



**¿CÓMO
MANEJO?**®

especialistas en seguridad vial



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Material de Apoyo Didáctico

La Seguridad vial como plan estratégico integral en las organizaciones.

MATERIAL DE APOYO DIDÁCTICO – FASE 1

DISEÑO Y PLANIFICACIÓN

Pasos del 1 hasta el 8



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

¿CÓMO
MANEJO?

VIRTUAL



CONTENIDO

- Objeto, ámbito de aplicación y generalidades	4
- Marco legal y reglamentario	5
- Capítulo uno, metodología para el diseño e implementación del PESV	11
- Fase 1.	
- Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV (aplica para todos los niveles)	17
- Paso 2. Comité de seguridad vial (aplica para niveles estándar y avanzado) ..	18
- Paso 3. Política de seguridad vial de la organización (aplica para todos los niveles)	21
- Paso 4. Liderazgo como compromiso y responsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles)	22
- Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles)	23
- Paso 6. Caracterización evaluación y control del riesgo (Aplica para todos los niveles)	25
- Paso 7. Objetivo y metas del PESV (Aplica para todos los niveles)	31
- Paso 8. Programa de gestión del riesgo crítico y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles)	32



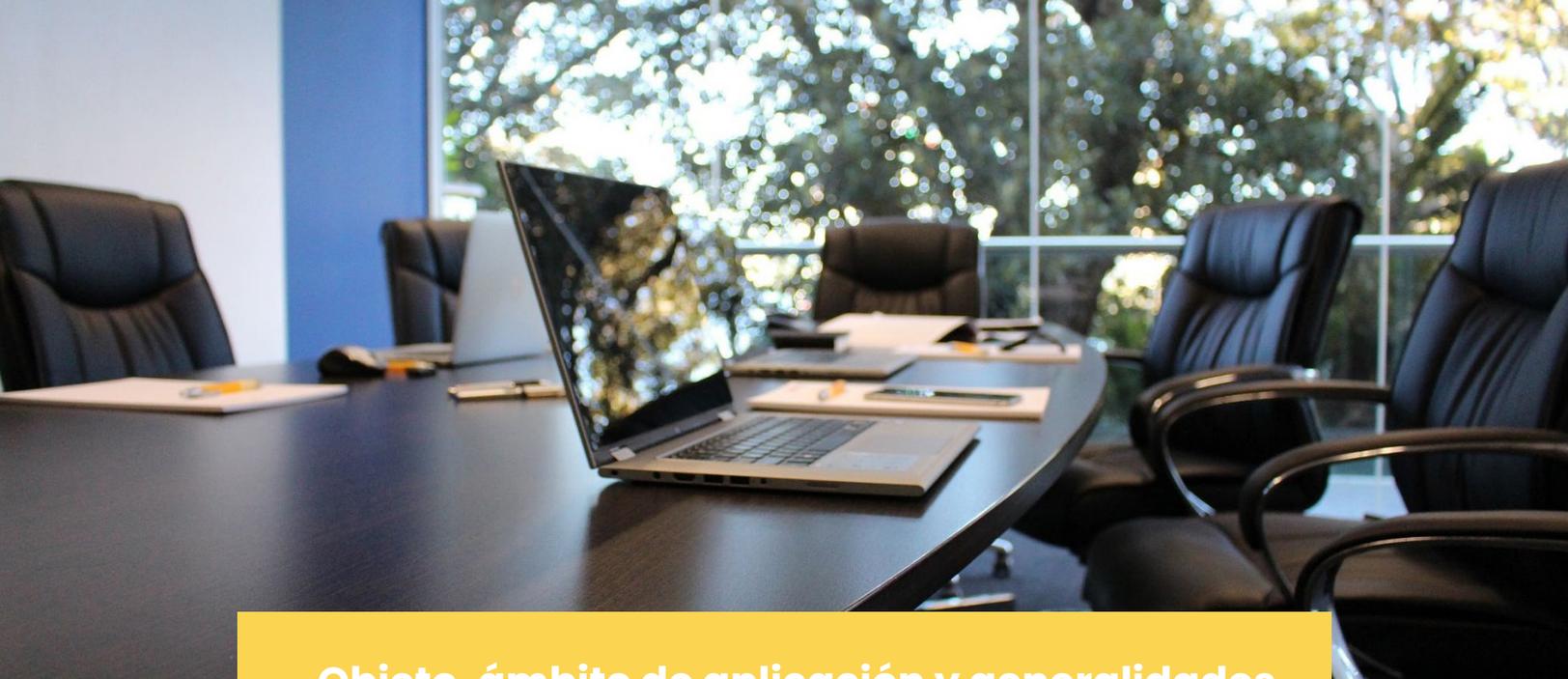
especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

¿CÓMO
MANEJO?

VIRTUAL





Objeto, ámbito de aplicación y generalidades

La presente metodología desarrolla las fases, pasos y requisitos de obligatorio cumplimiento, mediante los cuales se diseña, implementa y verifica el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Esta Metodología está diseñada para ser articulada con el sistema de Gestión de la seguridad y salud en el trabajo (SG-SST) y debería optarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa del sector público o privado (en adelante organización), que cuente con una flota de vehículos automotores y no automotores superiores a diez (10) unidades, en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 del 2019 y y demás normas concordantes.

Cuando uno de los pasos establecidos en esta metodología no se puede aplicar debido a la naturaleza y particularidades de la organización, ésta debe documentar la justificación de la aplicabilidad para efectos de que en la verificación no les sea exigibles.

Para el caso de las organizaciones con casa matriz, filiales o subsidiarias; y demás modelos de sociabilidad empresarial, que se constituyan de acuerdo con la normatividad vigente, podrá diseñarse un plan estratégico de seguridad vial por grupo empresarial, con el fin de optimizar y compartir talento humano, recursos tecnológicos, procedimientos y actividades de capacitación, planes de emergencia, primeros auxilios, señalización, entre otras. Sin embargo, como cada organización debe garantizar que la implementación del PESV este acorde a sus características particulares, teniendo en cuenta que cada razón social tiene un NIT diferente y le corresponde mantener evidencias y demostrar el cumplimiento del PESV de manera independiente.





Marco legal y reglamentario

En el diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial, son relevantes las siguientes disposiciones legales y reglamentarias:

1. Artículo 1 de la Ley 1503 de 2011, “Por la cual se promueve la formación de hábitos como comportamientos y conductas seguras en la vía, y se dictan otras disposiciones”

“Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas, seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudente para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública. (...)”

2. Artículo 12 de la Ley 1503 del 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106. De 2019, “ por el cual se dicta normas para simplificar, suprimir y reformar transmite, procesos y procedimientos. Y necesarios de la administración pública”.

“Artículo 12. Diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial. Toda entidad como organización, empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades comas. O que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un plan estratégico de seguridad vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte, y articularlo con su sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo -SGSST.

En ningún caso el plan estratégico de seguridad vial requerirá aval para su Implementación.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



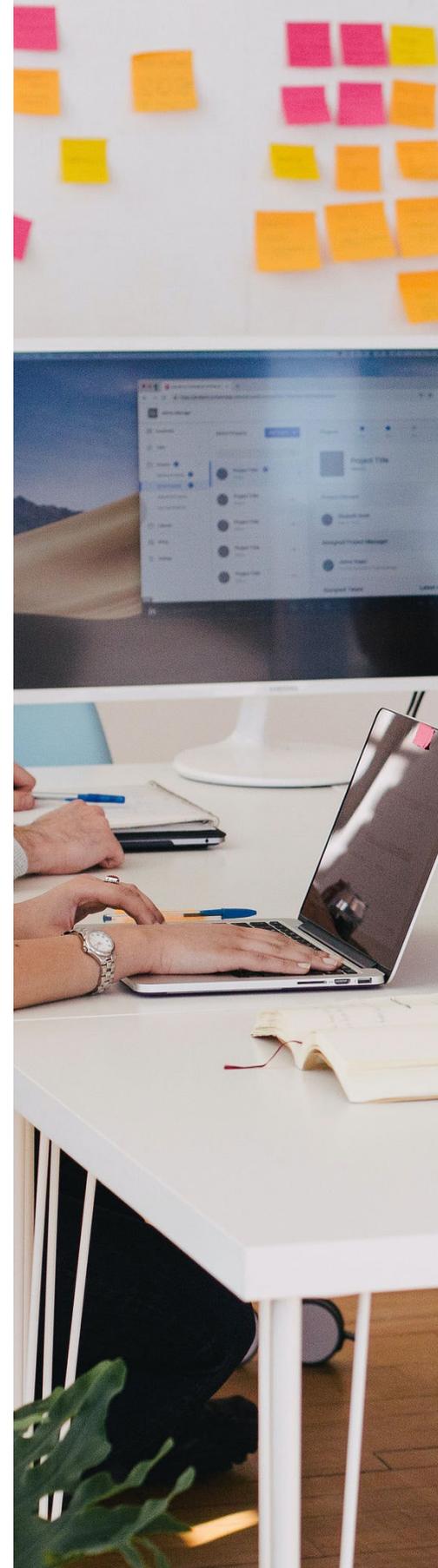
Para tal efecto, deberá diseñar el plan estratégico de seguridad vial, que tendrá como mínimo:

1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de los vehículos o al personal de conductores.
2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad, organización o empresa independiente del cargo o rol que desempeñe.
3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad, organización o empresa orientados. Al cumplimiento. De las acciones y estrategias en seguridad vial.
4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico de los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objetivo o función."

