

PLANTEAMIENTO INICIAL DE UN MODELO DE RESPONSABILIDAD SOCIAL  
EMPRESARIAL PARA EL SECTOR COMERCIAL AUTOMOTRIZ  
FRENTE A LA COMUNIDAD.  
CASO AUTEKO S.A.S. MEDELLÍN.

ALEJANDRO LEÓN CONTRERAS GIRALDO.  
ELKIN DARIO ORTÍZ GALLEGO.

ANALISIS DE CASO

Asesorado por:  
Dr. RUBÉN DARÍO RESTREPO AVENDAÑO.

FACULTAD DE DERECHO . FACULTAD DE MEDICINA.  
UNIVERSIDAD CES.  
MEDELLÍN.  
2013.

# **PLANTEAMIENTO INICIAL DE UN MODELO DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL PARA EL SECTOR COMERCIAL AUTOMOTRIZ FRENTE A LA COMUNIDAD.**

## **CASO AUTECO S.A.S. MEDELLÍN.**

Alejandro León Contreras Giraldo.

Elkin Darío Ortiz Gallego.

### **RESUMEN:**

El presente artículo es un estudio de caso de la Empresa AUTECO S.A.S. como entidad representativa del sector Automotriz en el que se hace una descripción de su experiencia en RSE, una vez que este sector, por las características de su actividad, puede generar un impacto en el fenómeno de accidentalidad vial y a su vez en la Salud Pública, con un enfoque en la relevancia que éste adquiere frente a los habitantes de la ciudad de Medellín. Durante el desarrollo de los capítulos se asume de forma inicial el tema de accidentalidad vial frente a la Salud Pública desde la experiencia internacional y local, con inclusión de la normatividad vigente articulándose con un abordaje de la RSE como contexto de la descripción de caso. De manera concluyente se genera un modelo conceptual inicial de RSE como propuesta de intervención empresarial del sector Automotriz ante el fenómeno de accidentalidad vehicular.

**PALABRAS CLAVE:** Responsabilidad Social Empresarial, accidentalidad vial, Stakeholders, Salud Pública y seguridad vial.

### **CONTENIDO.**

INTRODUCCIÓN .....	iii
<b>CAPITULO PRIMERO: RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL.....</b>	<b>1</b>

1.1 MARCO CONCEPTUAL. ....	1
1.2 MARCO NORMATIVO.....	5
<b>CAPITULO SEGUNDO: ACCIDENTALIDAD UN PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA. ....</b>	<b>14</b>
<b>CAPITULO TERCERO: CASO EMPRESA AUTEKO S.A.S.....</b>	<b>21</b>
<b>CUARTO CAPITULO: PROPUESTA INICIAL DE MODELO DE RSE PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ, ENFOCADO A LA COMUNIDAD.....</b>	<b>27</b>
CONCLUSIONES. ....	37
BIBLIOGRAFIA. ....	39

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo es un análisis de caso, en el que se pretende hacer una descripción vinculante, de varios temas que tienen actual relevancia dentro del campo de la seguridad social, como lo es, la accidentalidad vehicular, su impacto

en la salud pública y lo determinante que puede ser la Responsabilidad Social Empresarial (en adelante RSE) ejecutada en el sector automotriz frente a la comunidad.

Para ello, partimos con la accidentalidad vehicular, mencionando que se ha convertido en un problema de salud pública, a nivel local y mundial, por el gran número de lesionados y víctimas mortales que genera, con afectación importante al sistema de seguridad social, sumado al impacto negativo en la producción y economía de los países, que ven afectados sus recursos por el cubrimiento de la incapacidad laboral originada, por los gastos destinados para la atención y rehabilitación de los lesionados.

Igualmente se hace una descripción de la RSE, tanto en términos conceptuales, como normativos, destacando su importancia dentro de las organizaciones, como una estrategia de gestión, que en el tema de la accidentalidad vehicular, el sector automotriz tiene un papel fundamental desde la educación y la prevención.

El estudio además expone el modelo de RSE que aplica una de las empresas con más años de existencia y de las más representativas en el mercado, en términos de aporte al volumen vehicular circulante en la ciudad de Medellín y adicionalmente establecer si hay o no, una estrategia coherente, fundada en la normatividad vigente y enfocada a la mitigación del impacto negativo que representa la accidentalidad vehicular de la ciudad de Medellín.

Por último se plantea un modelo teórico inicial de RSE, para las organizaciones del sector automotriz en la ciudad, basado en las experiencias estratégicas del

gremio en el exterior y bajo la normatividad local que se expresa en el capítulo final, que sea coherente moralmente con su gestión, frente a una real problemática de salud pública de la sociedad, que busque el desarrollo y crecimiento empresarial, en retorno de una adecuada RSE; Pero que a la vez logre la disminución en la accidentalidad vehicular, y el mejoramiento en la calidad de vida de sus diferentes grupos de interés.

Es pertinente proponer alguna definición sobre el concepto de RSE antes de desarrollar los temas principales de la investigación, término que tiene diversidad de definiciones e interpretaciones y que pudiéramos definir como ~~la~~ estrategia de gestión empresarial, donde se pretende lograr los objetivos misionales, reconociendo y ayudando a viabilizar los intereses de cada uno de sus grupos de interés, con un compromiso enmarcado por la ética y moral que va más allá del cumplimiento de las normas jurídicas y comerciales.+

El equipo de trabajo, conformado por profesionales en el campo del Derecho y la Medicina ,pretende dar un aporte a la sociedad con la propuesta, en aras de lograr una mejor convivencia ciudadana, enmarcada por el trabajo conjunto entre gobierno y sector privado, que procure una mayor sensibilización, educación y optima infraestructura en seguridad vial.



## **CAPITULO PRIMERO: RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL.**

### **1.1 MARCO CONCEPTUAL.**

A lo largo de la historia se pueden encontrar muchas definiciones de lo que puede considerarse Responsabilidad Social Empresarial; Milton Friedman Premio Nobel de economía, quien en 1970 en la revista The New York Times, traduciendo su texto ha planteado que:

La responsabilidad de las empresas consiste en llevar a cabo el negocio de acuerdo con sus deseos, y que generalmente esos deseos consiste en hacer tanto dinero como sea posible mientras ésta actúe conforme a las reglas básicas de la sociedad, tanto los consagrados en la ley y los consagrados en la costumbre ética+ (FRIEDMAN, 1970, p. 122-123)

Con anterioridad a este planteamiento, el Standford Research Institute, planteó un modelo que respondiera a los cambios que estaba impactando el ambiente interno y externo que una empresa dentro del desarrollo de su actividad económica; Entorno que según Edward Freeman denominó *stakeholders*+ como aquellos grupos o individuos que puedan ser afectados con el desarrollo de la actividad económica de una organización+(FREEMAN & REED, 1984, p. 25)

Según el profesor Lorca Fernández, la teoría de los stakeholders deviene en:

En la conjunción de diversas corrientes de investigación social, ética y económica influenciadas en la teoría de sistemas, la planificación corporativa, la teoría de la organización y la responsabilidad social corporativa.+(LORCA FERNANDEZ, 2004).

