

**Diagnóstico de seguridad vial y propuesta de elaboración del plan  
estratégico de seguridad vial (PESV) para la empresa Su moto del Otún  
S.A.**

**Diego Alejandro Rincón Echeverry**

drincon3@eafit.edu.co

**Universidad EAFIT  
Escuela de Administración  
Maestría en Administración de Empresas (MBA)  
Armenia  
2016**

**Diagnóstico de seguridad vial y propuesta de elaboración del plan  
estratégico de seguridad vial (PESV) para la empresa Su moto del Otún  
S.A.**

**Diego Alejandro Rincón Echeverry**

drincon3@eafit.edu.co

**Trabajo de grado para optar al título de  
Magíster en Administración (MBA)**

Asesor Temático

Iván Darío García Franco

Asesora Metodológica

Beatriz Amparo Uribe Correa

**Universidad EAFIT**

**Escuela de Administración**

**Maestría en Administración de Empresas (MBA)**

**Armenia**

**2016**

Para mi esposa María Fernanda, por su apoyo incondicional, por creer en mis sueños y hacerlos nuestros.

Para mis hijos Luciana y Santiago, quienes me regalaron su tiempo en muchos días y noches de ausencia.

Para Giorgio, Isabelle, que me motivan día a día, y para mis angelitos que en el cielo me cuidan y no me dejan rendir.

**Gracias mami**

## **Agradecimientos**

Quiero agradecer a Mónica Ángel, por su apoyo, por el tiempo, su acompañamiento y consejo. A Don Raúl Botero, la Fundación Las Motos y a Fabián Osorio de Su Seguro de Colombia, por su contribución al desarrollo de este trabajo.

A mi asesor temático Iván Darío García, por su direccionamiento, por sus valiosos aportes y por su disposición inmediata para el apoyo en la finalización de este proyecto.

A mi familia, a la empresa Su Moto del Otún y a los compañeros de trabajo por su comprensión, tiempo y apoyo.

## Contenido

	Pág.
1. Introducción .....	13
2. Situación en estudio .....	17
2.1. Seguridad vial en el mundo .....	17
2.1.1 Accidentalidad vial a nivel global .....	17
2.1.2 Accidentalidad vial en Colombia.....	19
2.1.3 Accidentalidad vial en el área de influencia .....	21
2.2 Crecimiento del parque automotor .....	23
2.2.1. Mercado de motocicletas en Colombia.....	24
2.2.2. Mercado de motocicletas en el área de influencia .....	25
2.3 Descripción general de la empresa Su moto del Otún S.A.....	28
2.4 Direccionamiento estratégico .....	28
2.4.1 Misión .....	28
2.4.2 Visión.....	29
2.4.3 Política de calidad.....	29
2.4.4 Valores corporativos .....	29
2.5 Área de influencia .....	31
2.6 Crecimiento en ventas Su moto del Otún S.A.....	31
2.7 Información financiera básica .....	32
2.8 Planteamiento del problema .....	34
2.8.1 Marco legal .....	35

3. Objetivos.....	39
3.1 Objetivo general .....	39
3.2. Objetivos específicos.....	39
4. Marco de referencia conceptual.....	41
4.1 Sistema seguridad vial.....	41
4.1.1 Definición de seguridad vial .....	43
4.2 Responsabilidad social empresarial.....	44
4.2.1. Definición de responsabilidad social empresarial .....	45
4.2.2. Valor compartido .....	47
4.3. Plan estratégico de seguridad vial .....	48
4.3.1 Proceso estratégico .....	49
4.3.2. Diagnóstico estratégico.....	50
4.3.3. Enfoque diagnóstico del plan estratégico de seguridad vial .....	51
5. Método de solución.....	54
5.1. Método de recolección de información .....	54
6. Presentación y análisis de resultados .....	58
6.1. Diagnóstico general y de contexto .....	58
6.2. Diagnóstico componente de fortalecimiento institucional .....	60
6.2.1. Clasificación de los riesgos viales en relación al rol en la vía.....	63
6.3. Diagnóstico componente de comportamiento humano .....	67
6.3.1 Entrega de la motocicleta.....	71
6.4. Diagnóstico componente de vehículos seguros.....	72
6.5. Diagnóstico componente de infraestructura segura.....	73
6.6. Diagnóstico componente de atención a víctimas.....	75

6.7. Análisis multivariado .....	77
6.8. Propuesta para elaboración del plan operativo para el plan Estratégico de seguridad vial (PESV).....	85
6.8.1 Componente de fortalecimiento institucional .....	85
6.8.2 Componente de comportamiento humano .....	86
6.8.3 Componente vehículos seguros .....	88
6.8.4 Componente infraestructura segura .....	89
6.8.5 Componente de atención a víctimas .....	90
7. Conclusiones .....	91
8. Recomendaciones.....	95
Referencias .....	97
Anexos	

## Lista de tablas

Pág.

Tabla 1. Muertes y lesionados por accidente de tránsito agrupado según medio de transporte, año 2015.....	20
Tabla 2. Casos de víctimas mortales y lesionados en accidentes de tránsito por municipio, año 2015.....	22
Tabla 3. Matriz de Haddon.....	43
Tabla 4. Caracterización de la empresa.....	58
Tabla 5. Ventas promedio mensual por punto de venta.....	59
Tabla 6. Clasificación del nivel de riesgo propuesto de acuerdo al tipo de desplazamiento, vehículo y frecuencia. ....	64
Tabla 7. Factores de riesgo en los desplazamientos.....	67
Tabla 8. Diagnóstico de rutas internas y externas de las sucursales o agencias. ....	73
Tabla 9. Accidentes de tránsito del personal en los últimos 5 años por género, rango de edad, y rol en el momento del accidente.....	78
Tabla 10. Accidentes de tránsito del personal en los últimos 5 años por género, rango de edad y rol en el momento del accidente, con experiencia en conducción mayor a 5 años.....	80
Tabla 11. Incidentes de tránsito del personal en los últimos 5 años por género, rango de edad y rol en el momento del incidente. ....	81
Tabla 12. Capacitación recibida por las personas que tuvieron accidentes de tránsito en los últimos 5 años. ....	82
Tabla 13. Capacitación recibida por las personas que tuvieron incidentes de tránsito en los últimos 5 años. ....	83
Tabla 14. Personas que han recibido alguna multa o infracción de tránsito en los últimos dos años. ....	84
Tabla 15. Componente de fortalecimiento institucional .....	86

Tabla 16. Componente de comportamiento humano .....	87
Tabla 17. Componente vehículos seguros.....	88
Tabla 18. Componente infraestructura segura .....	89
Tabla 19. Componente de atención a víctimas.....	90

### Lista de gráficos

	<b>Pág.</b>
Gráfico 1. Las 10 causas principales de muerte en personas de 15 a 29 años (2012).....	18
Gráfico 2. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes (2013) .....	21
Gráfico 3. Venta de vehículos anuales en unidades (motocicletas y automóviles) .....	24
Gráfico 4. Matrícula de motocicletas total industria zona de influencia 2015- 2014 .....	26
Gráfico 5. Ventas anuales en unidades motocicletas y motocarros. ....	32
Gráfico 6. Valor de activos, pasivos e ingresos operacionales comparativos años 2014-2015 (en miles de pesos) .....	33
Gráfico 7. Sistema social de la seguridad vial .....	42
Gráfico 8. Proceso estratégico .....	50
Gráfico 9. Grupos de edad de empleados Su moto del Otún .....	61
Gráfico 10. Caracterización empleados Su moto del Otún según área de la empresa. ....	61
Gráfico 11. Clasificación según su rol en la vía respecto a la empresa. ....	62
Gráfico 12. Tipo de vehículo que posee.....	62
Gráfico 13. ¿Realiza desplazamientos en misión de la empresa? (se refiere a trabajos de la empresa) .....	63
Gráfico 14. ¿Con qué frecuencia realiza estos desplazamientos?.....	64

Gráfico 15. ¿Qué medio de desplazamiento utiliza para los trayectos trabajo-casa? .....	65
Gráfico 16. Clasificación según su rol en la vía fuera de la empresa. ....	66
Gráfico 17. Años de experiencia en conducción.....	69
Gráfico 18. Disposición para recibir charlas o capacitaciones fuera de la jornada laboral.	70
Gráfico 19. Responsable de la planificación de los desplazamientos en misión de la empresa .....	74
Gráfico 20. ¿Ha sufrido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito? (se considera accidente cuando haya dado lugar a algún tipo de lesión). ....	76
Gráfico 21. ¿Ha tenido incidentes de tránsito en los últimos cinco años que haya ocasionado daños materiales pero no personales? .....	76

### **Lista de ilustraciones**

	Pág.
Ilustración 1. Formato de encuesta.....	56

## **Resumen**

La accidentalidad vial se ha constituido en una problemática de salud pública global, en la que la Organización Mundial de la Salud (OMS), en su informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, estima que 1.25 millones de personas fallecieron en el año 2013, debido a accidentes de tránsito y la mitad de esas muertes afectan a los usuarios más vulnerables de las vías de tránsito, como son: motociclistas, peatones y ciclistas.

Para Colombia, la situación es muy similar, por tal motivo el país viene adoptando políticas públicas a través de un marco legal que aborda esta problemática desde un enfoque sistémico, vinculando además al sector privado, al requerir a las empresas para que implementen planes estratégicos de seguridad vial.

Su moto del Otún S.A, es un importante comercializador de motocicletas en la región, que como parte de su direccionamiento estratégico, pretende establecer políticas de responsabilidad social empresarial que le den sostenibilidad al negocio; por lo tanto, además de estar obligado a presentar el plan estratégico, busca aportar a la generación de valor compartido en su industria. De esta forma, el presente trabajo de grado busca elaborar un diagnóstico estratégico de la empresa, con base a la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial, aportado por el Ministerio de Transporte, en el que se analizan cinco líneas de acción: fortalecimiento institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas. Por lo tanto, mediante la aplicación de una encuesta a todo el personal, se logró realizar la caracterización de la empresa, los empleados, el nivel de capacitación en seguridad vial y se identificaron los riesgos viales más representativos, de acuerdo a los roles en la vía; con lo anterior, se propusieron acciones y medidas de acuerdo a cada línea de acción que sirven de insumo para la elaboración del plan operativo del plan estratégico de seguridad vial (PESV).

## **Palabras claves:**

Seguridad vial, Responsabilidad social empresarial, Diagnóstico estratégico, Plan estratégico, Accidentalidad vial, Actores en la vía.

## **Abstract**

Road accidents has become a global public health issue on which The World Health Organization (WHO), on its global status report on road safety 2015, has estimated that 1.25 million people died in the year of 2013 due to road traffic related accidents, from which half of these fatalities affected the most vulnerable road users: motorcyclists, pedestrians and cyclists.

For Colombia, the situation is very similar, for this reason, the country has been adopting public policies through a legal framework that addresses this issue from a systematic approach and attach it to the private sector in the way that private companies are required to implement road safety strategic plans.

Su moto del Otún SA, is an important motorcycle trader in the region; who as part of its strategic direction, aims to establish policies of corporate social responsibility to give sustainability to the business. Thus, in addition to be required to submit a strategic plan, the company seeks to contribute to the generation of shared value in their industry. Consequently, the present document seeks to develop a strategic diagnostic of the company according to the methodology guideline for the development of the road safety strategic plan provided by the Ministry of Transportation where five lines of action are analyzed which are: institutional reinforcement, road user behavior, safer vehicles and roads, and improve post-crash response. Therefore, through the implementation of a survey applied to all the employees, it was possible to achieve the company and employee's characterization, the knowledge and training level on road safety and the identification of the most representative road hazards according to the road roles, with the above, actions and measurements were proposed accordingly to each line of action that serves as input for the elaboration of the operative plan of the road safety strategic plan.

## **Key words**

Road safety, Corporate social responsibility, Strategic diagnostic, Strategic plan, Road accidents, Actors on the road.

## **1. Introducción**

En el año 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 como el Decenio de acción para la seguridad vial, cuya finalidad es estabilizar y reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito a nivel mundial (Organización Mundial de la Salud, 2011).

De acuerdo al informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, se estima que 1.25 millones de personas fallecieron en el año 2013 a nivel global, debido a accidentes de tránsito, de estas muertes el 90% ocurren en países de renta media o baja, estas tasas ascienden a más del doble de las que se presentan en países de ingresos altos; además se constituye en la principal causa de muerte en la población de 15 a 29 años. Asimismo, la mitad de esas muertes afectan a los usuarios más vulnerables de las vías de tránsito como son: motociclistas (23%), peatones (22%), y ciclistas (4%), (Organización Mundial de la Salud, 2015).

Para Colombia las cifras de seguridad vial en el año 2015, reportan 52.690 casos de accidentes de transporte; de los cuales 6.884 corresponden a personas fallecidas, esta cifra representa un incremento de 7,53%, respecto al año inmediatamente anterior. Al analizar esta cifra total, se encuentra que de estas muertes, el 51,83% se concentra en personas cuyas edades oscilan entre 15 y 39 años; y respecto al medio de transporte involucrado en el caso, el 79,46% se concentra en los usuarios más vulnerables de la vía como son los peatones (26,57%), los usuarios de bicicleta (5,53%) y los ocupantes de motocarro o motocicleta (47,36%) (Instituto Nacional de Medicina Legal y ciencias forenses, 2016).

Este contexto evidencia cómo la seguridad vial debe ser abordada tanto desde una perspectiva global, nacional, como local; y debe considerarse un problema de salud pública, con alcance multisectorial en el que el ser humano y su comportamiento tienen gran incidencia, por esto debe abordarse desde un enfoque sistémico, de tal forma que los gobiernos adopten la legislación necesaria y se intervenga la planificación en el diseño y mantenimiento de vías

para que sean más seguras. Respecto a los fabricantes de vehículos, estos deben comprometerse para mejorar las condiciones y requisitos de seguridad, el ser humano debe ser educado y formado respecto a su comportamiento seguro en la vía, como también protocolos de respuesta ante los accidentes de tránsito (Organización Mundial de la Salud, 2004).

Particularmente, respecto al pilar que tiene que ver con vehículos seguros, el fenómeno que se ha dado en Colombia en los 5 últimos años, es un crecimiento vertiginoso del parque automotor, ya que según cifras del Registro Único Nacional de Tránsito<sup>1</sup> (RUNT) a febrero de 2015, se encontraban matriculados 11.2 millones de vehículos, de los cuales alrededor de 6.1 millones son motocicletas.

Este crecimiento ha incidido indiscutiblemente en el aumento de la accidentalidad en Colombia, específicamente en el sector de las motocicletas; sin embargo, muchas veces se limita este problema exclusivamente a esta industria, sin tener en cuenta el enfoque sistémico del mismo, además de no reconocer la importancia socioeconómica de este sector.

La motocicleta es un medio de transporte que tiene impactos positivos a nivel económico y social, a través de la generación de empleo; su contribución a mejorar la calidad de vida de los usuarios al disminuir el tiempo en los desplazamientos, ahorrar en costos de transporte y como medio para incrementar el nivel de ingresos, al constituirse en muchas ocasiones, como elemento de trabajo.

En respuesta a esta situación, el Gobierno nacional en alineación con las políticas de la Organización Mundial de la Salud, ha identificado el rápido crecimiento del parque automotor en Colombia y la necesidad de disminuir la accidentalidad vial, por lo que ha

---

<sup>1</sup> RUNT, Registro Único Nacional de Tránsito, es un sistema de registro único nacional centralizado, que, en línea válida, registra y autoriza las transacciones que tienen que ver con los trámites de matrículas, licencias de conducción, etc., por lo tanto, administra las cifras sobre matrícula de vehículos automotores con exactitud, estas cifras están a disposición de las ensambladoras y organismos de tránsito.

desarrollado todo un marco jurídico para mejorar la seguridad vial en Colombia, adoptando políticas de tipo normativo, educativo, de formación, entre otros, que incluya a todos los involucrados, en especial, a los actores más vulnerables de la vía.

Así, por medio de la Ley 1503 de 2011, del Ministerio de Transporte, en uno de sus apartes, obliga a las organizaciones públicas o privadas que, en el desarrollo de sus actividades, comercialicen o administren flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, deban diseñar el plan estratégico de seguridad vial (Congreso de Colombia, 2011), con la finalidad vincular también a las empresas privadas al logro de los objetivos propuestos en materia de seguridad vial.

La empresa Su moto del Otún S.A, es uno de los distribuidores autorizados de motocicletas más importantes en el Eje cafetero, de la ensambladora AUTEKO, destacándose como un actor importante de esta industria, que se beneficia del crecimiento que ha tenido este mercado en los últimos años.

De esta manera, la empresa está obligada a la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), pero además de eso, es consciente de la importancia de apropiarse del concepto de responsabilidad social empresarial, como una forma de comprometerse con la sociedad, en especial por la particularidad del mercado de motocicletas, dada su importancia socioeconómica, pero también su participación en los índices de accidentalidad; ya que contribuyendo con estos planes de manera decidida y responsable, se generan condiciones de creación de valor compartido, donde las necesidades de la sociedad puedan alinearse a los intereses de las empresas y así se generen condiciones de competitividad y sostenibilidad.

Por lo tanto, para el presente trabajo y, en alineación con la normatividad vigente sobre la materia, se adopta la metodología propuesta por el Ministerio de Transporte, a través de la

resolución 1565 de 2014<sup>2</sup>, para la elaboración de los planes estratégicos de seguridad vial, a partir de la elaboración de un diagnóstico de seguridad vial para la empresa Su moto del Otún S.A., para cada una de las 5 líneas de acción: fortalecimiento de gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas.

Este diagnóstico permitirá entonces realizar la evaluación del riesgo y plantear los planes de acción, que serían la propuesta de elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Empresa Su moto del Otún S.A.

---

Esta resolución es un documento guía que sirve de metodología para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

## **2. Situación en estudio**

### **2.1. Seguridad vial en el mundo**

El 15 de septiembre de 2015, en el marco de la Asamblea General de las Naciones Unidas, se adoptaron los 17 objetivos globales de desarrollo sostenible, que buscan erradicar la pobreza en todas sus dimensiones, reducir la desigualdad y contribuir a la protección del medio ambiente. Es tan importante la seguridad vial hoy en el mundo, debido a su impacto social y económico, que una de las metas del Objetivo número 3 referente a la Salud (que busca garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades), es reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito en el mundo (Organización Mundial de la Salud, 2015).

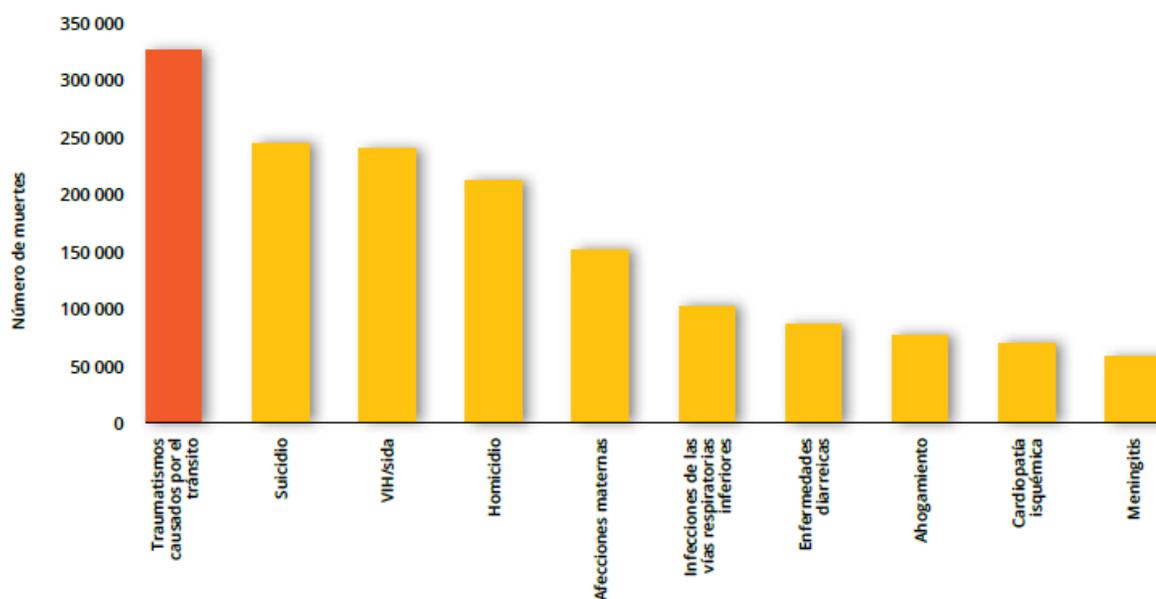
Las cifras de accidentalidad vial en el mundo se han estabilizado analizando el periodo comprendido entre los años 2010 a 2013; cuando se compara el crecimiento de la población y de los vehículos frente al número de víctimas mortales. Sin embargo, el mayor porcentaje de accidentes todavía se concentran en los países de renta baja o media, por lo que es muy importante tomar medidas frente a la adopción de legislación en los países en cuanto a control de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, mejora del uso y la calidad del casco para el motociclista y acompañante, usos de cinturón de seguridad y mecanismos de retención infantil; además, respecto a las vías, es importante que el diseño y el mantenimiento de las mismas tenga en cuenta la seguridad de todos los usuarios, en especial, los más vulnerables, teniendo en cuenta el error humano, ayudando por ejemplo a controlar la velocidad o a reducir el impacto de los accidentes (Organización Mundial de la Salud, 2015).

#### **2.1.1 Accidentalidad vial a nivel global**

De acuerdo al informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, se estima que 1.25 millones de personas fallecieron en el año 2013 a nivel global, debido a accidentes de

tránsito, de estas muertes el 90% ocurren en países de renta media o baja, aun cuando éstos solo representan el 54% del parque automotor; estas tasas ascienden a más del doble de las que se presentan en países de ingresos altos; además se constituye en la principal causa de muerte en la población de 15 a 29 años (Organización Mundial de la Salud, 2015).

**Gráfico 1.** Las 10 causas principales de muerte en personas de 15 a 29 años (2012)



Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2015. Organización Mundial de la Salud.

Los usuarios vulnerables en la vía de tránsito representan el 49% del total de muertes, como son: motociclistas con el 23%, peatones un 22%, y ciclistas representando un 4%; se estima que, si no se continúan reforzando las medidas para mejorar la seguridad vial en el mundo, en el año 2030 los accidentes de tránsito se convertirán en la séptima causa de muerte en el mundo (Organización Mundial de la Salud, 2015).

Según el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2015, elaborado por la Organización Mundial de la Salud, estas cifras varían de acuerdo a la región, teniendo en cuenta factores como las medidas de seguridad adoptadas y la forma de movilidad predominante en cada país. Por ejemplo, un peatón tiene menos del 20% de probabilidades

de morir si es atropellado por un automóvil que circula a menos de 50 km/hora, pero casi un 60% de posibilidades si es atropellado a 80 km/hora; de ahí la importancia de la legislación para reducir los límites de velocidad y así mismo el establecimiento de mayores controles para manejar bajo el efecto del alcohol, que influyen en los índices de accidentalidad; la utilización del casco de buena calidad para los motociclistas puede reducir en un 40% el riesgo de muerte en accidente de tránsito; y el uso de cinturón de seguridad reduce entre un 45% a un 50% estos mismos riesgos (Organización Mundial de la Salud, 2015).

### **2.1.2 Accidentalidad vial en Colombia**

Colombia no es ajena a esta realidad, según el último informe elaborado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y ciencias forenses, denominado Forensis (en el que en un capítulo se analizan los casos de muertes y lesiones causadas por accidentes de transporte terrestre, fluvial, marítimo, aéreo y férreo), durante el año 2015 se produjo la cifra más alta de muertes en 15 años. Al analizar los informes de accidentes de transporte, se reportaron 52.690 casos, mostrando un crecimiento del 20,69% respecto al año 2010 (Instituto Nacional de Medicina Legal y ciencias forenses, 2016).