3. Ley 1702 de 2013, " por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones",

"Artículo 5. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.

Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de las personas en su desplazamiento ya sea en medio motorizado 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 desactiva, 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 de las víctimas.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL





Plan Nacional de Seguridad Vial se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una (sic) la acción multisectorial encaminada a reducir de (sic) víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) serán el órgano responsable del proceso de elaboración, planeación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de seguridad vial. Que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de seguridad vial.

Campañas de Prevención Vial. Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en la que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento de compromiso personal, gratificaciones, entre otros”.

4. Ley 2050 de 2020, “ por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito”

“Artículo 1. Verificación de los planes estratégicos de seguridad vial. La verificación de la implementación del plan Estratégico de seguridad vial corresponderá a la superintendencia de transporte. Los organismos de transporte o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en los marcos de sus competencias. Supervisar la implementación de los planes estratégicos de seguridad vial – PESV. Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en La metodología que expida el Ministerio de Transporte, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 del 2019. HOLA norma. Que la modifiquen, sustituyan o derogue”



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



5. Artículo 2.2.4.6.4 del Decreto 1072 de 2015 “ por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector trabajo”.

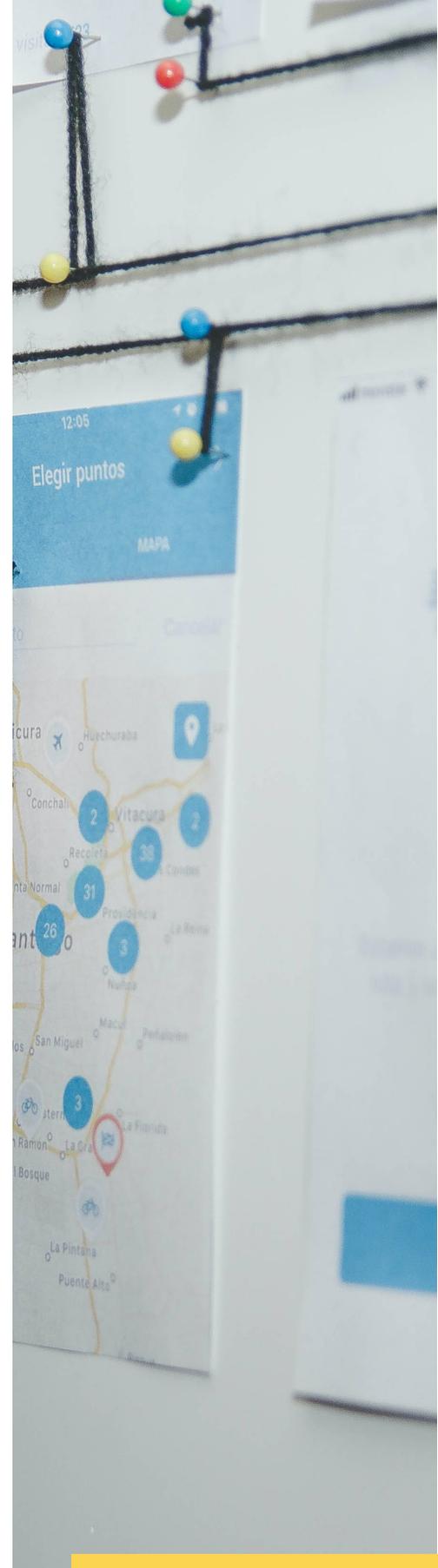
“Artículo 2.2.4.6.4. Sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG- SST). El sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo (SG-SST) consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basada en la mejora continua y que incluye la política, la organización, la planeación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora, con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud en el trabajo.

El SG-SST debe ser liderado e implementado por el empleador o contratante, con la participación de los trabajadores y/o contratistas, garantizando a través de dicho sistema la aplicación de las medidas de seguridad y salud en el trabajo. El mejoramiento del comportamiento de los trabajadores, las condiciones y el medio ambiente laboral, y el control eficaz de los peligros y riesgos en el lugar de trabajo.

Para el efecto, el empleador contratista debe abordar la prevención de los accidentes y las enfermedades laborales y también la protección y promoción de la salud de los trabajadores y/o contratistas a través de la implementación, mantenimiento y mejora continua de un sistema de gestión cuyos principios estén basados en el ciclo PHVA (planificar, hacer, verificar y actuar).

Parágrafo 1. El sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo (SG-SST) debe adaptarse al tamaño y características de la empresa; igualmente puede ser compatible con otros sistemas de gestión de la empresa y estar integrados en ellos.

Parágrafo 2. Dentro de los parámetros. De selección y evaluación de proveedores y contratistas, el contratante podrá incluir criterios que le permitan conocer que la empresa a contratar cuente con el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG-SST)“.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL





6. Literal a) del artículo 2.3.2.1 del Decreto 1079 de 2015 “ por medio del cual se expide el decreto único reglamentado del sector transporte”, Modificada por el artículo 1 del Decreto 1252 de 2021.

“a) Plan Estratégico de seguridad Vial: herramientas de gestión. Que contienen las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación implementación seguimiento y mejora que deben adaptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad. Con el artículo. 110 del decreto Ley 2106 del 2019. Encaminada a generar hábitos de comportamientos y conductas seguras. En las vías para prevenir riesgos. Reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos”

7. Artículo 2.3.2.1 del Decreto 1079 de 2015 por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector transporte.

“Artículo 2.3.2.3.2 diseño, implementación y verificación (...) las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de las que trata el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011. Modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 del 2019, deberá diseñar e implementar un plan estratégico de seguridad vial de acuerdo con su misión, habilidad y tamaño. Asimismo, deberá. Articularlo con el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo – SGSST, según lo establecido en la metodología de diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial, que adopte el Ministerio de Transporte.

La verificación de la implementación del plan Estratégico de Seguridad Vial se realizará por parte las autoridades previstas. En el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, de acuerdo con las condiciones y criterios que se establezcan en la metodología para el diseño e implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial adoptada por el Ministerio de Transporte.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



Para el caso del sector transporte, la verificación se realizará por las siguientes autoridades en el marco de sus competencias, de la siguiente manera.

a. Por la superintendencia de transportes a las empresas que presten servicios públicos de transporte terrestre de pasajeros, carga y mixta. En las modalidades de radio de acción nacional.

b. Por los organismos de tránsito en su jurisdicción, a las empresas que presten el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto en el radio de acción municipal, Distrital o Metropolitano.

Párrafo, las entidades organización. Con eso, empresas del sector público privado podrán optar por certificarse en la forma ISO 39001: sistema de gestión de la seguridad vial vigente. O la norma que la modifique, adicione o sustituya. Para acreditar el diseño e implementación del plan Estratégico de seguridad vial para este efecto deberán contar con la respectiva, certificación vigente.(...)"

Nota: la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de tránsito terrestre y se dicta otras disposiciones" define accidentes de tránsito, no obstante, dada la adopción del enfoque sistema seguro, así como el enfoque visión cero. El presente documento utiliza la expresión. "siniestro vial" ya que éste refleja la concepción incorporada. En dichos enfoques, reforzando la idea. De que los eventos en las vías son prevenibles.



