



**Guía Metodológica**  
**para la elaboración del**  
**Plan Estratégico**  
**de Seguridad Vial**

---



## MINTRANSPORTE

*Presidente de la República*  
Juan Manuel Santos Calderón

*Vicepresidente de la República*  
Germán Vargas Lleras

*Ministra de Transporte*  
Natalia Abello Vives

*Viceministro de Transporte*  
Enrique José Nates Guerra

*Viceministro de Infraestructura*  
Iván Martínez Ibarra

*Director de Infraestructura*  
Carlos Alberto Sarabia Mancini

*Director de Tránsito y Transporte (E)*  
David Becerra Fonseca

*Secretario General*  
Pío Adolfo Bárcena Villarreal

*Asesora Ministra - Seguridad Vial*  
Ing. Yazmín Gaitán Rodríguez

*Grupo de Seguridad Vial*  
Mauricio Camacho Fonseca  
Luz Amparo Méndez Heredia  
Deisy Angélica Guzmán Tovar  
Hernán Darío Alzate Montes  
Andrea del Pilar Acero Álvarez  
Alvaro Alfonso Galeano Cifuentes  
Carolina Abaunza Esquivel  
Elkin Pinilla Cañón  
Nelly Salcedo Gómez  
Natalia Cogollo Uyabán  
Melby Tamayo Bonilla  
Marisol Gamba Barreto  
Pedro Antonio Molano Bonilla

*Comunicaciones y Prensa*  
Cristian Pardo  
Clara Teresa Merchán  
Lily Montes Rodríguez

Proyecto de Seguridad Vial - BID  
Banco Interamericano de Desarrollo  
Crédito BID 3078 / OC-CO

Copyright © Ministerio de Transporte. 2015

*Diseño, diagramación e impresión*  
Diseño Tremens

*Ilustraciones*  
Daniel Fajardo

El presente documento resume el contenido del adoptado por medio de la Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte. En los eventos en que puedan presentarse dudas se preferirá el contenido del texto oficialmente adoptado. En todo caso podrá consultarse al correo [gruposeguridadvial@mintransporte.gov.co](mailto:gruposeguridadvial@mintransporte.gov.co)

La formulación de la Guía Metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, fue producto del contrato de consultoría individual 139 de 2014, realizado entre el Ministerio de Transporte y Hernán Darío Alzate Montes, en el marco del crédito BID 3078/OC-CO, con el apoyo técnico del Grupo de Seguridad Vial.

# CONTENIDO

PRÓLOGO.....	7
1 INTRODUCCIÓN .....	9
1.1. Problemática de la seguridad vial.....	9
1.2. Beneficios para el país, la empresa u organización.....	12
2 OBJETIVO GENERAL .....	14
2.1. Objetivo del PESV.....	14
2.2. Objetivo de la Guía .....	14
3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	15
3.1. Objetivos de la Ley.....	15
3.2. Objetivos de la Guía.....	16
4 CONCEPTOS Y DEFINICIONES .....	17
4.1. Conceptos .....	17
4.2. Definiciones aplicables al Plan Estratégico de Seguridad Vial .....	18
5 MARCO NORMATIVO .....	25
6 ALCANCE.....	29
7 GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.....	33
7.1. Etapas de implementación.....	33
7.2. Conformación del equipo de trabajo.....	33
7.3. Diagnóstico .....	39

# CONTENIDO

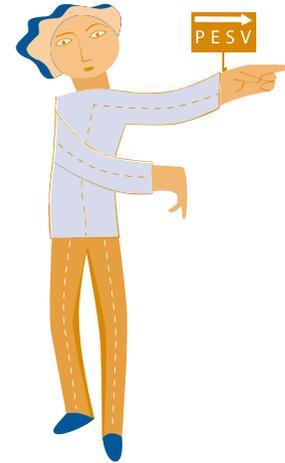
7.4. Elaboración del PESV .....	42
7.5. Implementación del PESV .....	43
7.6. Seguimiento y evaluación .....	44
8 GUÍA DE ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV .....	48
8.1. COMPORTAMIENTO HUMANO.....	48
8.1.1. Procedimiento de selección de conductores .....	48
8.1.2. Pruebas de ingreso.....	49
8.1.3. Capacitación en seguridad vial .....	50
8.1.4. Control de documentación de conductores.....	52
8.1.5. Políticas de regulación de la empresa .....	54
8.1.6. Elementos de protección .....	56
8.2. VEHÍCULOS SEGUROS .....	57
8.2.1. Plan de mantenimiento preventivo .....	58
8.2.2. Documentación del plan de mantenimiento .....	59
8.2.3. Idoneidad .....	60
8.2.4. Procedimientos de inspección diaria de los vehículos .....	60
8.2.5. Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento .....	61
8.3. INFRAESTRUCTURA SEGURA .....	63
8.4. ATENCIÓN A VÍCTIMAS .....	67
9 RECURSOS Y FUENTES DE INFORMACIÓN .....	70
10 ANEXOS .....	73