De acuerdo a este informe, durante el año 2015 se registraron en el país 6.884 víctimas fatales en accidentes de transporte, así como 45.806 personas lesionadas, sin embargo, a diferencia de la tendencia mundial, en nuestro país el porcentaje de vulnerabilidad de los motociclistas es mucho más alto, ya que éstos o sus acompañantes representan el 47,36% de las muertes, seguido por los peatones con el 26,57% de los casos; si se evalúa la vulnerabilidad respecto a los lesionados, nuevamente los motociclistas o acompañantes representan el 54,92% de los heridos en los hechos y los peatones el 20,93%. Es muy preocupante que al sumar los porcentajes, estas cifras representen un 73,93% de la mortalidad derivada de los accidentes de tránsito registrados en el país durante el año 2015 (Instituto Nacional de Medicina Legal y ciencias forenses, 2016).

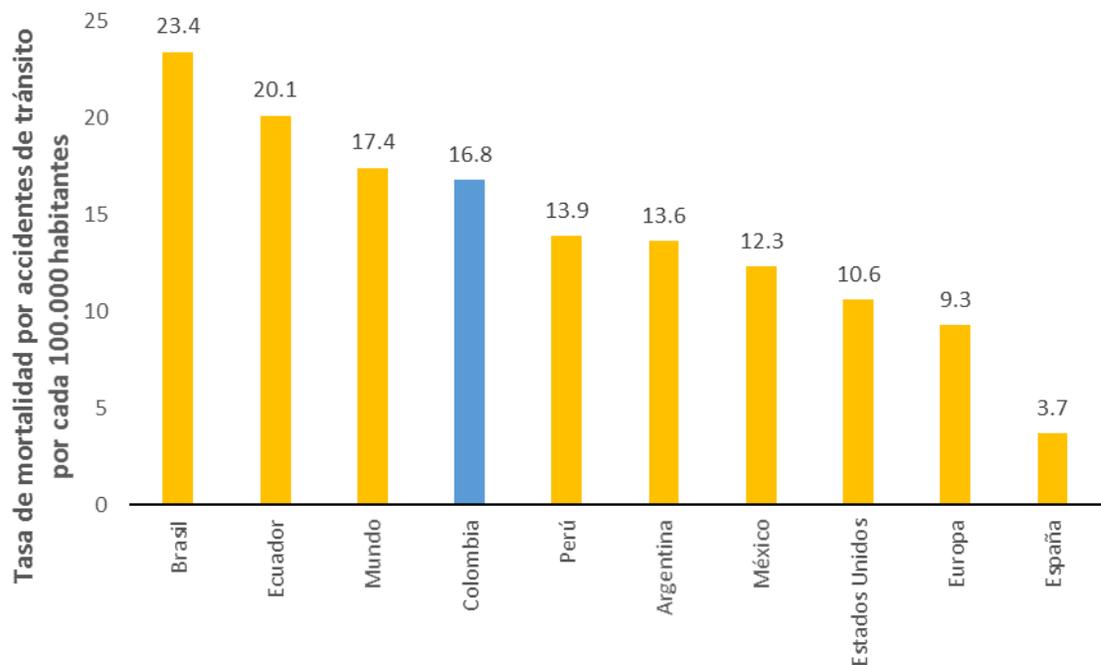
**Tabla 1.** Muertes y lesionados por accidente de tránsito agrupado según medio de transporte. Año 2015.

Medio de Transporte	Lesionados		Muertos	
	Total	%	Total	%
Motocicleta-Motocarro	25,158	54.92%	3,260	47.36%
Peatón	9,588	20.93%	1,829	26.57%
Bicicleta	2,631	5.74%	381	5.53%
Automóvil-camperero-Camioneta	3,906	8.53%	595	8.64%
Bus- Busetas- Microbus	3,287	7.18%	139	2.02%
Tracto-camión-Furgón-volqueta	246	0.54%	137	1.99%
otro/ sin información	990	2.16%	543	7.89%
<b>Total</b>	<b>45,806</b>	<b>100.00%</b>	<b>6,884</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Elaboración propia con los datos del Informe Forensis 2015, del Instituto Nacional de Medicina Legal y ciencias forenses.

Otro referente se puede tomar de las cifras por país del informe sobre la situación mundial de la seguridad vial con estadísticas del 2013. La tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en Colombia es de 16,8 personas por cada 100.000 habitantes, siendo muy alta comparada con los países de renta alta, ya que por ejemplo en Europa es de 9,3; España tiene una tasa de 3,7 y Estados Unidos 10,6; en general, si nos comparamos con países de renta media, en Suramérica solo Brasil y Ecuador tienen tasas de mortalidad más altas que Colombia, y Perú, Argentina, y México presentan mejores índices. En términos generales, esta alta tasa de accidentalidad representa la segunda causa de muerte violenta en el país, generando grandes costos al sistema de salud nacional (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2014).

**Gráfico 2.** Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes (2013)



Fuente: Elaboración propia con datos del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015. Organización Mundial de la Salud.

### 2.1.3 Accidentalidad vial en el área de influencia

Cuando se analizan los departamentos, las mayores tasas de accidentalidad vial se dan en Valle del Cauca, Antioquia y Bogotá; para los departamentos de influencia las tasas de víctimas mortales para los departamentos de Caldas, Risaralda y Valle del Cauca son 12,55, 15,13 y 20,68 personas por cada 100.000 habitantes respectivamente, manteniéndose por encima del promedio nacional (14,28) a excepción de Caldas (Instituto Nacional de Medicina Legal y ciencias forenses, 2016).

A nivel municipal, las mayores cifras sobre lesionados se dan en el municipio de Pereira, Manizales y Dosquebradas, con 1.400, 828 y 316 personas respectivamente; cuando se analiza el impacto respecto a las muertes, en términos absolutos se mantienen los mismos

municipios, pero si se analiza las víctimas mortales respecto a la población, serían el municipio de Cartago y Dosquebradas los que representan una mayor tasa de víctimas y de accidentalidad vial (Instituto Nacional de Medicina Legal y ciencias forenses, 2016).

**Tabla 2.** Casos de víctimas mortales y lesionados en accidentes de tránsito por municipio, año 2015

Municipio	Departamento	Lesionados	Muertos	
		Total	Total	Tasa por 100.000 habitantes
Pereira	Risaralda	1400	76	16.18
Dosquebradas	Risaralda	316	35	17.6
Santa Rosa de Cabal	Risaralda	67	11	15.23
Chinchiná	Caldas	94	6	11.65
Manizales	Caldas	828	47	11.87
Villamaría	Caldas	60	6	10.66
Cartago	Valle del Cauca	283	28	21.17

Fuente: Elaboración propia con los datos del Informe Forensis 2015, del Instituto Nacional de Medicina Legal y ciencias forenses.

Si bien es cierto que las problemáticas sobre la seguridad vial en general, y sobre la accidentalidad en especial, no son exclusivas de los países en vías de desarrollo, sí se ha logrado establecer cómo en los países de renta baja y media como Colombia, donde el uso de la motocicleta se ha vuelto intensivo, este medio de transporte contribuye en gran medida en estas cifras de accidentalidad, tanto por la cantidad de motos rodando por las calles, que alcanza el 59,12% del parque automotor, como también por el poco compromiso de los usuarios con la seguridad vial (Ministerio de Transporte de Colombia, 2016).

En este sentido es importante revisar las cifras del crecimiento del parque automotor, específicamente de las motocicletas en Colombia, y en la región, pero también conocer de su importancia económica y social en el país, para contextualizar la importancia de que las

empresas pertenecientes a esta industria, contribuyan desde la perspectiva de la responsabilidad social empresarial.

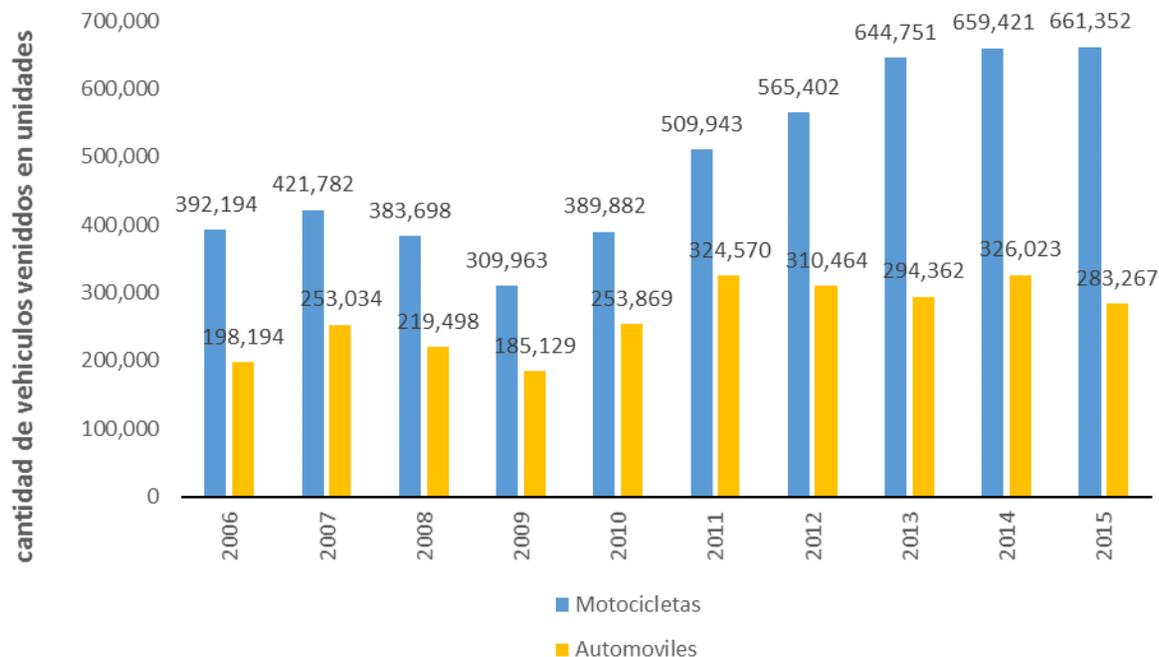
## **2.2 Crecimiento del parque automotor**

Si se compara el crecimiento del parque automotor en los últimos diez años, tomando las cifras del RUNT en cuanto a unidades vendidas, encontramos como éste aumentó un 60% al pasar de 590 mil unidades por año en 2006, a 944,6 mil en el año 2015, si analizamos el parque automotor separándolo en automóviles y motocicletas, encontramos cómo los primeros tuvieron un crecimiento del 42,92%, y las segundas una variación positiva de 68,63% en el mismo periodo de análisis.

De hecho, en el año 2015, se registraron las cifras más altas de ventas de motos en la historia, en el cual se alcanzó una cifra de 661 mil unidades, este valor representa más del doble de vehículos automotores, ya que se matricularon 283 mil unidades (RUNT, 2016).

En los últimos diez años han ingresado al parque automotor 7.5 millones de vehículos, de los cuales 2.6 millones son automóviles y 4.9 millones son motocicletas; como resultado de este vertiginoso crecimiento, el parque automotor en Colombia, según cifras del RUNT a diciembre de 2015, se encontraba en una cifra de 10.8 millones de vehículos, de los cuales alrededor de 6.4 millones son motocicletas, y el pronóstico es que se matriculen 700 mil motos anuales en Colombia durante los próximos años (Revista Dinero, 2014).

**Gráfico 3.** Venta de vehículos anuales en unidades (motocicletas y automóviles)



Fuente: Elaboración propia con cifras del RUNT, 2016.

### 2.2.1. Mercado de motocicletas en Colombia

En la actualidad el mercado de motocicletas en Colombia es el segundo más importante de Latinoamérica después de Brasil; el año 2015, según cifras del Registro Único Nacional de Tránsito, se comercializaron 661.352 motocicletas en el país, cifra que ya duplica el mercado de automóviles (RUNT, 2016); así mismo, esta industria se ha convertido en una de las más importantes por su impacto económico y social.

En el año 2012 se movilizaron cerca de 8.5 millones de personas al día, se generaron aproximadamente 1 millón de empleos, incluyendo toda la cadena de producción, pues su aporte económico es valioso como dinamizador, en tanto la industria está conformada como una cadena productiva, conformada por 9 ensambladoras, 312 proveedores de materias

primas, 60 pequeñas y medianas empresas productoras de partes para motos, 1.700 talleres de mantenimiento, así como una red de distribución de aproximadamente 5.700 establecimientos en Colombia, tanto de motos como de repuestos; además del impacto en la generación de empleo, su aporte abarca una alta calificación del talento humano, transferencia de tecnología, inversión en bienes de capital y consolidación de la cadena productiva (Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, 2013).

Este impacto económico se ve reflejando en su aporte a las cifras de crecimiento industrial ya que, en el año 2014, la industria automotriz colombiana, conformada por ensamble de vehículos, ensamble de motocicletas y producción de partes y piezas, contribuyó con el 4% de la producción industrial del país; de esta cifra el ensamble de motocicletas representa el 1,1% (Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, 2015).

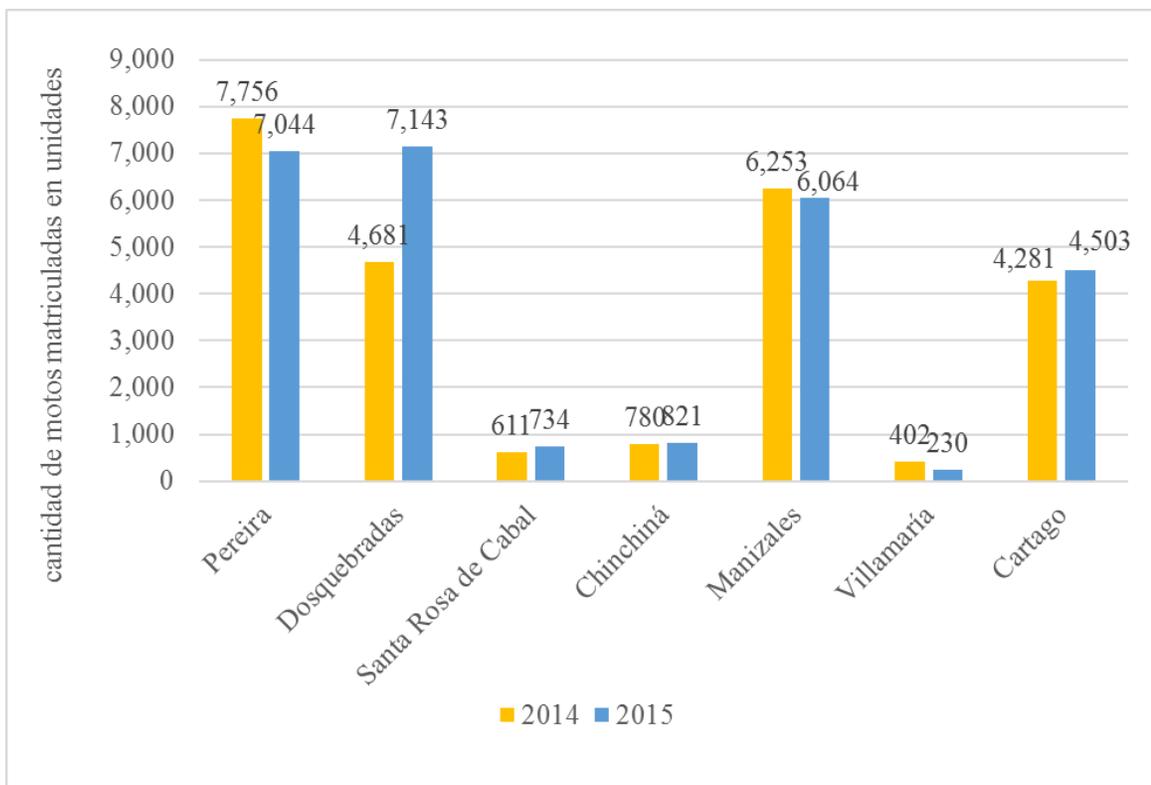
Desde el punto de vista de su impacto social, la motocicleta se ha convertido en una herramienta muy útil de trabajo y una de las opciones preferidas de transporte que mejora la calidad de vida de sus usuarios, así, según cifras del DANE en la Encuesta de Calidad de Vida en el año 2015, es utilizada en el 26,1% de los hogares en Colombia; así mismo el 72,5% de los usuarios utilizan la motocicleta como transporte principal y el 21,6%, como elemento de trabajo; desde el punto de vista del género, cada día son más las mujeres que utilizan este medio de transporte, así durante el año 2012 creció la participación en un 60% respecto al año anterior; también desde el punto de vista del nivel de ingresos, el 82,8% de los motociclistas tienen ingresos inferiores a dos salarios mínimos mensuales legales vigentes (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE, 2016).

### **2.2.2. Mercado de motocicletas en el área de influencia**

En el área de influencia de Su moto del Otún, se mantiene la tendencia de crecimiento del parque automotor, y muy especialmente de las motocicletas vendidas, es así como para la

zona a nivel departamental, la zona<sup>3</sup> creció un 3,9% pasando de 38.220 motocicletas en el año 2014 a 39.967 en el año 2015, al analizar las cifras de los municipios donde directamente tiene operación la empresa, el incremento fue de 7,6% en el mismo periodo de tiempo, al pasar de 24.764 a 26.539 unidades de motocicletas matriculadas, resaltando el crecimiento en el municipio de Dosquebradas y Santa Rosa de Cabal, en Risaralda, con un 52,6% y un 20,1% de variación positiva (RUNT, 2016).

**Gráfico 4.** Matrícula de motocicletas total industria zona de influencia 2015- 2014



Fuente: Elaboración propia cifras RUNT, 2016.

<sup>3</sup> Para esta estadística de la zona de influencia por departamento, se tomaron las cifras según RUNT de matrículas completas para el Departamento de Caldas, Risaralda, y solamente el norte del Valle, específicamente, los municipios de Alcalá, Anserma nuevo, Caicedonia, Cartago, La Unión, Roldanillo, Sevilla y Zarzal.

De esta manera se puede apreciar cómo la motocicleta es un medio de transporte que tiene impactos positivos a nivel económico y social, como una fuente importante de generación de empleo, además genera una mejor calidad de vida en la mayoría de usuarios al disminuir el tiempo en los desplazamientos, ahorrar en costos de transporte, y como medio para incrementar el nivel de ingresos, al constituirse en muchas ocasiones, como elemento de trabajo (Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, 2013).

Este crecimiento ha permitido que se consoliden financieramente la mayoría de ensambladoras de motocicletas en Colombia, de éstas, Autotécnica Colombiana S.A.S, cuya abreviatura comercial es AUTECO, posee el liderazgo indiscutible durante los últimos 10 años, y tiene la mayor participación de mercado, con un 36%; si sumamos la participación de las 5 principales ensambladoras, éstas representan el 97,16% de las ventas (RUNT, 2016).

#### **2.2.2.1 AUTECO®**

Autotécnica Colombiana S.A.S., es una empresa fundada en 1941 con sede en la ciudad de Medellín, es la primera ensambladora del país y en la actualidad representa y ensambla 4 de las marcas más importantes de motocicletas en el mundo, de acuerdo a su categoría, así: KAWASAKI® de Japón; BAJAJ® de la India, KYMCO® de Taiwán, y KTM® de Austria, así mismo, el año 2016 ha incursionado en movilidad eléctrica con su marca STÄRKER (AUTECO, 2016).

En el Eje cafetero tiene ámbito de operación como distribuidor autorizado de AUTECO la sociedad Su moto del Otún S.A., empresa que ha logrado ampliar su red comercial, apalancado en el aumento de las ventas de motos, el crecimiento del parque automotor y el posicionamiento de AUTECO como marca líder de la industria.

### **2.3 Descripción general de la empresa Su moto del Otún S.A.**

Es el distribuidor autorizado más representativo por nivel de ventas para AUTEKO en el Eje cafetero, la empresa distribuye la totalidad del portafolio de las marcas que comercializa la ensambladora, tanto en motocicletas, como en motocarros, repuestos y accesorios.

La empresa es una sociedad anónima de naturaleza privada fundada en el mes de septiembre de 2006, perteneciente al régimen común, responsable de los impuestos de IVA y Renta; que según la clasificación que emite la Ley 905 de 2004<sup>4</sup>, para este caso, por el nivel de empleados y valor de los activos, está catalogada como mediana empresa.

La sociedad tiene como objeto social “la compra y venta de motocicletas nacionales y extranjeras, repuestos y accesorios para las mismas y demás actividades relacionadas con el sector, la importación, exportación, compra y venta de bienes muebles, maquinaria y equipos de toda índole y características” (Su moto del Otún S.A, 2006, p. 2).

### **2.4 Direccionamiento estratégico**

#### **2.4.1 Misión**

Somos una empresa que participa de manera activa y permanente en el desarrollo socioeconómico de nuestra región, comercializando y financiando Motocicletas y Repuestos de excelente calidad, con el respaldo de AUTEKO S.A.S. Contamos con el apoyo de un equipo de trabajo altamente comprometido y capacitado para aportar bienestar a nuestros Clientes, ofreciéndoles una atención de calidad con sentido humano, que aporta soluciones a las necesidades de transporte, trabajo y entretenimiento. (Su moto del Otún S.A., 2014, p. 4)

---

<sup>4</sup> La Ley 905 de 2004 modifica la Ley 590 de 2000 sobre promoción del desarrollo de la micro, pequeña y mediana empresa colombiana, otorgando la definición de mediana, pequeña o microempresa, de acuerdo al cumplimiento de parámetros de personal y activos totales.

## **2.4.2 Visión**

En el año 2018, seremos una empresa líder en la comercialización y financiación de Motocicletas, Repuestos y Servicio Técnico a nivel Regional y Nacional, identificados como un equipo confiable, seguro, diligente, flexible y rentable, caracterizándonos por aportar calidad a nuestros Clientes, empleados y socios, con una excelente administración de los recursos, teniendo como prioridad la capacitación y desarrollo de nuestros funcionarios, respeto integral al medio ambiente y compromiso con el desarrollo del país. (Su moto del Otún, 2014, p. 4)

## **2.4.3 Política de calidad**

“Estar dedicados a la comercialización y financiación de Motocicletas y Repuestos de alta calidad que aportan bienestar a nuestros Clientes; contamos con un equipo de trabajo capacitado y comprometido con nuestra razón de ser; una infraestructura adecuada y propendemos siempre por la mejora continua de nuestros procesos (Su moto del Otún S.A., 2014, p. 5).

## **2.4.4 Valores corporativos**

**2.4.4.1 Compromiso.** Es la acción que habla más alto que las palabras.

**2.4.4.2 Fortaleza.** Siempre dispuestos a trabajar en medio de las dificultades, mostrando lo que somos para bienestar de todos los que nos rodean.

**2.4.4.3 Honestidad.** Transparencia en todas nuestras actividades.

**2.4.4.4 Perseverancia.** Fuerza interior que nos permite llevar a buen término todo lo que emprendemos, lo que implica disciplina y decisión.

**2.4.4.5 Lealtad.** Resultado de la entrega, compromiso y cumplimiento con las labores encomendadas, comprometidos a dar lo mejor de nosotros e ir más allá de lo que se nos exige.

**2.4.4.6 Amor.** Buscando en cada uno de los procesos los mejores resultados para obtener el bienestar de todos los que nos rodean.

**2.4.4.7 Enseñables.** Siempre dispuestos para recibir todas las enseñanzas que nos aporta el diario vivir y nuestros clientes, con la finalidad de ser mejor empresa. (Su moto del Otún S.A., 2014, pp. 6-7).