Por lo tanto, de acuerdo a lo anterior los stakeholders son los grupos a los cuales una empresa desea impactar, tales como: sus accionistas, sus empleados, sus clientes, sus proveedores, la comunidad general, el estado, entre otros; tales grupos constituyen el pilar sobre los cuales deben recaer políticas de contenido filantrópico que logre favorecer tales grupos.

Tales políticas de contenido filantrópico son denominadas RSE, el profesor Fernandez Garcia, ha definido la RSE como:

La RSE es una filosofía y una actitud que adopta la empresa hacia los negocios y que se refleja en la incorporación voluntaria en su gestión de las preocupaciones y expectativas de sus distintos grupos de interés (stakeholders), con una visión a largo plazo. Una empresa socialmente responsable busca el punto óptimo en cada momento entre la rentabilidad económica, la mejora del bienestar social de la comunidad y la preservación del medio ambiente.+(FERNANDEZ GARCIA, 2010, p. 19).

Por consiguiente, cada empresa elegirá a cual stakeholder+ desea intervenir en miras a lograr los objetivos, que de acuerdo a su esfera económica desea impactar mediante las políticas de RSE.



De acuerdo a lo anterior, la RSE es aquel compromiso que adquiere una organización para generar actividades sociales que produzcan impacto positivo en la sociedad, tiene como objetivo generar valor agregado organización y todo lo que compone su entorno, implica, por lo tanto, la participación de recursos y esfuerzos propios; pudiéndose dividir ésta participación en tres niveles de gestión definidos como los ~~%stakeholders~~ a los que éste desee focalizar su políticas.

El primer nivel consiste en el respaldo y la gestión, que están dirigidos a los accionistas, cuyo propósito radica en garantizar los dividendos y los resultados positivos en el balance general; como estrategia de sostenibilidad de la compañía y así garantizar el cumplimiento en bienestar con los demás eslabones.

El segundo nivel: Se refiere a dos componentes, el primero, aquellas personas naturales o jurídicas que proveen los suministros requeridos para realizar el objeto social de la compañía y el segundo, es el componente individual que se aporta a la organización en mano de obra, es decir, el talento humano que desempeña todas las funciones al interior de la cadena de producción y administración de la organización.

Y el tercer nivel, es explicado como el compromiso ético y filantrópico que genere impacto social en la comunidad; y que puede ser dado de una de dos maneras, de manera legal, autónoma o ambas. La manera legal, se refiere a las actividades empresariales de impacto social que la empresa debe realizar por reglamentación legal, es decir la ejecución de estrategias y políticas de impacto positivo en la comunidad y que es impuesta por la ley y la manera autónoma, se refiere a las

actividades altruistas y de convicción propias con la que la empresa quiere impactar la comunidad, es de carácter auto direccionado y con recursos propios.

Según Carmen Añez y María Bonomie, ~~la~~ las políticas de RSE mejoran la competitividad de cara al enfrentamiento que las empresas tienen respecto a la globalización.+ (AÑEZ H. & BONOMIE M.E., 2010, p. 147-148).

Un aporte más importante ha resaltado El Education Fund, Business for Social Responsibility quien en el 2007, (citado por Carmen Añez y Maria Bonomie), ha establecido las ventajas de introducir políticas de RSE, tales como:

~~Mejoría~~ Mejoría en el desempeño financiero, en cuanto produce valoración a sus accionistas el doble de las empresas que no lo hacen, beneficios en las ventas, la imagen y la reputación, en tanto que los consumidores creen que las empresas de acuerdo a su rol ético deben contribuir a una sociedad mejor; fortalece la lealtad y compromiso de los trabajadores y disminuye la vulnerabilidad hacia los boicots y grupos de presión mejorado su credibilidad y su reputación.+ (AÑEZ H., 2010, p. 152-153).

En el mismo sentido, una encuesta realizada por ~~The~~ The Nielsen Company+ en marzo de 2012, encontró que ~~los~~ los tercios de los consumidores tienen más preferencia por las empresas que hacen diferencia positiva en el mundo+ (THE NIELSE COMPANY., 2012, p. 3); tanto así, que la encuesta muestra que para ~~los~~ los consumidores jóvenes, ellos son más propensos a gastar en productos y servicios

producidos por empresas socialmente responsables.+ (THE NIELSE COMPANY., 2012, p. 3)

Si bien, la RSE logra todos estos resultados, las campañas educativas constituyen también una forma de realizar los objetivos filantrópicos que las empresas se plantean frente a sus stakeholders, si estas políticas se dirigen al tercer nivel de gestión, la implementación de sistemas pedagógicos, lograría la disminución de la accidentalidad.

Por lo tanto, el último capítulo de este análisis de caso, describe algunas estrategias recomendadas por organismos internacionales con miras a la reducción en el número de accidentes, lesionados y víctimas mortales; Así como algunas experiencias internacionales en materia de seguridad vial, aplicadas con éxito por los gobiernos y el sector privado. Y se expone una propuesta sobre un modelo teórico de RSE para el sector automotriz, enfocada a la comunidad.

## **1.2 MARCO NORMATIVO:**

En materia normativa, el Estatuto del Consumidor (Ley 1480 de 2011), tienen por objeto: %regular los derechos y las obligaciones que en medio de relaciones de consumo surgen entre productores, proveedores y consumidores.+ (artículo 2 ley 1480)

La misma ley define quienes son estas personas:

¶ ) **3. Consumidor o usuario:** Toda persona natural o jurídica que, como destinatario final, adquiera, disfrute o utilice un determinado producto, cualquiera que sea su naturaleza para la satisfacción de una necesidad propia, privada, familiar o doméstica y empresarial cuando no esté ligada intrínsecamente a su actividad económica. Se entenderá incluido en el concepto de consumidor el de usuario.

(õ )

**9. Productor:** Quien de manera habitual, directa o indirectamente, diseñe, produzca, fabrique, ensamble o importe productos. También se reputa productor, quien diseñe, produzca, fabrique, ensamble, o importe productos sujetos a reglamento técnico o medida sanitaria o fitosanitaria.

(Å )

**11. Proveedor o expendedor:** Quien de manera habitual, directa o indirectamente, ofrezca, suministre, distribuya o comercialice productos con o sin ánimo de lucro. (õ )+(Artículo 5 ley 1480 de 2011)

Precisando, que las relaciones de consumo no abarcan las relaciones contractuales que entre particulares (personas naturales) se establecen para la compra y la venta de vehículos; aplicando las relaciones de consumo únicamente a los proveedores y productores frente a los consumidores, en la medida, que entre los particulares se orientan por otras normas tales como, civiles o comerciales, según sea la naturaleza contractual.