# PRÓLOGO



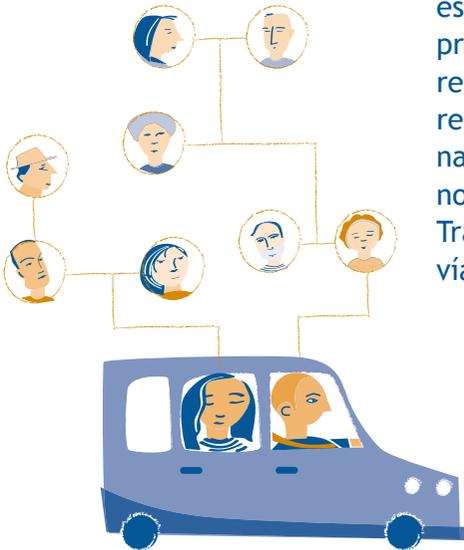
La vida debe ser el valor supremo de una sociedad y en este sentido, las víctimas de los accidentes de tránsito deben ser reconocidas dentro del problema estructural y social de salud pública del país. Como primera medida, se debe admitir que las causas que ocasionan estas muertes en su mayoría son evitables, y como segunda medida, es importante aceptar que la seguridad vial debe hacer parte de las políticas y responsabilidades de todas las organizaciones, entidades y empresas, sin excepción.

Con estas premisas, el Ministerio de Transporte, presenta la “Guía Metodológica para la formulación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial” que fue elaborada con base en la Ley 1503 de 29 de diciembre de 2011. La norma “promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía”, y establece los “Lineamientos para el Sector Privado en Seguridad Vial” en donde se dispone que “toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o con-



trate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley” (Capítulo III, artículo 12), es decir, vincula a todas las empresas en un objetivo común: ¡Salvar Vidas!

Este ejercicio es la materialización de lo expuesto en el Decreto U.R. 1079 de 2015, que busca otorgar instrumentos o herramientas para que todas las entidades, organizaciones o empresas, formulen su plan estratégico, es decir, tracen su propio mapa o ruta mediante la cual promoverán unas acciones, enmarcadas en tiempos, recursos y actores concretos, conducentes a garantizar un aporte significativo para la reducción de las altas tasas de a sitio a lo largo y ancho del territorio nacional. Proteger la vida de los ciudadanos es la consigna del gobierno nacional y con la colaboración de los empresarios, el Ministerio de Transporte logrará el objetivo de salvar más vidas en las carreteras y vías de Colombia.





## 1.1 Problemática de la seguridad vial

La Organización Mundial de la Salud, a través del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2013), ha indicado que anualmente fallecen más de 1,24 millones de personas en accidentes de tránsito y diariamente mueren cerca de 3.000 en el mundo. Las dramáticas cifras indican que entre 20 y 50 millones de ciudadanos más, sufren traumatismos por esta misma causa.

En ese contexto, Colombia no es ajena a esta problemática, dado sus altas cifras con respecto al problema y la tendencia presentada en los últimos años. Una muestra de ello, es la suma de los fallecimientos y los lesionados en una década, entre el período 2005-2014, en donde se obtiene una cifra representativa de 58.122 colombianos muertos y más de 408.946 heridos en accidentes de tránsito (fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal); tan solo en el 2014 fallecieron 6.352 personas (una tasa de 13,3 víctimas fatales por cada cien mil habitantes), algo así como 17.4 víctimas diarias, que si las multiplicamos por esposo o esposa, padres, hermanos, hijos, tíos, sobrinos,

Entre 2002-2012  
casi 62.000  
colombianos  
murieron y más  
de 443.000  
quedaron heridos  
en accidentes de  
tránsito

nietos, amigos, son cientos de familias que a diario sufren la tristeza y el dolor de perder a alguien a quien amaban profundamente.

