

Artículo de Revisión

Estrategias educativas para disminuir los índices de accidentalidad laboral en el tráfico en Colombia

Educational strategies to reduce accident rates in labor trafficking in Colombia.

Sandra Viviana Gil Garzón, Luis Fernando Reyes Zuluaga

Recibido: 5 septiembre 2021

Aceptado para publicación: 30 noviembre 2021

Resumen

Objetivo: Determinar la importancia que se tiene sobre la educación vial en búsqueda de reducir las lesiones, colisiones y a su vez las muertes producidas en accidentes de tránsito.

Métodos: Diseño de tipo teórico descriptivo documental, en la cual se conjugaron la revisión bibliográfica de 16 artículos científicos, y posteriormente se incluyó revisiones de literatura publicadas donde se evidenció y evaluó las intervenciones de seguridad vial.

Resultados: Medidas optadas como la Normatividad de Seguridad vial, Estrategias Empleadas en la Educación Vial y el Plan Estratégico de Seguridad Vial, pueden disminuir las colisiones, lesiones o muertes de tráfico.

Conclusión: Se evidenció que las intervenciones más efectivas son las que reducen o eliminan el riesgo, así como los cambios comportamentales o sus diversos conocimientos sobre seguridad vial. También se concluye que las intervenciones basadas exclusivamente en la educación no son efectivas para reducir las lesiones de tráfico.

Abstract

Objective: To determine the importance of road safety education in the quest to reduce injuries, collisions and in turn, traffic deaths.

Methods: Descriptive documentary theoretical type design, in which the bibliographic review of 16 scientific articles was combined and subsequently published literature reviews were included where road safety interventions were evidenced and evaluated.

Results: Measures chosen such as Road Safety Regulations, Strategies Employed in Road Safety Education and the Strategic Road Safety Plan, can reduce traffic collisions, injuries or deaths.

Conclusion: It was evidenced that the most effective interventions are those that reduce or eliminate risk, as well as behavioral changes or their various knowledge about road safety. It is also concluded that interventions based exclusively on education are not effective in reducing traffic injuries.

Palabras clave: Accidentabilidad, educación vial, seguridad vial, tráfico laboral

Key words: Accident rate, road education, road safety, labor traffic

Corporación Universitaria Minuto de Dios, Pereira – Cerritos. Risaralda. Colombia

Autor de correspondencia: Sandra Viviana Gil Garzón. Email: sgilgarzón@uniminuto.edu.co

INTRODUCCIÓN

En la actualidad es necesario dar importancia a los diferentes factores de riesgo, que están ocasionando los accidentes de tránsito. Estos accidentes repercuten en la salud humana y en la economía empresarial; si no son diagnosticados a tiempo o si la prevención que se implementa es mínima van a ocasionar impactos negativos a nivel organizacional, como pago de incapacidades, disminución de la productividad por falta personal, no entregar pedidos a tiempo, además genera una alta mortalidad, miles de lesionados y millonarias pérdidas materiales. Cabe resaltar que los impactos que producen los accidentes de tránsito afectan gravemente la economía nacional, pues toda la sociedad paga en forma directa e indirecta las consecuencias de estos.¹

Los accidentes de tránsito laborales pueden ser de dos tipos: los accidentes 'in itinere', es decir, los que ocurren en el trayecto de casa al trabajo y del trabajo a casa, y los accidentes en misión, los que se producen durante la jornada laboral. Para que un accidente se considere 'in itinere' tiene que producirse en un trayecto habitual, sin desvíos para realizar otras actividades y dentro de un período de tiempo estimado desde la salida y la llegada al punto de destino. Sin duda los accidentes 'in itinere' son los más frecuentes y también los que provocan más muertes.²

El accidente de trabajo en misión, se trata de una modalidad específica de accidente de trabajo que se produce durante el desplazamiento del trabajador a un lugar diferente del habitual para realizar una actividad encomendada por la empresa, por ello se han de considerar dos elementos: el desplazamiento del trabajador para cumplir la misión y la realización de una actividad concreta encomendada por el empleador, o que se realice para el buen funcionamiento de la empresa, que puede ser ajena a la actividad habitual que tiene atribuida en virtud del contrato de trabajo. Para ello, habrá que determinar con claridad qué la actividad desarrollada por el trabajador está relacionada con la misión encomendada.³

