueva legislación que obligue a la fabricación de cascos con materiales más resistentes sin aumentar el costo de manera considerable. Un casco de buena calidad puede reducir hasta en 40 % la probabilidad de muerte en caso de accidente, y de 70 % para lesiones graves.

FACTOR HUMANO EN LA SEGURIDAD VIAL

Según Haddon, la siniestralidad vial está compuesta por 3 fases que ocurren de manera temporal: pre-evento, evento y pos evento; y comprende cuatro factores: factor humano, vehículo/vector, ambiente físico y ambiente social. Cada factor interactúa con cada fase de acuerdo a cómo se muestra en cada tabla:

MATRIZ DE INTERACCIÓN EVENTO/FACTOR

FACTORES	FASES		
	PRE-EVENTO	EVENTO	POSEVENTO
FACTOR HUMANO			
VEHÍCULO/VECTOR			

AMBIENTE FÍSICO			
AMBIENTE SOCIAL			

El factor humano representa la mayor relevancia, ya que en virtud de las decisiones tomadas por el ser humano se logra el éxito en la disminución de muertes en la vía.

A través de la implementación de sistemas de gestión como los propuestos en la Ley 1503 de 2011 se puede lograr la reducción de lesiones incapacitantes o mortales, utilizando las pautas que allí se indican para prevenir la siniestralidad y los costos asociados a esta.

En el reconocimiento a los factores que involucran el estudio de la seguridad vial se encuentran cuatro subsistemas: tránsito, norma de tránsito, educación vial y contexto.

Transito:

Establecer la relación de los actores viales con su entorno en sus papeles individuales como actores viales (conductor, peatón, pasajero, acompañante).

Norma de tránsito:

Se define como la norma que regula el comportamiento de los actores viales a través de sanciones económicas, civiles y pedagógicas.

Quienes están encargados de controlar y velar por el cumplimiento de esta normatividad son los policías o agentes de tránsito y autoridades judiciales.

Educación vial:

Se compone de todas las personas naturales y jurídicas que pertenecen al sistema educativo, enfocando sus enseñanzas a la educación vial. Su nivel de educación puede ser formal, no formal o informal.

Este contexto abarca distintos niveles de la sociedad, entre los que se encuentran los padres, las parejas/cónyuges, círculo social, TIC's, entidades sin ánimo de lucro.

Contexto:

Los poderes legislativo y ejecutivo son los encargados de darle forma a este factor al crear el ambiente sobre el cual la seguridad vial se desenvuelve. Después, están el sector público, el privado y económico, y los empresarios como influenciadores de la actuación en las vías.

SINIESTRALIDAD EN COLOMBIA, COSTOS Y CARACTERIZACIÓN:

En Colombia se presentan 11,7 muertes por accidentes en la vía por cada 100.000 habitantes cada año. Específicamente, para el año 2017 se registraron 46.869 casos de atención por accidentes de tránsito, dejando un saldo de 6754 muertes, correspondientes al 14,4 % de todos los accidentes registrados, mientras las lesiones no mortales representan el 85,6 % restante.

Las causas se derivan de varias fuentes, como lo son factores ambientales, mecánicos, de infraestructura vial, otros actores viales y errores humanos del propio conductor.

Los costos asociados a la siniestralidad en las vías de Colombia ascienden a 4 billones de pesos por año, siendo las pólizas de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT las que sufren el mayor impacto, aportando hasta 1,5 billones de pesos por año, los fondos de pensiones aportan 1,3 billones, totalizando una suma de 2,8 billones anuales, dejando el restante de 800.000 millones para que sea asumido por el resto de los involucrados.

Por otra parte, el sistema de seguridad social debe responder por 3,6 billones de pesos anuales, derivados de los costos que se generan por inseguridad vial. Un ejemplo claro es el que ocurre con las Aseguradoras de Riesgos Laborales – ARL, quienes deben disponer de 147.000 millones anuales por sobrecostos que superan los toques de las pólizas.

Los actores viales más afectados son los motociclistas abarcando el 58 % de la tasa total de siniestros viales. Fasecolda estima que los motociclistas pagan 2,3 veces menos por la póliza según el riesgo al que están expuestos, mientras que los vehículos familiares hasta 9,6 veces más, y 10,6 veces en camionetas.