Esto nos plantea un serio panorama en términos de salud pública pero además nos representa un gran reto que debemos asumir como gobernantes, autoridades y empresarios de nuestro país, de la mano de cada ciudadano.

Es indispensable estimular en nuestra población una conciencia de prevención alrededor de esta problemática social. Todas las personas en su condición bien sea de conductores, pasajeros y acompañantes o peatones, las cuales cada día pierden un ser querido o cambian sus vidas radicalmente, necesitan saber que tanto el Estado, como los empresarios, la ciudadanía en general, están dispuestos a generar una cultura del respeto y acatamiento de las normas, para evitar que se vuelvan a presentar hechos de esta naturaleza.

Gran parte de la solución a esta problemática depende de las prácticas adecuadas de conducta social, pensamientos y estilos de conducción, además de la educación desde la infancia basada en el ejercicio consciente de valores esenciales como el respeto, la tolerancia y la convivencia. Sin embargo, estos no llegan por sí solos, de-

penden, al menos en una buena parte, del conocimiento alrededor del tema y de la sensibilidad por el mismo. Es importante reconocer que a pesar de los esfuerzos, el país no educa lo suficiente a sus niños en la autoprotección ni tampoco existe, en el ámbito familiar y el entorno social, una cultura del autocuidado y protección de la integridad física.

Estos procesos de formulación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, son una respuesta a las problemáticas y pretenden formar, informar y sensibilizar con metodologías participativas, a todo el equipo de trabajo de la empresa, organización o entidad, implementando estrategias efectivas y con información de carácter práctico y formal, pues las dos caras de la moneda en este tema pueden ser, por un lado, que todo lo que sucede en los hechos de tránsito tiende a ser o muy grave o muy costoso y por el otro, que más de un 90% es evitable con formas simples y prácticas de comportamiento que los ciudadanos deben conocer y adoptar.

Asumir la cultura de movilidad segura es el objetivo de esta Guía para que cada empresa, entidad u organización ponga en marcha su propia autogestión y efectúe los cambios responsables frente a la forma de asumir y practicar una conducta social en relación con la movilidad.

**La cultura  
de movilidad  
segura es el  
objetivo de  
esta Guía para  
cada empresa,  
entidad u  
organización**

# Entre todos mejoramos la eficiencia de los sistemas de transporte

## 1.2 Beneficios para el país, la empresa u organización

### Ganancia de la seguridad vial para la empresa y la sociedad

En la medida en que en cada una de las entidades, las empresas, las organizaciones, las comunidades del país, se inicie un proceso de empoderamiento, de concientización en torno a la seguridad vial como responsabilidad de todos, a acatar y respetar las normas, a tener una convivencia armónica y logremos entender que la prioridad sobre la vía la tiene la vida, encontraremos que:

- Se reducirán significativamente la ocurrencia de accidentes de tránsito.
- Bajarán los niveles de accidentalidad, morbilidad y mortalidad.
- Mejorará la eficiencia de los sistemas de transporte.
- Se incrementará la fluidez de la movilidad en vías rurales y urbanas.
- Se reducirá el lucro cesante, producto de la inmovilidad de vehículos colisionados.
- Evitaremos el costo de los deducibles de las pólizas de seguros y descuentos por reclamación.
- Se evitará la depreciación del vehículo por accidentes y partes no cubiertas por el seguro.

- Se evitarán pagos de honorarios administrativos y de abogados, para comparecer en audiencias o durante la investigación, o incluso incapacidades.
- Disminuiremos tiempos de viaje y costos de los tráficos obstruidos.
- Se mejorará la calidad del servicio público de transporte de personas y de mercancías.
- Optimizaremos los costos de operación de la flota.
- Protegeremos la imagen corporativa y los efectos relacionados con un incidente o accidente de tránsito.



# 2

## OBJETIVO GENERAL

La seguridad  
vial como  
responsabilidad  
de todos

### 2.1 Objetivo del PESV

Definir los planes y acciones o intervenciones concretas que deben implementar las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas, para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito. Al facilitar la gestión, definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas lograremos el objetivo primordial de ¡Salvar Vidas!