Los accidentes de tráfico laborales, tienen un índice cada vez más alto debido a los diferentes factores de riesgo. Cada año a nivel mundial se pierden aproximadamente 1.35 millones de vidas como consecuencia de los accidentes de tránsito. Entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de esos traumatismos provocan una discapacidad.³ En Colombia fallecen a diario 15 personas por accidentes de tránsito, y esto se traduce en que cada hora y media hay una víctima. Estos altos índices de muertes resultan mucho más impactantes al saber que el 45% de los muertos en tránsito tienen edades entre los 15 y los 34 años. Durante los últimos seis años más 5,000 colombianos han muerto en accidentes de tránsito cada año.⁴

Otros factores de riesgo que están involucrados en los accidentes de tránsito son, sociales y culturales bajo de ciertas conductas de riesgo, velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas, no utilización de cascos, no utilización del cinturón de seguridad, conducción distraída, infraestructura vial insegura, vehículos inseguros, atención inapropiada tras el accidente, cumplimiento insuficiente de las normas de tránsito.⁵

Aunque la cifra está dada de forma general y no especifique la cantidad de accidentes de tráfico laborales, pueden estar asociadas, porque la mayoría de las personas deben movilizarse a laborar a diferentes empresas. Son diversos los que se contemplan como accidentes en misión,⁶ a partir de lo mencionado surge la siguiente pregunta. ¿Cuáles son los factores de riesgo que influyen en los accidentes de tráfico laborales y qué estrategias educativas se pueden emplear para disminuir los índices de accidentalidad desde el perfil ocupacional del administrador en seguridad y salud en el trabajo?

Para dar respuesta a la pregunta planteada se recurrió a la revisión bibliográfica de artículos científicos con el propósito de conocer un marco general, accidentes asociados y presentados, índices de accidentalidad y finalmente las estrategias que se están empleando para la disminución de los accidentes laborales de tráfico. De acuerdo a lo mencionado, el presente artículo plantea algunas estrategias educativas para prevenir los accidentes de tráfico.

Finalmente se tiene como objetivo determinar la importancia de la educación vial para reducir las lesiones, colisiones y las muertes de tráfico.

MATERIALES Y MÉTODOS

El presente trabajo aplicó la investigación teórico descriptivo de tipo documental, dado que el procedimiento implicó el rastreo, la organización, la sistematización y el análisis de un conjunto de documentos electrónicos sobre: movilidad, índices de accidentalidad en el tráfico laboral y estrategias educativas. Para llevar a cabo este proceso se revisaron distintas bases de datos como SCIELO, SCOPUS, también se indagó en GOOGLE ACADÉMICO y algunas páginas web, relacionadas con el tema. Los criterios de búsqueda se incluyeron las siguientes palabras clave: Accidentabilidad, Educación vial, Seguridad vial, Tráfico laboral.

Posteriormente se clasificó y se consignó la información en una rejilla de Excel, en esta se describió cada artículo de acuerdo a varios aspectos tales como: Zona geográfica, ciudad, institución, grupo de investigación, origen (Tesis pregrado o posgrado, investigación independiente), Título, Nombre del Autor/Autores, Año de finalización, Fuente de Publicación, lugar de la investigación (Contexto, Territorio), Fuentes de recolección de la información, Temáticas abordadas, Propósitos/Objetivos, Perspectiva teórica de abordaje, Opción Metodológica utilizada, Problema abordado, Resultados y Bibliografía. En la rejilla se separaron los artículos nacionales de los artículos internacionales.

Seguido de la revisión y clasificación de la información, se desarrolló cada uno de los puntos planteados para la estructuración de un artículo de revisión.

Finalizando con la preselección de 40 artículos, de los cuales finalmente se seleccionaron 23. No se tomaron en consideración los artículos que no cumplían con las categorías de análisis que se exigían en la rejilla y se seleccionaron artículos publicados preferiblemente después del año 2012.

Consideraciones éticas

La autora declara haber cumplido con la normatividad vigente durante la construcción del presente documento, argumentando la ausencia de manipulación de seres u objetos diferentes a información recolectada de bases de datos, las cuales fueron filtradas en la rejilla de organización de información, suministrada por la Corporación Universitaria Minuto de Dios.