Dentro de las características más relevantes en los siniestros viales en Colombia se evidencia que las personas con edades menores de 25 años son las más afectadas, también los accidentes causados por la influencia del licor a la hora de conducir y no respetar los límites de velocidad. Entre tanto, las lesiones severas se relacionan con el no uso de cinturón de seguridad, consumo de bebidas embriagantes y conducir a velocidades superiores a 90 km/h.

~~COSTOS DIRECTOS POR ATENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN BOGOTÁ.~~

Para el año 2011 en la ciudad de Bogotá, el costo promedio de atención por paciente fue de \$247.400 para pacientes con tratamiento ambulatorio. Para los pacientes con hospitalización, el costo promedio se elevó hasta \$ 4'623.000.

SEGURIDAD VIAL ASOCIADA A LA SALUD MENTAL

En el hemisferio occidental se padece mucho por inseguridad vial. Si bien en Colombia se realizan evaluaciones psicosenométricas para determinar la aptitud del conductor al momento de otorgarle la licencia. No obstante, esta evaluación no es suficiente para determinar el perfil psiquiátrico de los potenciales conductores por cuenta de que la legislación existente no exige exámenes realizados por un médico psiquiatra que pueda determinar si el candidato a la licencia padece alguna patología que pueda afectar su conducción y a los demás actores viales.

Después de la manifestación que haya realizado la ONU, en donde da referencia que se debe aunar esfuerzos para evitar los siniestros y accidentes de tránsito, es claro manifestarlo que ha aumentado en los países de medianos y bajos ingresos hasta el 80% de casos de siniestros y accidentes de tránsito. Siendo los de mayor afectabilidad en dichos siniestros los peatones, ciclistas y motociclista, en el

continente americano la tasa de mortalidad fue del 15.8% sobre 100.000 habitantes, aunque Colombia reporto una tasa de 11,7% por 100.000 habitantes, en lo cual estamos muy lejos de minimizar los siniestros y accidentes de tránsito como lo han hecho otros países con políticas públicas y estándares de calidad más desarrollados.

Sin desconocer el papel que juega el motociclista en las vías colombianas, la tasa de fatalidad en este actor vial ha crecido de manera considerable año tras año, siendo el más afectado el hombre, quienes desde al año 2001 al 2010 tuvo un incremento del 21% de cada 10 víctimas fatales de accidentes de tránsito 8 son hombres y que oscilan entre edades de 15 a 45 años, en edades productivas para el aporte al sistema pensional del país, sin hablar en los hogares disfuncionales que deja la perdida de una persona cabeza de hogar. Desde la año 2012 nace la resolución 11268 que nos habla del informe policial de accidentes de tránsito (IPAT), la cual modifica la resolución 1814 del 2005, lo curioso de la primera resolución da las causas de hipótesis de accidentes de tránsito, y entre las que más se asemejan es, el exceso de velocidad, desconocimiento de la norma y la embriaguez, que es información in-situ, desde estos temas se han apoyado diversos estudios sobre estas causalidades y se ha legislado sobre la materia, poniendo más sanciones drásticas de manera administrativa, financiera y penal, es de entender que se ha presentado abordajes multidisciplinarios y multisectoriales que tratan de comprender lo sensible de la problemática.

Al tener factores identificables y que permita analizar lo niveles causales de dichos siniestros y accidentes de tránsito. Surgen preguntas; ¿cuáles son las causas principales de los siniestros y accidentes de tránsito?, ¿Qué papel juega las aseguradoras en los siniestros y accidentes de tránsito?, ¿Qué papel juega la sociedad en los siniestros y accidentes de tránsito?, ¿Qué papel juega el aparato judicial del país en los siniestros y accidentes de tránsito?, ¿Qué papel juega el gobierno de nuestro país en los siniestros y accidentes de tránsito? Y ¿Qué papel juega las empresas con el SG-SST en los siniestros y accidentes de tránsito?

Siguiendo un análisis multicausal de los siniestros de tránsito y accidentes de tránsito en Colombia.