Este contexto del direccionamiento estratégico a nivel general, permite identificar cómo para la empresa es importante ser y convertirse en un actor privado, que contribuye al desarrollo socioeconómico de la región, teniendo en cuenta que puede ofrecer calidad de vida y solución a los problemas de transporte bajo un enfoque de sostenibilidad, dándole prioridad al desarrollo y capacitación de los empleados, así como influenciado por unos valores como el compromiso, la fortaleza, la lealtad, el amor y, sobre todo, enseñar valores que finalmente se deben ver traducidos en acciones concretas, como el compromiso de la alta dirección en contribuir y ser parte de la solución en la problemática de seguridad vial, principalmente con los grupos de interés más importantes, como son sus propios empleados y también sus clientes, quienes de alguna manera, participan como consumidores de una industria que, en términos de seguridad vial, los considera como actores vulnerables.

Por esto si la empresa proyecta su visión hacia un liderazgo, enmarcado en unos valores corporativos, éstos necesariamente deben “cuidar” su mercado y contribuir a crear conciencia, pero también tomar acciones concretas, aprovechando la interacción que se tiene como parte final de la cadena de comercialización, en el cual se fomente en los clientes la importancia de entender el sistema de seguridad vial para salvar vidas.

## **2.5 Área de influencia**

La empresa cuenta con 10 puntos de distribución, cuyo cubrimiento geográfico abarca tres departamentos y 7 municipios; estos son Manizales (2 puntos), Villamaría y Chinchiná en Caldas; Santa Rosa de Cabal, Dosquebradas y Pereira (que cuenta con tres puntos) en Risaralda, y Cartago, en el Valle del Cauca.

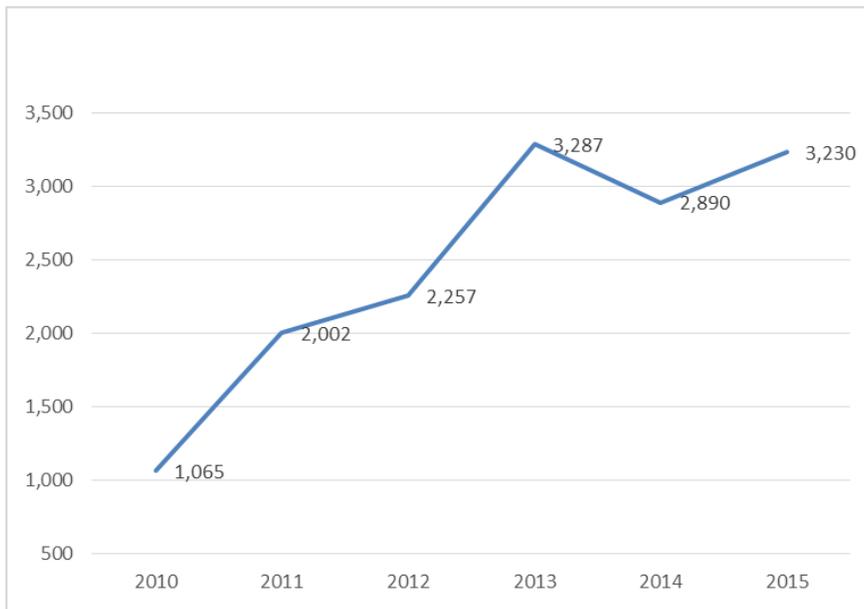
En los municipios de Villamaría, Chinchiná, y Santa Rosa de Cabal, las agencias son distribuidores únicos y exclusivos de AUTEKO, en las demás existen otras empresas.

En la actualidad la planta de personal es de 42 personas, teniendo en cuenta parte directiva, administrativa, asesores comerciales, personal de crédito, cartera y servicios de apoyo.

## **2.6 Crecimiento en ventas Su moto del Otún S.A.**

El año 2015 termina con un crecimiento en unidades del 11,76%, respecto al año 2014, en general las ventas han crecido un 203% desde el año 2010, duplicando los puntos de venta, generando un impacto muy positivo en la generación de empleo, pasando de 12 a 42 personas, así como en generación de utilidades y el impacto positivo con el número de clientes atendidos. En promedio mensual, en el año 2015, la sociedad termina el año con ventas de 274 unidades mensuales, y al analizar la participación de cada punto de venta en el total, Manizales, Dosquebradas y Pereira (Avenida 30 de agosto), tienen los mayores porcentajes con 21,76%, 16,35% y 14,89% respectivamente.

**Gráfico 5.** Ventas anuales en unidades motocicletas y motocarros



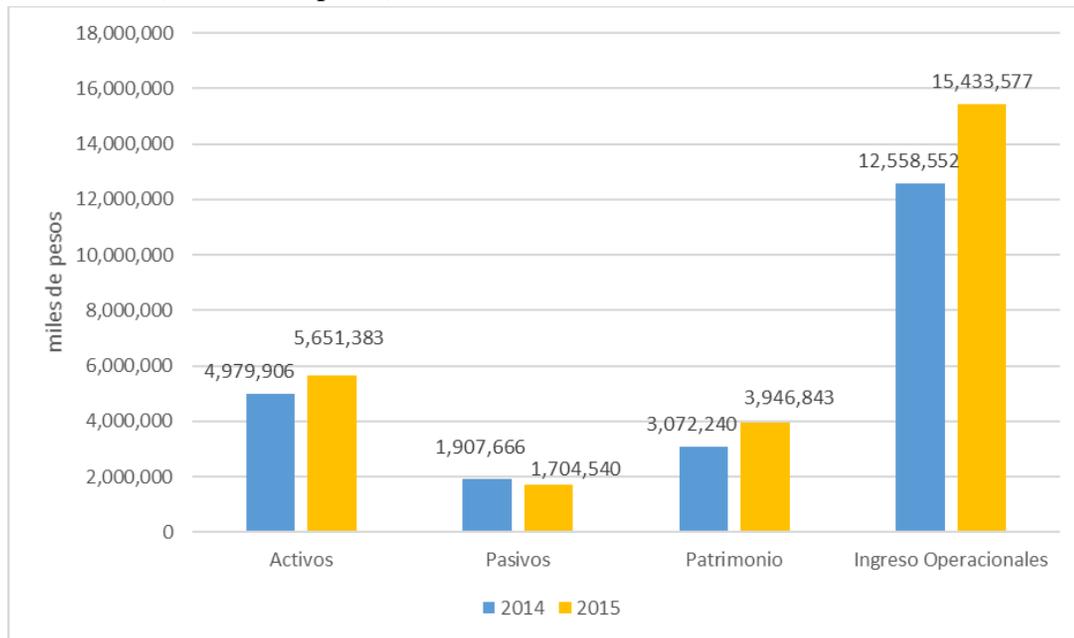
Fuente: Su moto del Otún S.A., 2016.

## 2.7 Información financiera básica

Realizando el comparativo entre el año 2014 y 2015 se puede constatar los buenos resultados financieros de la empresa, pues los activos totales tuvieron un crecimiento del 13,5%, los pasivos totales disminuyeron un 10,6% y además el patrimonio se incrementó en un 28,5%. De igual forma, el comportamiento de las ventas en unidades representado en el gráfico anterior, se ve reflejado en el aumento de los ingresos operacionales, los cuales crecieron un 22,9%.

Respecto a la utilidad neta, ésta presentó una variación positiva del 39,6% comparando las cifras del 2015 frente al 2014.

**Gráfico 6.** Valor de activos, pasivos e ingresos operacionales comparativos años 2014-2015 (en miles de pesos)



Fuente: Elaboración propia con datos aportados por Su moto del Otún S.A., 2016.

En resumen, la sociedad Su moto del Otún S.A., se ha beneficiado del auge de la comercialización de motocicletas en Colombia, y se considera partícipe de los beneficios que esta industria ha traído a la economía nacional y regional, así como el impacto positivo en la calidad de vida de las personas en su área de influencia. Pero, así como son incuestionables los beneficios e importancia de esta industria, también se han generado problemáticas importantes, desde el punto de vista de movilidad y en el ámbito ambiental; pero tal vez la problemática más sobresaliente es lo que tiene que ver con la accidentalidad vial, pues en un alto porcentaje de los accidentes de tránsito, están involucradas las motocicletas.

Infortunadamente existe una percepción general que asocia la accidentalidad vial como un tema exclusivo de las motocicletas, sin embargo, es una problemática que tiene que ver con el sistema social de seguridad vial en sí, donde además se deben valorar el papel del Estado, la infraestructura, el sector privado y los usuarios, a través de los comportamientos, conductas y decisiones en la vía de los diferentes actores.

## **2.8 Planteamiento del problema**

Respecto a la seguridad vial, el Gobierno nacional de Colombia se ha alineado a las recomendaciones dadas por la Organización Mundial de la Salud, para contribuir a disminuir los accidentes de tránsito (reconociendo a los peatones y motociclistas, como los actores de la vía más vulnerables); por lo que ha promulgado a través del Ministerio de Transporte, el Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2013-2021, cuyo objetivo sobre seguridad vial es: “Implementar acciones que permitan la disminución del número de víctimas fatales en un 25% por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021, a través de un trabajo intersectorial e interinstitucional coordinado” (Ministerio de Transporte e Colombia, 2013, p. 13).

Para cumplir este objetivo, el Plan nacional de seguridad vial establece 5 pilares estratégicos, (en concordancia con las recomendaciones de la OMS), donde se deben plantear programas y acciones específicas para cada uno de ellos. Estos pilares son: gestión institucional, comportamiento humano, vehículos, infraestructura, atención y rehabilitación de víctimas.

Por lo tanto, para que esta política pública adoptada por Colombia, pueda ser ejecutada, se ha desarrollado todo un marco normativo alrededor de la misma, para que efectivamente se logre ese alineamiento con las políticas de la OMS, y se articulen el sector público, sector privado, el sector educativo y los demás grupos de interés alrededor de este importante tema.

En este sentido, todos los actores involucrados, incluyendo el Gobierno, son conscientes de la importancia de minimizar estos impactos, para darle sostenibilidad al negocio y contribuir desde la responsabilidad social a minimizar los efectos de este problema.

Su moto del Otún S.A., como un actor involucrado en la cadena de valor de la industria de las motocicletas, a través de la comercialización a los consumidores finales, que además tiene una influencia importante en la región de influencia por el tamaño de la empresa, el nivel de ventas y la cobertura geográfica, debe cumplir el requisito legal de la elaboración del plan,

pero consciente de la problemática sobre accidentalidad vial descrita, que busca darle importancia también al impacto que pueda causar en los consumidores finales.

Para esto busca involucrar y articular los esfuerzos que está asumiendo el Gobierno a través de la expedición de la Ley, con los demás grupos de interés, especialmente con el proveedor AUTECO, con sus programas de seguridad vial y de capacitación y educación vial, así como articulando de mejor manera el proceso de entrega de la motocicleta, donde existe la oportunidad de impactar favorablemente al consumidor final, al hacerlo consciente sobre la importancia de la conducción segura y mejorar los comportamientos en la vía.

De esta manera, a través del desarrollo de la metodología propuesta por el Ministerio de Transporte, se pretende realizar el diagnóstico de seguridad vial para la empresa Su moto del Otún, en cada uno de las líneas estratégicas propuestas, para establecer hallazgos y definir la línea base que permita proponer la elaboración del plan operativo, que ayude a mejorar la seguridad vial de los empleados de la empresa y tomar las acciones que puedan impactar también a los consumidores en el momento de la entrega de la moto.

### **2.8.1 Marco legal**

Se desarrolla un marco normativo a través de la Ley 1503 de 2011, como resultado del compromiso adquirido por Colombia en el seno de la Organización Mundial de la Salud, a través del lanzamiento en mayo de 2011, del Decenio de Acción para la seguridad Vial 2011-2020.

El objetivo de esta ley es:

Definir lineamientos generales en educación, **responsabilidad social empresarial** y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de

desplazamiento o de uso de la vía pública”. (Ley 1503 de 2011, artículo 1.)

Por lo tanto, pone como un tema de interés público la educación en seguridad vial y la responsabilidad de los actores en la vía a través de: campañas formativas, informativas, concientización a peatones, pasajeros y conductores, en las que se entiende que además del conocimiento de las normas y reglamentaciones, también son importantes los hábitos, los comportamientos y las conductas (Congreso de Colombia, 2011).

Esta Ley es un paso muy importante en el que el Estado reconoce el impacto de los hechos relacionados con la seguridad vial, planteando planes, programas y estrategias concretas, involucrando a muchos actores, tomando acciones en el plano educativo al definir lo que es la educación vial y, de manera transversal, incluirla como enseñanza obligatoria en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media académica; además busca que las personas desarrollen conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial, y así puedan evaluar las consecuencias de sus actos cuando actúan como peatones, pasajeros o conductores.

Igual de importante es la referencia que hace esta Ley a la responsabilidad social empresarial, por lo que también da lineamientos precisos para el sector privado en referencia a su compromiso con el objeto de la Ley, por medio del diseño e implementación del plan estratégico de seguridad vial para las organizaciones, de tal forma que cumplan las siguientes características:

Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores... deberán diseñar el plan estratégico de seguridad vial. (Ley 1503 de 2011, artículo 12)

Posteriormente esta Ley fue reglamentada por medio del decreto 2851 de 2013 del Ministerio de Transporte, cuyo propósito es definir las acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías. Con este decreto entonces, se reglamenta el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, donde se define la parte conceptual de lo que es un plan estratégico de seguridad vial, dando los lineamientos para su construcción, de acuerdo a las líneas de acción establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Así mismo, este decreto determina la obligación para que se expida una guía metodológica para orientar la elaboración de los planes estratégicos empresariales e institucionales de seguridad vial; guía que fue efectivamente expedida a través de la resolución 1565 de 2014 por el Ministerio de Transporte, la cual tiene como objetivos más sobresalientes:

Desarrollar las pautas para la realización del diagnóstico de la seguridad vial empresarial, concretar un modelo conceptual del Plan Estratégico de Seguridad Vial empresarial institucional y, asumir de manera propositiva, que la responsabilidad de la seguridad es compartida entre todos los usuarios de la vía. (Ministerio de Transporte de Colombia, 2014, p. 12)

De todas formas, esta metodología debe adecuarse a las líneas de acción del Plan nacional de seguridad vial, adaptadas a las características propias de cada empresa; en este caso, para la comercialización de motocicletas, en las líneas de acción o pilares estratégicos como son:

1. Fortalecimiento de la gestión institucional.
2. Comportamiento humano
3. Vehículos Seguros
4. Infraestructura Segura
5. Atención a Víctimas

En relación a los anteriores pilares estratégicos, la guía propone las siguientes etapas de implementación del plan estratégico de seguridad vial: conformación del equipo de trabajo, diagnóstico, elaboración, implementación y seguimiento y evaluación.

En concordancia con los lineamientos que deben seguir las empresas privadas, de acuerdo al marco legal sobre el cual está inmerso el objeto social de la empresa Su moto del Otún S. A, esta organización tiene la obligación de presentar un plan estratégico de seguridad vial, ya que comercializa más de 10 unidades, pero además por ser considerado un actor importante de la industria en la región, que ha identificado cómo la problemática de la seguridad vial es determinante para la sostenibilidad de su negocio.

Por parte del Gobierno se han dado unos pasos importantes al articular varias estrategias, ya que se ha reconocido que el problema es de todos los actores, y por todos los actores nos referimos a peatones, motociclistas, pasajeros, conductores de vehículos automotores, autoridades de tránsito, entre otros, e implica cambios en la legislación, en el comportamiento humano a través de la educación, pero también en los hábitos, comportamientos y conductas; estos puntos son especialmente sensibles para el sector de motocicletas, pero más allá de cumplir el requisito legal, que estaría dentro del primer nivel de responsabilidad social empresarial, la empresa debe buscar trascender su objeto social, proyectando el futuro del mercado de motocicletas, y éste tiene que ver necesariamente con mejorar y minimizar los accidentes de tránsito y, de esta manera, lograr integrar los intereses de la empresa a los de la sociedad y a los del bienestar de los clientes; así se puede hacer un negocio sostenible bajo los principios de responsabilidad social empresarial y generación de valor compartido.

De este modo la empresa, siguiendo los lineamientos de la guía metodológica, se enfocará en realizar el diagnóstico de la seguridad vial al interior de la empresa para cada uno de los pilares estratégicos, ya que éste se constituye en la línea base e insumo principal, que va a permitir proponer un plan estratégico de seguridad vial que cumpla los requisitos de ley, pero que a la vez tenga en cuenta las características propias de la empresa, como comercializador de motocicletas.

### **3. Objetivos**

#### **3.1 Objetivo general**

Realizar el diagnóstico de seguridad vial en cada uno de los componentes de fortalecimiento de la gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas para la empresa Su moto del Otún S.A., con el propósito de obtener la línea base que permita la elaboración de una propuesta de plan operativo del plan estratégico de seguridad vial (PESV).

#### **3.2. Objetivos específicos**

- Analizar el contexto de la empresa en relación a la actividad que realiza, cobertura geográfica, componentes sociodemográficos de los empleados, y nivel de avance en la creación de las políticas y responsables de la seguridad vial.
- Clasificar los riesgos viales en relación al rol en la vía por parte de los empleados, de acuerdo a los tipos de desplazamientos.
- Elaborar el diagnóstico del componente de comportamiento humano, estableciendo los requisitos de vinculación para el personal, las pruebas de conducción e ingreso, así como el número de personas capacitadas en seguridad vial.
- Elaborar el diagnóstico de los vehículos de la empresa en cuanto a su mantenimiento preventivo, correctivo, registro e información.
- Realizar el diagnóstico del componente de infraestructura segura, revisando el entorno físico de los locales comerciales, las rutas internas y externas de los mismos, así como el estudio de los desplazamientos del personal.

- Elaborar el diagnóstico del grado de capacitación y conocimiento de la empresa respecto a la atención a víctimas y el registro de los incidentes viales que ha tenido el personal de la empresa.
- Proponer un plan operativo de acuerdo a los hallazgos obtenidos en el diagnóstico que permitan mitigar los riesgos y mejorar la seguridad vial.

#### **4. Marco de referencia conceptual**

El marco conceptual para este trabajo de grado se enmarca en el alcance que debe dar la empresa Su moto del Otún S.A., a través de la definición de seguridad vial, políticas de responsabilidad social empresarial, la definición de diagnóstico y plan estratégico.

##### **4.1 Sistema seguridad vial**

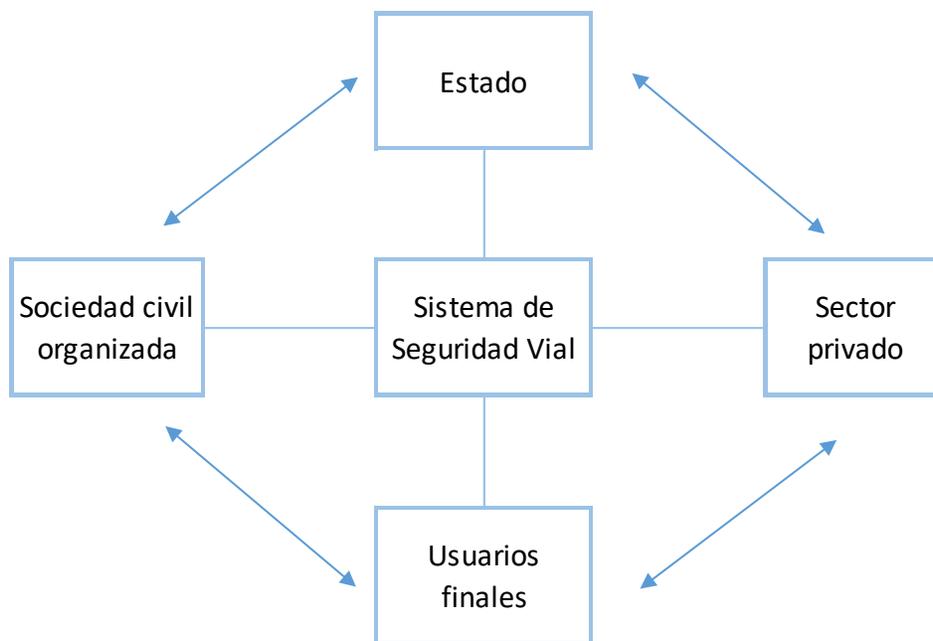
Los antecedentes sobre la seguridad vial como preocupación para los países, se puede ubicar hacia finales de la década de 1950, cuando en el proceso de recuperación después de la Segunda Guerra mundial, se da un rápido crecimiento de la motorización y la transición hacia el transporte en carretera, pero también un aumento en la accidentalidad; ésta alcanza un cifra históricamente alta hacia 1970, por lo tanto los países empezaron a analizar dicha situación y encontraron que dentro de las causas más comunes a esta accidentalidad, se encontraban el poco uso del cinturón de seguridad, cascos de protección, exceso de velocidad y conducción bajo efectos de alcohol. A partir de allí, se comienza a crear los departamentos de seguridad en los países y a establecer leyes que permitieran reducir la accidentalidad (Alianza Mundial para la Seguridad Vial, 2007).

Un referente en el análisis de los sistemas de seguridad vial es William Haddon, quien, en los años 60, propuso un modelo teórico para hacer la analogía desde un enfoque de sistema social, donde interactúan entre sí diferentes actores (países, instituciones, personas) por medio de actividades y procesos a través de modos de transporte motorizado y no motorizado (Haddon citado por Nazif, 2011).

Este modelo parte de un planteamiento ideal donde no van a existir conflictos y va a prevalecer siempre la vida de las personas y la infraestructura o elementos materiales no provocan alteraciones al sistema; sin embargo, lo más importante para el sistema es que los actores trabajen coordinadamente distinguiendo entre actores participantes directos en el sistema como peatones, ciclistas, pasajeros y conductores de vehículos motorizados; y los

actores que se encargan de diseñar y ser facilitadores del sistema, como son las instituciones públicas, el gobierno, las organizaciones no gubernamentales o las empresas. En este sentido, cada uno de los actores desarrolla un rol y unas funciones específicas que le dan equilibrio al sistema, entonces debe existir una forma de esquema social donde todos los actores contribuyen al sistema de seguridad vial (Nazif, 2011).

**Gráfico 7.** Sistema social de la seguridad vial



Fuente: Nazif, 2011.

Este enfoque de tratamiento sistémico integral de varios actores es el que desarrolló Haddon, cuando específicamente definió el transporte de carretera como un sistema hombre-máquina, donde se da la interacción de tres factores: el ser humano, vehículo y entorno; de esta manera adopta un enfoque de prevención, al plantear cómo estos tres componentes intervienen en un accidente de tránsito, y define tres fases en un accidente como son: el antes, el durante y el después del evento. De esta manera, este enfoque sistémico busca analizar las diferentes posibilidades de intervenir para corregir los errores o deficiencias en cada uno de los

componentes, además de mitigar las consecuencias de los traumatismos (Organización Mundial de la Salud, 2004).

**Tabla 3.** Matriz de Haddon

Fase		Factores		
		Ser Humano	Vehículos	Entorno
Antes del choque	Prevención de choques	Información Actitudes Discapacidad Aplicación de la reglamentación por la policía	Buen estado técnico Luces Frenos Maniobrabilidad Control de la velocidad	Diseño y trazado de la vía pública Limitación de la velocidad Vías peatonales
Choque	Prevención de traumatismos durante el choque	Utilización de dispositivos de retención Discapacidad	Dispositivos de retención de los ocupantes Otros dispositivos de seguridad Diseño protector contra accidentes	Objetos protectores contra choques
Después del choque	Conservación de la vida	Primeros auxilios Acceso a atención médica	Facilidad de acceso Riesgo de incendio	Servicios de socorro Congestión

Fuente: OMS, 2004.