RESULTADOS

Se optó por realizar una clasificación según la orientación de cada referencia bibliográfica, de acuerdo a una secuencia de organización de información a partir de la clasificación de los artículos, con base a los temas de Salud ocupacional, Seguridad Vial, Accidentes de tránsito y de esta manera atendiendo a las necesidades propias de las actividades cotidianas del hombre como son en la función de los colaboradores de las empresas o el personal que labora; la seguridad vial se dimensiona como una problemática de salud pública que le compete a todos los ciudadanos, entidades estatales, universidades y empresas.

En marco general se entiende por Seguridad vial como el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos, ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.⁷

Accidentes asociados

La seguridad vial tiene componentes cualitativos y cuantitativos identificándose mayor información técnico científica sobre este último parámetro, se encontró que cada vez más países están adoptando medidas para mejorar su situación en materia de seguridad vial, y una de las formas es incluirla en su legislación, con la finalidad de que exista cumplimiento por parte de la población. Colombia no es la excepción en este proceso, por lo cual se encuentra gran cantidad de normatividad reciente sobre la temática.⁸

Velásquez & Cabrera⁹, mencionan que la percepción y el comportamiento, son dos de las variables humanas individuales determinantes del grado de exposición a riesgos o situaciones con efectos en la salud, junto a factores tan elementales como las sensaciones, hasta los más complejos como las actitudes, los conocimientos, los valores y las creencias. Lo que las personas perciben y la manera en que se comportan en las vías es un asunto mediado por el nivel de desarrollo de la sociedad, las características de la cultura, el respeto de las normas, la educación y las condiciones de vida, entre otros.

Dentro de las lesiones causadas por el tránsito (LCT), los

atropellamientos representan a nivel mundial al menos la tercera parte de éstas; son eventos que habitualmente generan lesiones corporales incapacitantes e incluso pueden provocar la muerte. En Latinoamérica las personas afectadas, en general, son hombres entre 20 y 45 años, en edad productiva, jefes de hogar, personas que sostienen sus familias; su ausencia genera gran impacto en la economía de sus hogares.

Índices de accidentabilidad

Los accidentes de tránsito son más frecuentes en el sexo masculino, en edades jóvenes, y están asociadas al consumo de bebidas alcohólicas y traen como consecuencia traumas en la región cefálica.¹⁰ Anualmente cerca de 1.25 millones de personas mueren y otros 50 millones resultan lesionados por el tránsito en el mundo.¹⁰ Para cambiar esta tendencia y reducir en 50% las lesiones y muertes por el tránsito, la OMS y la ON25/01/2017U (2011) promovieron en los países miembros la adopción del Plan Mundial para la Década de Acción en Seguridad Vial 2011-2020.

En la revisión de los antecedentes de la Guía ambiental de proyectos de infraestructura vial, sobre indicadores y guías ambientales internacionales, se pretende incentivar la sostenibilidad como eje transversal de los proyectos viales en Colombia, ya que a través de los estudios de tecnologías y medidas sostenibles que pueden ser desarrolladas o implementadas; por ejemplo, materiales de construcción valorizados, maquinaria amigable con el ambiente, procesos de construcción alternativos, implementación de elementos con bajo coste energético, técnicas de ahorro del agua, metodologías de evaluación del ciclo de vida de una carretera, lo que conlleva a fortalecer las medidas de manejo socio ambiental, mejorar el seguimiento y evaluación de los proyectos viales en el marco del equilibrio social, ambiental y económico que impulsa el desarrollo sostenible.¹¹

El nuevo Sistema General de Seguridad y Salud en el Trabajo, creado mediante el Decreto 1443 de 2014, hoy Decreto único 1072 de 2015, antes conocido como Programa de Salud Ocupacional (Resolución 1016 de 1989), busca identificar los peligros, evaluar, valorar los riesgos y establecer los respectivos controles, mediante la mejora continua del Sistema en las empresas y cumplir con la normatividad en materia de riesgos laborales.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial debe diseñarse en torno a un conjunto de pilares o de ejes previamente definidos como lo es La Resolución 1565 de 2014, destinado a reducir la accidentalidad y consolidar una cultura de mayor responsabilidad vial.