La recolección de la información, se desarrolla con el material bibliográfico ya relacionado y con el apoyo de la revista forensis, emitida cada año por medicina legal, el apoyo por parte de las aseguradoras en donde nos pueden dar material investigativo, más allá de las posibles causa de los siniestros de tránsito o accidentes de tránsito, es del cómo, cuándo y adonde afecta a un actor vial y si estos obedecen a motivos del desplazamiento in-itinere o misional bajo las órdenes del empleador.

Para el procesamiento de la información; es realizar un análisis de los siniestros de tránsito y accidentes de tránsito y en lo posible obtener información con las aseguradoras de cuales hacen referencias a traslados misionales e in-itinere, es importante lograr determinar qué es lo que más influye en un siniestro o accidente de tránsito, si es por falta de accionar de la legislación o por factores externos ajenos a la conducta del actor vial o es por la propia conducción, el papel más importante y que juega en las estadísticas del ministerio de transporte es el desconocimiento de la norma, la ley 769 del año 2002 en su artículo 56 nos habla de la educación vial, el artículo 206 del decreto ley 019 del 2012 nos da referencia del descuento del 50% sobre las multas en los primeros cinco días después de impuesta, es decir un 50% asiste a una capacitación de educación vial de dos horas y el otro 50% en una parte monetaria, la agencia nacional de seguridad vial conformada por la ley 1702 del año 2015, nace con el fin primordial de crear conciencia que los accidentes de tránsito nos toca a todos, desde la infraestructura vial, mecánica, institucional y personal. Arraigar las buenas conductas en la seguridad vial desde el ser. Atendiendo a las dinámicas urbanas de cada ciudad, mientras en Bogotá la alta tasa de motorización que atribuye a una buena parte los embotellamientos viales mientras en Pereira aun es baja, también influye la topografía, la infraestructura, el transporte público y el aumento del parque automotor ante una infraestructura que no crece a la par del parque automotor. A esto le sumamos el incumplimiento de las políticas públicas en el

cumplimiento del bienestar social que debe de ser general, el deficiente mantenimiento de las vías y el diseño de las mismas, si se atiende todo lo que se ha manifestado los siniestros de tránsito y los accidentes de tránsito son inevitables. Lo que se busca es que el problema no se centra solo en el actuar del ente gubernamental o en la políticas públicas, se centra en el actuar individual como comportamiento intrínseco al ser arraigándolo a la persona. Al llevar un sistema de educación vial en el país, en los colegios, empresas, en el trámite de las licencias de conducción y el control por parte de las autoridades en seguridad vial se avanzaría de manera vertiginosa en la disminución de los siniestros y accidentes de tránsito, se hace necesario mejorar la seguridad vial en el país.

La discusión se centra que los siniestro de tránsito y los accidentes de tránsito, son un problema de salud pública para el país y para el mundo, que se deriva de la falta de educación vial, del comportamiento de los diferentes actores viales y las omisiones en la atención de la norma y la falta de operatividad de los entes de control vial, sumado lo anterior es ahí en donde la ONU ha manifestado que mueren al año cerca de 1.300.000 personas y que Colombia no es ajena a dicha problemática en donde al año mueren más de 7.000 personas y en donde la victima mas siniestrada es el hombre con una participación del 80% y en edades de 15 a 45 años de estratos socioeconómicos bajos y que del 51% son motociclistas.

Es de aclarar que la causa más relevante en Colombia en relación de la seguridad vial, juega el factor humano como principal causa del atentado a la seguridad vial, ya sea por una mala interpretación de la señalización vial, o carente de esta, de los demás actores viales, de la infraestructura vial o la más primordial para este candidato al título de especialista la falta de educación vial desde la primera infancia.

Los resultados esperados en el presente artículo se enfoca si el problema en las deficiencias de las políticas públicas o en la persona, ejemplo claro de ello es la falta de educación vial, desde la primera infancia, la falta de control por parte de

las autoridades de tránsito, controlar más de manera rigurosa la expedición de licencias, controlar más las revisiones tecnicoambientales.

Es importante analizar qué importancia tiene la educación vial, desde el pensum académico, de los profesionales capacitados en la materia, la responsabilidad del funcionario que debe de cumplir con su función misional. Pero claro está que en las nuevas agendas políticas ya se observa la manifestación de incluir la movilidad segura como políticas de estado, en donde se debe de garantizar el bienestar en general en este aspecto, aspecto que ha estado cobrando muchas vidas y dejando miles de lesionados por los siniestros y accidentes de tránsito.