#### 4.1.1 Definición de seguridad vial

Para la definición de seguridad vial, se han tomado las referencias anteriores, los aportes de los organismos multilaterales como la OMS, así como la legislación colombiana.

De acuerdo al Plan Nacional de Seguridad Vial, esta última se define como un resultado que se obtiene cuando se realizan intervenciones sistémicas en diferentes niveles como el formativo, educativo y de investigación, buscando incidir sobre la sociedad y sobre los medios relacionados con la movilidad, de tal forma que se pueda mitigar y/o prevenir y/o eliminar los accidentes de tránsito que causan lesión o muerte a los actores de la vía (Uclés Sánchez, citado en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2022, 2003).

De igual forma, el Ministerio de Transporte de Colombia, por medio del decreto 2851 de 2013, define la seguridad vial como: “el conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías” (p. 2).

Otra aproximación al concepto de seguridad vial es la que considera ésta como el resultado de un sistema integral de movilidad, compuesto por al menos cuatro frentes: el fortalecimiento de la capacidad institucional, un comportamiento humano seguro de los usuarios en la vía, tener vehículos y equipos seguros y una infraestructura que proteja a los ciudadanos, con el propósito de lograr la reducción de las probabilidades de que ocurran choques y la disminución de energía que absorba el cuerpo humano, aumentando las probabilidades de supervivencia (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2014). Es importante resaltar cómo la seguridad vial no solo tiene que ver con la disminución de muertes, sino también de accidentes o lesiones que se puedan causar.

Esta última definición es la que se propone como referente para el marco conceptual del diagnóstico de seguridad vial, ya que recoge el enfoque sistémico y preventivo aportado por Haddon y las fases a tener en cuenta en un accidente, pero también toma el enfoque que recomienda la organización mundial de la Salud en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, donde propuso como marco de acción las cinco categorías de actividades o pilares que adopta la definición, solo faltaría adicionarle el pilar relativo a la respuesta tras los accidentes.

#### **4.2 Responsabilidad social empresarial**

El enfoque sistémico, multidimensional y multisectorial descrito, ilustra la importancia del Estado, la sociedad civil, los usuarios finales y el sector privado en la coordinación y vinculación entre los diferentes actores para lograr un mayor impacto en el resultado sobre la disminución de los accidentes de tránsito. En este sentido y también en el marco de la Ley

1503, las empresas deben vincularse a este sistema, teniendo en cuenta además el enfoque que deben tener desde la responsabilidad social empresarial.

Es importante definir entonces, que las empresas vinculadas a este sector deben desarrollar este concepto a un mayor nivel, por la problemática expuesta anteriormente, en las que las empresas comercializadoras de motocicletas, específicamente, deben procurar que la alta accidentalidad se logre disminuir y que no continúe siendo la mayor amenaza para la sostenibilidad del negocio.

#### **4.2.1. Definición de responsabilidad social empresarial**

Se puede decir que el término de responsabilidad social empresarial tuvo sus inicios a partir de la década de 1950 e inicios de 1960, con la consolidación de las grandes corporaciones y multinacionales estadounidenses, siendo Howard Bowen, quien por medio de su libro *Social Responsibilities of the Businessman*, plantea el debate moral de cómo las empresas, además de la producción, deben devolver algo a la sociedad, de acuerdo a lo que las empresas tomaban de ella, por eso deberían tenerse en cuenta los valores de la sociedad (Bowen, 1953).

Ahora bien, tenemos el enfoque de Milton Friedman, precursor del neoliberalismo, para quien la responsabilidad social de las empresas es incrementar sus utilidades y considera que las personas son las que tienen responsabilidades, las empresas deben procurar ser más competitivas y regirse por las reglas del mercado, no por reglas políticas; son las personas quienes deben libremente decidir qué obras quieren apoyar, ya que la responsabilidad social de las empresas es un enfoque político y lo que debe primar es una economía de mercado (Friedman, 1970).

Bajo el principio de maximizar las utilidades de las empresas, cualquier requerimiento adicional o limitación, debe generar mayores costos y por lo tanto disminuir las utilidades; las empresas, sin embargo, reconocen algunas externalidades o costos sociales, como la contaminación o, para el caso concreto, la accidentalidad vial; por lo tanto, la sociedad a

través del Estado impone impuestos o legisla y sanciona para que las empresas asuman desde lo normativo esas externalidades. En conclusión, se supone que en la medida que una empresa funcione, ya está generando beneficio social porque paga impuestos y cumple las leyes, y además está asumiendo el costo de las externalidades.

Así durante la década de los 80s y a mediados de 90s, prevaleció esta concepción de la primacía del mercado en los negocios, y la interacción entre oferta y demanda lograba los puntos de equilibrio óptimos para el desarrollo de la sociedad. Aquí el Estado debía tener una participación mínima, enfocada a proveer los servicios sociales y a realizar una política redistributiva a través de los impuestos; sin embargo, a finales de los años 90, en Europa principalmente, gracias a la divulgación de las tecnologías de la información, se comienza a tomar mayor conciencia inicialmente de las repercusiones medioambientales del modelo capitalista, y se comienza a cuestionar la sostenibilidad del modelo; por lo tanto, se retoman las ideas sobre la necesidad de lograr equilibrio entre el desarrollo económico, social y ambiental, que es una definición de desarrollo sostenible, donde se busca que se satisfagan las necesidades del presente, sin comprometer las posibilidades de que las generaciones del futuro hagan lo mismo (Organización de las Naciones Unidas, 1987).

Es así como la comunidad europea tiene la iniciativa de fomentar un marco europeo que promueva la responsabilidad social empresarial, definiéndola como: “la integración voluntaria, por parte de las empresas, de las preocupaciones sociales y medioambientales en sus operaciones comerciales y sus relaciones con sus interlocutores” (Comisión de las Comunidades Europeas, 2001, p. 7).

Pero con los cambios generados por la globalización y los conceptos de competitividad, y la interrelación cada vez más marcada por los fenómenos políticos, económicos, sociales y culturales, se da otro enfoque a la responsabilidad social empresarial, con los autores Porter & Kramer (2002), que buscan equilibrar la filantropía con la generación de valor y definen el concepto *corporate social responsibility*, traducido como responsabilidad social empresarial, en un artículo para la *Harvard Business Review*, donde manifiestan la

importancia de que exista ese equilibrio entre el desarrollo económico, social y ambiental, pero además donde las empresas deban preocuparse por tener en cuenta el entorno, sus consumidores y grupos de interés a largo plazo (Porter y Kramer, 2002).

Sin embargo, estos autores siguieron desarrollando este concepto para definir cómo se debe lograr integrar la ventaja competitiva a la responsabilidad social empresarial, proponiendo cómo las empresas deben integrar a su cadena de valor las actividades que tengan consecuencias en la sociedad, logrando minimizar los impactos y potencializar oportunidades para diferenciarse y crear un valor social de reputación y de marca, donde también plantean cómo una empresa exitosa necesita una sociedad sana, ya que la educación, el sistema de salud y seguridad social, equidad, etc., hacen una fuerza de trabajo productiva (Porter & Kramer, 2006).

#### **4.2.2. Valor compartido**

Continuando con la línea de estos autores, tenemos cómo la crisis financiera de 2009 y los escándalos de las grandes corporaciones, han hecho que se pierda la confianza en muchas empresas, por lo que el concepto evoluciona a la par con las nuevas preocupaciones de la sociedad y de los consumidores.

Partiendo de esta realidad, se plantea cómo una empresa necesita de una comunidad sostenible, ya que así se continúa creando mercado para los bienes o servicios, se obtienen activos públicos, pero, sobre todo, se genera un ambiente o entorno que necesariamente dará apoyo al propio negocio o empresa. Por lo tanto, se desarrolla el concepto de valor compartido, en el que las empresas deben buscar desarrollar mejores políticas y prácticas que la hagan más competitiva, a la vez que mejoren las condiciones económicas y sociales donde se desarrolla. Lo innovador entonces de este enfoque es que se equipara el progreso económico y social en términos de generación de valor, bajo la premisa de conectar la empresa con el avance de la sociedad, favoreciendo la colaboración (Porter & Kramer, 2011).

Porter & Kramer (2011) establecen que si una empresa quiere iniciar el proceso de avanzar hacia la creación de valor compartido, debe comenzar por hacer un diagnóstico que le permita identificar qué costos colaterales o daños se puedan asociar a los bienes y servicios o al accionar de la misma empresa, pero también las necesidades o beneficios.

Pero toda la concepción de valor compartido no solo se circunscribe a la esfera privada; de hecho, da una gran importancia al Estado o al sector público, ya que plantea que:

Las regulaciones que potencian el valor compartido fijan metas y estimulan la innovación: resaltan un propósito social y crean un campo de juego parejo para alentar a las empresas a invertir en valor compartido en vez de maximizar las utilidades de corto plazo. Dichas regulaciones tienen varias características: primero, fijan metas sociales claras y medibles, ya sea que se refieran al uso de energía, temas de salud o de seguridad. (Porter & Kramer, 2011, p. 14)

La creación de valor entonces engloba los conceptos de responsabilidad social empresarial, y va más allá, ya que además del cumplimiento de los diferentes niveles de la pirámide de Responsabilidad Social, propuesta por Carrol (1991) donde el primer nivel o la base está en el componente económico, seguido por el legal, el ético y el filantrópico (Avendaño, 2013), también involucra cualquier mal, daño o externalidad causada por la empresa, además que da al Gobierno la posibilidad de promover esta generación de valor, al trabajar conjuntamente con las empresas e identificar las carencias sociales, económicas, de seguridad, como posibilidades para darle sostenibilidad a los mercados.

#### **4.3. Plan estratégico de seguridad vial**

Partiendo de la generalidad de esta definición, el plan estratégico de seguridad vial es un:

conjunto de acciones coordinadas entre sí, tanto en su dimensión vertical (entre los distintos niveles de la administración estatal, regional, provincial y municipal) como horizontal

(entre ministerios, regiones o provincias o entre agentes privados o sociales) con el objetivo de alcanzar una meta común. Esta implica una planificación a medio-largo plazo, que ayuda a priorizar las actuaciones que ofrezcan la mayor efectividad y la mejor relación coste-efectividad. (Monclús, 2007 citado en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013, p. 22.)

Así mismo, el decreto 2851 de 2013, en su artículo 2 aporta la definición:

Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito. (p. 2)

Entendiendo, entonces, el plan estratégico de seguridad vial como un instrumento de planificación, es importante definir cómo se construye este plan, para enfocarnos, sobre todo, en la importancia del diagnóstico mismo, ya que éste es el objetivo específico de este trabajo.

#### **4.3.1 Proceso estratégico**

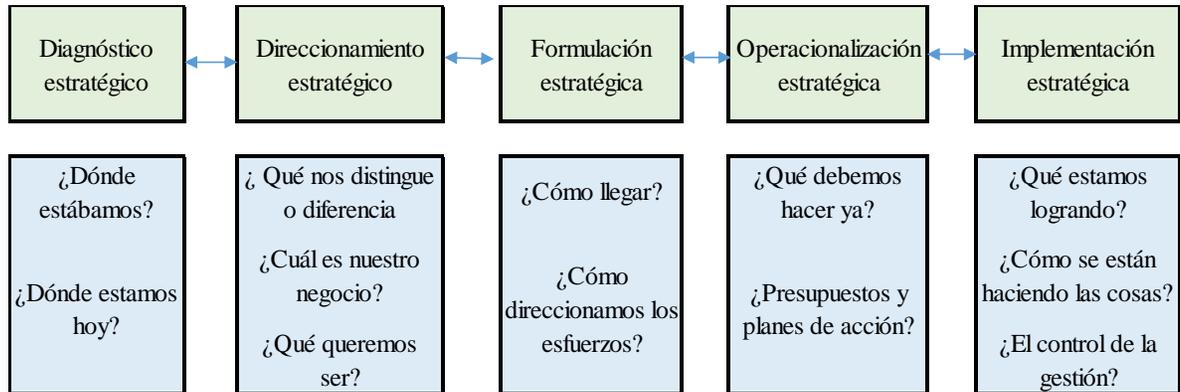
Un plan estratégico debe partir necesariamente de una planeación estratégica, entendida ésta como:

Proceso por medio del cual quienes toman decisiones en una organización obtienen, procesan y analizan información pertinente, interna y externa, con el fin de evaluar la situación presente de la empresa, así como su nivel de competitividad con el propósito de anticipar y decidir sobre el direccionamiento de la institución hacia el futuro. (Serna G, 2008, p. 55)

De esta manera, un plan estratégico es la materialización del proceso de planeación estratégica, a través de un conjunto de acciones programadas para conseguir un objetivo a

plazo, donde se asignan las responsabilidades, los medios y los indicadores que den cuenta de este plan para el logro del objetivo (Fernández Romero, 2004).

**Gráfico 8.** Proceso estratégico



Fuente: *Gestión Estratégica*, Humberto Serna Gómez (2008, p. 58.)

La anterior gráfica de proceso estratégico muestra la relación que debe tener todo el proceso para que, de una manera metódica y sistémica, se sigan unos pasos que garanticen el logro de los objetivos. Si se analiza este proceso a la luz de la metodología propuesta para la elaboración de los planes estratégicos de seguridad vial, se puede denotar cómo esta sigue los pasos del proceso estratégico, y es precisamente en el diagnóstico estratégico, donde se centra el objetivo de este trabajo de grado, como primer paso e insumo principal para continuar el proceso hasta llegar a la implementación.

#### 4.3.2. Diagnóstico estratégico

Este análisis por lo tanto, se hace en una mayor parte a nivel interno y debe responder principalmente a las preguntas: ¿Dónde estábamos? y ¿Dónde estamos hoy?; por lo tanto, se debe analizar el entorno externo e interno de la organización; una de las metodologías más populares es el análisis FADO, que es un análisis de las fortalezas internas, amenazas externas, debilidades internas y oportunidades externas, para así crear una matriz que sirva como insumo para la definición de estrategias que maximicen las fortalezas, minimicen las

amenazas, aprovechen las oportunidades y minimicen los riesgos asociados a las debilidades; para esto análisis es importante definir las variables prioritarias (Serna Gómez, 2008).

Para este caso en particular, se toma un diagnóstico más específico en lo referente a la seguridad vial de la empresa, teniendo en cuenta las debilidades internas en cuanto a la capacidad directiva y al compromiso respecto al cumplimiento de los requisitos legales, ambientales y de responsabilidad social empresarial; también se debe definir la estructura y las formas de comunicación y las amenazas para este mismo tema, respecto a los factores sociales, geográficos, de comportamiento, de la misma naturaleza de la empresa respecto a su relación con la accidentalidad vial, esto es, los desplazamientos del personal, sea en misión de trabajo o en sus desplazamientos a sus hogares, los tipos de carretera sobre los que se desplazan, las condiciones climáticas, geológicas, etc., que puedan representar factores de riesgo en cuanto a la seguridad vial. De esta manera, se pueden calificar los factores o riesgos y calificar los impactos, que permitan ser el insumo para tomar acciones que minimicen esos riesgos o impactos (Serna Gómez, 2008).

#### **4.3.3. Enfoque diagnóstico del plan estratégico de seguridad vial**

Específicamente el diagnóstico para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial, toma las directrices del marco legal ya descrito a través de la Ley 1503 y la resolución 1565 de 2014, y se basa en la metodología descrita en la matriz de Haddon, que trata de identificar las fuentes de error o deficiencias en el diseño de cada uno de los componentes (humano, vehículos, entorno) y que pueden contribuir a los choques mortales o producir lesionados, para que de esta manera se puedan tomar acciones correctivas en las tres fases del accidente:

- Antes del choque o accidente: son acciones que buscan disminuir la exposición a los riesgos o evitar que se produzcan.
- Durante el choque o accidente: son acciones que deben ser tenidas en cuenta, para que durante el suceso las consecuencias o efectos del mismo no sean tan severas.

- Después del choque o accidente: son acciones que se planean para evitar que las consecuencias del accidente sean mayores y la recuperación efectiva, a través de una mejor atención posterior al choque o accidente (Merchán Pico, González Pérez & Noreña Aristizábal, 2011).

Por lo tanto, el decreto 2851 de 2013 y la resolución 1565 de 2014, siguen estos lineamientos y establecen que debe cumplir cada uno de las líneas de acción o pilares estratégicos, que sería entonces el diagnóstico a establecer para la formulación del PESV; por lo tanto, es importante establecer las características de la empresa: análisis de actividad económica, tamaño, sector al que pertenece, cantidad de empleados, desplazamientos de los mismos, establecer el rol en la vía (peatón, pasajero, conductor, acompañante); calificar los riesgos de los mismos, también infraestructura y tipo de vehículos.

Respecto a cada línea de acción o plan estratégico, los requisitos mínimos a evaluar son:

1. Fortalecimiento de la gestión institucional: contar con un responsable, para emprender acciones a favor de la implementación de la política interna de Seguridad Vial, y definir la capacidad directiva para la implementación y seguimiento del plan.
2. Comportamiento humano: establecer el grado de capacitación sobre seguridad vial, las pruebas de ingreso para los conductores, el control a la documentación de los mismos y las políticas de regulación de la empresa, como control de alcohol, drogas, horas de regulación y descanso, regulación de velocidad y uso de elementos de protección.
3. Vehículos seguros: establecer un plan de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, en el que se establezcan las políticas para la revisión periódica de los mismos y las condiciones mínimas de seguridad con los que deben contar, además de llevar el registro de los mismos; en caso de que la empresa no cuente con vehículos propios, debe exigir esta condición a los contratistas.

4. Infraestructura segura: revisar el entorno físico en el área de influencia interna, además de hacer evaluación de los desplazamientos, para identificar puntos críticos de la infraestructura vial.

5. Atención a víctimas: identificar que los empleados conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito producto de su actividad laboral, así como sus derechos y alternativas de acción; para este caso, se debe hacer en coordinación con la ARL (Ministerio de Transporte de Colombia, 2013).

En resumen, el marco conceptual define la importancia de realizar un diagnóstico estratégico, dirigido específicamente a establecer una línea base que tenga en cuenta el enfoque sistémico de la seguridad vial, tomando además el enfoque prevencionista propuesto por Haddon (1968), respecto a las tres fases del choque o accidente de tránsito, lo que se ve reflejado en los pasos a seguir en la guía metodológica emitida por el Ministerio de Transporte, donde establece los requisitos de acuerdo a las 5 líneas de acción o pilares estratégicos, para que teniendo en cuenta este diagnóstico, se pueda proponer las acciones, estrategias y medidas que consignadas en un plan estratégico de seguridad vial, permitan disminuir los índices de accidentalidad.

Así mismo, teniendo en cuenta la perspectiva de la responsabilidad social empresarial, tenemos que el diseño del Programa Estratégico de Seguridad Vial está dentro de los primeros niveles del mismo, ya que se están cumpliendo las obligaciones legales, códigos de conducta, principios empresariales, etc., pero se establece también un compromiso mayor con la empresa y los empleados para avanzar en la generación de valor compartido, ya que se puede ir más allá e involucrar en el plan a los consumidores y buscar generar una concientización sobre la importancia de la seguridad vial, y así alinear los objetivos de la empresa con los de los consumidores, buscando la sostenibilidad el negocio.

## **5. Método de solución**

El problema se abordará a través de la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que se encuentra en la resolución 1565 de 2014, que establece los cuatro pasos como son el diagnóstico, elaboración, implementación, seguimiento y evaluación, en las cuatro líneas de acción o pilares estratégicos como son:

1. Fortalecimiento de la gestión institucional.
2. Comportamiento humano.
3. Vehículos Seguros.
4. Infraestructura Segura.
5. Atención a Víctimas.

Sin embargo, para el desarrollo del trabajo, se ha enfocado en el diagnóstico y la elaboración del mismo.

Para esto se realizará un análisis del contexto para establecer una línea base que tenga en cuenta la caracterización de la empresa, y donde se determinen los desplazamientos y calificación del riesgo de los mismos, incidentes viales y nivel de capacitación de los empleados, así como de manera general, se responde a las preguntas ¿dónde estamos y cómo estamos hoy?, así como respecto a cada componente de línea estratégica, teniendo en cuenta los requisitos que se deben cumplir por cada uno de ellos, de acuerdo a la reglamentación vigente, para así poder trazar estrategias y acciones en la elaboración del plan.

### **5.1. Método de recolección de información**

Para obtener este diagnóstico, se tendrá en cuenta para el método de solución una parte de observación y verificación, de acuerdo al conocimiento y registros que tiene la empresa, pero la mayor proporción será elaborada con base en la aplicación de una encuesta descriptiva semiestructurada, dividida en 4 secciones como son: información básica, calificación del

riesgo, incidentes viales y educación vial, con diferentes tipos de preguntas como son estructuradas, cerradas, de respuesta múltiple y abiertas.

La implementación de la encuesta será tipo censo, es decir, aplicada a la totalidad del personal que labora en la empresa Su moto del Otún S.A., en la cual el error tiende a cero, y la confianza al 100%. El formato fue enviado vía correo electrónico, haciendo uso de la tecnología de formularios en línea del software *google drive forms*, el cual pone a disposición de los usuarios esta herramienta de gestión de cuestionarios de manera gratuita, permitiendo tener los resultados en tiempo real, de manera rápida, confidencial, además de ofrecer la información organizada y tabulada para su posterior análisis.

Respecto a la información básica solicitada, se decidió que las personas omitieran la parte de la identificación personal, para garantizar la confidencialidad y honestidad en las preguntas.

A continuación, se relaciona la ilustración donde se pueden observar las preguntas específicas realizadas al personal a través de la encuesta.