Normatividad de Seguridad Vial en Colombia

Actualmente Colombia cuenta con un listado actualizado hasta el año 2020 de normatividad de seguridad vial y tránsito, documentación del plan estratégico de seguridad vial (PESV), legislación para motos, vehículos, conductores, peatones, motociclistas, ciclistas. Se han presentado una serie de Normas que permiten a los empleadores, a las ARPs y a los Trabajadores relacionar la productividad con la calidad y la seguridad vial. Todo esto contribuye al bienestar y la productividad, siempre pensando en la salud e integridad de los trabajadores, cuando se realiza todas

las mejoras en seguridad se verán los resultados en trabajadores comprometidos, con un buen desempeño laboral.

En relación con esto, en el Artículo 3 de la Ley 1503 (2011), afirma que los lineamientos de educación en seguridad vial, deben estar enfocados en actividades pedagógicas iniciales y permanentes. Así mismo, el objeto de ésta educación, consiste en apoyar y respaldar el desarrollo de los actores en la vía, bien sea en el ámbito del conocimiento de la normativa vial, reglamentación y señalización vial, así como los hábitos, comportamientos, conductas y valores individuales y colectivos.

Cabe resaltar que se evidencia que en los últimos años la Legislación Colombiana ha venido sufriendo una serie de cambios que la sitúan como una de las mejores de América Latina, a través de las Normas existentes, y a su varianza, pensando cada vez más en el bienestar físico, mental y social de los trabajadores. Las normas en Colombia referentes al tema de seguridad vial, se han vuelto más exigentes en los asuntos relacionados con el control y supervisión de los accidentes de trabajo y de las enfermedades laborales, entre estas, la exigencia del control de las actividades de alto riesgo. Esto se evidencia en las diferentes Leyes, Normas, Decretos, Resoluciones y Circulares, que se han emitido desde el año 2002, con la Ley 769 (6 de julio), hasta la más reciente: Ley 2050 de 2020 (Agosto 12), y la Resolución 23385 (20 noviembre de 2020) ¹².

En la 1 se relaciona la normatividad asociada al tráfico laboral, desde la aplicación de estrategias, de cómo prevenir accidentes, cómo usar los vehículos, el uso de las señales de tránsito, del comportamiento vial, etc.

Estrategias empleadas en la educación vial

Los entornos de la red, ponen en evidencia la influencia de las estrategias de pensamiento, representación de información o maneras de ver y comunicarse con el entorno real, en el momento en que la interacción a través de la tecnología, transforma la cognitividad de los individuos. Esto demuestra la importancia de los entornos virtuales como guías del proceso didáctico y su participación clave en la transformación del aula o aprendizaje tradicional. ¹³

La Legislación Colombiana, propone medidas para prevenir los accidentes de tráfico. Un factor de riesgo es la edad de los vehículos comerciales ligeros, la cual se encuentra en 12.5 años y los de turismo que superan los 12 años. Por esto se brindan ayudas a los trabajadores independientes y a las empresas para renovar su parque automotor. Una medida preventiva consiste en realizar un buen mantenimiento del vehículo y equiparlo con mejores sistemas de seguridad. Un servicio de asistencia en carretera puede evitarte pérdidas de tiempo y ser de gran ayuda en caso de avería. Evitar las distracciones, no utilizar el teléfono móvil durante la conducción y cumplir las normas de tráfico. Evitar largas jornadas de trabajo para reducir el cansancio y las prisas para cumplir horarios excesivamente exigentes. Las empresas deben formar a los trabajadores en Seguridad Vial, poner en marcha planes de prevención, fomentar el teletrabajo y la flexibilidad horaria. ¹⁴

Plan estratégico de seguridad vial (PESV)

Es el instrumento de planificación que oficialmente es consignado en el Decreto 2851 De 2013, 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.

La importancia de implementar el plan de seguridad vial, radica en reducir significativamente la ocurrencia de accidentes de tránsito, disminuir los niveles de accidentalidad, movilidad y mortalidad, por lo tanto se debe tener una evidente mejora, la eficiencia de los sistemas de transporte, con un mayor incremento de la fluidez de la movilidad en vías rurales y urbanas, además de la reducción del lucro cesante, producto de la inmovilidad de vehículos colisionados, y a su vez se evitaría el costo de los deducibles de las pólizas de seguros y descuentos por reclamación.