Las relaciones de consumo, establece la ley, deben estar orientadas por unos principios generales, principios que dentro de un marco de RSE deben hacerse exigible; tales principios establecen:

**%ARTÍCULO 1o. PRINCIPIOS GENERALES.** Esta ley tiene como objetivos proteger, promover y garantizar la efectividad y el libre ejercicio de los derechos de los consumidores, así como amparar el respeto a su dignidad y a sus intereses económicos, en especial, lo referente a:

1. La protección de los consumidores frente a los riesgos para su salud y seguridad.
2. El acceso de los consumidores a una información adecuada, de acuerdo con los términos de esta ley, que les permita hacer elecciones bien fundadas.
3. La educación del consumidor.
4. La libertad de constituir organizaciones de consumidores y la oportunidad para esas organizaciones de hacer oír sus opiniones en los procesos de adopción de decisiones que las afecten.
5. La protección especial a los niños, niñas y adolescentes, en su calidad de consumidores, de acuerdo con lo establecido en el Código de la Infancia y la Adolescencia+ Subrayas propias.

De estos principios, se extrae que los productores y proveedores, tienen, frente a los consumidores la obligación de protegerlos de los riesgos que puedan afectar su salud y su seguridad; deben éstos contribuir a que los productos que estos producen no proporcionen disminución de sus condiciones de seguridad y de salud.

También la norma establece que el producto, que el productor y proveedor deben entregarle al consumidor, debe repercutir de óptimas calidades y cantidades, so pena de restituir o reponer aquel producto como parte de su responsabilidad hacia el consumidor.

Por lo tanto y dando cumplimiento al artículo 23 de la ley, los proveedores y productores, deben suministrar a los consumidores información:

Clara, veraz, suficiente, oportuna, verificable, comprensible, precisa e idónea sobre los productos que ofrezcan y, sin perjuicio de lo señalado para los productos defectuosos, serán responsables de todo daño que sea consecuencia de la inadecuada o insuficiente información.+Artículo 23 ley 1480 de 2011)

Detallando el artículo 24 sobre cuál debe ser el contenido de tal información, que deben suministrar tanto el productor como el proveedor. Esta información en síntesis para el sector automotriz se logran resumir en:

- Las instrucciones para el correcto uso o consumo, conservación e instalación del producto o utilización del servicio;

- Las especificaciones del bien o servicio. Cuando la autoridad competente exija especificaciones técnicas particulares, estas deberán contenerse en la información mínima.
- La relativa a las garantías que asisten al consumidor o usuario;
- El precio, atendiendo las disposiciones contenidas en esta ley+  
(Artículo 24 Ley 1480 de 2011)

Por su parte, y resumiendo el artículo 25, este consagra que tratándose de productos que, por su naturaleza o componentes sean nocivos para la salud, deberá indicarse claramente y caracteres perfectamente legibles su nocividad y las condiciones o indicaciones necesarias para su correcta utilización, así como las contraindicaciones del caso; en igual sentido el artículo 31 establece la publicidad de aquellos productos nocivos al público.

De todo lo anterior, puede extraerse que los comercializadores (productores y proveedores) deben, como parte de sus obligaciones legales y como parte de su políticas de RSE, suministrarles a los consumidores, información no solo de la calidad del bien que van adquirir, sino que adicionalmente deben suministrarle información en miras al uso, manejo, cuidado y cumplimiento de normas que como consumidores deben acatar a la hora de usar el bien.

En consecuencia, hasta el momento deben resaltarse que los proveedores y productores de vehículos deben como cumplimiento a las normas:

Primero: entregar y producir bienes de calidad, no perjudiciales para la seguridad y la salud de la sociedad, so pena de restituirlo y asumir las consecuencias que por defectos de fabricación, al llegarse a producir un daño se causaren.

Segundo: Capacitar y educar al consumidor en cuanto al manejo que este debe realizar a su vehículo

Tercero: capacitar y educar al individuo sobre los impactos que por su actuar pueden acarrear a la sociedad; considerando especialmente el riesgo que el manejo de vehículos automotores representa para la sociedad.

Por otra parte y de manera especial la ley 1503 de 2011 tiene por objeto el establecimiento de lineamientos que en materia de educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias deben proveer las personas en la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía de manera que:

- a)** Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;
- b)** Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
- c)** Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
- d)** Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento



de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;

**e)** Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.+(artículo 1 ley 1503 de 2011).

Esta ley es un referente normativo que constituye para la educación una obligación de las productoras y proveedoras de vehículos automotores como parte de su obligación en la educación del consumidor y como parte de la protección del consumidor frente a la peligrosidad que los vehículos automotores representan para su seguridad y su salud, adicional a los demás actores de la vía, que según lo definido en el artículo 2 de la ley 1503 establece:

El objeto de esta ley es vinculante para la productora y comercializadora de vehículos, no solo en lo relativo al cumplimiento de lo establecido en el Estatuto del Consumidor sino que el artículo 12 de la ley 1503 de 2011 vincula a la empresa productora y comercializadora en la promoción a sus clientes, consumidores y principalmente a los actores en la vida; de hábitos, comportamientos y conductas seguras que disminuyan los índices de accidentalidad.+(Artículo 2 ley 1503)

Seguidamente el artículo 12 establece que si la empresa para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no

automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley.+

Contribuyendo al objeto de la presente ley mediante la creación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo las siguientes acciones:

1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
4. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.
5. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.
6. Conocer y difundir las normas de seguridad vial

Evidentemente, la norma consagra una obligatoriedad de la organización en la creación de planes de educación vial, con el objetivo según el artículo 3 de la ley 1503 de 2011 de:

Favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta

armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados+.

## **CAPITULO SEGUNDO: ACCIDENTALIDAD UN PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA.**

La Organización mundial de la Salud, (en adelante OMS) define la Salud Pública como:

La ciencia que engloba todas las actividades relacionadas con la salud y la enfermedad, el estado sanitario y ecológico del ambiente de vida, la organización y el funcionamiento de los servicios de salud, planificación, gestión y educación. (Johnson y Joamseen, 1989, párr. 4)

Por su parte, el concepto de accidente vial es aquel que se utiliza para hacer referencia a los hechos o siniestros que toman lugar en la vía pública y que tienen que ver con vehículos de distinto tipo. (Vicente Navarro, parr 9, 2009).

La OMS plantea en su informe anual sobre seguridad vial, que:

Todos los años más de 1,3 millones de personas mueren como consecuencia de accidentes de tránsito y que otros 50 millones sufren traumatismos; De igual forma, los resultados muestran que cerca de la mitad de las personas que fallecen cada año en el mundo son peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del transporte público. (Organización Mundial de la Salud en adelante OMS, 2009, p 2 -3)

La mayor parte (91%) de las víctimas mortales en accidentes, ocurre en los países de ingresos bajos y medianos, que tienen sólo el 48% de los vehículos registrados en el mundo.+(OMS, 2009, p 7)

Aproximadamente el 62% de las víctimas mortales notificadas por accidentes de tránsito, se produce en 10 países, que, en orden de magnitud, son: India, China, Estados Unidos, Rusia, Brasil, Irán, México, Indonesia, Sudáfrica y Egipto, y representan el 56% de la población mundial. Es evidente que, a pesar de que las tasas más elevadas se registran en los países de ingresos bajos y medianos, los traumatismos por accidentes de tránsito también siguen siendo muy importantes para los países de ingresos altos.+(OMS, 2009 p 9-10)

Los 10 países con las tasas más bajas de víctimas mortales por accidentes de tránsito son casi todos de ingresos altos; en ellos, dichas tasas oscilan entre 3,4 y 5,4 víctimas mortales por cada 100.000 habitantes. (OMS, 2009 p. 12).