Ilustración 1. Formato de encuesta

## DIAGNÓSTICO PARA ELABORACIÓN PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

Este formulario es necesario para complementar la caracterización y el diagnóstico de la empresa para identificar los riesgos y las políticas de seguridad vial

### INFORMACIÓN BÁSICA:

1. Fecha: \_\_\_\_\_ 2. Municipio o punto de venta: \_\_\_\_\_ 3. Género:  Masculino  
 Femenino  
 Otro \_\_\_\_\_

4. Edad:  Menor de 25 años  25 a 35 años  
 35 a 45 años  45 a 55 años  
 55 años o más

5. Área de la empresa:  Administrativo  
 Comercial  
 Comercial con funciones externas  
 Otros \_\_\_\_\_

6. Cargo: \_\_\_\_\_

7. Tipo de contrato:  Indefinido  
 A término fijo  
 Contratista  
 Empleado en misión  
 Otros: \_\_\_\_\_

8. Antigüedad en la empresa:  Menos de 1 año  
 De 1 a 2 años  
 De 2 a 3 años  
 Más de 3 años

9. Tiene licencia de conducción?:  Si  
 No

10. Categoría de la licencia:  A1  A2  B1  B2  B3  C1  C2  C3

### CALIFICACIÓN DE RIESGO:

11. Clasificación según su rol en la empresa:  Conductor  
 Peatón  
 Pasajero  
 Acompañante

12. Tipo de vehículo que posee:  Automóvil  
 Motocicleta  
 Motocarro  
 No tiene vehículo

13. ¿Realiza desplazamientos en misión de la empresa?:  Si  
 No

14. ¿Con qué frecuencia realiza estos desplazamientos?:  Diario  
 Al menos 1 vez por semana  
 Una o dos veces al mes  
 Varias veces al año

15. ¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?:  Si  
 No

16. ¿Quién planifica esos desplazamientos?:  Usted mismo  
 La empresa

17. Diga el número de kilómetros mensuales recorridos en desplazamientos de misión: \_\_\_\_\_

18. ¿Qué medio de desplazamiento utiliza para los trayectos trabajo-casa?:  A pie  
 Motocicleta  
 Carro  
 Bicicleta  
 Transporte público

19. Clasificación según su rol en la vía fuera de la empresa:  Peatón  
 Pasajero Transporte público  
 Acompañante  
 Conductor automóvil  
 Conductor motocicleta  
 Otro: \_\_\_\_\_

20. ¿Cuántos kilómetros diarios aproximados recorre entre el lugar de domicilio y el lugar de trabajo? trayectos ida y vuelta:  0 a 10 Kms  
 11 a 20 Kms  
 20 a 40 Kms  
 Más de 40 Kms

## Diagnóstico para elaboración plan estratégico de seguridad vial pesv

21. ¿Qué tiempo promedio diario utiliza para el trayecto descrito en la pregunta anterior?:

De 0 a 30 minutos  
 De 30 minutos a 1 hora  
 De 1 a 2 horas  
 Más de 2 horas

22. Principales factores de riesgo con los que se encuentra en los desplazamientos:

Intensidad del tráfico  
 Condiciones Climatológicas  
 Tipo de vehículo o características de estado del vehículo  
 Organización del trabajo  
 Su propia conducción  
 Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc)

Otros conductores  
 Estado de la infraestructura de la vía  
 Falta de información/Formación en seguridad Vial  
 Ausencia de señalización preventiva de la infraestructura  
 Otros: \_\_\_\_\_

23. Concrete el riesgo que percibe: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

24. sus propuestas para reducir el riesgo de accidentes de tránsito: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

### INCIDENTES VIALES:

25. Años de experiencia en conducción:  Menos de un año  De uno a dos años  Más de dos años

26. ¿Ha sufrido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito?:  Sí  No

27. Describa brevemente las circunstancias: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

28. En caso de ser afirmativo, el accidente fue de usted como ...?:

Peatón  
 Ciclista  
 Motociclista  
 Conductor de automóvil  
 Pasajero de transporte público  
 Acompañante

29. ¿Ha tenido incidentes de tránsito en los últimos cinco años que haya ocasionado daños materiales pero no personales?  Sí  No

30. Describa brevemente los daños: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

### EDUCACIÓN VIAL:

31. ¿Ha recibido alguna infracción o multa de tránsito, durante los últimos dos años?:  Sí  No

32. En caso de ser afirmativa, ¿Cuál fue el motivo? : \_\_\_\_\_

33. ¿Ha recibido alguna charla o capacitación sobre seguridad vial?  Sí  No

34. ¿Por parte de quién recibió esta charla o capacitación?

Por la empresa  
 Por la ARL  
 Por el organismo de tránsito  
 Por Fundaciones y otros instituciones

35. ¿Estaría en disposición de recibir charlas o capacitaciones sobre seguridad vial en horario fuera de la jornada laboral?  Sí  No

Fuente: Elaboración propia, 2016.

## 6. Presentación y análisis de resultados

### 6.1. Diagnóstico general y de contexto

La resolución número 1231 de 2016, emitida por el Ministerio de Transporte, que adopta la guía para la evaluación de los planes estratégicos de seguridad vial, establece diferentes tipos de obligados, de acuerdo a condiciones particulares como son: fabricantes de vehículos, comercializadores de vehículos, operadores de vehículos, contratantes de flotas de vehículos, contratantes de conductores.

Específicamente para la empresa Su moto del Otún S.A., tenemos las siguiente caracterización.

**Tabla 4.** Caracterización de la empresa

<b>Razón social</b>	<b>Su moto del Otún S.A.</b>
<b>NIT.</b>	<b>900.112.261-1</b>
<b>Domicilio principal</b>	<b>Pereira Risaralda</b>
<b>Dirección</b>	<b>Avenida 30 de agosto #28-12</b>
<b>Teléfono</b>	<b>(6)3361433</b>
<b>Representante legal</b>	<b>Mónica Ángel Botero</b>
<b>Actividad económica (CIIU)</b>	<b>452 Comercio, mantenimiento y reparación de motocicletas y de sus partes, piezas y accesorios</b>
<b>Correo electrónico</b>	<b><a href="mailto:gerentesmo@gmail.com">gerentesmo@gmail.com</a></b>
<b>Tipo de obligado PESV</b>	<b>Comercializador de vehículo</b>
<b>Responsable PESV</b>	<b>Diego Alejandro Rincón Echeverry</b>
<b>ARL</b>	<b>SURA</b>

Fuente: Elaboración propia, 2016.

En este sentido, respecto al PESV, la empresa Su moto del Otún S.A. está obligada como comercializador de vehículo, por lo tanto debe tener en cuenta principalmente dentro de su alcance en el plan, tres aspectos como son: despacho de vehículos a sus agencias o concesionarios, operaciones dentro de las propias instalaciones y las instrucciones que se le dan al usuario del vehículo, como son la descripción del vehículo, el uso, las advertencias y la entrega del manual.

De esta forma, respecto al diagnóstico de la actividad de la empresa, en relación con el riesgo vial, éste no es tan significativo como puede ser para los operadores de vehículos, en tanto la estructura es pequeña y no se tienen vehículos propios; sin embargo, es importante respecto a las instrucciones que se dan en el momento de entregar la motocicleta al consumidor final.

A continuación se muestran los resultados de la encuesta realizada a la totalidad de empleados

**Tabla 5.** Ventas promedio mensual por punto de venta

<b>Agencias</b>	<b>Municipio</b>	<b>Departamento</b>	<b># funcionarios</b>	<b>Ventas promedio mensual en unidades</b>
Manizales	Manizales	Caldas	8	59
Tienda Scooter	Manizales	Caldas	1	7
Chinchiná	Chinchiná	Caldas	3	20
Villamaria	Villamaria	Caldas	1	15
Av. 30 de Agosto (Ppal)	Pereira	Risaralda	12	40
Cuba	Pereira	Risaralda	4	25
Motocarros	Pereira	Risaralda	3	9
Dosquebradas	Dosquebradas	Risaralda	3	44
Santa Rosa	Santa Rosa de Cabal	Risaralda	2	21
Cartago	Cartago	Valle del Cauca	5	34
		<b>Totales</b>	<b>42</b>	<b>274</b>

Fuente: Elaboración propia, 2016.

## **6.2. Diagnóstico componente de fortalecimiento institucional**

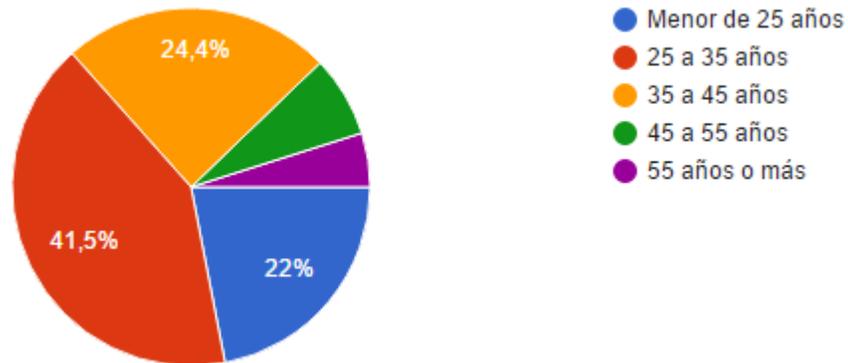
El diagnóstico de fortalecimiento institucional busca determinar el compromiso de la alta dirección con la política de seguridad vial; para esto se busca establecer si existe un responsable del plan estratégico de seguridad vial, si existen políticas sobre seguridad vial, si se ha conformado un comité que garantice el proceso de elaboración, implementación y seguimiento, así como la realización de la caracterización de la empresa y de los empleados de acuerdo a su rol en el empresa, en la vía, tipo de vehículos que poseen, así como sus desplazamientos, para de esta manera determinar y evaluar los riesgos viales.

En este sentido, al realizar el diagnóstico de este componente, se pudo evidenciar cómo la empresa ya había empezado el proceso de análisis del marco legal y el proceso de sensibilización por parte de la gerencia, dando como resultado la creación de la política de seguridad vial (Anexo 1), definiendo los responsables y creando el comité de seguridad vial. Sin embargo, también se evidenció que esta política todavía no había sido divulgada de forma masiva ante todos los empleados, ni ante la comunidad en general, y el comité estaba pendiente de definir su presupuesto y las fechas de reunión.

La segunda parte del diagnóstico de este componente tiene que ver con la caracterización en sí de la empresa, los empleados y los riesgos viales, obteniéndose los siguientes resultados:

El total de empleados están contratados a través de una empresa de servicios de personal, de éstos el 58,5% son mujeres, el restante son hombres, en general el 22% de los empleados son menores de 25 años, y el 41,5% en el rango de edad entre 25 a 35 años.

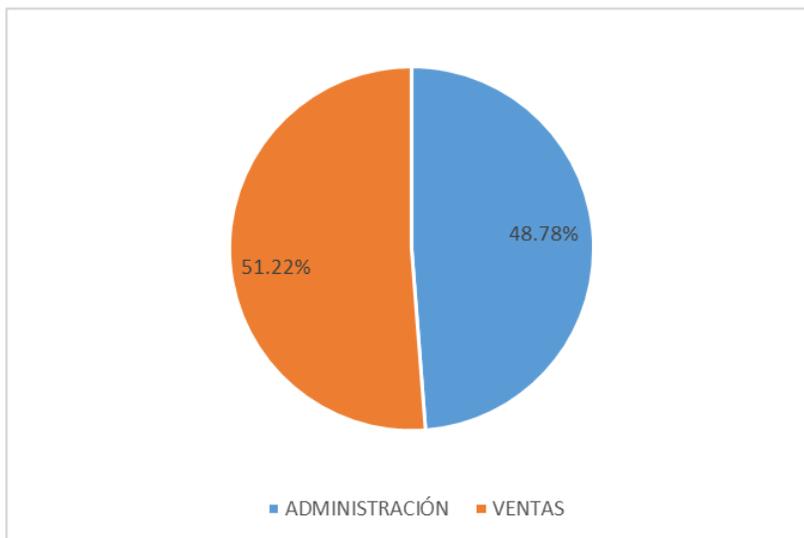
**Gráfico 9.** Grupos de edad de empleados Su moto del Otún



Fuente: Elaboración propia, 2016.

La composición de la empresa por ser una empresa que se dedica únicamente a la comercialización, se divide en grandes áreas en administración y ventas, siendo la más representativa el personal de ventas con un 51,22% de los empleados.

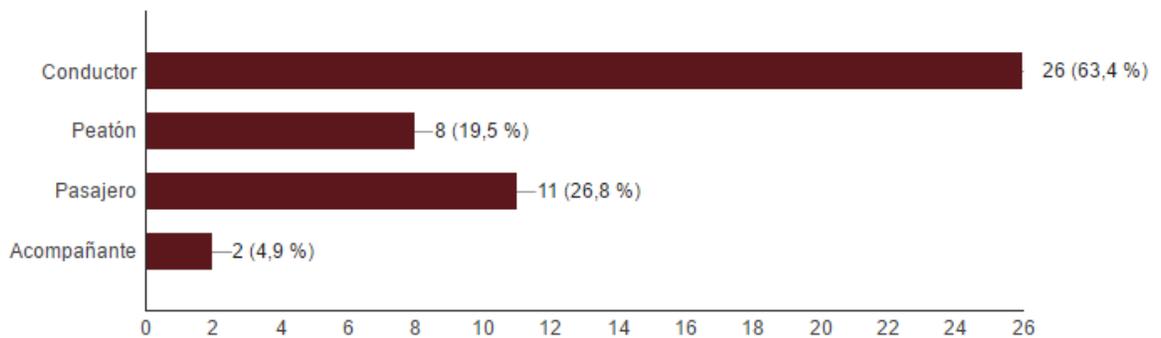
**Gráfico 10.** Caracterización empleados Su moto del Otún, según área de la empresa



Fuente: Elaboración propia, 2016.

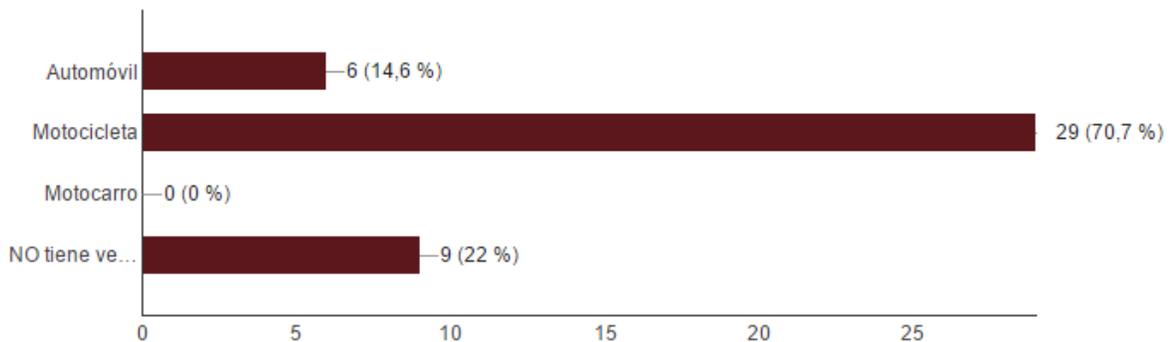
En relación a la clasificación según el rol en la vía, que cumplen en funciones de la empresa, el 63,4%, se relacionan como conductores y el 26,8% como peatones, por lo tanto, se deben establecer políticas y capacitaciones que focalicen esta relación y los tipos de comportamientos que permitan disminuir el riesgo vial.

**Gráfico 11.** Clasificación según su rol en la vía respecto a la empresa



Fuente: Elaboración propia, 2016.

**Gráfico 12.** Tipo de vehículo que posee



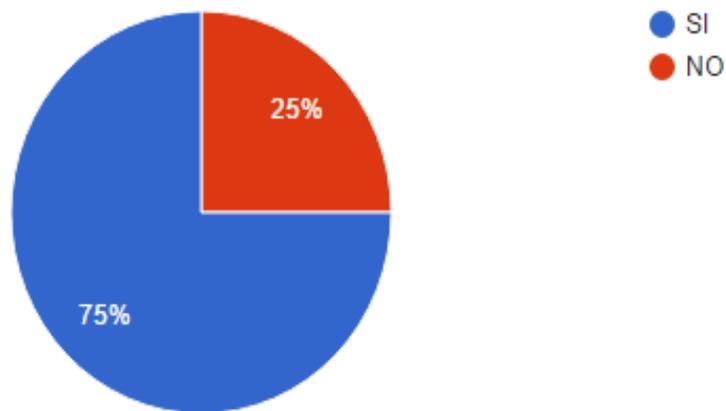
Fuente: Elaboración propia, 2016.

Es importante analizar cómo el 85,3% de los empleados tienen vehículo propio, y de éstos el 70,7% son motociclistas, en este sentido, es un porcentaje que se considera vulnerable y presenta un nivel de riesgo más alto, de acuerdo a las cifras de accidentalidad presentadas.

### 6.2.1. Clasificación de los riesgos viales en relación al rol en la vía

El 74,4% de los empleados realiza desplazamientos en misión de la empresa, de este total el 37,5% lo hace al menos una vez al día y el 12,5% al menos una vez por semana.

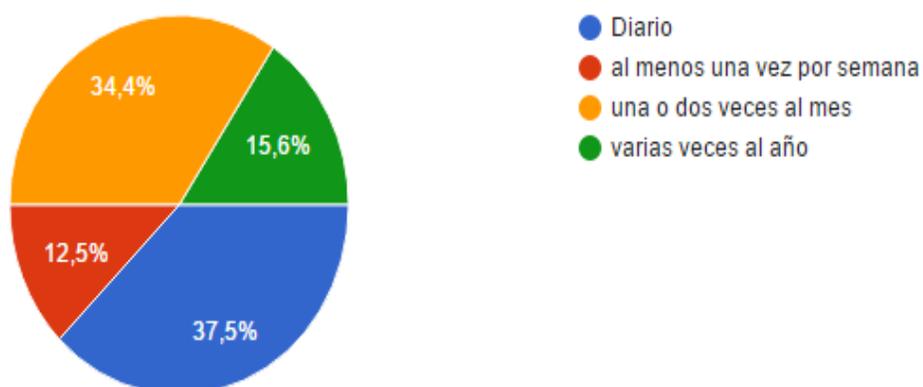
**Gráfico 13.** ¿Realiza desplazamientos en misión de la empresa? (se refiere a trabajos de la empresa)



Fuente: Elaboración propia, 2016.

La respuesta a esta pregunta nos permite obtener un hallazgo importante respecto a cómo un porcentaje muy alto de los empleados realiza desplazamientos en misión de la empresa, además éstos en mayor porcentaje son usuarios de motocicletas.

**Gráfico 14.** ¿Con qué frecuencia realiza estos desplazamientos?



Fuente: Elaboración propia, 2016.

Para realizar entonces la valoración y clasificación de los riesgos en la vía, se propone la siguiente clasificación teniendo en cuenta si los desplazamientos se hacen en el municipio, o si debe recorrer carreteras intermunicipales, el tipo de vehículo que posee, así como la frecuencia de los desplazamientos.

**Tabla 6.** Clasificación del nivel de riesgo propuesto de acuerdo al tipo de desplazamiento, vehículo y frecuencia

tipo de vehículo frecuencia	Desplazamientos en misión de la empresa en el municipio o ciudad				Desplazamientos en misión de la empresa entre varios municipios o ciudades			
	conductor automóvil	conductor motocicleta	peatón	pasajero/ acompañante	conductor automóvil	conductor motocicleta	peatón	pasajero/ acompañante
<b>Diario</b>	BAJO	<b>ALTO</b>	MEDIO	MEDIO	MEDIO	<b>ALTO</b>	<b>ALTO</b>	MEDIO
<b>Al menos una vez por semana</b>	BAJO	MEDIO	MEDIO	BAJO	MEDIO	<b>ALTO</b>	<b>ALTO</b>	MEDIO
<b>Una o dos veces al mes</b>	BAJO	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	<b>ALTO</b>	MEDIO	BAJO
<b>Varias veces al año</b>	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO

Fuente: Elaboración propia, 2016.

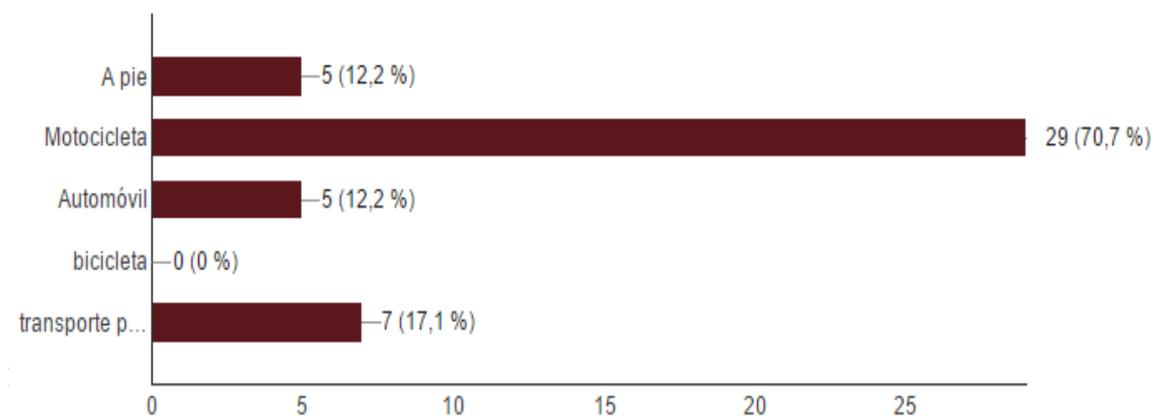
En este sentido, en la medida que los desplazamientos en misión sean más frecuentes, teniendo en cuenta la vulnerabilidad del actor de la vía, así como la distancia y el destino, se califican qué cargos pueden tener un mayor nivel de riesgo.

Los cargos con mayor nivel de riesgo ALTO son los mensajeros, ya que se desplazan en motocicleta en promedio alrededor de 2916 kilómetros al mes, y deben recorrer varios municipios en sus desplazamientos; así mismo el jefe de Accesorios y Repuestos que, aunque la frecuencia de desplazamiento es menor, de al menos una vez por semana, realiza sus desplazamientos en motocicleta y debe visitar todos los municipios.

El 57% de los asesores comerciales realizan los desplazamientos al menos una o dos veces por mes, y el 10 de ellos tienen motocicletas, por lo que se consideran en riesgo MEDIO; igualmente la Gerencia y Directora Comercial realizan desplazamientos diarios que son planificados por ellos mismos y no por la empresa, mensualmente el promedio de distancia recorrida es de 400 y 900 kilómetros respectivamente; sin embargo, el tipo de vehículo es automóvil por lo que el riesgo se considera de nivel MEDIO.

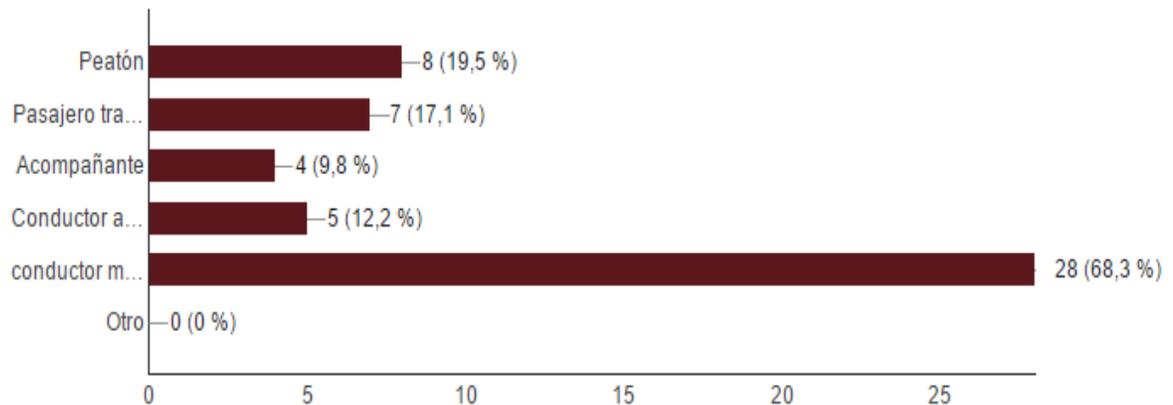
Las empleadas de servicios generales no poseen vehículo, su rol en la vía es de peatón o pasajeras de transporte público, aunque al menos una vez por semana visitan otros municipios, por lo tanto, su nivel de riesgo también es MEDIO. Los asesores comerciales de repuestos y personal administrativo no realizan desplazamientos en misión de la empresa por lo que se considera que tiene riesgo BAJO.

**Gráfico 15.** ¿Qué medio de desplazamiento utiliza para los trayectos trabajo-casa?



Fuente: Elaboración propia, 2016.

**Gráfico 16.** Clasificación según su rol en la vía fuera de la empresa



Fuente: Elaboración propia, 2016.

Respecto al rol en la vía, cuando no están realizando los desplazamientos en misión de la empresa, tenemos cómo el trayecto trabajo-casa se puede convertir en un factor de riesgo vial para la empresa, ya que el 58,54% de los empleados recorren diariamente más de 11 kilómetros, los cuales al 39,02% de ellos les toma un tiempo mayor a 30 minutos de trayecto. Así mismo, para estos desplazamientos el 70,7 % de los empleados utilizan la motocicleta como medio de transporte, por lo tanto, el rol en la vía mayoritario es como conductor de motocicleta con un 68,3%.

### **6.2.1.2. Principales factores de riesgo**

La encuesta nos muestra cómo para los empleados, los principales factores de riesgo en los desplazamientos son en su orden de importancia: intensidad del tráfico con un 80,5%, condiciones climatológicas con un 75,6%, otros conductores 63,4%, estado de infraestructura de la vía con un 41,5%. Estos factores deben ser tenidos en cuenta a la hora de cuantificar los riesgos y realizar la planeación de los desplazamientos.