Es evidente que los gobiernos expiden legislación que tiene como propósito disminuir o evitar accidentes de tránsito. Las empresas deben cumplir a cabalidad con esta legislación. En Colombia de acuerdo a La ley 1503 de 2011, el Decreto 2851 de 2013 y la resolución 1565 de 2014 hablan de la obligatoriedad de elaborar y entregar un Plan estratégico de Seguridad Vial.

Por tal motivo las empresas están obligadas a diseñar e implementar el plan estratégico de seguridad vial, que trabaja como pilar del fortalecimiento de la gestión institucional, atención a víctimas, infraestructura, comportamiento humano, equipos y vehículos seguros. ¹⁴ Además es de suma importancia capacitar a sus empleados en la prevención de accidentes de tránsito, cómo actuar ante un accidente de tránsito, en el manejo oportuno de los extintores, primer respondiente en accidentes de tránsito, atención primario de víctimas, primeros auxilios, normatividad, legislación y documentación legal, vehículos y conducción segura, ergonomía en la conducción, mantenimiento preventivo de vehículos, en el impacto ambiental que genera el tráfico, sensibilización al autocuidado y hábitos y conductas seguras de movilidad vial, seguridad vial y manejo defensivo y preventivo, educación vial, circulación en vías internas y externas, seguridad vial para peatones, motociclistas y ciclistas. ¹⁵ Al realizar adecuadamente la implementación del Plan Estratégico de seguridad vial se dará cumplimiento a la normatividad y al cuidado del trabajador en las empresas.

DISCUSIÓN

Se determina que son varios los factores de riesgo que participan en los accidentes de tránsito y que existe un déficit en estrategias de aplicabilidad en educación vial.

Dado lo anterior, esta investigación tuvo en cuenta diferentes aspectos, entre ellos, dar respuestas al cuestionamiento en torno a las Políticas Públicas que se crean; estipulando la finalidad de contribuir al cumplimiento de los fines del Estado, del bien propio