Para analizar el costo de los siniestros se utiliza comúnmente, métodos de comparación entre la producción per cápita y las cifras demandadas en los accidentes por conceptos de daños, atención y rehabilitación,( OMS. 2004), parr 32), aunque este tipo de cálculo de los costos es útil para los servicios de salud, sólo muestra la punta del iceberg, pues la pérdida de productividad, los daños, la reducida calidad de vida y otros factores son costos indirectos importantes que deben incluirse si se pretende calcular el costo real para la sociedad.

Según la Organización de Naciones Unidas, (en adelante ONU) los traumatismos causados por el tránsito pueden prevenirse; la experiencia sugiere que un organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables son componentes cruciales de una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial. (Organización de Naciones Unidas (en adelante ONU), 2010, p 5).

Para lograr este objetivo, se requiere iniciativa política, ya que pese a los datos probatorios de que hay mayor concientización sobre los problemas en seguridad vial y mayor compromiso para solucionarlas, la voluntad política y los niveles de financiación distan de guardar proporción con la escala del problema. (ONU, 2010, p 7.)

Los asociados clave para la seguridad vial en el mundo, convienen en que es el momento oportuno para acelerar las inversiones en la seguridad vial en los países de ingresos bajos y medianos, y para formular estrategias y programas de seguridad vial sostenibles que redefinan la relación entre las vías de tránsito y las personas, que estimulen el uso del transporte público y modifiquen también la forma de medir los avances en las políticas de transporte. Se conocen los principales factores de riesgo y las medidas correctivas eficaces para hacerles frente, pero para que sean alcanzables, es necesaria una coordinación internacional global. (ONU, 2010, p 9).

Sin embargo, para aplicar acertadamente los planes de acción puede ser necesaria la asignación de recursos adicionales considerables (ONU, 2010, p 10, en particular por parte de los países mismos, pero también de las partes interesadas de los sectores público y privado. Teniendo como estimativos que el esfuerzo combinado de la comunidad internacional, para financiar la seguridad vial, representa entre US\$ 10 millones y 25 millones anuales (ONU, 2010 parr 17).

En Colombia, el tema de victimas de acuerdo al Fondo de previsión vial, cifras preliminares aportadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, al cierre de 2012 reportan 5.693 muertes en siniestros de tránsito, un incremento de 165 casos con respecto a 2011 (FONDO DE PREVICIÓN VIAL. , 2013, parr 4).

Según las proyecciones del Fondo de Previsión Vial:

En 2012 la tasa de mortalidad en Colombia fue de 6,8 fallecidos por cada 10.000 vehículos, mientras que en 2011, esa misma relación era de 7,2 por cada 10.000 vehículos. La importancia de este indicador es que mide la mayor exposición al riesgo que implica una mayor motorización. (Fondo de Prevision Vial, 2013, parr 6).

Según la secretaria de movilidad de Medellín 2011 en la Ciudad de Medellín, se viene presentando un aumento en los índices de accidentalidad vehicular que la posicionan como la tercera ciudad del país con mayor número de accidentes de tránsito, luego de Bogotá y Cali (secretaria movilidad Medellín 2011). p 2.

Es de anotar que las cifras totales de víctimas y heridos en el primer semestre del 2012 descendieron con relación al mismo periodo del 2011, es importante anotar que las cifras son igualmente preocupantes y se están presentando varios cambios en las variables tradicionales relacionados con la accidentalidad, como los periodos vitales más afectados, la participación cada vez mayor de la población femenina, el asocio de los accidentes al consumo de alcohol, sustancias psicoactivas y el aporte mayoritario a las víctimas mortales de los adultos de más de 50 años de edad en calidad de peatones+(secretaria movilidad Medellín 2012),p 6.

Se describen cifras entre 250 y 300 víctimas mortales por año, con un leve descenso en los últimos 3 años ,con más de 50 lesionados por día y más de 1500 ciudadanos al mes, con un promedio de 22 muertes al mes durante el primer semestre del 2012 (alcaldía de Medellín-secretaria movilidad 2012.) p 17, p 27.

Específicamente, en la ciudad de Medellín las autoridades reportan que en el año 2012 se registró un incremento en accidentes de tránsito de 11.1% frente al año 2011. El año 2011 registró un incremento del 8.3% respecto al 2010; El año 2012 registró un descenso del 10.4% en el número de muertos frente al año 2011. El año 2010 registró un descenso del 3.6% respecto al 2009 y el año 2011 registró un aumento del 4.1% con respecto al 2010. (Secretaria de Movilidad de Medellín, 2013, p 2-4).

Lograr una movilidad urbana segura según Carmona Maya:



Es uno de los principales retos que debe enfrentar en Medellín, en este sentido, es trascendental que cada ciudadano comprenda a cabalidad cuál es su responsabilidad en la vía, a partir del conocimiento y la valoración consciente de las normas de tránsito, que sin duda alguna, son el punto de partida para generar una sana convivencia, cuando se es conductor, pasajero o peatón+ (CARMONA MAYA, 2012 p 9).

Seguidamente sigue estableciendo que:

Desde esta nueva perspectiva, la seguridad vial es un tema que compromete a varios sectores y afecta la salud pública, donde todos deben asumir a cabalidad su responsabilidad, con una mirada integral, que involucre la educación vial, el acatamiento de las normas en movilidad, la concientización sobre los riesgos en la vía y se procure la adquisición de buenos hábitos que lleven a una movilidad segura, como uno de sus objetivos+(CARMONA MAYA, 2012 p 9).