### 2.2 Objetivo de la Guía

Orientar la elaboración de los planes estratégicos empresariales e institucionales de seguridad vial, ordenados por la Ley 1503 de 2011 y el Decreto U.R. 1079 de 2015, mediante los cuales se vincula activamente a los sectores público y privado en la prevención de los accidentes de tránsito y en la mejora del desempeño de la seguridad vial en el país.



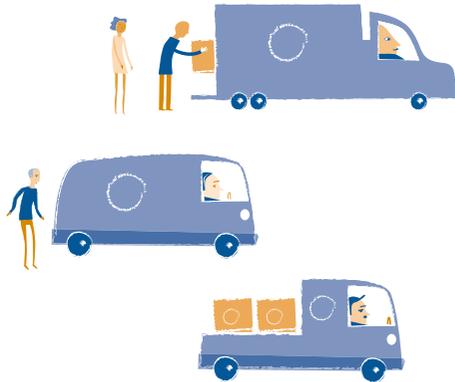
## 3.1 Objetivos de la Ley

De acuerdo con la normativa vigente, tanto los ciudadanos del común como los sectores público y privado deben procurar:

- Contribuir a la seguridad vial. Que la responsabilidad como actores de la vía sea asunto de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos.
- Concienciar a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible.
- Concienciar a las autoridades, las entidades, las organizaciones y los ciudadanos de que la seguridad vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.
- Establecer una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía

La seguridad vial  
no se basa solo en  
el conocimiento  
de normas y  
reglamentaciones,  
sino también  
en hábitos,  
comportamientos y  
conductas

## 3.2 Objetivos de la Guía



- Identificar y caracterizar los sujetos obligados a elaborar el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Socializar los conceptos y definiciones que se deben tener en cuenta para estructurar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, presentando un modelo para definir el alcance y objetivos del mismo.
- Introducir al grupo objetivo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en el conocimiento de las manifestaciones del problema de la seguridad vial nacional y las posibilidades de los PESV.
- Desarrollar las pautas para la realización del diagnóstico de la seguridad vial empresarial.
- Concretar un modelo conceptual del Plan Estratégico de Seguridad Vial empresarial e institucional.
- Establecer la relación entre los Planes Estratégicos de Seguridad Vial con otros sistemas como la ARL (Administradora de Riesgos Laborales) y el HSEQ (Health, Safety, Environment, Quality\*).
- Asumir de manera propositiva, que la responsabilidad de la seguridad es compartida entre todos los usuarios de la vía.
- Definir una estructura conceptual para la evaluación de la relación costo-beneficio del plan estratégico empresarial e institucional de seguridad vial.

\* Sistema de gestión HSEQ: Higiene, Seguridad, Medio Ambiente, Calidad.

Para la estructuración de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial empresarial e institucional, se deben tener en cuenta, algunos de los conceptos y definiciones que se exponen a continuación.

## 4.1 Conceptos

### ¿Qué es un plan estratégico de seguridad vial?

Es el documento de planificación que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dicho instrumento está encaminado a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas.

### ¿Para qué sirve el plan estratégico de seguridad vial?

La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial, es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben implementar para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito. Al facilitar la gestión, definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y segui-

La seguridad vial como algo inherente al ser humano

miento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas lograremos el objetivo primordial de ¡Salvar Vidas!

### **Objetivos de un plan estratégico de seguridad vial**

Con los objetivos del plan estratégico de seguridad vial se traza un mapa que señala resultados que la organización se ha propuesto alcanzar en materia de seguridad vial.

## **4.2 Definiciones aplicables al Plan Estratégico de Seguridad Vial**

Presentamos el significado de algunos de los términos que se van a trabajar dentro de la estructuración de los planes estratégicos de seguridad vial.

### **Seguridad vial**

Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a disminuir sus consecuencias, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

### Seguridad activa

Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar un mejor control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

### Seguridad pasiva

Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a sus ocupantes.

### Accidente de tránsito

Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en este, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).

### Accidente de trabajo

Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. De igual forma, un hecho ocurrido



durante la ejecución de una labor bajo la autoridad del empleador, aunque esta se desarrolle fuera del lugar y horas de trabajo, o durante el traslado de los empleados desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012)

### **Riesgo**

Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.

### **Amenaza<sup>1</sup>**

Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.

### **Vulnerabilidad**

Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.