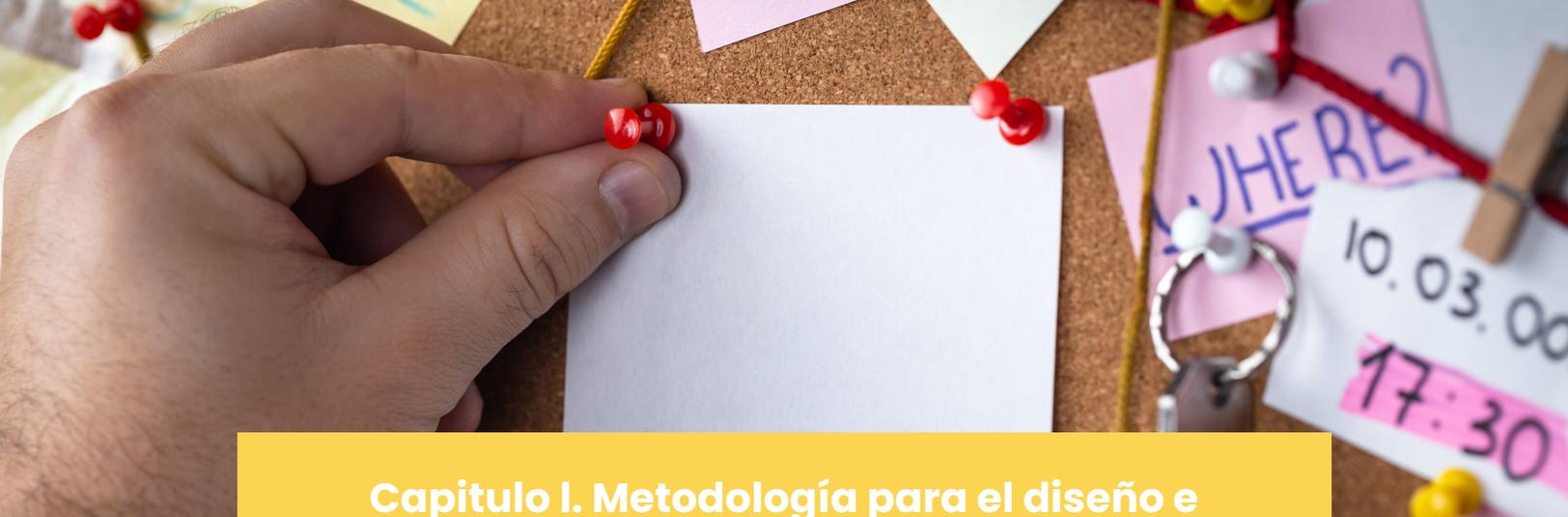
especialistas en seguridad vial

¿CÓMO
MANEJO?®

¿CÓMO
MANEJO?

VIRTUAL





Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV

Teniendo en cuenta que la Ley 1503 del 2015 define lineamientos de responsabilidad social. Empresarial de cara a la política de seguridad vial del país corresponde a las organizaciones promover en sus colaboradores la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la villa. Independientemente del rol que. asuman como actor vial (Peatón, Pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores) para ello, el PESV representa una herramienta de gestión del riesgo en seguridad vial para las organizaciones y su comunidad.

Para efectos del PESV son colaboradores de la organización todos los trabajadores independientemente de su forma de vinculación o contratación, los empleados, contratistas, afiliados o personas vinculadas mediante tercerización subcontratación, outsourcing o por intermediación laboral de manera permanente u ocasional, que realizan. Funciones para los. Diferentes procesos de la organización.

Respeto de la comunicación de la organización, respecto a todas las personas que tienen relación con la organización, incluye además de los colaboradores, a los clientes, estudiantes, entre otros (Algunos ejemplos de comunicación de la organización son comunidad educativa, comunidad empresarial, etc.)

Para el diseño e implementación del plan Estratégico de Seguridad Vial, la organización se ubicará en alguno de los siguientes tres (3) niveles: básicos, estándar o avanzado de acuerdo con su misionalidad y tamaño la ubicación en uno de los mencionados niveles le determinará los pasos aplicables de conformidad con lo definido en esta metodología.

La misionalidad de las organizaciones para efectos del PESV, se define en función de la exposición del riesgo de seguridad vial y la prestación o no del servicio de transporte, por lo que en esta metodología se establecen dos misionalidades diferentes.

Misionalidad 1. La de las empresas dedicadas. A la prestación del servicio de transporte terrestre automotor.

Misionalidad 2. La de las organizaciones dedicadas. A actividad. Diferente al transporte.



especialistas en seguridad vial

¿CÓMO
MANEJO?®

¿CÓMO
MANEJO?

VIRTUAL



Respecto del tamaño de la organización para efectos del PESV, se define en función de:

a) flota de vehículos automotores o no automotores: incluye el número de vehículos automotores sin automotores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento de las Funciones en los procesos estratégicos misionales y de apoyo, ya sean vehículos propios, arrendados en leasing renting entre otros o que hagan parte cualquier modelo de vinculación, contratación, intermediación o administración que realice la organización con el propietario, tenedor o conductor del vehículo, también incluye los vehículos utilizados por los contratistas o trabajadores de la organización, o

b) conductores contratados o administrados por la organización: corresponde al número de personas que utilizan un vehículo automotor y no automotor, puesto al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones, independientemente del modelo de contratación o administración. (Vinculación o intermediario) que utilice la organización.

De acuerdo con lo anterior, la ubicación de la organización en algunos de los niveles de diseño e implementación del PESV, en función a la misionalidad y el tamaño de las organizaciones se muestran en la tabla 1. Resumen grupos PESV en función de la misionalidad y tamaño de la organización:

Tabla 1. Resumen grupos PESV en función de la misionalidad o tamaño de la organización.

NIVEL DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV		MISIONALIDAD DE LA ORGANIZACIÓN	
		1. Empresas dedicadas a la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor	2. Organizaciones dedicadas a actividad diferente al Transporte
TAMAÑO DE LA ORGANIZACIÓN	1. Básico	Entre 11 y 19 vehículos o entre 2 y 19 conductores	Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 conductores
	2. Estándar	Entre 20 y 50 vehículos o entre 20 y 50 conductores	Entre 50 y 100 vehículos o entre 50 y 100 conductores
	3. Avanzado	Más de 50 vehículos o más de 50 conductores	Más de 100 vehículos o más de 100 conductores

Fuente: Elaboración propia



especialistas en seguridad vial

¿CÓMO MANEJO?®

¿CÓMO MANEJO?

VIRTUAL



Misionalidad 1. Empresas dedicadas a la prestación de servicios de transporte terrestre automotor: organizaciones cuya misionalidad es la prestación de servicios de transporte terrestre automotor.

Tamaño 1. Nivel básico: organizaciones con una flota de vehículos automotores o no automotores entre once (11) y diecinueve (19) unidades, o que contraten o administren entre dos (2) y diecinueve (19) conductores.

Tamaño 2. Nivel Estándar: organizaciones con una flota de vehículos automotores o no automotores entre veinte (20) y cincuenta (50) unidades o que contraten o administren entre veinte 20 y cincuenta 50 conductores.

Tamaño 3. Nivel Avanzado: Organización con una flota de vehículos automotores o no automotores superiores a cincuenta (50) unidades o que contraten o administren más de cincuenta (50), conductores.

Misionalidad 2. Organizaciones dedicadas a actividad diferente al transporte: organizaciones cuya actividad es diferente a la prestación de servicios de transporte.

Tamaño 1. Nivel básico: organizaciones con una flota de vehículos automotores o no automotores entre (11) y (49) unidades o que Contraten o administren entre dos (2) y cuarenta y nueve 49 conductores.

Tamaño 2. Nivel Estándar: Organizaciones con una flota de vehículos automotores o no automotores entre cincuenta (50) y cien (100) unidades o que contraten o administren entre cincuenta (50) o cien (100) conductores.

Tamaño 3. Nivel Avanzado: organizaciones con una flota de vehículos automotores o no automotores superiores a cien (100) unidades o que contraten o administren Más de cien (100) conductores.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



En caso de que la entidad, organización o empresa, de acuerdo con el número de unidades de su flota de vehículos o el número de conductores, se obligue al mismo tiempo en dos de los niveles establecidos en la tabla 1. Resumen grupo PESV en función de la misio- nalidad y tamaño de la organización. La definición del nivel corresponderá al más alto.

La metodología se encuentra integrada por una serie de fases y pasos consecutivos que deben seguirse de una manera sistemática bajo el ciclo PHVA para él lograr resultados en mejorar la seguridad vial.