**Tabla 7.** Factores de riesgo en los desplazamientos

Factor de Riesgo	%
Intensidad del tráfico	80.50%
Condiciones Climatológicas	75.60%
Otros conductores	63.40%
Estado de la infraestructura de la vía	41.50%
Ausencia de señalización preventiva de la infraestructura	29.30%
Falta de información/Formación en seguridad vial	17.10%
Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc)	14.60%
Tipo de vehículo o características de estado del vehículo	4.90%
Su propia conducción	4.90%

Fuente: Elaboración propia, 2016.

### **6.3. Diagnóstico componente de comportamiento humano**

El diagnóstico de comportamiento humano valora los requisitos de vinculación del personal, las pruebas de ingreso, específicamente para conductores, y el control a la documentación de los mismos, así como el grado de capacitación sobre seguridad vial y las políticas de regulación de la empresa y el cumplimiento a las normas de tránsito.

Además, por el tipo de obligado de la empresa, para este componente se evalúa el proceso de entrega de la motocicleta al usuario final, validando la información sobre seguridad vial que es ofrecida a los consumidores.

En este sentido, la empresa sí tiene los perfiles de ingreso definidos por cargos, así mismo la empresa, que ofrece todo el proceso de vinculación, realiza un examen médico de ingreso específicamente para las funciones de cada cargo.

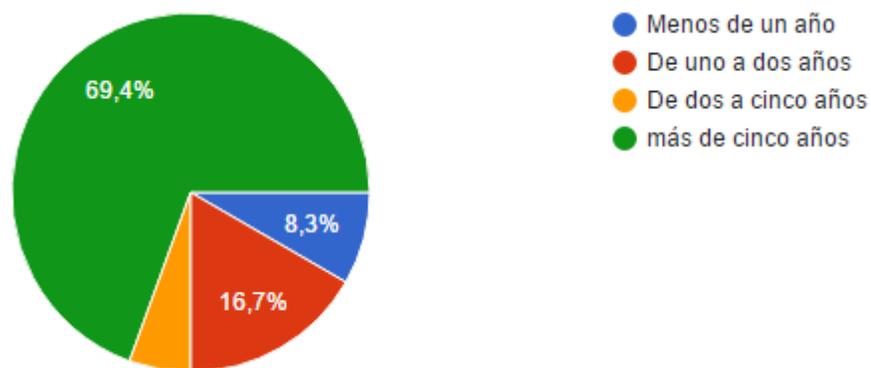
Para el perfil de cargo de mensajero, sin embargo, la empresa no realiza pruebas teóricas o prácticas de conducción o de ingreso, ni tampoco tiene estipulada una experiencia específica previa en conducción de motocicletas.

En los demás perfiles de cargo, no se tiene en cuenta tampoco ninguna experiencia en cuanto a conducción de algún tipo de vehículo, sí se tiene estipulada en los perfiles algún tipo de conocimiento sobre seguridad vial.

La encuesta además busca establecer los años de experiencia en conducción y la categoría de licencia que tienen, y si ha recibido algún tipo de capacitación vial, ya que son factores que pueden influir en aumentar o disminuir el riesgo vial, y también para establecer la relación entre la licencia de conducción y el grado de capacitación en seguridad vial que deben tener las personas al momento de obtener este permiso.

El 80% de los empleados cuenta con licencia de conducción, lo cual es consecuente con el porcentaje de vehículos propios que tienen las mismas personas, así mismo, respecto a la experiencia en años en conducción, el 69,4% de los encuestados manifiesta que tiene más de 5 años de experiencia; sin embargo, existe un grupo más vulnerable en cuanto a experiencia de manejo, que son las personas que tienen de uno a dos años de experiencia o incluso menos de un año, con porcentajes del 16,7% y 8,3% respectivamente.

**Gráfico 17.** Años de experiencia en conducción



Fuente: Elaboración propia, 2016.

Del total de encuestados, el 80% tiene licencia de conducción, tan solo 8 personas no cuentan con dicho documento; al analizar las personas que tienen licencia respecto a la categoría que poseen, el 69,7% cuenta con la categoría A2 (motocicletas, motociclos y mototriciclos de cilindrada superiores a 125 c.c.); el 24,2% posee licencia con categoría B1 (Automóviles, motocarros, camperos, camionetas de servicio particular), y el 21,2% y 15,2% tienen licencia con categoría A1 (motocicletas de cilindrada igual o menor a 125 c.c), y C1 (automóviles, motocarros, cuatrimotor, camperos, camionetas y microbuses de servicio público), respectivamente.

En cuanto a si han recibido alguna charla o capacitación sobre seguridad vial, el 55% de los encuestados respondió que no, y el 45% restante sí lo ha hecho; de las personas que sí recibieron la capacitación vial, el 68,4% la ha recibido a través del organismo de tránsito, el 26,3% se ha capacitado a través de fundaciones y otras instituciones, y tan solo el 15% ha recibido esta información por parte de la empresa.

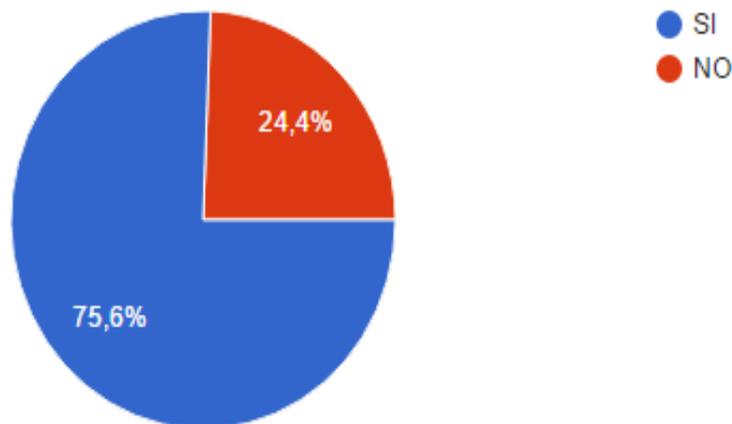
Al relacionar el total de personas con licencia de conducción y su categoría y el porcentaje de personas que han recibido capacitación en seguridad vial, podemos apreciar cómo algunas

personas, a pesar de tener licencia, no han recibido capacitación adecuada, lo que de alguna manera ratifica, como lo señala el propio Ministerio de Transporte: “que el proceso para obtener la licencia de conducción no ha tenido verdaderos niveles de exigencia en los conocimientos” (Ministerio de Transporte de Colombia, 2015, p. 29).

Frente a la pregunta referente al hecho de haber recibido alguna multa o infracción de tránsito en los últimos dos años, el 79,5% contestó negativamente a la pregunta, mostrando un adecuado comportamiento por parte de los empleados, respecto al 20,5% de los encuestados que contestaron afirmativamente; dos casos fueron por la no utilización del chaleco reflectivo reglamentario, que debe usarse al conducir motocicleta, dos casos más fueron atribuidos al desgaste de las llantas, así como al mal parqueo y exceso de velocidad.

Al ser consultados si los encuestados estarían en disposición de recibir charlas o capacitaciones sobre seguridad vial en horario fuera de la jornada laboral, el 75,6% respondió afirmativamente y el 24,4% respondió que no estaría dispuesto.

**Gráfico 18.** Disposición para recibir charlas o capacitaciones fuera de la jornada laboral



Fuente: Elaboración propia, 2016.

La anterior pregunta busca tener en cuenta la disponibilidad de tiempo que pueda aportarse por parte de la empresa y el empleado, teniendo en cuenta la operación de la misma, sin embargo, también nos permite establecer cómo muchas personas no toman la problemática de seguridad vial como algo que tiene que ver con su propia vida y dejan esa decisión en manos de otros, falta conciencia sobre la importancia de este tema.

### **6.3.1 Entrega de la motocicleta**

Respecto al alcance que debe tener la empresa Su moto del Otún S.A. y como tipo de obligado comercializador de vehículo, y conscientes de la necesidad de generar valor compartido en la entrega de la motocicleta nueva, se puede generar un valioso aporte para generar cambios en el comportamiento humano también para nuestros clientes, con la posibilidad de impactar aproximadamente entre 250 a 280 clientes mensuales, de acuerdo al histórico promedio de ventas, y a sus familias, generando conciencia sobre la seguridad vial.

Actualmente, la empresa sigue las directrices de AUTEKO respecto a la entrega de la motocicleta, donde además existe un formato de acta de entrega (anexo 2), con una lista de elementos que recibe el cliente al momento de recibir la moto, en la que se da gran importancia a todo este proceso, especialmente, sobre la sección donde se explica el manual de propietario y las condiciones de la garantía. Además, se entrega un pequeño folleto, denominado “Top 10 del motociclista ejemplar” con *tips* de conducción responsable y segura, (anexo 3), sin embargo, no se encuentra en la lista de chequeo, y por parte de los concesionarios y agentes comerciales, no existe la cultura por promover y divulgar todas las otras herramientas gratuitas que ofrece AUTEKO, por medio del programa de responsabilidad social la “AUTEKO SOCIAL”, cuyo eslogan es “generando oportunidades”, y en su página web [www.laviaparatodos.com](http://www.laviaparatodos.com) hay cursos virtuales gratuitos y capacitaciones sobre seguridad vial.

#### **6.4. Diagnóstico componente de vehículos seguros**

Los vehículos son parte importante del sistema de seguridad vial, ya que pueden unirse a los demás factores para aumentar o disminuir los riesgos, por lo tanto, es importante que estos sean considerados como herramientas de trabajo que deben tener planes de mantenimiento preventivo y correctivo, así como generar las políticas de inspección preventivas; pero además, todo este proceso debe ser documentado.

La empresa Su moto del Otún S.A. no cuenta con vehículos propios, ya que la ensambladora entrega las motocicletas en cada punto de venta, los traslados entre los almacenes propios son ocasionales; sin embargo, tampoco cuenta con políticas administrativas definidas respecto a la necesidad de contratar con empresas de transporte que cuenten con el PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.

Se logró identificar cómo a pesar del alto porcentaje de motocicletas que utilizan los empleados para sus desplazamientos, no existen políticas de la empresa para recomendar o promover en sus empleados la importancia de realizar mantenimientos preventivos o correctivos de sus vehículos.

Así mismo, dando un alcance mayor a lo requerido en la ley, se puede evidenciar que algunos empleados, en este caso los mensajeros, utilizan sus propios vehículos en funciones de la empresa, y a pesar de que la resolución no plantea ninguna obligación al respecto y se limita solo para los vehículos propios, sí es importante vincular por lo menos a estas personas cuyos vehículos están de alguna manera en operaciones de la empresa y realizan desplazamientos muchas veces a otros municipios; por lo tanto, deben ser tenidos en cuenta para establecer con ellos los planes de mantenimiento preventivo, correctivo y de inspección, que garanticen su uso seguro.

## 6.5. Diagnóstico componente de infraestructura segura

Este componente pretende que se realice una revisión del entorno físico en el que opera la empresa, tanto a nivel de rutas internas como de rutas externas, donde se analicen los desplazamientos del personal, para que se estudien las rutas y vías en las que se identifiquen mayores peligros y así se tomen medidas preventivas.

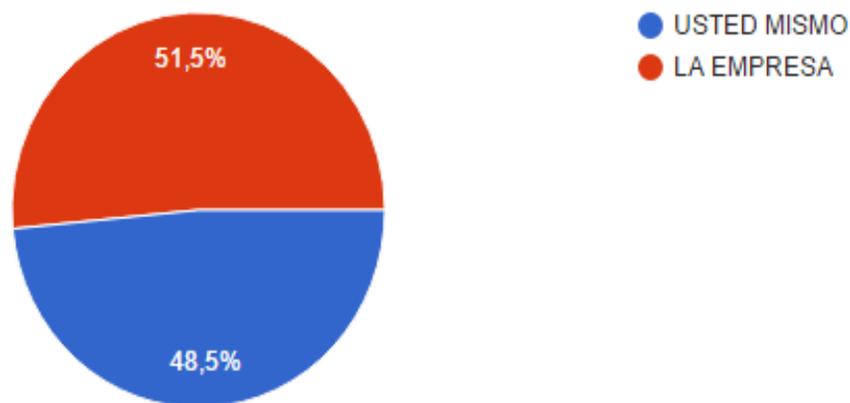
**Tabla 8.** Diagnóstico de rutas internas y externas de las sucursales o agencias

Sucursales o agencias	Rutas internas	Rutas externas		
	¿Existen vías internas donde circulan los vehículos de la empresa?	¿Se encuentra el local ubicado sobre una calle o Avenida principal?	¿Cuenta con zona de parqueo externo para empleados o clientes?	¿Cuenta con pasos peatonales cercanos para acceder al almacén?
Cuba	No existen	Avenida principal	Sí	Sí, cebra peatonal y semáforo
Dosquebradas	No existen	Avenida principal	No	No
Santa Rosa de Cabal	No existen	Carrera principal	No	No
Chinchiná	No existen	Calle en un sentido	No	Sí, cebra peatonal en la esquina
Manizales	No existen	Avenida principal	Sí	Sí, cebra peatonal y semáforo
Av. 30 de Agosto	No existen	Avenida principal	Sí	Sí, cebra peatonal y semáforo
Villamaría	No existen	Calle en doble sentido	No	No
Cartago	No existen	Carrera principal	Sí	Semáforo
Motocarros	No existen	Avenida principal	Sí	Sí, cebra peatonal y semáforo
Tienda Scooter	No existen	Avenida principal	No	Sí, cebra peatonal

Fuente: Elaboración propia, 2016.

Teniendo en cuenta el objeto social de la empresa y su ubicación geográfica, los almacenes se ubican en zonas de alto tráfico en ciudades o municipios, priorizando el área de exhibición solamente, por esto el 60% de las sucursales tienen un área de menos de cien metros cuadrados, donde ninguno de los almacenes tiene rutas internas para la circulación de vehículos en la empresa. Sin embargo, por esta misma situación, algunos de los almacenes tienen exceso de inventario de motocicletas para exhibición, lo que en algún momento puede interferir la circulación de los peatones al interior y generar riesgos de tropiezos o accidentes laborales, además puede interrumpir las rutas de evacuación delimitadas; así mismo, se observa cómo las zonas de circulación peatonal no se encuentran demarcadas.

**Gráfico 19.** Responsable de la planificación de los desplazamientos en misión de la empresa



Fuente: Elaboración propia, 2016.

En este sentido, se logra identificar cómo existe poca planeación en cuanto a los desplazamientos de los empleados, donde además, los que planifica la empresa son limitados al destino o destinos a los cuales se deben realizar los respectivos desplazamientos, pero no se realiza una planeación teniendo en cuenta el riesgo vial que pueda tener la ruta por los factores de riesgo identificados anteriormente.

## **6.6. Diagnóstico componente de atención a víctimas**

De acuerdo a la resolución 1565 de 2014; el desarrollo de este componente busca que los empleados conozcan el procedimiento que deben seguir, ante el evento de que se vean involucrados en un accidente de tránsito, bien sea como afectado o como testigo, conociendo además sus derechos y alternativas de acción; así mismo, busca que se tenga información documentada sobre los incidentes viales que ocurren al interior de la empresa, para su posterior análisis.

La empresa como tal no cuenta con un protocolo específico de atención a víctimas en accidentes de tránsito, sin embargo, a través de la ARL SURA, se programa al menos una capacitación mensual sobre diferentes aspectos: una de capacitaciones mensuales, las cuales son presenciales y, así mismo, a través de la página web [www.arlsura.com.co](http://www.arlsura.com.co), se ofrecen cursos virtuales de formación.

Para este componente específico, la resolución da un papel importante a la Administradora de Riesgos Laborales, en todo lo referente a su aporte en cómo atender las víctimas; sin embargo, esta relación específica no ha sido solicitada por la empresa, y debe ser gestionada a través de Servicios Especializados Servicol S.A.S., para lo cual existe un formato (anexo 4), para reportar accidentes laborales. Para esto se entiende entonces, que solo estarán reportados los accidentes de tránsito que ocurran mientras se están realizando desplazamientos en misión de la empresa, sin embargo, como los usuarios pueden verse involucrados en incidentes viales, por fuera del horario laboral, éstos no quedarían necesariamente informados para la estadística de la empresa.

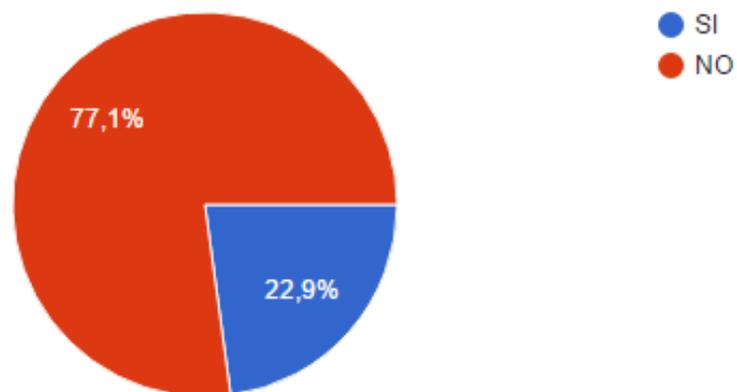
Como la empresa no cuenta con registros de incidentes o accidentes viales, se debe establecer la línea base respecto a esta estadística para su implementación, para lo cual se tomó la información de la encuesta.

**Gráfico 20.** ¿Ha sufrido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito? (se considera accidente cuando haya dado lugar a algún tipo de lesión)



Fuente: Elaboración propia, 2016.

**Gráfico 21.** ¿Ha tenido incidentes de tránsito en los últimos cinco años que haya ocasionado daños materiales pero no personales?



Fuente: Elaboración propia, 2016.

Como un aspecto positivo al interior de la empresa, se encuentra cómo el 72,5% de los encuestados no ha sufrido ningún accidente de tránsito en los últimos cinco años, por lo tanto, solo el 27,5% ha sufrido accidentes, de éstos, solo una persona ha sufrido accidentes en más de tres ocasiones, y solo el 22,5% ha sufrido accidentes en una ocasión.

Así mismo, respecto a los incidentes viales el 77,1% de los encuestados no ha tenido ninguna ocasión, y tan solo el 22,9% ha tenido algún incidente vial, de los cuales se atribuyen en su mayoría, a comportamientos de otros conductores o por la infraestructura, como son caídas u otros conductores que colisionaron contra los encuestados.

### **6.7. Análisis multivariado**

Como uno de los objetivos principales del plan estratégico de seguridad vial es la reducción de las muertes e incapacidades asociadas a los accidentes de tránsito, se propone un análisis multivariado, específicamente, para el estudio de los accidentes e incidentes reportados en la empresa Su moto del Otún S.A, en una encuesta donde se puedan analizar las variables específicas, que permitan desarrollar estrategias que sirvan como propuesta para un plan operativo de implementación del plan estratégico.

Para establecer entonces la línea base, sobre la cual se fundamenta el plan estratégico, referente a los accidentes e incidentes de tránsito en la empresa, se revisarán los mismos a la luz de variables como edad, género, experiencia en conducción, capacitaciones recibidas y rol que se tenía en el momento de los incidentes viales.

**Tabla 9.** Accidentes de tránsito del personal en los últimos 5 años por género, rango de edad y rol en el momento del accidente

Años de experiencia en conducción (Todas) ▼				
Cuenta de ¿Ha sufrido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito? (se considera accidente cuando haya dado lugar a algún tipo de lesión)		Etiquetas de columna ▼		
Etiquetas de fila ▼	En 3 o más ocasiones	En dos ocasiones	Una sola ocasión	Total general
<input type="checkbox"/> Femenino	1		7	8
<input type="checkbox"/> 25 a 35 años			5	5
acompañante			2	2
Motociclista			3	3
<input type="checkbox"/> 45 a 55 años			1	1
acompañante			1	1
<input type="checkbox"/> Menor de 25 años	1		1	2
Motociclista	1		1	2
<input type="checkbox"/> Masculino		1	2	3
<input type="checkbox"/> 25 a 35 años		1	1	2
Motociclista		1	1	2
<input type="checkbox"/> 35 a 45 años			1	1
Motociclista			1	1
<b>Total general</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>11</b>

Fuente: Elaboración propia, 2016.

El anterior cuadro relaciona los accidentes que ha tenido el personal en los últimos cinco años, diferenciado en cuanto a género, edad y el rol que tenía en el accidente, así como los años de experiencia en conducción del vehículo.

De los once accidentes registrados, nueve se presentaron en el rango de edad que abarca hasta los 35 años, así mismo, la persona que se ha accidentado en tres o más ocasiones, es un motociclista menor de 25 años. Respecto al género, el personal femenino representa el

72,73% de los accidentes de tránsito, sin embargo, esta cifra también tiene que ver con el hecho de que el 58,5% por ciento del total de empleados pertenecen a este género.

Este análisis nos permite evidenciar como el 75% fueron conductores de motocicleta, y el restante como acompañantes en motocicletas; necesariamente este porcentaje tiene que ver con la caracterización inicial de la empresa, en la que el 85,3% de los empleados tienen vehículo propio, y de éstos, el mayor porcentaje (70,7%) son motociclistas.

Este hallazgo ratifica cómo el motociclista tiene gran vulnerabilidad en su rol en la vía, por lo tanto e infortunadamente, esta conciencia de vulnerabilidad en parte se desarrolla con los años, por lo que a nivel mundial y también en la empresa, las cifras de accidentalidad se dan en los rangos de edad hasta los 35 años, lo cual representa el 81% de los accidentes reportados.

**Tabla 10.** Accidentes de tránsito del personal en los últimos 5 años por género, rango de edad y rol en el momento del accidente, con experiencia en conducción mayor a 5 años

Años de experiencia en conducción		más de cinco años			
Cuenta de ¿Ha sufrido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito? (se considera accidente cuando haya dado lugar a algún tipo de lesión)		Etiquetas de columna			
Etiquetas de fila		En 3 o más ocasiones	En dos ocasiones	Una sola ocasión	Total general
<input type="checkbox"/> Femenino		1		4	5
<input type="checkbox"/> 25 a 35 años				3	3
acompañante				1	1
Motociclista				2	2
<input type="checkbox"/> Menor de 25 años		1		1	2
Motociclista		1		1	2
<input type="checkbox"/> Masculino			1	2	3
<input type="checkbox"/> 25 a 35 años			1	1	2
Motociclista			1	1	2
<input type="checkbox"/> 35 a 45 años				1	1
Motociclista				1	1
<b>Total general</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>8</b>

Fuente: Elaboración propia, 2016.

Cuando se relacionan estos accidentes con los años de experiencia en conducción, encontramos que el 72,73% de los conductores a quienes les ocurrieron estos sucesos, tenían más de 5 años de experiencia, por lo tanto, éstos no se pueden relacionar con falta de pericia de los conductores.

Del total de personas que han tenido accidentes, los encuestados respondieron que cinco de los casos fueron por comportamientos de otros conductores, dos casos por falta de pericia en la conducción, y cuatro atribuibles a deficiente infraestructura y a escasa señalización en la vía.