1. DNP. "Guía ambiental para evitar, corregir y compensar los impactos de las acciones de reducción y prevención de riesgos en el nivel municipal". Bogotá 2005 y UNDRR. "Natural disasters and vulnerability analysis". 1990".

## Peatón

Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).

## Pasajero

Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).

## Conductor

Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002).

## SOAT

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.

## ARL

La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.



## **HSEQ**

Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.

## **Estrategia**

Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.

## **Visión**

Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.

## **Plan de acción**

Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar obje-

tivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.

### **Entidad**

Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc., tomada como persona jurídica.

### **Organización**

Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.

### **Empresa**

La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.

### **Vehículo**

Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

**La empresa  
es la unidad  
económico-social  
en la que el  
capital, el trabajo  
y la dirección  
se coordinan  
para realizar  
una producción  
socialmente útil**

### **Vehículo de tracción animal**

Vehículo no motorizado halado o movido por un animal.

### **Vehículo no automotor**

Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.



Con relación a los sectores público y privado, organizados en empresas, instituciones o entidades, adicional a lo que la Constitución Política, la legislación nacional, de manera especial el Código Nacional de Tránsito y Transporte, Ley 769 de 2002 y sus decretos reglamentarios, hemos de considerar de manera especial la Ley 1503 de 2011 y el Decreto U.R. 1079 de 2015.

*La Ley 1503 de 2011 busca definir los lineamientos generales en responsabilidad social empresarial, para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.*

El Artículo 12 de esta Ley, establece que *“Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o con-*

*trate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley“.*

*“Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan 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“.*



El Decreto U.R. 1079 de 2015, en lo concerniente al sector empresarial y con relación a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, establece que, además de las acciones contenidas en el Artículo 12 de

la Ley 1503 de 2011, las entidades, organizaciones o empresas, tanto del sector público como privado, deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial, Resolución 2273 de 2014 y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa.

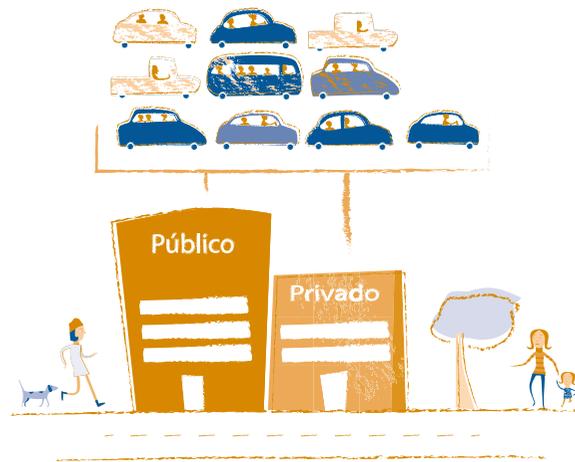
Dichas líneas de acción son:

- a) Fortalecimiento de la gestión institucional
- b) Comportamiento humano
- c) Vehículos seguros
- d) Infraestructura segura
- e) Atención a *víctimas*

Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas, deberán incluir dentro de los PESV, la indicación de los cargos del personal responsable al interior de la entidad que deberá implementar cada uno de los contenidos definidos en el plan.

Los tiempos en que las entidades, organizaciones o empresas deberán comunicar por escrito el PESV a los organismos de tránsito, alcaldías o a la Superintendencia de Puertos y Transporte, serán los establecidos por la normatividad vigente.







Para definir el alcance de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas, dentro de todo el territorio nacional, hemos de considerar lo manifestado por la Ley 1503 de 2011 y el Decreto U.R. 1079 de 2015, de tal manera que, en forma de cuestionario, a continuación se plantea el ámbitos y responsabilidades para su formulación.

### **¿Estoy obligado a adoptar Planes Estratégicos de Seguridad Vial?**

Si como organización, empresa o entidad poseo, fabrico, ensamble, comercializo, contrato o administro más de 10 vehículos automotores o no automotores, o contrato o administro conductores, estoy obligado a adoptarlo. (Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011).