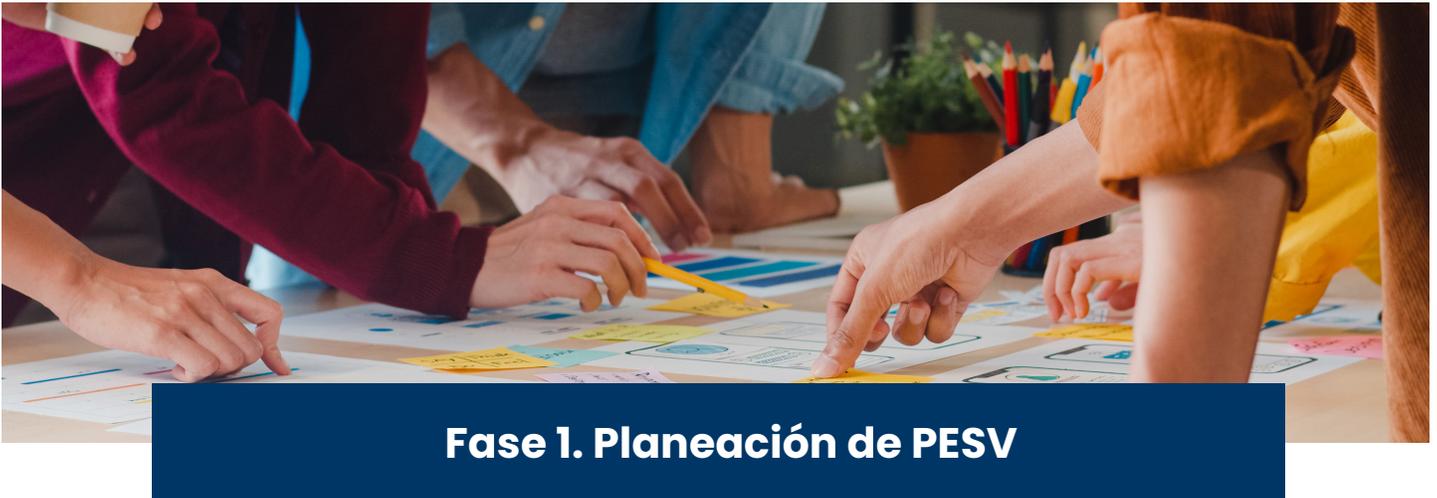
En consecuencia, la metodología del PESV se divide en cuatro (4) fases que facilitan su diseño e implementación.

Ilustración 1. Fases para el diseño e implementación del PESV



Fuente. Elaboración propia a partir del ciclo PHVA

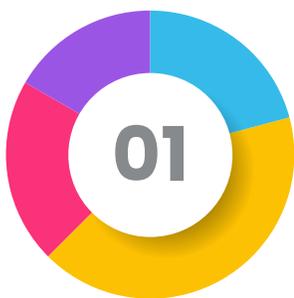
Para facilitar la aplicación de los niveles mencionados en la tabla 1. Resumen grupos PESV en función a la misionalidad y tamaño de la organización, la metodología describe cada una de las (4) fases para el diseño e implementación del PESV:



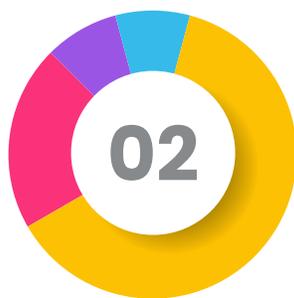
Para iniciar la planificación es necesaria tener en cuenta que el PESV deberá estar articulado con el SG-SST, por lo tanto, en gran número de sus requisitos se complementará para mejorar la seguridad vial.

En la elaboración de él PESV se deben seguir unos pasos que en principio permitirán una preparación, incluyendo la asignación de responsabilidad, autoridad y recursos necesarios para su diseño e implementación, como se muestra a continuación.

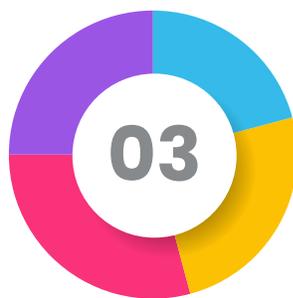
Ilustración 2. Pasos de preparación para la elaboración del PESV



Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV



Paso 2. Comité de seguridad vial



Paso 3. Política de seguridad vial de la organización.



Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo

Fuente. Elaboración propia



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

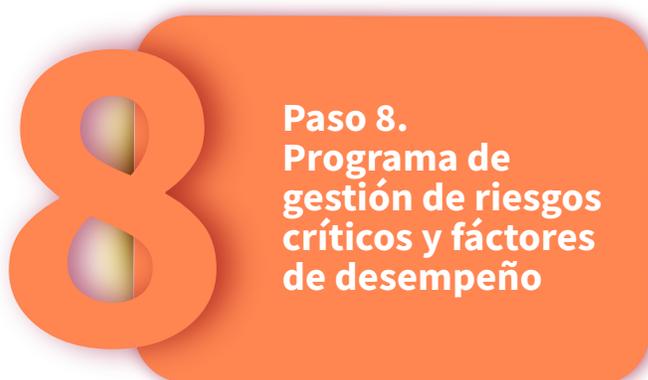
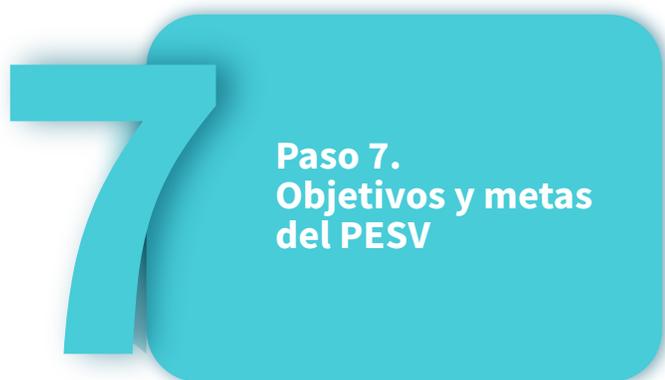
**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



Luego de realizar la preparación para la oración del PESV, se deben ejecutar los pasos de planificación como se muestra a continuación:

Ilustración 3. Pasos para la elaboración del PESV



Fuente. Elaboración propia a partir de los sistemas de gestión

En resumen, los pasos y niveles que corresponden a la fase de planificación del PESV y su aplicación de los niveles básicos estándar y avanzados son los siguientes.



**¿CÓMO
MANEJO?**[®]
especialistas en seguridad vial



**¿CÓMO
MANEJO?**
VIRTUAL

Tabla 2. Pasos fase de planificación del PESV

Pasos del PESV	Niveles del PESV		
	Básico	Estándar	Avanzado
1. Líder del diseño e implementación del PESV	APLICA	APLICA	APLICA
2. Comité de seguridad vial	NO APLICA	APLICA	APLICA
3. Política de Seguridad Vial de la Organización	APLICA	APLICA	APLICA
4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo	APLICA	APLICA	APLICA
5. Diagnóstico	APLICA	APLICA	APLICA
6. Caracterización, evaluación y control de riesgos	APLICA	APLICA	APLICA
7. Objetivos y metas del PESV	APLICA	APLICA	APLICA
8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño	APLICA	APLICA	APLICA

Fuente. Elaboración propia

Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV (Aplica para todos los niveles)

El nivel directivo debe designar una persona con poder de decisión en los temas relacionados con la gestión de la seguridad vial, para que lidere el diseño e implementación del PESV, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo I de la Metodología del diseño, implementación y verificación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial, los requisitos legales aplicables en materia de Seguridad Vial y demás requisitos que establezca la organización.

El líder del diseño e Implementación del PESV es el responsable de velar por que se cumplan las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, también es el responsable de diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial conforme se indica en el Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV (Aplica para todos los niveles).

La organización debe definir la competencia del líder del diseño e implementación del PESV de acuerdo con los riesgos de seguridad vial de las actividades relacionadas con los desplazamientos laborales al servicio de la organización, y teniendo en cuenta lo indicado en el Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles).



especialistas en seguridad vial

¿CÓMO
MANEJO?®

¿CÓMO
MANEJO?

VIRTUAL



Información sobre la articulación del PESV con el SG – SST e ISO 39001: La definición del líder del diseño e implementación de PESV, se asemeja al requisito establecida en el SG–SST y a lo señalado en la ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 2. Comité de seguridad vial (aplica para el nivel Estandar y Avanzado)	Artículo 2.2.4.6.8 Obligaciones de los empleadores	5.3 Roles, responsabilidades y autoridades organizacionales

El líder del diseño e implementación del PESV puede ser el mismo responsable del SG- SST.

Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)

El Comité de Seguridad Vial (CSV) es el conjunto de personas que apoyan el diseño, implementación, seguimiento y mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial, influenciando y promoviendo en la comunidad de la organización la formación de hábitos, comportamientos interdependientes y conductas seguras en [a vía; y en consecuencia, la formación de criterios autónomas, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de las vías para el cumplimiento de los objetivos en materia de seguridad vial.

Los miembros del Comité de Seguridad Vial (CSV), serán designados por el nivel directivo de la organización. EL CSV estará conformado por al menos tres (2) personas con poder de decisión (incluyendo al líder del diseño e implementación del PESV). La competencia y formación mínima que deben tener los integrantes del CSV deberá ser definida por la organización de acuerdo con lo señalado en el Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles).