Ya se ha hablado que los accidentes de tránsito son un fenómeno que afecta la salud pública de los países y en especial de Colombia, ahora esta los costos de atención y la rehabilitación de lesionados por siniestros y accidentes de tránsito;

Si bien los accidentes de tránsito tienen disparado los índices de salud pública y más aún colapsado el sistema de atención primaria, también es necesario ver, que los accidentes de tránsito y en especial en la atención a víctimas deja un costo que deben de asumir las aseguradoras y el sistema de salud pública, sobran las recomendaciones de la OMS, que entre ellas plantean fortalecimiento de las políticas públicas en prevención de accidentes de tránsito, con el apoyo de los actores viales y del gobierno en especial del ente regulador, se debe de enfocar en los costos ocultos que deje un siniestro o accidente de tránsito, se hace necesario incrementar más los estudios en relación de casos de siniestros y accidentes de tránsito, que arroje estadísticas de estudio económicos y que se ha de cada región, que es lo que más acosa determinada región en particular, para poder entrar a reforzar la política pública en seguridad vial.

Los resultados pueden variar pues faltaría estudios sobre la materia, que nos ofrezca calidad, características y oportunidad de acceso a la información, se puede construir una metodología, que siguiendo uno patrones de comportamiento tales como la edad, pues es bien sabido que los más afectados por siniestros y accidentes de tránsito son los hombres que oscilan entre los 15 y 45 años, en

plena edad productiva y se desmejora la calidad de vida de sus familias, de las regiones que es lo que más se arraiga en las personas, de las horas, de los días y de los vehículos.

Se hace un poco difícil en entrar en detalle al análisis de los costos por siniestros y accidentes de tránsito, como la identificación de causas que generan el evento vial, pero se puede entrar a dar datos estadísticos en relación con la información consultada desde medicina legal, con los documentos y datos de la revista forense del 2017 y 2018, a través de estas variaciones estadísticas y por ende económicas.

Tabla 5. Muertes por accidentes de transporte según medio de desplazamiento y actor vial, Colombia, 2017

Medio de Transporte	Conductor		Pasajero		Peatón		Sin información		Total	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Motocicleta-Motocarro	2.770	79,01	595	51,20	-	0,00	-	0,00	3.365	49,82
Peatón	-	0,00	-	0,00	1.790	100,00	-	0,00	1.790	26,50
Automóvil-Campero-Camioneta	228	6,50	302	25,99	-	0,00	-	0,00	530	7,85
Bicicleta	370	10,55	5	0,43	-	0,00	-	0,00	375	5,55
Bus-Buseta-Microbús	18	0,51	158	13,60	-	0,00	-	0,00	176	2,61
Tracto-Camión-Camión-Furgón-Volqueta	86	2,45	64	5,51	-	0,00	-	0,00	150	2,22
Otros vehículos terrestres carreteros	21	0,60	8	0,69	-	0,00	-	0,00	29	0,43
Vehículos acuáticos	3	0,09	22	1,89	-	0,00	-	0,00	25	0,37
Vehículos aéreos	3	0,09	6	0,52	-	0,00	-	0,00	9	0,13
Vehículos ferreos	-	0,00	1	0,09	-	0,00	-	0,00	1	0,01
Sin información	7	0,20	1	0,09	-	0,00	296	100,00	304	4,50
Total	3.506	100,00	1.162	100,00	1.790	100,00	296	100,00	6.754	100,00

Fuente: INMLCF / Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia / Sistema de Información Red de Desaparecidos y Cadáveres.

Tabla 5. Muertes por accidentes de transporte según medio de desplazamiento. Colombia, año 2018.