Cada día son más los países y las empresas del sector automotriz, que invierten recursos en el rediseño e intervención de sus políticas de seguridad vial y sus estrategias de RSE respectivamente, todo en correspondencia a la toma de consciencia sobre la problemática descrita (OMS 2004, p 24), y que es determinada por la gran cantidad de siniestros ocurridos cada día con lesionados y víctimas mortales (OMS 2004, p 24),

Otros datos que nos ilustran el problema de la accidentalidad y están descritos en el informe del Banco Interamericano de Desarrollo, (en adelante BID) son la

perdida de millones de años vida productiva, representados en las víctimas mortales, donde los accidentes en vehículos automotor ocupan la primera causa de muerte para las personas entre 20 y los 45 años+y los hombres representan el 73 % de las víctimas+, donde cada día, es más frecuente la participación los menores de 14 años y los adultos mayores en calidad de lesionados y de víctimas. (BID 2013, p 49)

En este sentido:

La OMS, prevé que los accidentes pasen en un periodo de 20 años (2000 al 2020) a ocupar el primer puesto dentro de las 10 primeras causas de carga mundial en morbilidad, cambiando así los indicadores epidemiológicos a nivel mundial+. (2004, p 29)

Igual de importante, es el gasto económico que demanda la siniestralidad anotada, según los mismos informes, estiman que dicho gasto representa el 1.5 % y el 3 % del PIB de los países+, siendo el mayor en los países con más grado de desarrollado social y económico con cifras que superaban en el año 2004, los quinientos treinta mil millones de dólares a nivel global. (OMS 2004, p. 29)

Todo el Panorama anterior, ha generado que las empresas ensambladoras y comercializadoras de automotores, redefinan su estrategia social y se oriente más a la inversión en educación y formación sobre seguridad vial y en prevención de la accidentalidad, ya no solo con los objetivos de rentabilidad económica, ni de prestigio empresarial o busca de fidelidad de los clientes, sino también bajo los parámetros de la ética y la moral que muestren, una organización que busca

aminorar los impactos negativos sobre la comunidad y mejorar el bienestar de sus clientes y la sociedad en general.

### **CAPITULO TERCERO: CASO EMPRESA AUTECO S.A.S.**

La Empresa AUTECO S.A.S es referente importante en el sector comercial de ensamblaje y comercialización de motocicletas a nivel nacional y adquiere un protagonismo relevante en el fenómeno social de accidentalidad vehicular. Es así, como su inclusión dentro de este estudio de caso se hace representativa, toda vez que su actividad económica se enmarca en un escenario de cumplimiento de la normatividad frente a la RSE y se inscribe y participa por autodeterminación e iniciativa propia en el proceso de impactar positivamente la comunidad.

En el abordaje del modelo de RSE practicado en la Empresa AUTECO S.A. se puede observar como adquiere importancia el compromiso de mitigar la estructuración del riesgo implícito en la ejecución de una actividad de alto riesgo como es la de conducir vehículos motorizados.

AUTECO S.A.S. es una empresa Colombiana que se dedica a la comercialización, importación y ensamble de vehículos motocicletas, fundada en

el año 1941, convirtiéndose en la primera ensambladora de motos en el país. Tiene como misión servir con entusiasmo, excelencia y dinamismo, las necesidades y expectativas de sus clientes internos y externos y como visión la de apoyar la educación de los actores de la vía como parte de su proyección social para así trascender en la sociedad.

Dentro los objetivos de compañía, AUTEKO S.A.S. busca ser reconocida como una marca cercana a los motociclistas; una marca que siempre está dispuesta a responder a las necesidades y expectativas de sus clientes, contribuyendo al progreso económico, el cuidado del medio ambiente, el mejoramiento de la calidad de vida y el mejoramiento de las condiciones de conducción y seguridad vial de los motociclistas Colombianos.

Como empresa líder en el mercado, tiene el propósito de apoyar la educación de los diferentes actores en la vía. Por ello, es una empresa comprometida con la comunidad que pretende mejorar la percepción de los motociclistas por la comunidad. Es así, como ha creado un plan de RSE enfocado en la educación del motociclista, con un conjunto de programas e iniciativas orientadas a beneficiar a la sociedad en su conjunto y en especial al motociclista.

La Empresa AUTEKO S.A.S. actualmente tiene más de 10 programas de RSE, todos ellos enfocados en temas de Movilidad. Lo anterior, quiere decir que los programas apuntan al mejoramiento de las condiciones de vida/educación de la comunidad, en especial de los diferentes actores viales (peatones, ciclistas, motociclistas, conductores de vehículos de 4 o más ruedas). En la mayor parte de

estos, se hace énfasis en los hábitos, comportamientos y actitudes de los motociclistas en la vía, y como estos influyen en el comportamiento de los indicadores de accidentalidad vial.

Todo lo anterior está enmarcado dentro del programa AUTECHO Educa.

El programa AUTECHO educa, es una iniciativa de responsabilidad social que integra las acciones y actividades de educación de los motociclistas y otros actores en la vía, que cuenta con diversos proyectos con el fin de capacitarlos para mejorar las condiciones de seguridad y accidentalidad vial en el país.

Lo que se desea lograr con el programa AUTECHO educa+es:

- Contribuir con el mejoramiento de las condiciones de conducción y seguridad de los motociclistas colombianos, llegando a un alto porcentaje de los compradores de motos en 2013.
- Estimular el fortalecimiento de espacios de enseñanza de conducción de motos con el cumplimiento de estándares elevados de calidad.
- Reducir la tasa de accidentalidad de motocicletas en el país.
- Mejorar los indicadores de percepción de riesgo y la responsabilidad de los usuarios de motocicletas al momento de conducir su vehículo.

El programa AUTECHO Educa cuenta con una serie de iniciativas tales como:

1. Apoyo a Tesis de Grado . AUTECHO Educa: consiste en el apoyo pecuniario para estudiantes de último año de universidad y/o Maestría que deseen investigar sobre temas asociados a la movilidad en motocicletas, desde cualquier enfoque

disciplinar. Este programa busca apoyar la educación del país y a estudiantes que deseen realizar investigaciones sobre la movilidad en Colombia.

2. Desarrollo y entrega de material educativo: donde, a partir de elementos visuales y sencillos de leer, se genera contenido didáctico de seguridad vial y conducción segura de motocicletas. Su objetivo es aportar elementos educativos para la enseñanza y protección de los motociclistas antes de que conduzcan su moto.

3. Talleres de sensibilización: enfocados a usuarios en busca de acercarlos al mejoramiento en la percepción de riesgo al ser usuario de la vía y a lograr concientizarlo sobre las decisiones acertadas o desacertadas que comúnmente se toman como usuarios de la vía.

4. Acompañamiento a autoridades de tránsito y/o seguridad vial en los planes locales de seguridad vial: con el seguimiento e inversiones en ayudas didácticas, entrega de obsequios de seguridad vial, charlas de entrenamientos y sobre todo, el aporte de revisiones técnico mecánicas preventivas para lograr que los vehículos no se conviertan en factores de riesgo a la hora de conducirlos.

5. Campaña de seguridad vial: campañas de comunicación que buscan sensibilizar a los diferentes actores de la vía sobre la importancia de una conducción segura y de la sana convivencia de todos en la vía.

La Empresa AUTEKO S.A.S. interpreta y aplica la estrategia de RSE bajo el siguiente esquema:



**Educación:** Actividades educativas enfocadas en la transmisión de conocimiento sobre la seguridad vial.

**Sensibilización:** Concientizar sobre la importancia del riesgo y la seguridad.

**Percepción:** Mejorar la percepción de los diferentes actores de la vía, para mejorar convivencia.

**Comunicación:** Socializar e involucrar estos actores en lo que estás haciendo para lograr mejores resultados.

En este sentido, el trabajo en equipo, con un norte claro y en pro de la unificación de esfuerzos, la compañía AUTEKO S.A.S., así como otras de la misma industria, viene haciendo esfuerzos muy importantes para lograr aunar fuerzas en este propósito con diferentes organismos como Ministerio de Transporte,

Congreso de la República, Alcaldías Locales, Secretarías de Tránsito y Movilidad y Corporación Fondo de Prevención Vial.