**Tabla 11.** Incidentes de tránsito del personal en los últimos 5 años por género, rango de edad y rol en el momento del incidente

Cuenta de ¿Ha tenido incidentes de tránsito en los últimos cinco años que haya ocasionado daños materiales pero no personales? ( Se considera incidente cuando no hay lugar a lesiones personales)					Etiquetas de columna	Total SI
Etiquetas de fila	De dos a cinco años	De uno a dos años	más de cinco años			
<input type="checkbox"/> <b>Femenino</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>			<b>6</b>
<input type="checkbox"/> <b>25 a 35 años</b>	<b>1</b>		<b>2</b>			<b>3</b>
Automóvil, Motocicleta	1					1
Motocicleta			2			2
<input type="checkbox"/> <b>Menor de 25 años</b>		<b>1</b>	<b>2</b>			<b>3</b>
Automóvil			1			1
Motocicleta		1	1			2
<input type="checkbox"/> <b>Masculino</b>			<b>2</b>			<b>2</b>
<input type="checkbox"/> <b>25 a 35 años</b>			<b>1</b>			<b>1</b>
Motocicleta			1			1
<input type="checkbox"/> <b>35 a 45 años</b>			<b>1</b>			<b>1</b>
Automóvil			1			1
<b>Total general</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>6</b>			<b>8</b>

Fuente: Elaboración propia, 2016.

Respecto a los incidentes, el 87,5 por ciento se presentaron en el rango de edad que abarca hasta los 35 años, y así mismo, se mantiene la participación respecto al género, el personal femenino representa el 75% de los incidentes.

Al analizar la experiencia en años de conducción, el 75% de las personas que han tenido incidentes viales, tienen más de 5 años conduciendo vehículos.

**Tabla 12.** Capacitación recibida por las personas que tuvieron accidentes de tránsito en los últimos 5 años

<b>Accidentes de tránsito en los últimos 5 años</b>	
<b>Capacitación recibida en Seguridad Vial</b> ▼	<b>Total</b>
<b>☐ Femenino</b>	<b>8</b>
☐ 25 a 35 años	<b>5</b>
NO	3
SI	2
☐ 45 a 55 años	<b>1</b>
SI	1
☐ Menor de 25 años	<b>2</b>
NO	2
<b>☐ Masculino</b>	<b>3</b>
☐ 25 a 35 años	<b>2</b>
NO	1
SI	1
☐ 35 a 45 años	<b>1</b>
SI	1
<b>Total</b>	<b>11</b>

Fuente: Elaboración propia, 2016.

Al analizar la capacitación en seguridad vial que han recibido las personas, que son usuarias de vehículos y han tenido accidentes viales, 6 de las 11 personas no lo han recibido, representando un 54,5% del total de los encuestados.

**Tabla 13.** Capacitación recibida por las personas que tuvieron incidentes de tránsito en los últimos 5 años

<b>Incidentes de tránsito en los últimos 5 años</b>	
<b>Capacitación recibida en Seguridad Vial</b> ▼	<b>Total</b>
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Femenino</b>	<b>75.00%</b>
<input checked="" type="checkbox"/> <b>25 a 35 años</b>	<b>37.50%</b>
NO	37.50%
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Menor de 25 años</b>	<b>37.50%</b>
NO	37.50%
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Masculino</b>	<b>25.00%</b>
<input checked="" type="checkbox"/> <b>25 a 35 años</b>	<b>12.50%</b>
NO	12.50%
<input checked="" type="checkbox"/> <b>35 a 45 años</b>	<b>12.50%</b>
SI	12.50%
<b>Total</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Elaboración propia, 2016.

Del total de personal encuestado que ha tenido incidentes viales en los últimos 5 años, el 87,5%, no ha recibido charlas o capacitaciones sobre seguridad vial.

Al relacionar los accidentes e incidentes viales con la capacitación recibida por las personas que la tuvieron, encontramos cómo los planes estratégicos deben priorizar la educación y capacitación en temas referentes a la seguridad vial, normas de tránsito, etc., que permitan ayudar a crear la conciencia y los hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

**Tabla 14.** Personas que han recibido alguna multa o infracción de tránsito en los últimos dos años

<b>Rango de Edad y Tipo de Vehículo</b>	<b>Total general</b>
<b>25 a 35 años</b>	<b>4</b>
Motocicleta	4
<b>35 a 45 años</b>	<b>2</b>
Automóvil	1
Motocicleta	1
<b>Menor de 25 años</b>	<b>2</b>
Motocicleta	2
<b>Total general</b>	<b>8</b>

Fuente: Elaboración propia, 2016.

Del total de encuestados solo 8 respondieron afirmativamente a la pregunta de si han recibido alguna multa o infracción de tránsito en los últimos años, de éstos 7, representando el 87,5% del total, corresponden a motociclistas.

Al ser consultados, las razones fueron porque las llantas estaban muy gastadas, por no portar el chaleco reflectivo, circular a horas prohibidas y exceso de velocidad.

De esta manera se obtienen los hallazgos más significativos para plantear las acciones primordiales para la elaboración del plan operativo; sin embargo, debido a que el alcance de este trabajo se enfoca principalmente en el diagnóstico, que sirve como base para la elaboración, implementación, seguimiento y evaluación del mismo, la propuesta del plan operativo se limita a las acciones principales que debe realizar la empresa para este propósito, reconociendo que la elaboración del plan debe tener, de acuerdo a estos hallazgos, unas iniciativas estratégicas, donde se desarrollen unas actividades que deben tener un responsable, unos indicadores objetivamente verificables y unas metas.

## **6.8. Propuesta para elaboración del plan operativo para el plan Estratégico de seguridad vial (PESV)**

La metodología propuesta por el Ministerio de Transporte, a través de la resolución 1565 de 2014, para la elaboración de los planes estratégicos de seguridad vial (PESV), es un documento que abarca las etapas de conformación del equipo de trabajo, diagnóstico, elaboración, implementación, seguimiento y evaluación; además, el plan mismo como tal, es un documento que debe tener objetivos generales, específicos, políticas y formatos desarrollados, entre otros. Si bien es cierto que para el alcance de este trabajo de grado se ha enfatizado en la etapa de diagnóstico de cada componente, para la empresa Su Moto del Otún S.A. es importante al menos realizar una propuesta de elaboración de un plan operativo, donde se evidencie cómo con base en los hallazgos encontrados en el diagnóstico desarrollado, se han priorizado algunas acciones que pueden tener un impacto positivo en la gestión del riesgo, y en la contribución de crear conciencia en los empleados y consumidores sobre la importancia de la seguridad vial.

### **6.8.1 Componente de fortalecimiento institucional**

De acuerdo a los hallazgos obtenidos en este componente, se han planteado algunas acciones que permitan a la empresa crear conciencia, así como un marco para el desarrollo posterior de implementación, seguimiento y evaluación del PESV. Para esto, las acciones más importantes tienen que ver con darle mayor formalidad al comité de seguridad, divulgar las políticas, pero, sobre todo, que la empresa intervenga en la planeación de los desplazamientos de los mensajeros, y además que los empleados sean conscientes y aprendan a minimizar los principales factores de riesgo en los desplazamientos trabajo-casa.

**Tabla 15.** Componente de fortalecimiento institucional

Línea Estratégica		Acciones y Medidas
<b>F O R T A I L E S C G T I E I M S T I T U E I C N Ó I T N O O N A D L E  L A</b>	Comité de seguridad vial	Convocar a reuniones periódicas, establecer un cronograma de seguimiento al PESV
	Política de seguridad vial	Realizar una reunión de divulgación de la política de seguridad vial y la implementación del PESV con todo el personal vigente.
		Incorporar al proceso de inducción del personal nuevo de la empresa, la divulgación y sensibilización sobre la política en seguridad vial vigente
		Publicar en la cartelera de información de cada almacén la política de seguridad vial de SU MOTO DEL OTUN.
	Caracterización y diagnóstico de la empresa	Elaborar un plan de acción para minimizar los riesgos viales identificados en el diagnóstico referente al alto porcentaje de empleados que se movilizan en motocicleta en desplazamientos en misión de la empresa.
		Establecer un formato de seguimiento y planeación de rutas de los mensajeros, quienes se desplazan diariamente entre municipios, asumiendo un riesgo alto, donde se valoren estos riesgos y se les enseñe a minimizarlos.
		Capacitar y concientizar al personal, sobre como planear los trayectos para minimizar el riesgo vial en los desplazamientos trabajo casa, identificando puntos criticos donde existan mayores factores de riesgo.

Fuente: Elaboración propia, 2016.

### 6.8.2 Componente de comportamiento humano

Este componente puede ser muy robusto para empresas operadoras de vehículos por todo el tema de contratación de conductores, sin embargo, para el caso específico de la empresa, el énfasis más importante de acuerdo al diagnóstico, se enfatiza en tomar acciones, en mejorar la capacitación en seguridad vial y normas de tránsito por parte de los empleados y, especialmente, en el proceso de entrega de la motocicleta al consumidor final, como parte del compromiso de responsabilidad social empresarial.

**Tabla 16.** Componente de comportamiento humano

Línea Estratégica		Acciones y Medidas
<b>C O M P O R T A M I E N T O  H U M A N O</b>	Contratación	Proponer un perfil de cargo específico para conductores de motocicletas o automóviles, que tenga en cuenta la experiencia en el manejo de los mismos y la acreditación de conocimientos en normas de tránsito y seguridad vial.
		Establecer la obligatoriedad de realizar una prueba teórico-práctica al menos una vez al año en alianza con un centro autorizado para este fin.
	Capacitación y políticas de seguridad	Establecer la obligatoriedad de que los empleados realicen los cursos virtuales sobre seguridad vial y normas de tránsito ofrecidos por AUTECO, en la página web <a href="http://www.laviaparatodos.com">www.laviaparatodos.com</a> .
		Elaborar un formato que registre la información de los conductores de la empresa con información necesaria para garantizar la seguridad vial.
		Establecer y proponer políticas sobre control de drogas, alcohol, control de velocidad.
	Entrega de Motos	Establecer políticas y realizar seguimiento a la regulación sobre horas de conducción y descanso.
		Implementar una carta de bienvenida, para ser entregada a los usuarios en el momento que reciben la moto, donde se recomienden el uso de los implementos de seguridad reglamentarios y se den a conocer los programas de responsabilidad social y manejo seguro.
		Implementar una lista de chequeo para garantizar que los empleados informen a los clientes los cursos virtuales ofrecidos por AUTECO respecto a seguridad vial en la página web <a href="http://www.laviaparatodos.com">www.laviaparatodos.com</a> , y ofrecer estímulos para quienes participen del mismo.

Fuente: Elaboración propia, 2016.

### 6.8.3 Componente vehículos seguros

Como la empresa no cuenta con vehículos propios, para este componente, se enfatizan las acciones principalmente respecto al hallazgo referente al alto porcentaje de motocicletas con las que cuentan los empleados para sus desplazamientos, así como la vinculación de los empleados que realizan labores de la empresa en sus vehículos propios.

**Tabla 17.** Componente vehículos seguros

Línea Estratégica		Acciones y Medidas
V E H I C U L O S  S E G U R O S	Mantenimiento vehículos propios	NO APLICA
	Mantenimiento vehículos empleados	Establecer una política para recomendar a los empleados desde el proceso de inducción la importancia del mantenimiento de su vehículo en óptimas condiciones de funcionamiento.
		Implementar un formato de inspección diaria para los vehículos en los cuales los empleados realizan funciones para la empresa.
		Diligenciar un registro de la información sobre los mantenimientos que se ejecutan en los vehículos y realizar el respectivo seguimiento.
Proveedores	Implementar una política de contratación interna que obligue a verificar el cumplimiento de los planes estratégicos de seguridad vial con terceros que presten este servicio.	

Fuente: Elaboración propia, 2016.

#### 6.8.4 Componente infraestructura segura

En las medidas que se proponen en el diagnóstico de infraestructura segura, se enfatizan en la mitigación de los riesgos en los desplazamientos en misión por parte de la empresa, ya que se evidenció que existe poca planeación por parte de la empresa en el análisis de rutas seguras.

**Tabla 18. Componente infraestructura segura**

Línea Estratégica		Acciones y Medidas
I N F R A E S T R U C T U R A	Análisis Interno	Realizar la delimitación de las zonas de circulación de los peatones, clientes y en especial empleados, garantizando que las rutas de evacuación permanezcan libres y así evitar que sean invadidos por el inventario de motos o material publicitario.
	Análisis Externo	Desarrollar un formato de planeación de desplazamientos que tenga en cuenta los riesgos viales y las acciones para minimizar los factores de riesgo
		Capacitar y concientizar al personal en la importancia del uso de los cruces peatonales a través de cebras o semáforos

Fuente: Elaboración propia, 2016.

### 6.8.5 Componente de atención a víctimas

Las acciones a priorizar respecto a este componente, se enmarcan en la importancia de desarrollar un protocolo específico de atención a víctimas, y el proceso de divulgación y capacitación del personal, además de la importancia de establecer y documentar los incidentes viales, que sirvan para realizar el respectivo seguimiento y evaluación del plan estratégico.

**Tabla 19.** Componente de atención a víctimas

Línea Estratégica		Acciones y Medidas
ATENCIÓN A VÍCTIMAS	General	Desarrollar un protocolo específico de atención a víctimas de accidente de tránsito.
		Divulgar y capacitar el protocolo de accidentes de tránsito con todo el personal.
		Implementar un formato de registro de incidentes viales y accidentes de tránsito.
		Definir los indicadores y el procedimiento para registrar los mismos, para poder realizar monitoreo y seguimiento de los incidentes viales ocurridos en la empresa.

Fuente: Elaboración propia, 2016.

## **7. Conclusiones**

Hoy en día las empresas enfrentan retos que van más allá de la competencia que pueda darse en el mercado y deben trascender a compromisos que van más allá de la generación de utilidades o de valor, ya que deben crear conciencia de cómo sus acciones impactan en lo económico, lo social y lo ambiental.

La empresa Su moto del Otún S.A, desarrolla su objeto social en la industria de las motocicletas, obteniendo principalmente en los últimos años, unos beneficios importantes desde el punto de vista de crecimiento y generación de utilidades, además de aportar al desarrollo económico y social del área de influencia, al ofrecerse alternativas de trabajo y movilidad.

Sin embargo, esta industria es partícipe de una problemática muy compleja como es la accidentalidad vial, por lo tanto, es prioritario apropiarse dentro del direccionamiento estratégico de la empresa, la seguridad vial en general y, específicamente, los planes estratégicos de seguridad vial, como una forma de involucrarse en la solución del problema como actor importante. A la vez asume una posición de dar cumplimiento a la normatividad vigente, como parte básica de su responsabilidad social empresarial y valor compartido, al tratar estos planes desde la gerencia y con el compromiso de salvar vidas, al interior de la empresa, pero también en los consumidores de nuestro producto en el mediano y largo plazo.

Teniendo en cuenta lo anterior, y en este sentido, tenemos las siguientes conclusiones a este trabajo.

- Al valorar la información obtenida en el diagnóstico es importante resaltar cómo la encuesta y la herramienta informática escogida, permitió obtener la aplicación de una encuesta a la totalidad de la población empleada en Su moto del Otún, y la oportunidad de procesar mucha información, lo que permitió dar cumplimiento a los

objetivos propuestos de tener un excelente y completo diagnóstico, que permita elaborar el plan estratégico de seguridad vial.

- La seguridad vial debe ser entendida desde un enfoque sistémico, donde se deben articular tanto el sector público, el privado, la sociedad civil y los usuarios, de manera que se puedan coordinar acciones desde leyes efectivas, como también el apoyo en la implementación, la autorregulación y la educación.
- La caracterización y clasificación del rol en la vía de los empleados que se identificó en el diagnóstico, denota la importancia de la motocicleta como medio de transporte y trabajo, ya que el 70,7% de los empleados poseen este vehículo, lo que también está relacionado con el crecimiento del parque automotor, en especial, las motocicletas en Colombia. Sin embargo, este porcentaje también se relaciona con la mayor participación de ese vehículo en los accidentes de tránsito que han ocurrido, en los que el 75% han sido de motociclistas, poniendo de manifiesto cómo los motociclistas y peatones son los actores más vulnerables de la vía y son quienes tienen mayores riesgos asociados a los diferentes accidentes e incidentes viales, en concordancia con las cifras de accidentalidad en el país.
- El análisis multivariado permitió relacionar los incidentes viales que se han presentado en la empresa con un rango de edad hasta 35 años, ya que el 87,5 por ciento de los incidentes de tránsito, y el 81% de los accidentes de tránsito, ocurrieron en este rango de población; así mismo, se relaciona con el escaso conocimiento en seguridad vial que presentaron las personas involucradas en los mismos, en los que la mayoría no ha recibido ninguna charla o capacitación en este tema.
- El diagnóstico sobre el componente de comportamiento humano para una empresa comercializadora tiene el componente más robusto, y cuando se analizan variables como la composición de los empleados por género, edad, tipos de desplazamiento, etc., se puede evidenciar cómo la mayoría de los accidentes tienen que ver con

actitudes en la vía, lo que conduce a la necesidad más sentida de educación y capacitación en seguridad vial, conducción segura, normas de tránsito, entre otros. En este sentido, cuando se consultan los factores de riesgo más representativos, los más importantes son la intensidad del tráfico, las condiciones climatológicas y el comportamiento de otros conductores; sin embargo, la propia conducción ocupa los últimos lugares, lo que denota que las personas son poco críticas con su propio comportamiento en la vía.

- Las empresas comercializadoras de motocicletas deben asumir con mayor compromiso su responsabilidad social empresarial, específicamente, en la divulgación, en el momento de la entrega de las motocicletas nuevas a nuevos propietarios, sobre la importancia de respetar las señales de tránsito, los límites de velocidad, las conductas seguras de conducción, etc., y que adquieran un real compromiso con la seguridad vial, por su propio bien. Este es uno de los puntos más importantes en los que estas empresas deben priorizar sus planes de acción, ya que a pesar de que la ensambladora ofrece herramientas para mejorar esta situación, realmente se hace poco para coordinar con la cadena final. La obligación de promover y divulgar estas herramientas es muy necesario, cuando al analizar toda la problemática del país, se comprueba que es una acción que puede causar un impacto muy positivo, pues con poco esfuerzo contribuiría de manera notoria a darle sostenibilidad al negocio.
- La empresa no tiene políticas para recomendar o promover en los empleados rutinas de mantenimiento preventivo y correctivo de sus vehículos, y siendo consecuente con la importancia de tener un comportamiento de responsabilidad social, que vaya más allá del cumplimiento de los requisitos legales, debe propender por implementar para sus empleados estas buenas prácticas que contribuyen a que haya vehículos más seguros.

- En Colombia la infraestructura externa implica en sí un factor de riesgo, ya que existen deficiencias por fallas en el mantenimiento de las vías, pero también en seguridad respecto a construcción y uso de puentes peatonales, semaforización, puentes vehiculares, dobles calzadas, etc., por lo que se debe tener en cuenta los riesgos viales inherentes a los desplazamientos de los empleados en cada trayecto, en los que la planeación es fundamental. Para esto se deben vincular también las secretarías de tránsito y transporte, que identifiquen las zonas de mayores riesgos de accidentalidad y tomen acciones de acompañamiento y educación, divulgación y señalización, que no requieren en el corto plazo de tanta inversión y pueden generar un impacto importante en la reducción de la accidentalidad en el país.
- De todas formas, por más acciones que se implementen, buscando reducir la accidentalidad vial, es importante reconocer que el riesgo como tal no se puede eliminar, ya que por ejemplo, siempre habrá lugar a un error humano, o los demás factores existirán y se presentarán estos eventos, de allí la necesidad de que también se fortalezca el sistema de conocimiento, para atender las situaciones después del choque, para que se mejoren las capacidades individuales para atender las víctimas, y saber cómo actuar ante un accidente de tránsito, no solo desde el sistema de seguridad social, sino también desde el aporte del sector privado a través de las empresas; porque finalmente, todo este plan tiene sentido en la medida que se logren disminuir las lesiones causadas en los accidentes y, sobre todo, salvar más vidas.

## 8. Recomendaciones

- La empresa debe implementar, hacer seguimiento y evaluar su Plan Estratégico de Seguridad Vial para dar cumplimiento a una obligación legal; pero también por una obligación ética relacionada con la responsabilidad social empresarial, que ascienda en la pirámide, donde se vincule y sea parte de la solución a un problema que afecta la sociedad en general; para esto debe ir más allá del cumplimiento de los requisitos mínimos que exigen las leyes y procurar innovaciones y valores agregados que pueda aportar al plan.
- La elaboración del plan estratégico de seguridad vial debe potencializar, entonces, las particularidades de la empresa como comercializador de vehículo, específicamente, en la pronta formación en seguridad vial para sus empleados, aprovechando las herramientas ofrecidas por AUTEKO como socio estratégico, el cual tiene todo un programa de capacitación en seguridad vial, que está en la web y utiliza una pedagogía muy didáctica, que además es gratuito. También debe establecer alianzas con las secretarías de tránsito municipales en el área de influencia, que permita vincularse a campañas educativas y de socialización para el público en general.

Así mismo, debe implementar un formato, que sirva como medio de verificación para que los asesores comerciales, efectivamente, cumplan el protocolo de entrega de las motos, donde se garantice que la información y sensibilización sobre la importancia de la seguridad vial, y las herramientas que existen para capacitarse, sea realmente brindada al momento en que los consumidores reciben la moto.

- Para que el plan realmente tenga un impacto positivo y perdurable, se debe traducir la política de seguridad vial, que fue declarada para la empresa, en acciones concretas, con metas claras, alcanzables y con responsables, que permita hacer seguimiento, evaluación, pero, sobre todo, se debe garantizar que todo el personal conozca, apropie y cumpla esta política.

- La empresa debe potencializar la unidad repuestos y accesorios con un enfoque igualmente de responsabilidad social empresarial, en la que se promueva la comercialización de cascos, se cumpla con la norma de seguridad internacional; además de que se empiece a promover la cultura de uso de elementos de protección de buena calidad y de uso permanente.
- Este plan debe ser una construcción permanente y transversal al proceso de direccionamiento estratégico de la empresa, y para esto debe evaluarse de manera permanente, de acuerdo al proceso de implementación y cumplimiento de las metas y seguimiento a los indicadores, así como actualizar este diagnóstico cada dos años, con el objetivo de plantear nuevas acciones que hagan de la reducción de los accidentes de tránsito un valor empresarial.

## Referencias

- Alianza Mundial para la Seguridad Vial. (2007). *Guía práctica de seguridad vial*. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. Recuperado el 25 de Febrero de 2016, de <http://www.ifrc.org/Global/Publications/road-safety/road-safety-sp.pdf>
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia. (2015). *ANDI*. (C. d. automotriz, Ed.) Recuperado el 17 de marzo de 2016, de <http://www.andi.com.co/cinau>
- AUTECO. (2016). *Autotécnica Colombiana S.A.S*. Recuperado el 26 de Julio de 2015, de [www.auteco.com.co](http://www.auteco.com.co)
- Avendaño, W. (Junio de 2013). Responsabilidad Social (RS) y Responsabilidad Social Corporativa (RSC) Una nueva perspectiva para las empresas. *Revista Lasallista de Investigación Print Version ISSN 1789-4449, 10(1)*. Recuperado el 6 de marzo de 2015, de [http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1794-44492013000100014&script=sci\\_arttex](http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1794-44492013000100014&script=sci_arttex)
- Bowen, H. (1953). Social responsibilities of bussinessman. *New york Harper and row*. Recuperado el 20 de Mayo de 2016, de <http://www.csrquest.net/?articleID=13126&heading=The%204CR%20Framework>
- Carrol, A. B. (1991). The Pyramid of Corporate social responsibility. *Businness Horizons*, 39-48. Recuperado el 17 de noviembre de 2015, de [https://www.researchgate.net/publication/4883660\\_The\\_Pyramid\\_of\\_Corporate\\_Social\\_Responsibility\\_Toward\\_the\\_Moral\\_Management\\_of\\_Organizational\\_Stakeholders](https://www.researchgate.net/publication/4883660_The_Pyramid_of_Corporate_Social_Responsibility_Toward_the_Moral_Management_of_Organizational_Stakeholders)
- Comisión de las comunidades Europeas. (2001). *Libro verde: Fomentar un marco europeo para la responsabilidad social de la Empresa*. Bruselas. Recuperado el 26 de Febrero de 2015, de

[http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/deve/20020122/com\(2001\)36\\_6\\_es.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/deve/20020122/com(2001)36_6_es.pdf)

Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas. (2013). *Octavo estudio sociodemográfico del usuario de la moto en Colombia*. Medellín. Recuperado el 18 de Febrero de 2015, de <http://www.comitedemotosjaponesas.com/upload/noti/Octavo%20Estudio%20Sociodemografico%20-%202013.pdf>, consultado febrero 18 de 2015.