Medio de Transporte	Conductor		Pasajero		Peatón		Sin Información		Total	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Motocicleta-motocarro	2.852	77,84	598	50,13	-	0,00	-	0,00	3.450	50,16
Peatón	-	0,00	-	0,00	1.764	100,00	-	0,00	1.764	25,65
Automóvil-camper-camioneta	243	6,63	360	30,18	-	0,00	-	0,00	603	8,77
Bicicleta	421	11,49	7	0,59	-	0,00	-	0,00	428	6,22
Sin Información	8	0,22	5	0,42	-	0,00	257	100,00	270	3,93
Tracto-camión-camión-furgón-volquete	98	2,67	95	7,96	-	0,00	-	0,00	193	2,81
Bus-buseta-microbús	16	0,44	102	8,55	-	0,00	-	0,00	118	1,72
Otros vehículos terrestres carreteros	16	0,44	7	0,59	-	0,00	-	0,00	23	0,33
Vehículos aéreos	9	0,25	13	1,09	-	0,00	-	0,00	22	0,32
Vehículos acuáticos	1	0,03	6	0,50	-	0,00	-	0,00	7	0,10
Total	3.664	100	1.193	100	1.764	100	257	100	6.878	100

Fuente: INMLCF/GCRNY/SRDEC

Tabla 6. Lesiones por accidentes de transporte según medio de desplazamiento. Colombia, año 2018.

Fuente: Revista Forensis 2018. Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Otros de los costos ocultos que deja un siniestro y accidente de tránsito, son los daños a la persona, directamente al involucrado en el suceso vial, entre esos esta los daños psicológicos que afectan el espacio, modo, tiempo y lugar del actor vial que interfiere en la capacidad en la conducción, atentando así la seguridad vial, ya que el ejercer la conducción como actividad laboral es la primera causa de ausentismo laboral, por ende desde la entrada en vigencia de la ley 1503 de 2011, con su plan estratégico de seguridad vial (PESV), la resolución 1565 del 2014, en el segundo pilar que hace referencia al comportamiento humano en el numeral 2.2.4. exámenes psicosenométricos nos damos cuenta de la conducta para asumir la conducción con todas sus derivaciones en la vía pública, entonces se considera que la conducción es una actividad de alto riesgo, en donde se debe de asumir riesgos y acompañado de su capacidad de reacción sea prudente y cordial hacia a los demás actores viales, si bien un conductor puede ejercer la conducción con restricciones medicas pero estas no deben de ser psicológicas pues conllevan a riesgos que atentan contra la seguridad vial. Es difícil determinar qué en un accidente de tránsito se pueda tipificar un trastorno psiquiátrico o si la conducta de

la persona viene arraigada a su estado emocional sin distingo de la embriaguez. Argumentando lo anterior el estado psiquiátrico en la conducción si no es detectado desde los exámenes psicosenométricos en la renovación u otorgamiento de la licencia posiblemente será un conductor potencialmente peligroso y sería necesario que el control sobre estas pruebas para la obtención de la licencia de conducción sea más exhaustivo, pero recae la responsabilidad en los CRC, centro de reconocimiento a conductores, que tiene como objetivo la evaluación de las condiciones de los conductores y determinar en ellos si son aptos para la conducción, esto quiere decir si viene acompañado de restricciones, recomendaciones, limitaciones que permitan no atentar contra la seguridad vial. Es un examen que el diagnóstico nos arroja un resultado muy somero y de fácil interpretación. Si a la falta de legislación en la materia de seguridad vial se seguirán otorgando licencias a personas emocionalmente desequilibradas en la sociedad y más para ejercer la conducción que al día de hoy es una actividad de alto riesgo, tanto de la carga física, laboral y emocional. En donde una situación de carácter vial lo lleve a la toma de decisiones que violenten a la normatividad en tránsito o la aceptación y captación de las indicaciones de la normatividad que permita controlar el riesgo y así mitigar las consecuencias de malas decisiones en la materia de movilidad. Si bien al transitar por la vía pública del país lo permite la constitución en su artículo 24, de la libre locomoción pero está sujeto a la intervención del estado en sus diferentes organismos, entre ellos el del control de tránsito, pero esta intervención se debe de materializar en el otorgamiento de las licencias y un filtro muy importante son los exámenes psicotécnicos eliminando así la probabilidad de riesgo.

¿Se puede determinar la capacidad psicosenométricos de un candidato a la conducción, solo con el test de los CRC?