Con estas entidades se han logrado resultados importantes. Por ejemplo, se puede mencionar el acuerdo denominado "Pacto de Buena Voluntad", firmado en 2012 por AUTEKO S.A.S. y otras compañías del Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, para entregar cascos reglamentarios a cada persona que compre una motocicleta. En virtud de este pacto se han entregado más de 560 mil cascos, con una inversión superior a los 20 mil millones de pesos en el 1er año.

Es así como la estructuración de una Compañía traduce su compromiso con la comunidad, en actividades de alta relevancia y se constituye como caso representativo de un importante sector empresarial. De esta manera la estrategia de RSE en un escenario de Accidentalidad Vial de cara a la Salud Pública, es materializada por una Compañía de alta participación y reconocimiento en la ciudad de Medellín.



## **CUARTO CAPITULO, PROPUESTA INICIAL DE MODELO DE RSE PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ, ENFOCADO A LA COMUNIDAD.**

Es indudable que la ejecución de políticas de RSE, de acuerdo a su enfoque, pueden impactar sobre uno o todos los ~~%stakeholders+~~, no obstante como el interés pretendido en este trabajo es, el de generar un modelo que impacte el ~~%stakeholders+~~ de la comunidad y específicamente en la reducción de accidentes, se hace necesario el diseño inicial y teórico de la estrategia, que posteriormente se pudiera someter a procesos de validación y ser aplicados por las organizaciones privadas en cooperación con el estado y la sociedad.

Motivados por las mismas razones expuestas en los capítulos anteriores, las empresas y los gobiernos también han visto la necesidad de una mayor inversión general al tema de la seguridad vial, para lo cual se han diseñado y desarrollado diversidad de estrategias que van desde cambios en las normas, inversión en infraestructura vial, mayor control y penalización sobre las infracciones a las normas de movilidad, más inversión en educación y formación sobre seguridad vial, siendo esta última estrategia, la más aprovechada para actuar en cooperación con otras instituciones del gobierno y empresa privada, como los ministerios de Transporte, Educación, Salud, la corporación fondo de prevención vial y la empresa automotriz.

En cuanto al tema sostiene la OMS, que:

~~%La~~ educación y la información del público pueden manifiestamente mejorar el conocimiento de las normas de circulación y aumentar su

cumplimiento; Pueden indicar a los ciudadanos qué vehículos son más seguros e influir con ello en su compra, también pueden crear un clima de interés por la seguridad vial y lograr una mayor aceptación pública de las intervenciones eficaces.+(OMS, 2004, p. 38.)

En el mismo sentido, la OMS para su informe en las Américas refiere que %legislaciones claras e integrales acompañadas de la aplicación de sanciones y campañas de prevención, inciden directamente en la reducción de lesiones y muertes asociadas los factores que causan la accidentalidad+. (OMS, 2009, p.25).

El aporte que en términos de RSE realiza la productora o proveedora de vehículos automotores en materia de educación vial; tendrá resultados positivos, como el crecimiento directo en la ventas, en la medida que de acuerdo a NIELSE COMPANY, %os aportes que la organización haga tendrá incidencia en la mentalidad del consumidor+(THE NIELSE COMPANY., 2012, p. 4).

Otro resultado de acuerdo a la OMS es: %as el cambio en el comportamiento de los usuarios, ya que asumen una mayor responsabilidad con la seguridad vial, que repercute de manera positiva en la reducción de accidentes.+(OMS, 2009, p.25).

Las empresas adicionalmente también se benefician, por los incentivos gubernamentales que en materia fiscal y de contratación pública representa la implementación de esos programas.

Es pertinente describir otras estrategias de RSE y enfocadas a otros grupos de interés, pero con el mismo objetivo de mejorar la seguridad de los usuarios de la vía y disminuir la accidentalidad. Las propuestas en el año 2003 y evaluadas por la Unión Europea, en su informe sobre seguridad vial 2010, han demostrado su eficacia frente a la disminución de la accidentalidad, algunas de ellas son:

La fabricación de vehículos, con tecnología aplicada para disminuir el daño sobre los usuarios de la vía ante la ocurrencia de los siniestros, con sistemas de absorción de energía instalados en la parte delantera, instalación de bolsas de aire frontales y laterales en los vehículos, sensores y alarmas de velocidad, sensores de alcohol que restringen el uso del vehículo ante los registros positivos, sistemas de luces especiales que mejoran la visibilidad en situaciones adversas, cinturones de seguridad y uso de cascos normativos.

Como campañas empresariales, se pueden mencionar varias que se caracterizan por la permanencia y cooperación de diversos actores de la seguridad vial.

El programa *%La calle y Yo+*, creado por la Organización Renault en España en 1996-1997 y difundida en algunos países, donde la empresa tiene sus operaciones de negocio; En Argentina el programa está vigente y centra sus objetivos en la educación sobre la seguridad vial, creando una cultura de respeto en las vías por todos los usuarios de ésta.

Este programa para Renault: *%Busca generar hábitos de buen comportamiento, con responsabilidad al usar las vías y está destinada la población infantil y juvenil de las regiones+*. (Renault, 2012).

Otra Organización que ha implementado varios programas de RSE, enfocada a la disminución de los accidentes, es la GM- Chevrolet, específicamente en la ciudad de Quito Ecuador, donde el programa modelo se llama "El Conductor elegido", el cual tiene como Misión y Visión:

+ (õ ) fomentar una cultura responsable y consciente y ser el programa líder en responsabilidad social corporativo que busca la disminución en el número de accidentes y víctimas mortales, como consecuencia del consumo de alcohol.+  
(conductorelegido.com, 2013)

Su principal función es lograr que la comunidad adquiera una cultura responsable en la conducción y pretende captar en una organización todos los conductores elegidos, que voluntariamente se anotan y reciben su carnet, el cual les da beneficios en los establecimientos comprometidos con el programa.

De acuerdo a lo desarrollado en el capítulo anterior, la accidentalidad en la ciudad de Medellín, constituye en real problema de salud pública y es solo un reflejo de la situación nacional, condición que demanda en forma prioritaria por parte del estado más atención y mayor compromiso resolutivo dentro sus políticas de salud pública y un cambio en el enfoque y en la participación, que hasta el momento le ha dado al tema.

En materia de seguridad vial es claro que son varios los factores determinantes como los usuarios de la vía, los vehículos, la infraestructura vial y la normatividad, los que deben ajustarse para reducir la accidentalidad vehicular (UE, 2011, p. 5).