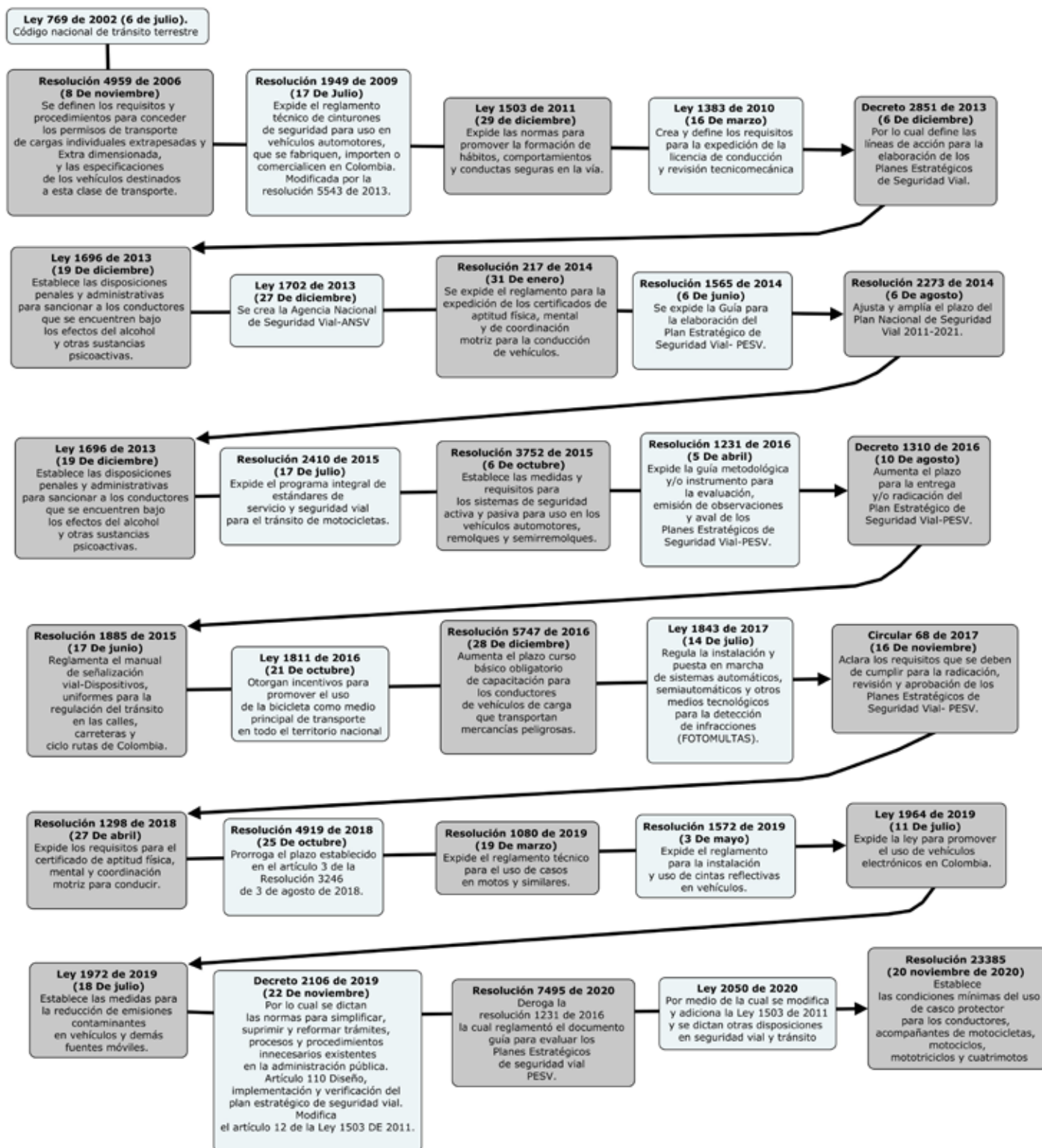


Figura 1. Línea de tiempo con relación a la normatividad que se ha impartido sobre el tema de seguridad vial en Colombia.

y colectivo, en cuanto a la salud ocupacional. Para ello, se trajo a consideración el ámbito del trabajador, el desarrollo de sus funciones y cumplimiento de las mismas, todo esto en pro del bienestar colectivo, que encaminan acciones hacia el desarrollo, y a su vez indicando las acciones para llegar a él.

Para aplicar actividades enfocadas hacia el desarrollo, se debe emplear la Seguridad y Salud en el Trabajo (SST), definida esta como la actividad orientada a crear las condiciones para que el trabajador pueda desarrollar su labor de modo eficiente y sin riesgos, evitando sucesos y daños que afecten su salud o integridad, el patrimonio de la entidad y el medio ambiente.¹⁶ Consecuentemente dentro de la SST, se plantean estrategias educativas para la disminución de accidentabilidad vial en los índices de las empresas, que al ponerse en práctica las estrategias se generará un gran impacto en la ausencia del personal, en el abandono de los puestos de trabajo, en el índice de incapacidades, ya que estas conllevan una serie de consecuencias negativas tanto para los propios colaboradores como para las empresas.

Estas consecuencias negativas tienen asociados una serie de costos, directos o indirectos, tanto humanos como económicos, de los que resulta imprescindible ser conscientes de la gran importancia que se tiene desde la prevención y la promoción de la seguridad vial.

Ahora bien, son muchos los trabajadores que utilizan el vehículo privado para desplazarse al lugar de trabajo. Aunque se vea como una acción rutinaria, estos desplazamientos suponen entre el 70 y 80% de los trayectos diarios a los que los acompañan muchas variables de riesgo: falta de sueño, fatiga, estrés, distracciones y conducción nocturna. Es fundamental prestar atención y no bajar la guardia. Sin embargo, las investigaciones han encontrado que en el 85% de los accidentes se originan en los comportamientos tanto de conductores como de peatones, entre las cuales se destacan: exceso de velocidad, embriaguez, desobedecer señales de tránsito, peatón que cruza sin mirar, no respetar prelación y distracciones (celular, radio, sueño, cigarrillo...).¹⁷

La incidencia del factor humano en la accidentalidad vial en el territorio colombiano, ha reflejado la evidencia empírica para la formulación de política pública del tránsito. Para ello es necesario realizar un escrito que permita ver los componentes de la accidentabilidad para abordar el tema de educación vial.¹⁸

Sin embargo, donde aún persisten fallas es en la protección de los trabajadores en el trayecto de los lugares de trabajo a sus domicilios y viceversa, además de aquellos que, por la naturaleza de sus labores, lo hacen en la vía pública, tales como choferes profesionales, repartidores, etc.¹⁹ El retraso que experimenta nuestro país en materia de obras públicas no da para más y, por lo mismo, es urgente que lo agrandemos a través del desarrollo que el país y las personas requieren para seguir creciendo al ritmo que el mundo nos demanda.