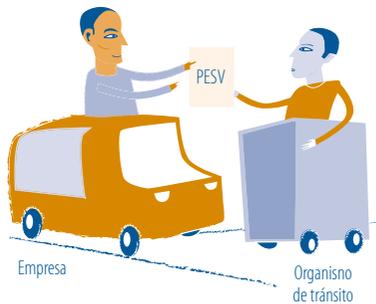
### **¿Qué tipo de responsabilidad puedo asumir como organización privada, de no adoptar un Plan Estratégico, o de no verificar que se cumpla?**

Las obligaciones señaladas en la Ley 1503 de 2011 se suman a las demás obligaciones que tenemos como organización (con o sin ánimo de lucro) o empresa (sea sociedad o establecimiento de comercio).

Además de la obligación formal, puede haber responsabilidades en cuanto a las situaciones en las cuales la organización, el personal o los vehículos que posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre, tanto en las instalaciones o en desarrollo de las actividades se involucren en eventos en que se causen daños a personas o cosas por no seguir el PESV o por no haberlo formulado.

### ¿Qué tipo de responsabilidad puedo asumir como entidad pública de no adoptar el Plan Estratégico, o por no verificar que se cumpla?

Además de lo dispuesto en el punto anterior, la Ley ha asignado al responsable de cada entidad la función de adoptar el PESV, y proveer lo necesario para su aplicación. Esa asignación constituye un deber legal que puede ser exigido disciplinariamente (por no atender el mandato legal) y fiscalmente (si la falta de adopción o de mecanismos de aplicación resulta en daños a personas o cosas).



### ¿Qué tipo de responsabilidad puedo asumir como organismo o autoridad de tránsito?

Además de las responsabilidades inherentes a toda organización en la formulación del Plan Estratégico, los organismos y autoridades deben ejercer la vigilancia y control sobre los contenidos de los Planes

Estratégicos que se les presenten, revisándolos, avalándolos si están correctamente formulados y proponiendo ajustes a los mismos.

- **Papel de las autoridades**

En cuanto al registro, adopción y cumplimiento a que hace referencia el Artículo 11 del Decreto U.R. 1079 de 2015, téngase en cuenta que las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas, deberán registrar el Plan Estratégico en materia de Seguridad Vial, ante el organismo de tránsito que corresponde a la jurisdicción en la cual se encuentra su domicilio, o quien haga sus veces, en caso de no contar con organismo de tránsito en el municipio, deberá hacerse ante la Alcaldía municipal. Cuando se trate de empresas, organizaciones o entidades del orden nacional, el registro deberá hacerse ante la Superintendencia de Puertos y Transporte.

La autoridad ante quien se efectúe el registro, revisará técnicamente los contenidos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, emitirá las observaciones de ajuste a que haya lugar y avalará dicho Plan emitiendo un concepto de aprobación, verificando su ejecución a través de visitas de control, las cuales serán consignadas en un acta de constancia. Dichas visitas deberán ser efectuadas a cada entidad por lo menos una vez al año.

**Cuando se trate de empresas, organizaciones o entidades del orden nacional, el registro deberá hacerse ante la Superintendencia de Puertos y Transporte**

El ente certificador de la organización, empresa o entidad, debe asegurarse que se cumpla con lo dispuesto en esta normativa.



# GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

## 7



### 7.1 Etapas de implementación

La garantía y eficiencia en los resultados a la hora de desarrollar las acciones en las empresas, se representa en la integralidad pero en especial, en el orden y estructura para desarrollarlas, implementarlas y medirlas, es por eso que en este capítulo se presenta una metodología para la construcción del Plan Estratégico de Seguridad Vial en las empresas que permitirá generar una consciencia de la autoprotección y cumplir con el objetivo de ¡Salvar Vidas!

### 7.2 Conformación del equipo de trabajo

El primer paso es la conformación de un equipo de trabajo, cuya iniciativa de creación debe ser liderada por la persona o personas que dirigen y controlan la organización. La calidad humana en el grupo es la *garantía para que logremos tener consciencia de que la prioridad es la vida en la vía.*

La calidad humana  
en el grupo es la  
garantía para que  
logremos tener  
consciencia de que  
la prioridad es la  
vida en la vía

# Autoprotegernos será una de las premisas primordiales

## Comité de seguridad vial

El equipo de trabajo definido por la alta dirección, debe formalizar su participación mediante la creación de un comité de seguridad vial, siendo este el mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes. Autoprotegernos será *una de las premisas primordiales*.