Congreso de la República de Colombia. (30 de Diciembre de 2011). *Ley 1503 de 2011*. Diario Oficial No. 48.298 29 de Diciembre de 2011. Recuperado el 28 de Febrero de 2015, de [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1503\\_2011.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1503_2011.html)

Congreso de la República de Colombia. (2004). *Ley 905 de 2004*. Diario Oficial No 45628 de agosto 2 de 2014. Recuperado el 28 de febrero de 2015, de [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0905\\_2004.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0905_2004.html)

Corporación Fondo de Prevención Vial. (2014). *El Legado de la Seguridad Vial en Colombia, Informe de Gestión*. Bogotá. Recuperado el 14 de Noviembre de 2015, de [http://www.fpv.org.co/centro\\_de\\_recursos/el\\_legado\\_de\\_la\\_seguridad\\_vial\\_en\\_colombia/342](http://www.fpv.org.co/centro_de_recursos/el_legado_de_la_seguridad_vial_en_colombia/342)

Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE. (2016). *Encuesta Nacional de Calidad de Vida (ECV)*. DANE. Recuperado el 17 de Marzo de 2016, de <http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-sociales/calidad-de-vida-ecv/87-sociales/calidad-de-vida/6508-encuesta-nacional-de-calidad-de-vida-ecv-2015>

Fernández Romero, A. (2004). *Dirección y planificación estratégicas en las empresas y las organizaciones*. Madrid. Recuperado el 15 de enero de 2015, de [https://books.google.com.co/books?id=10xG4vFVHn8C&pg=PR12&lpg=PR12&dq=a+fernandez+romero+plan+estrategico&source=bl&ots=Mjlv4Tacup&sig=nk89YjzXsVOWBJriM9KNA2b1gWg&hl=es-419&sa=X&ei=\\_qT7VKznDMaZnpC6hJAM&ved=0CC4Q6AEwBA#v=onepage&q=a%20fernandez%20romero%20](https://books.google.com.co/books?id=10xG4vFVHn8C&pg=PR12&lpg=PR12&dq=a+fernandez+romero+plan+estrategico&source=bl&ots=Mjlv4Tacup&sig=nk89YjzXsVOWBJriM9KNA2b1gWg&hl=es-419&sa=X&ei=_qT7VKznDMaZnpC6hJAM&ved=0CC4Q6AEwBA#v=onepage&q=a%20fernandez%20romero%20)

- Friedman, M. (13 de Septiembre de 1970). The Social Responsibility of Business is to Increase its Profits. *The New York Times Magazine*. Recuperado el 22 de Mayo de 2016, de <http://www.colorado.edu/studentgroups/libertarians/issues/friedman-soc-resp-business.html> consultado
- Haddon, J. W. (1968). The changing approach to the epidemiology, prevention and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively. Recuperado el 22 de marzo de 2016, de <http://injuryprevention.bmj.com/content/5/3/231.full>
- Instituto Nacional de Medicina Legal y ciencias forenses. (Junio de 2016). *Informe Forensis 2015, Datos para la Vida. Herramienta para la interpretación, intervención y prevención de lesiones de causa externa en Colombia*. Grupo centro de referencia Nacional sobre violencia, Bogotá. Recuperado el 22 de Agosto de 2016, de <http://www.medicinalegal.gov.co/forensis1>
- Medina, C. A. (2016). Muerte de Motociclistas va en aumento. *Revista Hoy en la Javeriana*(Edición 1314). Recuperado el 22 de Febrero de 2016, de [https://issuu.com/pujaveriana/docs/hoy\\_javeriana\\_febrero2016\\_web](https://issuu.com/pujaveriana/docs/hoy_javeriana_febrero2016_web)
- Merchán Pico, M. E., Gonzalez Pérez, R. E., & Noreña Aristizábal, O. P. (Julio-Diciembre de 2011). Seguridad vial peatonal: una aproximación teórica desla la política pública. *Revista Hacia la Promoci{on de la Salud*, 16(2), 190-204. Recuperado el 19 de febrero de 2015, de <http://www.redalyc.org/pdf/3091/309126696014.pdf>
- Ministerio de Transporte de Colombia. (2012). *Resolución 1282 de 2012, Por el cual se adopta el plan nacional de seguridad vial 2011-2016*. Recuperado el 2 de Febrero de 2015, de <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=5775>
- Ministerio de Transporte de Colombia. (Diciembre de 2013). *Decreto 2851 de Diciembre de 2013*. Recuperado el 28 de Febrero de 2015, de <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=10876>

- Ministerio de Transporte de Colombia. (2016). *Resolución 1231 de 2016*. Recuperado el 2 de julio de 2016, de <https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/Normatividad/Resoluciones/2016>
- Ministerio de Transporte de Colombia. (2016). *Transporte en Cifras Estadísticas 2015*. Oficina Asesora de Planeación. Recuperado el 22 de agosto de 2016, de [https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos\\_del\\_ministerio/Estadísticas](https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/Estadísticas)
- Ministerio de Transporte de Colombia pág 29. (2015). *Programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicleta*. Grupo de seguridad vial, Viceministerio de Transporte. Resolución 2410 de 2015. Recuperado el 14 de junio de 2016, de <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=4051>
- Ministerio de Transporte de Colombia, pág 12. (2014). *Resolución 1565 de 2014*. Recuperado el 28 de febrero de 2015, de <https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/Normatividad/Resoluciones/2014>
- Ministerio de Transporte de Colombia, pág 13. (2013). *Ajuste Plan de Seguridad Vial Colombia 2013- 2021, Resolución 2273 de 2014*. Recuperado el 6 de Junio de 2015, de <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=11576>
- Nazif, J. I. (2011). *“Guía práctica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales, considerando el rol de infraestructura”*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América latina y el caribe CEPAL. Recuperado el 24 de noviembre de 2015, de [http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35266/1/S1100934\\_es.pdf](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35266/1/S1100934_es.pdf)
- Organización de las Naciones Unidas. (1987). *Nuestro Futuro común*. Comisión Mundial Sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Recuperado el 25 de Febrero de 2015, de <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>
- Organización Mundial de la Salud. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Recuperado el 18 de Febrero de 2015, de

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf).

Organización Mundial de la Salud. (2011). *Salvemos millones de vidas, Decenio de Acción para la seguridad vial 2011-2020*. Recuperado el 20 de Febrero de 2015, de [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/booklet\\_es.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/booklet_es.pdf?ua=1)

Organización Mundial de la Salud. (2015). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*. Recuperado el 25 de Enero de 2016, de [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Summary\\_GSRRS2015\\_SPA.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf)

Plan de Seguridad Vial Busca Bajar Cifras de Mortalidad. (27 de Mayo de 2016). *La República, Diario Empresarial y de Negocios*. Recuperado el 28 de Mayo de 2016, de [http://www.larepublica.co/plan-de-seguridad-vial-busca-bajar-cifras-de-mortalidad\\_383491](http://www.larepublica.co/plan-de-seguridad-vial-busca-bajar-cifras-de-mortalidad_383491)

Porter, M., & Kramer, M. (December de 2002). The Competitive Advantage of Corporate Philanthropy. *Harvard Business Review*. Recuperado el 22 de junio de 2015, de <https://hbr.org/2002/12/the-competitive-advantage-of-corporate-philanthropy>

Porter, M., & Kramer, M. (2006). Strategy and Society, the link between competitive advantage and Corporate social responsibility. *Harvard Business Review*. Recuperado el 22 de junio de 2015, de <http://sharedvalue.org/resources/strategy-society-link-between-competitive-advantage-and-corporate-social-responsibility>

Porter, M., & Kramer, M. (Enero de 2011). La Creación de Valor Compartido. *Harvard Business Review*. Recuperado el 22 de junio de 2015, de <http://www.filantropiatransformadora.org/attachments/article/198/Shared%20Value%20in%20Spanish.pdf>.

- Revista Dinero (7 de Julio de 2014). Gigante de la India se instala en Colombia. Recuperado el 21 de febrero de 2015, de <http://www.dinero.com/empresas/articulo/heromotocorp-llega-colombia/198265>
- RUNT (2016). *Registro Único Nacional de Tránsito*. Base de datos vehiculos nuevos matriculados.
- Serna Gómez, H. (2008). *Gerencia Estratégica, Teoría-Alineamiento- Implementación y Mapas Estratégicos* (10 ed.). Bogota: 3R Editores.
- Su moto del Otún S.A. (2006). *Estatutos Sociales*. Medellín: Escritura pública de constitución número 4348 de la Notaria cuarta de Medellín.
- Su moto del Otún S.A. pág 4. (2014). *Manual Organizacional, Direccionamiento Estratégico*. Gerencia, Pereira.

## Anexos

### Anexo 1. Política de seguridad vial Su moto del Otún S.A



Pereira, Mayo 31 de 2016

#### Declaración sobre Política de seguridad vial SU MOTO DEL OTÚN S.A.

Existe el compromiso desde los accionistas y como política gerencial, de cumplir con todos los requisitos legales que contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de sus empleados, así como de los demás grupos de interés como son los clientes y la comunidad donde la empresa desarrolla su objeto social.

En concordancia y reconociendo la importancia de mejorar las prácticas de seguridad vial para prevenir accidentes de tránsito y salvar vidas, la empresa acuerda:

- Contribuir a la educación vial promoviendo la formación de hábitos, comportamientos y conductos seguros en la vía, impulsando y apoyando campañas formativas e informativas que concienticen sobre la necesidad de tener una movilidad racional y sostenible, tanto para empleados como demás grupos de interés.
- Capacitar al personal de forma permanente sobre la importancia de asumir la seguridad vial como un valor fundamental, indispensable para prevenir accidentes y reducir la mortalidad asociada a esta, así como la importancia de que los empleados deben ser ejemplo de comportamiento en la vía y el respeto por las normas de tránsito.
- Adoptar políticas y mecanismos de verificación respecto al cumplimiento de la normatividad vigente, la reducción de riesgos, y la adecuada planeación de los desplazamientos de los empleados.
- Garantizar que los clientes conozcan la importancia de su comportamiento en la vía, y las recomendaciones de manejo seguro, del adecuado uso de los elementos de seguridad y los programas de responsabilidad social de Auteco.

  
MÓNICA ANGEL BOTERO

Representante Legal





Av 30 de Agosto # 28-12, Tel: 336 14 33 Pereira-Rda.  
Cra 25 # 69-12 Piso 1 Barrio Cuba, Tel: 337 86 32 Pereira-Rda.  
Av Simón Bolívar # 38-05, Tel: 323 15 41 Dosquebradas-Rda.  
Cra 4ta con Cll 21 Esquina, Tel: 217 80 34 Cartago-Valle.

Cra 15 # 13-40 L: 3, Tel: 365 85 54. Santa Rosa-Rda  
Calle 12 # 8-22, Tel: 840 10 60. Chinchiná-Caldas.  
Av Santander # 42-56, Tel: 882 41 11. Manizales-Caldas.  
Calle 10 # 4-66, Tel: 877 47 47. Villamaría-Caldas  
Cra 9na # 9-36, Tel: 868 10 40. Neira-Caldas

## Anexo 2. Certificado de garantía y acta de entrega

### CERTIFICADO DE GARANTÍA Y ACTA DE ENTREGA

AUTOTÉCNICA COLOMBIANA S.A.S. NIT 890.900.317-0

**Concesionario**

<b>Nombre:</b> SU MOTO DEL OTUN S A-SU MOTO DEL OTUN S A DOSQUEB			
<b>Nit:</b> 900112261	<b>Dirección:</b> AV BOLIVAR 38 05	<b>Ciudad:</b> DOSQUEBRADAS	
<b>Fecha de Facturación:</b> 25/08/2016	<b>Número de Factura:</b> 2271	<b>Telefono:</b> 323 15 41	
<b>Vendedor:</b> CAROLINA ORTIZ RESTREPO			

**Comprador**

<b>Nombres:</b> OSCAR EDUARDO		<b>Apellidos:</b> SANCHEZ HENAO	<b>C.C. / Nit:</b> C.C
<b>Documento de Identificación:</b> 1088282271	<b>Dirección:</b> VEREDA LA UNION C 23A		
<b>Departamento:</b> RISARALDA	<b>Ciudad:</b> DOSQUEBRADAS	<b>Email:</b>	
<b>Celular:</b> 3169737088	<b>Teléfono:</b>		

**Ley de Habeas Data**

USO DE LOS DATOS: Los Datos Personales recolectados podrán ser utilizados en: a) Identificación del Titular para atención de solicitudes en los canales de atención de la Compañía. b) Generación de estadísticas y reportes. c) Conocimiento del consumidor. d) Investigaciones, estudios de mercado y evaluaciones de satisfacción. e) Implementación de campañas. f) Invitación a eventos Comerciales, de Mercadeo y de Servicios Posventa. g) Respuesta y seguimiento a la gestión de Peticiones Quejas y Reclamos de todo tipo. h) Acompañamiento a compradores y envío de productos. i) Envío de información comercial, educativa, de importancia para la industria o el sector y de servicio. j) Compartir con terceros relacionados. k) Actualización de Datos. **DERECHOS DEL TITULAR:** De conformidad con la ley 1581 de 2012 en cualquier momento Usted podrá a) Conocer, Actualizar y Rectificar sus datos personales. b) Solicitar prueba de la autorización otorgada, c) Ser informado previa solicitud, respecto del uso que le ha dado a sus datos personales. d) Presentar ante la Superintendencia de Industria y Comercio quejas por infracciones a lo dispuesto en la Ley. e) Revocar la autorización y/o solicitar la supresión de un dato cuando en el Tratamiento no se respeten los principios, derechos y garantías constitucionales y legales f) Acceder en forma gratuita a sus datos personales que hayan sido objeto de Tratamiento. **AVISO:** Auteco cuenta con un manual interno de políticas y procedimientos para garantizar el adecuado cumplimiento de los principios de protección de datos personales (¿el Manual?), que puede ser consultado de forma actualizada y gratuita por Usted en la página web [www.auteco.com.co](http://www.auteco.com.co). Autorizo el Tratamiento de mis Datos Personales de conformidad con lo aquí expuesto.

Si  No

Yo como suscrito, actuando en calidad de comprador de la motocicleta que a continuación se describe, o como representante autorizado del mismo, manifiesto que he recibido satisfactoriamente el vehículo que se describe, con los elementos que se señalan:

<b>VIN:</b> 9FLA36FZ0HDD85621	<b>Número de Chasis:</b> 9FLA36FZ0HDD85621	<b>Color:</b> AZUL ANTA NEGRO
<b>Número de Motor:</b> JLZCFE27335	<b>Modelo:</b> PULSAR 200 NS AZU ANTA NGR MATE NA MY17	
<b>Clase:</b> Motocicleta	<b>Consecutivo Manual de Garantía:</b> SEPTIEMBRE 2014	

**Elementos**

Cantidad	Producto	Cantidad	Producto
1	Certificado de emisión de gases	1	Chaleco
2	Especios	1	Factura de compra
1	Kit de herramienta básica	1	Llave con el duplicado
1	Manual de garantía	1	Manual de propietario
1	SOAT	1	Tarjeta de Propiedad
1	Top 10 del motociclista ejemplar		

Promociones: No tiene

**Observaciones**

PLACA: DLF63E

Manifiesto que se me han explicado las condiciones de validez, las exclusiones, excepciones y plazo de la Garantía que se encuentran contenidas en este Manual de Garantía y Mantenimiento y se me ha informado que la misma comienza a regir a partir de hoy 25 de ago de 2016

<p><b>Entrega:</b></p> <p><i>CAROLINA ORTIZ</i>                  Nombre: SU MOTO DEL OTUN S A DOSQUEB                  C.C. 9001122610004E</p>	<p><b>Recibe:</b></p> <p><i>Oscar Eduardo Sanchez Henao</i>                  Nombre: OSCAR EDUARDO SANCHEZ HENAO                  C.C. 1088282271</p>
--	---

SU MOTO DEL OTUN  
 Av. Simón Bolívar # 38-05  
 Local 52 Tel. 323 15 41  
 Dosquebradas (R.)



A9FLA36FZ0HDD85621

Anexo 3. Protocolo de entrega y top 10 motociclista ejemplar



**programa auteco ¡educa!**

**LOS APRENDIZAJES DE TECO**

**TOP 10**

**DEL MOTOCICLISTA EJEMPLAR**

**AMIGO ASESOR:**

SOMOS UN EQUIPO Y JUNTOS CONSTRUÍMOS DÍA A DÍA LA GRAN EXPERIENCIA AUTECO. POR ESO QUEREMOS AYUDARTE CON UNA SERIE DE TIPS QUE HARÁN QUE LA ENTREGA DE NUESTRAS MOTOS SEA UN MOMENTO INOLVIDABLE PARA NUESTROS CLIENTES.

**¡PRACTÍCALO Y NUNCA LO OLVIDES!**

**PROTOCOLO DE ENTREGA**

1. ALISTAMIENTO
2. PRE-ENTREGA
3. CITACIÓN A ENTREGA
4. ENTREGA EMOTIVA
5. ENTREGA TÉCNICA
6. SEGURIDAD VIAL

**5. ENTREGA TÉCNICA**

EL ASESOR DEBE EXPLICAR BREVE Y CLARAMENTE LOS PASOS Y REQUISITOS INDISPENSABLES PARA EMPEZAR A USAR LA MOTO. ESTOS REQUISITOS SE DESCRIBIRÁN EN ESTA GUÍA DE INICIO RÁPIDO:

- BIENVENIDA
- GARANTÍA LEGAL Y SUPLEMENTARIA
- MARGEN ASISTENCIA A LAS REVISIONES
- EXPLICACIÓN RÁPIDA DE PARTES Y COMPONENTES
- UBICACIÓN DE NÚMEROS DE MOTOR Y CHASIS
- LISTA DE CHEQUEOS Y REVISIONES DIARIAS
- INSTRUCCIONES PARA EL DESPEGUE
- PRECAUCIONES DE SEGURIDAD

**6. SEGURIDAD VIAL**

EL ASESOR DEBE RECOMENDARLE AL CLIENTE INGRESAR A

[www.auteco.com.co](http://www.auteco.com.co)

PARA CONOCER TODAS LAS ACTIVIDADES QUE DESARROLLA AUTECO RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD VIAL Y BIENESTAR PARA LOS MOTOCICLISTAS.

**¡IMPORTANTE!**  
RECUERDA SIEMPRE PRESENTAR A TU CLIENTE EL VIDEO "TOP 10 DEL MOTOCICLISTA EJEMPLAR"

**¡SOY UN MOTOCICLISTA EJEMPLAR!**



Fuente: AUTECO, 2015.

## Anexo 4. Reporte accidentes de trabajo empresas usuarias SERVICOL S.A.S

<b>servicol</b>	<b>REPORTE DE ACCIDENTE DE TRABAJO EMPRESAS USUARIAS</b>		Código: SER-F6-007 Versión: 2.0 Página: 1 de 1	
	<b>MEDIO DE REPORTE</b>			
TELEFONICO: ____ CORREO ELECTRONICO: ____ FAX: ____ OFICINA: ____ Fecha de reporte: _____				
<b>DATOS EMPRESA</b>				
EMPRESA		DIRECCIÓN		TELEFONO
<b>DATOS TRABAJADOR EN MISIÓN</b>				
APELLIDOS		NOMBRE		CEDULA
DIRECCION RESIDENCIA		TELEFONO DE RESIDENCIA		ACUDIENTE – TELF.
<b>DATOS DEL ACCIDENTE DE TRABAJO</b>				
HORA DE INICIO Y FINALIZACION DE LABORES:		FECHA DEL ACCIDENTE	HORA DEL ACCIDENTE	CARGO
TESTIGO QUE PRESENCIO EL ACCIDENTE:		CEDULA TESTIGO:		TELEFONO DEL TESTIGO:
<b>DESCRIPCION DE EVENTO</b>				
AREA DE TRABAJO: _____				
AREA DEL CUERPO AFECTADA: _____ DERECHO ____ IZQUIERDO ____				
FUNCION ESPECIFICA EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE: _____				
OBJETO, EQUIPO O SUSTANCIA QUE OCASIONO EL ACCIDENTE: _____				
RELATO: _____				
_____				
_____				
_____				
_____				
_____				
<b>ANALISIS DE IMPACTO</b>				
POR FAVOR INDIQUE SI EL TRABAJADOR SUFRIO UNA DE LAS SIGUIENTES LESIONES. "Resolución 1401 de 2007"				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amputación de cualquier segmento corporal _____</li> <li>• Fractura de huesos largos (femur, tibia, peroné, humero, radio y cubito) _____</li> <li>• Trauma craneoencefálico _____</li> <li>• Quemaduras de segundo y tercer grado (ampollas) _____</li> <li>• Lesiones severas en mano / columna vertebral _____</li> <li>• Lesiones severas en ojos u oídos _____</li> </ul>				
_____ RESPONSABLE EMPRESA USUARIA			_____ TRABAJADOR EN MISION	

### Anexo 5. Marco jurídico

<b>ENTIDAD</b>		<b>OBJETO</b>	<b>FECHA</b>
Organización de las Naciones Unidas	Resolución A/RES/64/255 de 2010	Mejoramiento de Seguridad vial en el mundo	mayo 10 de 2010
Organización de las Naciones Unidas	ONU	Plan Mundial Para el Decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020	11 mayo de 2011
Organización Mundial de la Salud	OMS	Informe sobre la situación mundial de seguridad vial 2013	Enero 2013
Congreso de Colombia	Ley 769 de 2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones	6 de agosto de 2002
Ministerio de Transporte	Resolución 1282 de 2012	Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016	30 de marzo de 2012
Ministerio de Transporte	Resolución 2273 de 2014	Por el cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021	6 de agosto de 2014
Congreso de Colombia	Ley 1503 de 2011	Tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias, para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en	29 de diciembre de 2011

		consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública	
Presidencia de la República	Decreto 2851 de 2013	Tiene por objeto reglamentar los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011, en cuanto a plantear Acciones y procedimientos en materia de educación vial Planes Estratégicos de Consumo Responsable de Alcohol y su adopción por parte de los Establecimientos de Comercio Planes Estratégicos de las Entidades, Organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial	Publicado en el Diario Oficial 48996 de diciembre 6 de 2013
Congreso de Colombia	Ley 1702 de 2013	Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones	27 de diciembre de 2013
Ministerio de Transporte	Resolución 1565 de 2014	Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial	6 de junio de 2014
Ministerio de Transporte	Decreto 0787 de 2015	Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna	21 de abril de 2015

		de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV y se dictan otras disposiciones	
Presidencia de la República	Decreto 1079 de 2015	Por el cual se expide el Decreto único reglamentario del sector de transporte	Publicado en el Diario Oficial 49523 de mayo 26 de 2015
Ministerio de Transporte	Resolución 2410 de 2015	Por la cual se adopta el programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de Motocicletas	17 de julio de 2015
Ministerio de Transporte	Decreto 1906 de 2015	Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial	22 de septiembre de 2015
Ministerio de Transporte	Resolución 1231 de 2016	Por el cual se adopta el documento guía para la evaluación de los planes estratégicos de seguridad Vial	5 de abril de 2016

Fuente: Elaboración propia, 2016.