Las responsabilidades y funciones del CSV, son:

- a) Definir el objetivo general, la visión y alcance del PESV, en cumplimiento de las fases, pasos y requisitos establecidos en el presente documento, manteniendo la alineación con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente y la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- b) Realizar las acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial e incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros).



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL





c) Promover la participación de La comunidad de la organización en las acciones de seguridad vial, siendo actores claves en el logro de los objetivos del PESV.

d) Definir los procesos y/o áreas que acompañará cada miembro del Comité de Seguridad Vial para influenciar la mejora en términos de seguridad vial.

e) Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de siniestros viales y realizar seguimiento a los planes de acción que surgen de los resultados o conclusiones de las investigaciones, teniendo en cuenta que se deben investigar todos los siniestros viales donde se ven involucrados colaboradores de la organización que realizan desplazamientos laborales, donde se presentan muertos, lesionados o daños de la organización o de terceros.

f) Revisar el PESV al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la siniestralidad vial e indicadores y reporte de autogestión del PESV, del plan anual de trabajo, de las auditorías y de la implementación del PESV, con el objetivo de tomar decisiones enfocadas en la mejora de la seguridad vial.

Información sobre la articulación del PESV con el SG -SST e ISO 39001: La conformación del CSV es un requisito similar al contemplado en el SG -SST y en la ISO 39001, así:



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 1. Comité de seguridad vial (aplica para el nivel Estandar y Avanzado)	Artículo 2.2.4.6.8 Obligaciones de los empleadores	5.3 Roles, responsabilidades y autoridades organizacionales

El líder del diseño e implementación del PESV puede ser el mismo responsable del SG- SST.

Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)

El Comité de Seguridad Vial (CSV) es el conjunto de personas que apoyan el diseño, implementación, seguimiento y mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial, influenciando y promoviendo en la comunidad de la organización la formación de hábitos, comportamientos interdependientes y conductas seguras en [a vía; y en consecuencia, la formación de criterios autónomas, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de las vías para el cumplimiento de los objetivos en materia de seguridad vial.

Los miembros del Comité de Seguridad Vial (CSV), serán designados por el nivel directivo de la organización. EL CSV estará conformado por al menos tres (2) personas con poder de decisión (incluyendo al líder del diseño e implementación del PESV). La competencia y formación mínima que deben tener los integrantes del CSV deberá ser definida por la organización de acuerdo con lo señalado en el Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles).

Las responsabilidades y funciones del CSV, son:

- a) Definir el objetivo general, la visión y alcance del PESV, en cumplimiento de las fases, pasos y requisitos establecidos en el presente documento, manteniendo la alineación con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente y la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- b) Realizar las acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial e incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros).
- c) Promover la participación de La comunidad de la organización en las acciones de seguridad vial, siendo actores claves en el logro de los objetivos del PESV.
- d) Definir los procesos y/o áreas que acompañará cada miembro del Comité de Seguridad Vial para influenciar la mejora en términos de seguridad vial.

e) Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de siniestros viales y realizar seguimiento a los planes de acción que surgen de los resultados o conclusiones de las investigaciones, teniendo en cuenta que se deben investigar todos los siniestros viales donde se ven involucrados colaboradores de la organización que realizan desplazamientos laborales, donde se presentan muertos, lesionados o daños de la organización o de terceros.

f) Revisar el PESV al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la siniestralidad vial e indicadores y reporte de autogestión del PESV, del plan anual de trabajo, de las auditorías y de la implementación del PESV, con el objetivo de tomar decisiones enfocadas en la mejora de la seguridad vial.

Información sobre la articulación del PESV con el SG -SST e ISO 39001: La conformación del CSV es un requisito similar al contemplado en el SG -SST y en la ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 2. Comité de seguridad vial (aplica para el nivel Estandar y Avanzado)	Artículo 2.2.4.6.8 Obligaciones de los empleadores	5.3 Roles, responsabilidades y autoridades organizacionales

Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles)

La Política de Seguridad Vial es el documento en el que el nivel directivo de la organización se compromete a suministrar y garantizar los recursos para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV. Los programas asociados a la política se definen en el Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles).

La organización debe documentar la Política de Seguridad Vial con alcance sobre los desplazamientos laborales y los trayectos en itinere para todos sus colaboradores, dicha política debe:

- a) Establecer compromisos claros del nivel directivo frente al PESV y orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.
- b) Ser adecuada para las actividades y tamaño de la organización, y apropiada para la naturaleza de sus riesgos en seguridad vial.
- c) Proporcionar un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos en seguridad vial.
- d) Incluir el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en seguridad vial como compromiso.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



e) Incluir el compromiso de mejora continua del PESV.

f) Ser concisa, redactada con claridad, estar fechada y firmada por el (la) representante legal de la organización.

g) Ser revisada, como mínimo cada tres (3) años, socializada y accesible para todos los niveles de la organización.

Información sobre la articulación del PESV con el SG -SST e ISO 39001: La definición de una política, en este caso de seguridad vial guarda relación con el requisito de definición de una política en el SGSST en lo de su competencia; en el caso del requisito establecido en la ISO, guarda plena correspondencia al ser las dos políticas de seguridad Vial.

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.5 Política de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST)	5.2 Política de SV

La Política de Seguridad Vial exigida en PESV se puede articular con La Política del SG - SST y/o con los demás sistemas de gestión que tenga implementados la organización, siempre y cuando se cumpla lo establecido en el presente documento.

Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles)

El nivel directivo de la organización debe demostrar liderazgo, compromiso y corresponsabilidad mediante:

a) La definición de la política y los objetivos del PESV, que sean compatibles con la dirección estratégica de la organización, buscando prevenir siniestros viales, reducir las muertes y disminuir el riesgo de lesiones o daños derivados de los siniestros viales.

Promover en la organización la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

c) El suministro de recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación, verificación y mejora del PESV.

La adquisición o contratación de vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



El seguimiento para que los contratistas, afiliados, asociados, terceros y la comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial que establezca la organización.

f) El cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.

g) La atención oportuna de la solicitud de información por parte de las entidades verificadoras, la participación en la reunión de apertura y reunión de cierre y la gestión de los hallazgos resultantes de las visitas de verificación que realicen el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismos de Tránsito según corresponda de acuerdo con la función de verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020 y las disposiciones que lo reglamenten.

La participación en una (1) reunión del comité de seguridad vial por lo menos una (1) vez al año para revisar los resultados de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: El liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo en PESV se encuentra también establecido en los requisitos del SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 4. Liderazgo compromiso y corresponsabilidad del nivel directo (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.8 Obligaciones de los empleadores. Artículo 2.2.4.6.31 Revisión por la alta dirección	5.1 Liderazgo y compromiso

Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles)

Para realizar el diagnóstico y evaluación inicial de PESV, la organización debe conocer el escenario de partida por medio de la definición de la línea base o primera medición del estado actual de la seguridad vial, conforme se explica en el Paso 21, Registro y análisis estadístico de siniestros viales (Aplica para nivel Avanzado) para identificar los problemas de seguridad vial. El diagnóstico al menos debe contener:

a) Cantidad de sedes, servicios que presta la organización.

b) Lista de contratistas (ocasionales y permanentes), incluyendo flotas fidelizadas, flotas ocasionales, afiliados, personas vinculadas mediante tercerización, subcontratación, outsourcing o por intermediación laboral y personas naturales, que realizan desplazamientos laborales para dar cumplimiento al objeto de su contrato con la organización.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



c) Lista de colaboradores de la organización, incluyendo fecha de nacimiento, género, cargo, escolaridad, estado civil, vigencia de la licencia de conducción (si tiene), capacitaciones, evaluación de la competencia, siniestros viales, cantidad, tipo y estado de pago de sus infracciones de tránsito, medio de transporte que utiliza para el desplazamiento hacia el trabajo, y si tiene rol de conductor para desplazamientos laborales, tipo de vehículo automotor o no automotor que conduce y fecha de vinculación a la organización.