En este sentido, uno de los organismos que lidera este tipo de iniciativas es la Organización Mundial de la Salud (OMS), que catalogó los siniestros o accidentes de tránsito, como un problema de salud pública; por lo que ha convocado a todos los países miembros, partidarios de dicha organización, a la implementación

de acciones recomendadas por la misma organización para enfrentar esta problemática.

Mientras un 60% de los trabajadores recibe formación sobre protocolos de incendios y evacuaciones, sólo el 27% ha recibido formación en seguridad vial. La empresa es responsable de la seguridad de sus trabajadores. Horarios, tiempos ajustados de entregas, largas jornadas de trabajo, condiciones de trabajo precarias, llamadas telefónicas mientras se conduce, las prisas, el estrés, el cansancio y las distracciones al volante, sobre todo por el uso del móvil, están detrás de las principales causas de los accidentes en misión. A esto hay que añadirle factores externos como el tráfico, el estado de las carreteras, la climatología y el estado del vehículo. En este sentido, hay que alertar sobre el mal estado en el que circulan muchos vehículos, lo que aumenta el riesgo de averías y accidentes.¹⁹

Según la revisión bibliográfica se evidenció que la educación vial y seguridad vial es un tema poco estudiado, desde el punto de vista, ¿cómo prevenir los accidentes de tránsito? Se ha basado sólo en presentar índices de accidentabilidad, por lo tanto, se debe ir más allá de cifras e iniciar un proceso de educación vial, diseñar estrategias de fácil asimilación, al igual que la participación activa tanto de los trabajadores, de los institutos de movilidad y tránsito, como aquellos entes que están involucrados con el tema: como son las universidades, gremios empresariales, etc. Es necesario diseñar una normatividad clara que impida ser apropiada de acuerdo a la personalidad de cada ser humano, teniendo en cuenta su nivel de escolaridad y asimilación de los temas a abordar.

Todo con el fin de que las personas que se movilizan en las vías, puedan hacerlo esperando que los actores de la vía van a actuar acorde a lo que señala la normatividad. Todo ello implica que se lleven a cabo actuaciones legales y educativas, las cuales se deben implementar de manera integral y orgánica, en los espacios en que sea necesaria su utilización e implementación, aplicando los recursos tecnológicos acorde a cada situación.

Cuando las empresas implementan y diseñan el plan estratégico de seguridad vial, asumen este compromiso en cumplimiento de la normatividad, se trabaja en pro del pilar fundamental de este, en tanto el fortalecimiento de la gestión institucional, atención a víctimas, infraestructura, comportamiento humano, equipos y vehículos seguros, se piensa tanto en el bienestar del trabajador como en el de la empresa, lo cual conlleva a las prácticas adecuadas y oportunas de la seguridad vial.

Sin embargo, Pérez et al.²⁰, hacen especial énfasis en que, aunque resulta favorable este tipo de estrategia tan específica, no representa un cambio porcentual significativo a nivel general dentro del territorio nacional, aun representando una inversión excesivamente alta por la especificidad de cada caso puntual. Claro está que dicha estrategia a pequeña escala, puede incidir significativamente en generaciones futuras, mas no aporta una solución inmediata.

CONCLUSIONES

- Aunque en Colombia existe normatividad con relación al tema de seguridad vial, el déficit de nivel de aceptación y de

aplicación, desafortunadamente se presentan accidentes por el desconocimiento, negligencia o falta de aplicación de la misma.

- Las empresas deben disponer de un histórico de datos sobre los eventos laborales viales, teniendo en cuenta su gravedad y los factores concurrentes; dicha información servirá como herramienta para diagnosticar sobre la situación de la empresa en cuanto a accidentalidad y poder tomar decisiones de importancia en la prevención de eventos futuros no deseados.
- La educación vial es una necesidad de salud pública y precisa de soluciones didácticas y pedagógicas basadas especialmente en el uso de las TICs. Es por ello que los entornos de aprendizaje web constituyen una potencialidad para el desarrollo de la educación vial para la sociedad.
- Las empresas que regularmente se ven involucradas en accidentes de tránsito afectan notablemente su imagen y prestigio, hacen que sus clientes potenciales se abstengan de usar sus servicios, además de las pérdidas económicas, lucro cesante, daños materiales, castigo con los seguros, gastos judiciales y ausentismo por accidentes de trabajo para el riesgo público, entre otros.