Al surgir la pregunta, la respuesta sería no. Porque hay diferencias metodológicas y modelos de estudios ambiguos, ya que el propio candidato oculta la verdad o peor aún no sabe que la padece, porque creen que no afecta su capacidad de conducir por que lo han tomado como un simple trámite a seguir, después de la

resolución 1349 de 2017 de los cales. Se ha convertido un derecho en adquirir, pero los profesionales de la salud se ven limitados en la divulgación de los resultados de las pruebas clínicas por la reserva del derecho del habeas data, se ven limitados al informar a la autoridad competente en la notificación que un posible candidato a la licencia que pueda ejercer la conducción.

En ultimas en temas del sistema de gestión y seguridad y salud en el trabajo, la promoción y cuidado de la salud es primordial entre las comunidades y más aún en las sociedades de los países subdesarrollados, se debe interiorizar los valores de prevención de los accidentes de tránsito, más aun conociendo la problemática de la seguridad vial, en donde el mayor afectado es el hombre y como actor vial ejerciendo la conducción en la motocicleta, la mayoría de siniestros y accidentes de tránsito es por falta de educación vial, no basta de la normatividad va desde su condición de persona sus impulsos al conducir y asumir responsabilidades, como en la identificación e interpretación de las señales de tránsito, del como regular la velocidad dependiendo la vía o cuando en los momentos de decisiones en el actuar vial lo ameriten. Si no se interioriza al ser como agente conductor, por más que avance los vehículos en su fabricación o sistemas de navegación y seguridad. No se avanzará en seguridad vial si no se educa al individuo, es fortalecer la educación vial, apaciguar la vía, encontrar la armonía con todos los actores viales.

Los accidentes y siniestros viales, afecta cualquier ámbito en la vida, otro costo oculto obedece a los traslados misionales (por cumplimiento de órdenes directa del trabajador, Código Sustantivo del Trabajo Artículo 58. Obligaciones especiales del trabajador), que generan pérdidas a nivel empresarial, de la persona, emocional, familiar, de los activos, del aparato judicial, del sistema de salud (atención a víctimas) y en últimas afectación en las pólizas de seguros. si se habla de accidentes laborales entre ellos los siniestros y accidentes de tránsito, son vinculantes a la productividad de la entidad, empresa u organización, no solo es la afectación del patrimonio de la entidad, empresa u organización, es la afectación de productividad de la misma ya sea por interrupción de las actividades de la misma, al sufrir un accidente laboral se

activan todos los protocolos SG-SST, en caso de los siniestros y/o accidentes de tránsito se debe de articular con el artículo 32 de la resolución 0312 del 2019, aquí hablamos de los posibles costos que deba de asumir la entidad, empresa u organización, también ha manifestado el gobierno nacional que el sistema pensional del país se ha quedado corto en la contribución de la fuerza laboral por los siniestros y/o accidentes de tránsito, ya que la población más afectada es el rango de jóvenes que oscila entre edades de 19 a 35 años, por lo tanto es el rango de edad más productiva de las empresas y del país, esta afectación a índole familiar porque el más vulnerable en los siniestros y/o accidentes de tránsito es la cabeza de familia (jefe de hogar), y por lo tanto es una familia disfuncional. Son varios fenómenos que acosan los siniestros y/o accidentes de tránsito, si es a nivel empresarial pérdidas de productos terminados o materias primas y medios de trabajo. SG-SST, su filosofía es la prevención y promoción de la accidentalidad y enfermedad laboral. Nuestro objetivo es la sensibilización, cambio de conducta, comportamiento y del hábito en el conducir en donde la empresa tiene la responsabilidad junto con el sistema de gestión y seguridad y salud en el trabajo, en mitigar y eliminar aquellas amenazas que se puedan materializar en riesgos potenciales de afectación de la salud e integridad del trabajador. Si bien es importante la prevención que va de la mano con la educación, pero no se puede pasar por desconocido los daños de los siniestros y/o accidentes de tránsito, se debe de tener en cuenta todos los daños colaterales que tiene los siniestros y/o accidentes de tránsito, las afectaciones de la infraestructura vial, de la propiedad privada, del transporte, de otras personas y de la ausencia laboral del afectado como primera causa de ausentismo laboral, pero ese ausentismo también tiene un costo oculto, como de la productividad de la persona en la empresa, entidad u organización (pago de incapacidad y/o indemnización), del reemplazo en su servicio, tarea o trabajo, con otra persona sin tener en cuenta si ese reemplazo es de manera temporal o definitiva, ya sea por muerte, incapacidad parcial o permanente que desmejore la calidad de vida del implicado o implicados, son pérdidas subjetivas que difícilmente son cuantificables son más bien calificables.