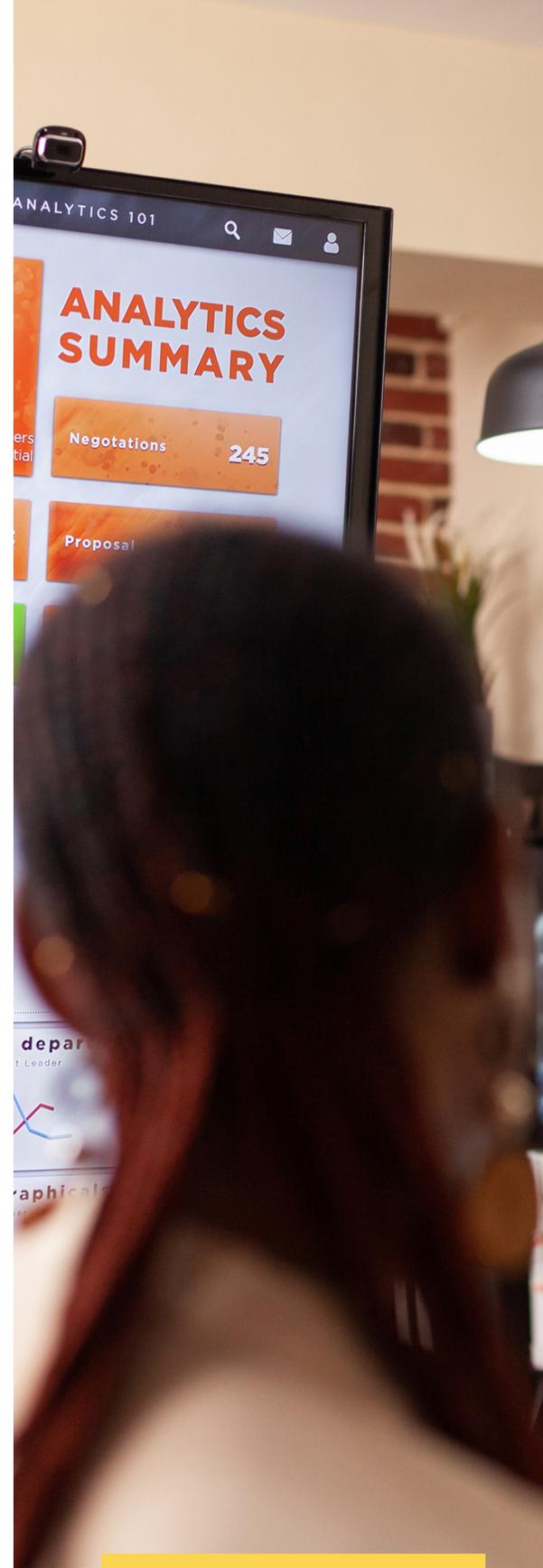
d) Lista de vehículos automotores y no automotores: propios de la organización, afiliados, asociados, o que están puestos al servicio de la organización para realizar desplazamientos laborales, incluyendo placa del vehículo, número VIN, número de motor, kilometraje, fecha de fabricación, especificaciones técnicas del vehículo, vigencia SOAT, vigencia revisión técnico-mecánica, reporte de siniestros viales del vehículo, plan de mantenimiento preventivo, control de acciones de mantenimiento, tipo de vehículo y promedio a estimado de kilómetros que recorren al mes.

e) Lista de rutas frecuentes de los desplazamientos laborales, incluyendo el número de kilómetros, frecuencia del uso de la ruta (número de veces que se utiliza la ruta en la semana, al mes o al año).

f) Número de colaboradores capacitadas en el plan de emergencias viales de la organización, descripción y número de equipos, equipamiento o elementos de primeras auxilios dispuestos para la atención de siniestros viales, tipo y fecha de simulacros de atención de emergencias viales realizados.

Teniendo en cuenta estos elementos, el diagnóstico debe estar documentado y se debe actualizar al menos una vez al año.

información sobre la articulación del PESV con el SG -SST e ISO 39001: El diagnóstico para el diseño del PESV, se encuentra establecido tanto en los requisitos del SG -SST como en la norma ISO 39001, así:



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**
VIRTUAL



PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.16 Evaluación inicial del Sistema de Gestión de la Seguridad en el Trabajo (SG-SST)	4.1 Conocimiento de la organización y su contexto.

Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles)

La organización debe definir y aplicar uno (1) o varios procedimientos de evaluación y control de riesgos en seguridad vial, que tenga alcance sobre todos los procesos, funciones y actividades relacionadas con el tránsito para el cumplimiento de su misión; dicho procedimiento debe permitir identificar, analizar y valorar los riesgos en seguridad vial de la organización, donde se incluyan desplazamientos laborales, las vías que administra la organización, el entorno próximo de la organización (vecinos y las vías aledañas) y los trayectos en itinere, con alcance a la comunidad de la organización, con el fin de priorizar e implementar los controles necesarios para prevenir las riesgos de seguridad vial.

Existen variedad de técnicas de gestión del riesgo que puede utilizar la organización, algunas son cualitativas, semicuantitativas y cuantitativas, su implementación depende del conocimiento, de los recursos y de los datos (sociodemográficos, espaciales y temporales) que aporte la organización, a continuación, en la ilustración 4. Proceso de Gestión del Riesgo en Seguridad Vial, se muestra et esquema de gestión del riesgo con algunos ejemplos para has etapas de identificación, análisis y valoración de riesgos;

Ilustración 4. Proceso de Gestión del Riesgo en Seguridad Vial



Fuente. Elaboración propia a partir de la ISO 31000 (ICONTEC, 2018)



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL





El procedimiento de evaluación y control de riesgos en seguridad vial al menos debe contener:

1. Identificación del riesgo:

El propósito de la identificación del riesgo en seguridad vial es encontrar, reconocer y describir los riesgos de la seguridad vial, teniendo en cuenta a todos los colaboradores de la organización (peatones/pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores), con enfoque en los desplazamientos Laborales, La organización debe tener en cuenta que en seguridad vial el riesgo es dinámico, debido al cambio del entorno y asociado a la velocidad de las desplazamientos, donde cada segundo cambian las condiciones de riesgo en la vía.

Algunas herramientas que se pueden utilizar para identificar los riesgos son: el análisis de las causas de los siniestros viales, las encuestas para identificar la percepción de los colaboradores; la lluvia de ideas con expertos, entre otras.

La organización debe analizar sus actividades, productos y servicios, así como los riesgos e impactos que genera en materia de seguridad vial (por ejemplo, una concesión vial gestiona el riesgo vial de sus colaboradores y el riesgo vial de los usuarios de su infraestructura vial; un supermercado gestiona el riesgo que genera el tráfico para acceder y salir de sus instalaciones; una empresa que transporta mercancías peligrosas gestiona el riesgo del tránsito de acuerdo con la naturaleza y la compatibilidad de la carga, un colegio gestión a los riesgos para el ingreso y salida de estudiantes).



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



La identificación del riesgo debe contemplar a todos los actores viales

que realizan desplazamientos Laborales (por ejemplo, conductores, motociclistas, ciclistas y peatones), los factores de la seguridad vial del sistema seguro (comportamiento seguro, vehículos seguros, velocidades seguras, entorno a infraestructura vial y viajes seguros) y las variables de riesgo necesarias para mejorar la seguridad vial de la organización (por ejemplo, Comportamiento: exceso de horas de conducción, distracción, no uso del cinturón de seguridad, no uso del casco, etc.; Velocidad: exceso de velocidad, frenadas bruscas, aceleraciones bruscas, deficiente espacio de seguridad, etc.; Vehículos: incumplimiento al plan de mantenimiento, deficiencias en la inspección preoperacional, falta de idoneidad del personal de mantenimiento, etc.;

Viajes: errores en la planificación de los viajes, falta de controles operacionales, pobre análisis dinámico de riesgos, etc.).

2. Análisis del riesgo:

El propósito del análisis del riesgo en seguridad vial es comprender la naturaleza del riesgo y sus características, por ello, al menos debe considerar factores de exposición y probabilidad.

Algunas herramientas que se pueden utilizar para analizar los riesgos son: el análisis pajarita para riesgos críticos (cualitativa), la Matriz de probabilidad/consecuencia (cuantitativa), el análisis de los modos de fallo y de los efectos (semicuantitativa) o las estadísticas y redes Bayesianas (cuantitativa).

3. Valoración del riesgo:

El propósito de la valoración del riesgo en seguridad vial es obtener información suficiente o necesaria para facilitar la toma de decisiones, en la valoración se comparan los resultados del análisis con los criterios del riesgo.