También son varios los actores y cada uno de ellos con sus obligaciones normativas, éticas, sociales y empresariales, sin ser excluyentes entre ellos, pero es evidente que el estado es quien debe asumir su papel de garante, administrador, controlador y regulador de la seguridad vial, que organizada bajo la normatividad vigente y la creación de las leyes necesarias, trabaje en cooperación con el sector privado y las organizaciones sociales en pro de mejorar la convivencia ciudadana en las vías.

Desde este punto de vista, el modelo teórico, está conformado por dos temas, la infraestructura y la educación, que son asumidas en forma integral y proporcionadas de acuerdo a la responsabilidad jurídica asignada, al estado y al sector privado; Teniendo como eje central y objetivo general, lograr una mayor seguridad vial que disminuya la accidentalidad y mejore las condiciones de salud pública de la comunidad.

La infraestructura vial con todo lo que incluye (el diseño y construcción de vías, la señalización, la iluminación, la semaforización, la instalación de separadores, la construcción de aceras y carriles especiales para ciclistas y discapacitados), es una obligación del estado y aun que no es ajena a los interés de la empresa privada, si queremos resaltar que la inversión que el estado haga en pro de mejorar y mantener unas vías en buenas condiciones, tiene que ser coherente con la estrategia que realice en cooperación con el sector privado en el tema de la educación y formación en seguridad vial, como la mejor estrategia a desarrollar bajo la norma 1503 del 2011 y el deber ético y moral empresarial.

La educación a la comunidad en sus diversos periodos vitales y la formación a los conductores como la premisa a ejecutar por las organizaciones y el estado, constituye el principal aporte al modelo, en la medida que se provee de una verdadera herramienta de gestión, que logrará resultados significantes en materia de accidentalidad, medibles en el transcurso, ante el cambio de hábitos y costumbres al conducir, al lograr una mayor consciencia del riesgo que implica ser usuario de la vía y se logre un mejor grado de educación en términos de seguridad vial, frente a la moral y las normas, como lo indica la Unión Europea en su informe sobre orientaciones políticas para la seguridad vial antes referenciado.

En ese sentido, como usuarios de la vía, conocemos que las empresas del sector automotriz realizan en forma diversas sus estrategias de RSE frente a la comunidad, pero que muchas son de carácter transitorio y a través de medios que no le llegan a todos

Sin embargo, el caso de la empresa AUTEKO S.A.S. tiene más de 10 programas en ejecución y otro número igual en proyecto, todos ellos enfocados a la comunidad en calidad de clientes directos o como miembros de la sociedad. Pero nuestras propuestas pretenden ir un poco más lejos a lo descrito en la norma, en especial la ley 1503 del 2011 y a lo que cumplen las organizaciones.

La primera propuesta que se debe plantear, parte de los instrumentos contenidos en la ley 1503, ella consagra los objetivos y las políticas para el diseño e

implementación de modelos pedagógicos en los diferentes grados académicos. Sin olvidar la necesidad de un órgano estatal, con una verdadera administración, control y seguimiento de los programas diseñados en seguridad vial, como una forma eficiente de hacer cumplir las estrategias y lograr los objetivos trazados por el estado y la empresa privada.

En consecuencia se propone que los modelos pedagógicos en seguridad vial, sean incluidos en forma real a los programas académicos de las instituciones privadas y públicas en sus diferentes niveles y se dicten en forma periódica, permanente, progresiva y acorde a la edad y grado de escolaridad de los usuarios.

Que las clases, incluyan clases teóricas sobre conocimiento en seguridad vial y talleres prácticos que desarrollen un mayor grado de consciencia sobre el riesgo que representa ser usuario de la vía. Estrategia que puede ser diseñada y cofinanciada por la empresa privada en cooperación con los otros actores descritos en la norma.

Se sugiere que los modelos pedagógicos también estén diseñados para poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad en las vías, como lo es la población de adultos mayores y se diseñe las estrategias pertinentes por parte del estado para que la educación sea impartida en centros de salud, a través de las instituciones prestadoras (IPS) en los programas de promoción y prevención; así como en los Cabildos municipales o por medio de las Juntas de acción

comunal, donde se pueden concentrar y captar por medio de los grupos de la tercera edad.

Otra propuesta que llega en forma masiva a otro usuario de la vía, como lo es el peatón, puede implementarse llevando los temas de educación vial a las empresas, donde se cuenta con usuarios en calidad, no solo de peatones, si no de ciclista, motociclistas y conductores de automóviles.

Aunque la propuesta está centrada y delimitada a la ciudad de Medellín es claro, que las estrategias, pueden ser trabajadas por las empresas en cooperación con los otros municipios del área metropolitana, teniendo la oportunidad de llegarle a un porcentaje de pobladores rurales, que también gozan de gran vulnerabilidad en las vías.

Dentro del tema de la educación se incluye la formación para los solicitantes de las licencias y que busca, previa una educación teórica, despertar consciencia sobre los futuros riesgos al cambiar su rol en la vía, lograr habilidades y actitudes de protección y defensa ante la práctica de una función peligrosa para los usuarios.

Consecuente con lo anterior, se propone un mayor y real control a las escuelas de conducción para que las horas de práctica previas a la entrega de la licencia, si sean las que dicen la norma y se pueda disminuir así los riesgos potenciales que representa un conductor sin la capacitación práctica debida.



Que la formación práctica, sea suministrada por las escuelas de conducción en asocio con la empresa automotriz, que destinen recursos económicos, físicos o tecnológicos, determinados en pistas de conducción o espacios apropiados, vehículos o simuladores que lleven a una mejor preparación y disminución igual del riesgo.

El modelo plantea que la educación teórica, previa a la expedición de las licencias, igual sea de mayor tiempo y complejidad y esté vigilada y cofinanciada en forma integral por el estado, sector privado y escuela de conducción.

Que se prohíba la práctica de conducción en vías públicas, hasta que no se cumpla previamente las clases teóricas y una práctica mínima de 20 horas en pistas de aprendizaje.

Que en aras de garantizar un adecuado cumplimiento de las normas, el gobierno ejerza mejor su función de control y garante y a la vez aumente la penalización para las escuelas de conducción y usuarios que incumplan o violen las normas de seguridad vial.

Adicional a las propuestas anteriores, se puede describir otras formas de gestionar la educación que pueden impactar sobre la accidentalidad, como son el uso de los medios y las campañas.

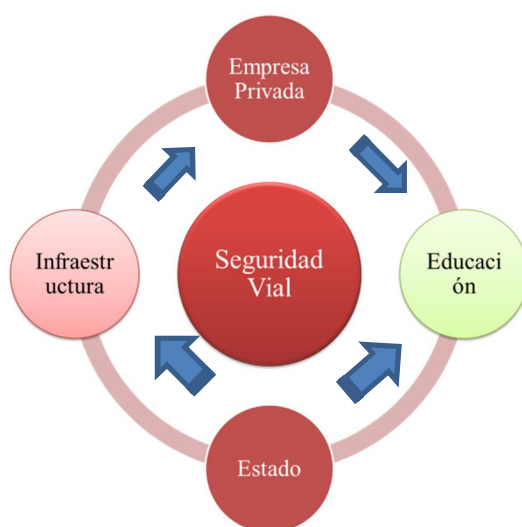
Se recomienda que las campañas tengan mensajes claros, cortos y precisos; utilizando diferentes medios publicitarios como la televisión, la radio, los diarios, el Internet, volantes, afiches, entre otros. (Ministerio de educación, 2010, p 7)

La intervención de los medios es relevante pues, su alta penetrabilidad tiene impacto en la generación de conciencia sobre la importancia de las conductas preventivas en seguridad vial.