Teniendo presente, de acuerdo a las referencias, que los siniestros viales y/o accidentes de tránsito, más que estudiar el panorama del diario vivir en las vías del país, se debe buscar la creación de conciencia, ya que los siniestros y/o accidentes de tránsito siempre tiene un daño más allá de in-situ, que inicia con costos médicos, traslados y misionales (laboral). Además, la afectación de la integridad física y emocional de los implicados y por último la afectación económica de la empresa, entidad u organización, eso como primera fase del siniestro y/o accidente de tránsito, ya después de esta primer fase están a consideración las ya mencionados con anterioridad.

CONCLUSIONES

Después de las revisiones de los documentos ya referenciados, se debe de destacar algunas consideraciones, siempre se le atribuye el siniestro y/o accidente de tránsito a la persona como actor activo de la vía, pero se debe tener consideración de los demás actores viales y factores inherentes a la conducción, como lo son la vía, del vehículo y del ambiente. Además hay una complejidad para estimar costos ocultos en los siniestros y/o accidentes de tránsito.

No hay una metodología específica para estimar perdidas subjetivas y llevarlas a la objetividad, aunque el gobierno nacional mide el ausentismo laboral desde la base del salario mínimo por días perdidos, aproximaciones que estiman una perdida a nivel administrativo. Ahora, los daños que repercuten a futuro con alguna lesión en siniestro y/o accidente de tránsito, se deben usar como insumos

para estudios de gerencia de riesgos y que existan criterios de peso que permitan determinar los verdaderos costos ocultos de los siniestros y/o accidentes de tránsito, el factor común en todas estas investigaciones, artículos, archivos, siempre se tiene en cuenta el factor humano, porque se ha vuelto una necesidad mundial la disminución de los siniestros y/o accidentes de tránsito, que quiere decir que la evolución en la materia en mitigar el impacto de estos siniestros va en la agenda de las políticas públicas, es así que se debe de reforzar la educación vial, fortalecer las políticas públicas y de protección de las víctimas involucradas en los siniestros y/o accidentes de tránsito, que la sociedad y los medios de comunicación vuelvan la información de los siniestros y/o accidentes de tránsito algo masivo que llegue a toda la comunidad, ya que dichos siniestros afecta a la población en general.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. Carozzi S, Eugenia Elorza M, Moscoso NS, Ripari NV. Metodologías de estimación de los costos indirectos de accidentes de tránsito. (Spanish). Methodol Estim Indirect costs traffic Accid [Internet]. 2017;55(4):441. Available from: <http://www.bvsspa.es/papi/ezproxy.php?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=edb&AN=123703141&lang=es&site=eds-live&scope=site>
2. Pineros LL, Fuentes L, Pérez A. Evaluación de un programa educativo sobre seguridad vial en estudiantes universitarios. Inf Med. 2012;14(5):231–6.
3. Álvarez EJS, De Las Cuevas Castresana C. Enfermedad mental y seguridad

vial. Actas Esp Psiquiatr. 2009;37(2):75–81.

4. Gómez-Restrepo C, Quitian H, Maldonado P, Naranjo-Lujan S, Rondón M, Acosta A, et al. Costos directos de atención médica de accidentes de tránsito en Bogotá D.C. Rev Salud Publica. 2014;16(5):673–82.
5. Eugenia M, Merchán P. Seguridad Vial Y Peatonal: Una Aproximacion Teorica desde la Política Publica. Rev Hacia la Promoción la Salud [Internet]. 2011;16(0121–7577):190–224. Available from: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=309126696014>
6. Rodríguez-Hernández JM, Campuzano-Rincón JC. Medidas de prevención primaria para controlar lesiones y muertes en peatones y fomentar la seguridad vial. Rev Salud Publica. 2010;12(3):497–509.
7. Vial S. Listas de chequeo para realizar auditorías de seguridad vial en Colombia. :1–11.
8. Lens G. Análisis multicausal de “accidentes” de tránsito en dos ciudades de Colombia. 2018;(1419490):10–5.