La herramienta que se puede utilizar para valorar los riesgos es el mapa de calor que se basa en términos de probabilidad y exposición. La construcción del mapa de calor se inicia definiendo el nivel de exposición (por ejemplo: frecuente, ocasional o esporádica) con respecto al tiempo de la exposición al riesgo vial como se muestra en el siguiente ejemplo:



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



Tabla 3 Ejemplos del Nivel de Exposición

Nivel de Exposición	Valor	Descripción
Frecuente	3	La exposición riesgo vial se presenta más de 6 horas al día
Ocasional	2	La exposición riesgo vial se presenta entre 3 y 6 horas al día
Esporádica	1	La exposición riesgo vial se presenta menos de 3 horas al día

Fuente. Elaboración propia a partir de la ISO 31000

Luego se define el nivel de probabilidad con respecto a los controles que se tienen implementados para reducir el riesgo vial como se muestra en el siguiente ejemplo:

Tabla 4 Ejemplos del Nivel de Probabilidad

Nivel de Exposición	Valor	Descripción
Muy probable	3	No se tienen establecidos controles eficaces
Poco probable	2	Se tienen controles, pero su eficacia es baja
No es probable	1	Se tienen controles eficaces

Fuente. Elaboración propia a partir de la ISO 31000

Nota: en el ejemplo no se muestra el nivel de consecuencia debido a que, en seguridad vial siempre va a ser crítico y afectaría la gestión que se puede realizar sobre cada variable.

Finalmente se elabora el mapa de calor teniendo en cuenta el nivel de exposición y el nivel de probabilidad para identificar los riesgos críticos, como se muestra en el siguiente ejemplo:

Tabla 5 Ejemplo del mapa de calor para la valoración del nivel de riesgo

Nivel de riesgo			Nivel de probabilidad		
			1	2	3
			No es probable	Poco probable	Muy probable
Nivel de Exposición	Frecuente	3	3	6	9
	Ocasional	2	2	4	6
	Esporádica	1	1	2	3

Nivel de Riesgo	
Nivel de Riesgo	Valor de NR
I: Crítico	6-9
II: Moderado	3-4
III: Bajo	1-2

Fuente. Elaboración propia a partir de la ISO 31000

4. Tratamiento de los riesgos

El propósito del tratamiento del riesgo en seguridad vial es seleccionar e implementar controles y acciones para abordarlo.

Las acciones que puede tomar la organización frente al riesgo son: Evitarlo, aceptarlo, eliminar la fuente que lo ocasiona, modificar los factores de exposición y probabilidad.

La evaluación y control de los riesgos se debe actualizar como mínimo una (1) vez al año y/o cada vez que ocurra un siniestro vial en el cual resulte involucrado un vehículo de la organización o puesto al servicio de ella y a consecuencia del mismo se causen fatalidades o lesiones; o cuando se presente un siniestro vial de un miembro de la comunidad de la organización al interior o en su entorno, o cuando se presenten cambios en las actividades misionales relacionadas con el transporte.



**¿CÓMO
MANEJO?**
especialistas en seguridad vial



**¿CÓMO
MANEJO?**
VIRTUAL

Información sobre la articulación del PESV con el SG -SST e ISO 39001: La caracterización, evaluación y control de riesgos del PESV, se encuentran establecidos en los requisitos del SG -SST y en la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.15 Identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos	6.2 Acciones para abordar riesgos y oportunidades

La caracterización, evaluación y control de riesgos del PESV se puede articular con la identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos del SG – SST, siempre y cuando se tengan en cuenta las diferencias en el alcance frente al riesgo de seguridad vial, principalmente en la identificación de riesgos (en lo laboral es un riesgo diferente al riesgo dinámico en la seguridad vial) y se cumpla con lo establecido en el presente documento.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



Paso 7. Objetivos y metas del PESV (Aplica para todos los niveles)

En este paso se deben definir los objetivos y metas del PESV de conformidad con la política de Seguridad Vial de la organización, los cuales deben estar enfocados a la prevención, ser claros, medibles y cuantificables. Los objetivos deben ser coherentes con la política definida en el Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles) y con el plan de trabajo anual del PESV definido en el Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles), compatibles con la normatividad vigente, comunicados a todos los colaboradores de la organización, documentados, actualizados, revisados y evaluados mínimo una (1) vez al año.

Los objetivos y metas también deben ser coherentes con los riesgos definidos en el Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles) y con los factores de desempeño de la seguridad vial definidos en el Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles).

Información sobre la articulación del PESV con el SG -SST e ISO 39001: La definición de objetivos y metas del PESV, se encuentra también establecida en los requisitos para el SG- SST y en la norma ISO 39001, así:



PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.15 Identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos	6.2 Acciones para abordar riesgos y oportunidades



especialistas en seguridad vial

¿CÓMO
MANEJO?®

¿CÓMO
MANEJO?

VIRTUAL





Teniendo en cuenta que la definición de Los objetivos y metas del PESV debe orientarse a la reducción de siniestros viales, se puede articular con los objetivos y metas definidos en el SGSST, así mismo se puede realizar el seguimiento bajo un mismo tablero de control.

Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles)

Los programas de gestión de riesgos críticos establecen los lineamientos y factores de desempeño para tratar (eliminar, sustituir o reducir o controlar) y manejar los riesgos identificados. El factor de desempeño, según la ISO 39001 es definido como el factor medible, elemento o criterio que contribuye a la seguridad vial en el que una organización puede ejercer influencia, y que le permite determinar los impactos en la seguridad vial.

Tanto los programas de gestión de riesgos críticos como los factores de desempeño, permiten tomar decisiones adecuadas, fijar las directrices en seguridad vial y establecer las guías de acción necesarias para todos los colaboradores de la organización.

Para definir los programas de gestión de riesgos y factores de desempeño del PESV, la organización primero deberá seleccionar los riesgos con valoración crítica para asociar los programas y posteriormente diseñar programas de intervención para colaboradores de la organización.

Los programas deben estar documentados y contener como mínimo: nombre del programa, lineamiento y/o límites y/o alcance, fecha de inicio, duración, línea base, Objetivo(s) y meta(s), indicador(es) y forma de medición, uno o varios factores de desempeño relacionados, actividades, responsable(s), presupuesto, cronograma y mecanismos para realizar seguimiento al programa.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



La organización debe diseñar e implementar, como mínimo los siguientes programas:

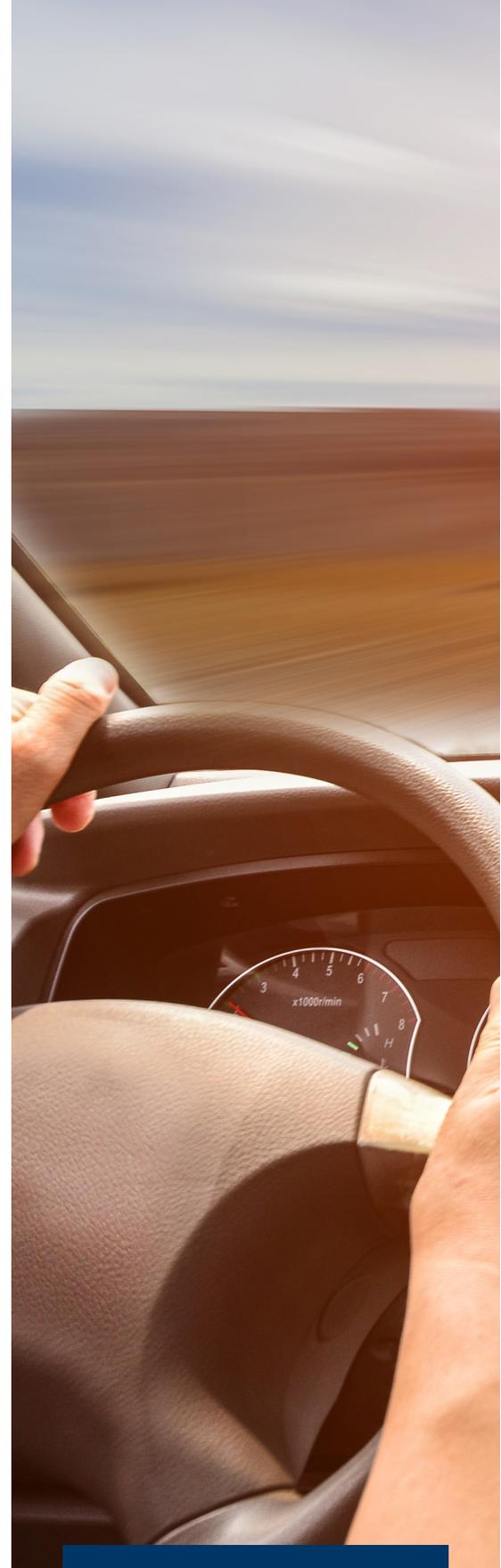
1. Programa de Gestión de la Velocidad Segura: Procedimiento para controlar la velocidad de los vehículos automotores el cual debe estar alineado con el enfoque del sistema seguro y debe contener: mecanismo o equipo de medición

que se va a utilizar, frecuencia de mantenimiento y calibración del equipo, responsables del programa; frecuencia de evaluación de los resultados; procedimiento en caso de excesos de velocidad y casos reiterativos; mecanismos de comunicación y campañas de prevención vial en torno a la gestión de la velocidad.