Por tanto un modelo de RSE debe plantear estrategias de difusión y en ellas debe incluirse la participación de medios masivos de comunicación, con el objetivo de llegar a más usuarios de interés para la intervención.

Dicha intervención por el medio debe tener continuidad e ir a través de distintas vías, entre ellas la publicidad exterior que según Whitehill y Tinkham ha sido descrita como uno de los medios de mayor alcance y uno de los más convenientes para llegar al público de manera masiva (WHITEHILL Y TINKHAM, 1990, p. 34)

A las estrategias tomadas en este sentido se les debe asegurar además de la socialización y difusión de lo que se pretende, un adecuado control y cumplimiento.



## **CONCLUSIONES.**

Durante el desarrollo de este proyecto de investigación se ha hecho una contextualización de la RSE desde una mirada de la Accidentalidad Vehicular y la Salud Pública, pudiendo argumentar ampliamente como existe una relación directa entre la actividad comercializadora automotriz y el fenómeno de accidentalidad, entendiendo la RSE como una estrategia dirigida no a desaparecer la ocurrencia de la estructuración del riesgo, sino a la mitigación de éste.

La Empresa AUTEKO S.A.S. como compañía representativa del mercado automotriz en Colombia, ejerce la RSE de manera amplia y decidida, con un ejercicio ejemplar dentro del sector, con actividades que van más allá de las normas y que posiblemente son generadoras de rentabilidad y prestigio en el medio automotriz.

La articulación Estado-Empresa debe existir en un modelo de RSE que plantee un impacto positivo en la comunidad que interviene directa o indirectamente en la accidentalidad vial, pues la operación de las estrategias está en gran parte sustentada en la estructura física normativa y en la concepción que se tenga sobre los deberes desde lo ético y lo moral, frente a la comunidad.

De este trabajo se puede concluir, que desde el punto de vista normativo, el país cuenta con política claras y coherentes frente al problema de la accidentalidad

vial, pero que se presentan inconvenientes para la aplicación y control eficaz de las mismas, necesitándose en forma prioritaria la creación de un organismo de tipo estatal que asuma el rol de administrador, coordinador y controlador y que en cooperación con el sector privado, a través de la RSE, puedan llevar a buen término todos los objetivos trazados en la ley y poder así impactar sobre la accidentalidad y la salud pública del país.

## BIBLIOGRAFIA.

ALCALDIA DE BUENOS AIRES. (s.f.). *Alacaldía de Buenos Aires*. Recuperado el 2013 de julio de 5, de <http://www.buenosaires.gob.ar>

ALCALDIA DE MEDELLÍN. (2007). *Plan estratégico de movilidad Urbana: 2008 - 2011*. Medellín.

AÑEZ H., C. &. (2010). Responsabilidad Social Empresarial: Estrategia de Competitividad en el marco de la Globalización. *Formación Gerencial* , 1, 144-168.

ASOPARTES. (2013). *Reporte de ventas 2012*. Ventas, Bogotá.

CARMONA MAYA, S. I. (2012). Mapa de Actores.

EDUCATION FUND,. (2007). BUSINESS FOR SOCIAL RESPONSABILITY. *Etica y gobierno corporativo* .

ESTADO DE CALIFORNIA. (2010). *Departamento de vehiculos motorizados de California*. Recuperado el 6 de Julio de 2013, de <http://es.dmv.ca.gov/>

FERNANDEZ GARCIA, R. (2010). *Responsabilidad Social Corporativa: una nueva cultura empresarial*. Recuperado el 20 de Marzo de 2013, de <http://site.ebrary.com/lib/unalbogsp/Doc?id=1043106666&ppg=21>

FONDO DE PREVISIÓN VIAL. (18 de Febrero de 2013). Cifras de accidentalidad vial : cierre 2012.

FREEMAN, R. E., & REED, D. (1984). *Estrategic Management: A Stakeholder Approach*. Boston: Pitman Books Limited.

FRIEDMAN, M. (13 de Septiembre de 1970). The Social Responsibility of Business is to Increase its Profits. *The New York Times Magazine*.

JOHNSON, J., & JOAAMSEEN, M. (1989). *Constitución de la organización mundial de la salud*. Health NT Word Buvwood. .

KING, K., & TINKHAM, S. F. (1990). The learning an retention outdoor advertising. *Journa of Advertising* , 47-51.

LORCA FERNANDEZ, P. (2004). *e-libro*, on line. Recuperado el 27 de mayo de 2013, de <http://site.ebrary.com/lib/unalbogsp/Doc?id=10063202&ppg=3>

MARTINEZ, H. (2010). *E-brary*. (ECOE, Ed.) Recuperado el 20 de Abril de 2013, de <http://site.ebrary.com/lib/unalbogsp/Doc?id=10536117&ppg=39>

MINISTERIO DE TRANSPORTE. (2011). *Plan Nacional de Seguridad Vial: 2011 - 2016*. Bogotá.

OMS (Organización Mundial de la Salud). (2009). *Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas*. . Washington D.C: Publicaciones Organización Panamericana de la Salud.

OMS (Organización Mundial de la Salud). (2009). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción*. Ginebra: Ediciones de la OMS.

OMS. (Organización Mundial de la Salud). (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito : Resumen*. Ginebra.: Ediciones Organización Mundial de la Salud. .

ONU (Organización de las Naciones Unidas). (1 de Marzo de 2010). Decenio de Acción Para la Seguridad Vial 2011 -2020. Resolución 64/255.

SABOGAL AGUILAR, J. (2008). Aproximación y cuestionamientos al concepto de responsabilidad social empresarial. *Revista facultad de ciencias económicas*. , 016 (0001).

SALAZAR, R. (2010). Gestión Integral Sostenible: Un compromiso de responsabilidad social empresarial. *Revista ANDI* , 000 (221).

SECRETARIA DE MOVILIDAD, Ciudad de Medellín. (2011). *Informe Actual de movilidad 2011*. Medellín.

SECRETARIA DE MOVILIDAD. (ALCALDÍA DE MEDELLÍN). (Febrero de 2013). Informe anual de accidentalidad 2012.

UNION EUROPEA. (2003). *Seguridad vial: Programa de acción europeo de seguridad vial*. .

THE EUROPEAN COMMISSION. (2007). *Resumen y publicación de mejores prácticas de seguridad vial de los estados miembros*. The European Commission.

THE NIELSE COMPANY. (2012). *A Nielsen Report : The Global Socially - Conscious Consumer*. New York.: The Nielsen Company.