Agradecimientos:

A la Corporación Universitaria Minuto de Dios, al Docente Luis Fernando Reyes Zuluaga por su acompañamiento y asesoría en esta investigación.

REFERENCIAS

1. Romero LC. Costos de la accidentabilidad Vial en Colombia. *Fasecolda*; 2018.
2. Díez-Juárez, MD, Naviero-Riloo JC, Pérez-La Orden AM. La seguridad vial en los desplazamientos al trabajo de los profesionales de atención primaria. *Medicina de Familia SEMERGEN*. 2013; 39(3): 130-138. DOI: 10.1016/j.semerg.2012.07.013
3. Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2015
4. Vicente HMT, Torres AI, Capdevila GL, Ramírez IdelaTMV, Terradillos GMJ, Muñoz RC, et al. El accidente de trabajo in misión: legislación jurisprudencia española. *Revista CES Derecho*. 2015; 6(1): 18-30.
5. Sánchez F. Actitudes frente al riesgo vial. *Psychosocial Intervention*. 2008; 17(1): 45-59.
6. Riveros VMA. Análisis de las estadísticas del sistema general de riesgos laborales en Colombia periodo 2006- 2014. Trabajo de grado. Bogotá: Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad, Programa Administración de Seguridad y Salud Ocupacional, Universidad Militar Nueva Granada. 2015.
7. Lozano PG, Muñoz TD, Villalba VV. Perspectiva de la seguridad vial en desarrollo- Colombia. *Revista Espacios*. 2018; 39(42): 11.
8. Congreso de Colombia. Ley 1702 Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones. Colombia: Congreso de Colombia; 2013.

9. Velásquez ON, Cabrera AG. Percepción de riesgo y comportamiento vial de peatones estudiantes universitarios en Medellín y Montreal, 2011. *Cuba-Salud 2012, Convención Internacional de Salud Pública*; 2012.

10. Rodríguez JM, Camelo FA, Chaparro PE. Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010-2015. *Salud UIS*. 2017; 49(2): 280-289. Doi: 10.18273/revsal.v49n2-2017001

11. Ordoñez DMM, Meneses SLC. Criterios e indicadores de sostenibilidad en el subsector vial. *Cien Ing Neogranadina*. 2015; 25(2): 81-98.

12. Torres C. Legislación en seguridad y salud ocupacional en Colombia. *Seguridad Industrial*. Universidad del Norte; 2016. disponible en: <https://manglar.uninorte.edu.co/handle/10584/2220#page=14>

13. Fernández EJE, Ávila PAM, Milanés GR. La educación vial asistida por tecnología 3D: un modelo de su enseñanza-aprendizaje. *Univ Soc*. 2017; 9(3): 130-134.

14. Ministerio de Educación Nacional de Colombia. Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo; 2020. Disponible en: https://www.mineducacion.gov.co/1759/articles-392395_Plan_anual_SGSST_2020_.pdf.

15. Duran RR. Seguridad vial y calidad de vida. *Psychosocial Intervention*. 2008; 17(1): 5-6.

16. Sabatés LA, Montané CJ. Educación vial y cambio de actitudes. *Educar*. 2010; 46: 43-56.

17. Norza-Cespedes EH, Granados-Leon EL, Useche-Hernandez SA, Romero-Hernandez M, Moreno-Rodriguez J. Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. *Rev Crim*. 2014; 56(1): 157-187.

18. Daneri L. Educación vial + infraestructura. La fórmula que protegerá a nuestros trabajadores. *La Tercera*; 2019. Disponible en: <https://www.latercera.com/pulso/noticia/educacion-vial-infraestructura-la-formula-protegera-trabajadores/773223/>.

19. Rodríguez HJM, Campuzano RJC. Medidas de prevención primaria para controlar lesiones y muertes en peatones y fomentar la seguridad vial. *Rev. salud pública*. 2010; 12(3): 497-509.

20. Pérez NR, Híjar M, Celis A, Hidalgo SE. El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial. *REVISÃO Cad Saúde Pública*. 2014; 30(5). Doi: 10.1590/0102-311X00026113

© Universidad Libre. 2022. Licence Creative Commons CC-by-nc-sa/4.0. <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.en>