Los factores de desempeño de la gestión de la velocidad segura, entre otros, pueden ser: promover el cumplimiento de los límites de velocidad, sustituir incentivos de pago que generan presión de velocidad en el recorrido, implementación de tecnología para control de velocidad como el tacógrafo, GPS o Computador a bordo, entre otros.

1. Programa de Prevención de la Fatiga: Procedimiento para controlar la jornada de trabajo, horas de conducción y descanso de los conductores, debe contener: mecanismo o equipo de medición que se va a utilizar, revisión y cumplimiento de las políticas laborales en cuanto a los tiempos de conducción y jornada de trabajo; planificación de los viajes para evitar excesos en las jornadas de trabajo; responsable(s) del programa: frecuencia de evaluación de los resultados; procedimiento en caso de encontrar excesos en las jornadas de trabajo u horas de conducción y casos reiterativos por parte de planificador es de ruta y conductores.

Los factores de desempeño de la prevención de la fatiga, entre otros pueden ser: promover el cumplimiento de la jornada laboral del personal que conduce un vehículo la para los desplazamientos laborales; sustituir incentivos de pago asociados al exceso de kilómetros recorridos diariamente; controlar la jornada de descanso entre turnos, controlar los sitios y horarios de descanso durante la jornada laboral.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL





3. Programa de Prevención de la Distracción: Procedimiento para controlar y monitorear la distracción en la conducción, el programa debe contener: mecanismo o equipo de control que se va a utilizar; responsables del programa y de monitorear la distracción de los conductores durante la conducción; identificación de las principales distracciones de los conductores; frecuencia de evaluación de los resultados del programa; procedimiento en caso de evidenciar distracción durante la conducción; mecanismos de comunicación y campañas de prevención de la distracción durante la conducción.

Los factores de desempeño de la prevención de la distracción, entre otros pueden ser: control del uso de teléfonos móviles, control del uso de elementos distractores dentro del vehículo.

4. Programa de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas: Procedimiento para evitar que se conduzca bajo los efectos del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, el programa debe contener: estrategias para identificar posibles casos de conducción bajo el efecto de alcohol y psicoactivas; acciones y correctivos; responsables del programa; frecuencia de evaluación de los resultados; procedimiento en caso de presentarse conducción bajo el influjo de alcohol o sustancias psicoactivas y casos reiterativos; mecanismos de comunicación y campañas de prevención vial en torno a la cero tolerancia a la conducción bajo los efectos del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas.

Los factores de desempeño de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas, entre otros pueden ser: pruebas aleatorias de alcohol a los conductores de vehículos automotores y no automotores que realicen actividades al servicio de la organización, o en las instalaciones de la organización, o en zonas aledañas que estén bajo el control de la organización, prueba de control anual en sangre para alcohol y en orina para sustancias psicoactivas para conductores que realizan recorridos al servicio de la organización.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL

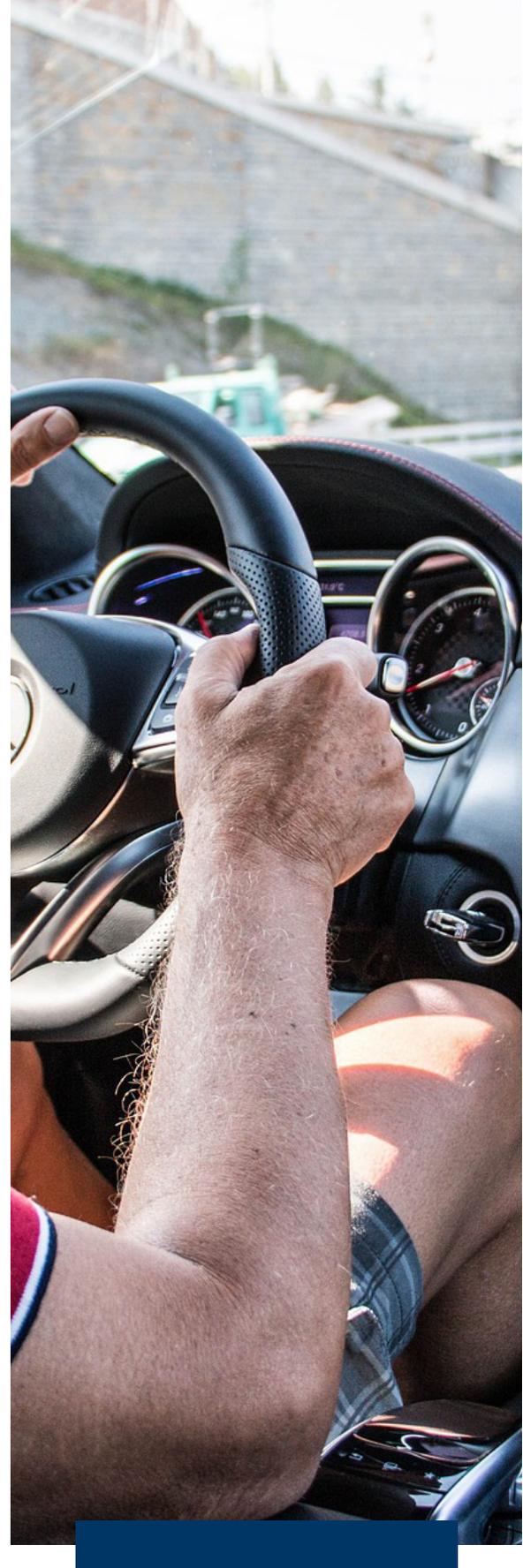


5. Programa para la protección de vulnerables: Procedimiento con las directrices de seguridad vial para promover la protección de los actores viales vulnerables (peatones, pasajeros, ciclistas y motociclistas) de la organización en sus desplazamientos laborales y la generación de hábitos, conductas y comportamientos seguros en las vías en todos los colaboradores de la organización, el programa debe contener: definición de las directrices; responsable(s) del programa; seguimiento a la implementación del programa; frecuencia para evaluar los resultados; procedimiento en caso de identificar incumplimiento de las directrices y casos reiterativas; mecanismos de comunicación y campañas de prevención vial en torno a la protección de actores vulnerables.

Los factores de desempeño para la protección de actores viales vulnerables, entre otros pueden ser: control del uso de casco de seguridad y de elementos de protección personal por motociclistas y ciclistas, control de las desplazamientos laborales de los actores viales vulnerables para reducir su exposición al riesgo.

6. Otros programas relacionados con los riesgos de la organización, el cumplimiento de normas de tránsito y [a política nacional de seguridad vial, así como la articulación con los programas del SG -SST como los relativos a medicina del trabajo, prevención y promoción de la salud en trabajo, condiciones de salud, entre otros.

Los programas y factores de desempeño del PESV deben ser actualizados como mínimo una (1) vez al año para lograr una mejora sistemática en la seguridad vial, así mismo deben ser divulgados a todos los colaboradores de la organización y se les debe realizar análisis y evaluación de resultados de manera trimestral en el CSV.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.23 y 2.2.4.6.24 Gestión de los peligros, riesgos y medidas de prevención y control	6.3 Factores de desempeño de la SV

Con respecto a los factores de desempeño de la seguridad vial, es un elemento exclusivo del PESV, teniendo en cuenta la variabilidad de los riesgos.



**¿CÓMO
MANEJO?**[®]
especialistas en seguridad vial



**¿CÓMO
MANEJO?**
VIRTUAL

Lista de Ilustraciones

Ilustración 1. Fases para el diseño e implementación del PESV.....	14
Ilustración 2. Pasos de preparación para la elaboración del PESV.....	15
Ilustración 3. Pasos para la planificación del PESV.....	16
Ilustración 4. Proceso de Gestión del Riesgo en Seguridad vial.....	25

Lista de Tablas

Tablas 1. Resumen grupos PESV en función de la misionalidad y tamaño de la organización.....	12
Tabla 2. Pasos fase de planificación del PESV.....	17
Tabla 3. Ejemplo nivel de exposición.....	28
Tabla 4. Ejemplo nivel de probabilidad.....	28
Tabla 5. Ejemplo mapa de calor para la valoración del nivel de riesgo.....	29



**¿CÓMO
MANEJO?**®
especialistas en seguridad vial



**¿CÓMO
MANEJO?**
VIRTUAL

Siglas

COPASST: Comité Paritario de seguridad y Salud en el Trabajo.

CSV: Comité de Seguridad Vial.

PESV: Plan Estratégico de Seguridad Vial.

SG-SST: Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL





¿CÓMO
MANEJO?®

especialistas en seguridad vial

¿CÓMO
MANEJO?

VIRTUAL