El establecimiento del comité de seguridad vial o comité del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que diseñará, definirá, programará, gestionará, todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del PESV, a que hace relación la Ley 1503 de 2011 y el Decreto Decreto U.R. 1079 de 2015, será un escenario estratégico en el proceso de participación para la planeación y ejecución de las distintas fases del plan.

En el comité:

- Se analizarán los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulará la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los

aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.

- Se identificarán los factores de riesgo y se establecerá un plan de acción personalizado para cada elemento de riesgo.
- Se presentarán, discutirán y determinarán los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.
- Se considerará la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.
- Se evaluarán los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos.
- Se programarán fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización.
- Se determinarán las acciones de control o auditorías que se consideren pertinentes.
- Se presentarán las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.
- Se establecerán los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hará seguimiento.

## Nuestra prioridad es Salvar Vidas



- Se elaborarán los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones programas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.

El comité será el ente encargado de definir la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente con el objetivo de ¡Salvar Vidas! Se debe definir la periodicidad con la que se va a realizar el comité.

### **Roles y funciones dentro de la organización**

Los Presidentes, Directivos, Gerentes, deben:

- Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Involucrar un representante de cada área de la organización, según su pertinencia y que participe en la creación y difusión

de los objetivos de la seguridad vial.

- Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso.
- Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones.
- Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.
- Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y en los documentos relacionados aplicables.

Designación del responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial:

La empresa debe garantizar el mecanismo adecuado que permita contar con un responsable idóneo para el diseño, desarrollo, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial y de todas las acciones contempladas en este.

**La empresa debe garantizar el mecanismo adecuado que permita contar con un responsable idóneo para el diseño, desarrollo, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial**

**Todos deben conocer los lineamientos, acciones y mecanismos de medición, así como la evolución de sus resultados y los planes de mejora**

### **Política de seguridad vial**

La empresa debe construir y divulgar una política de Seguridad Vial, esta política debe contener los siguientes elementos:

- Que sea adecuada al propósito de la organización
- Que proporcione un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y de las metas.
- Que incluya el compromiso de cumplir los requisitos aplicables.
- Que incluya el compromiso de mejora continua.

### **La política de seguridad vial debe:**

- Estar disponible como información documentada.
- Comunicarse dentro de la organización.
- Estar disponible para las partes interesadas, según sea el caso.

### **Informar al personal de la empresa**

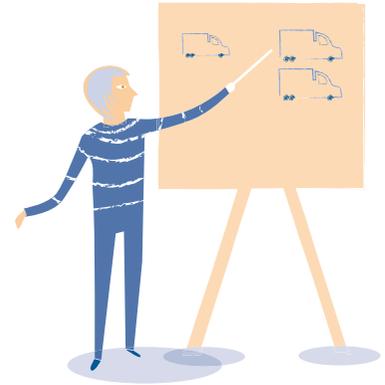
El líder de la organización, debe garantizar que sea informado el Plan Estratégico de Seguridad Vial mediante los mecanismos que se consideren *más* adecuados a todos los funcionarios o empleados de la entidad, organización o empresa. Todos deben conocer los lineamientos, acciones y mecanismos de medición, así como la evolución de sus resultados y los planes de mejora.

## 7.3 Diagnóstico

**Características de la empresa:** en esta etapa la empresa debe realizar un análisis sobre su contexto, sus actividades, su personal, desplazamientos, infraestructura y todos aquellos riesgos que afecten a la organización desde la Seguridad Vial.

En las variables de análisis, se sugiere tener en cuenta:

- Actividades que realiza.
- Tamaño de la empresa
- Segmento al que pertenece.
- Tipos de vehículos utilizados para los desplazamientos.
- Cantidad de empleados, directos e indirectos, contratistas, compradores.
- Clasificación del personal según su rol dentro de la empresa (administrativo, técnico, comercial, etc.).
- Rol de la persona dentro de la vía (conductor, peatón, pasajero).
- Tipo de desplazamientos de misión (internos y externos) de sus empleados y contratistas



- Tipo de desplazamientos *in itinere* (desde su casa hacia el trabajo y viceversa) de sus empleados y contratistas
- Relación de sus actividades con el riesgo vial.

**Levantar información:** en esta etapa se sugiere consolidar la información, que permita levantar un panorama de los riesgos viales de la empresa, *in itinere* y en misión. Para esto en el ANEXO 1<sup>2</sup>, se propone un formato de levantamiento de esta información.

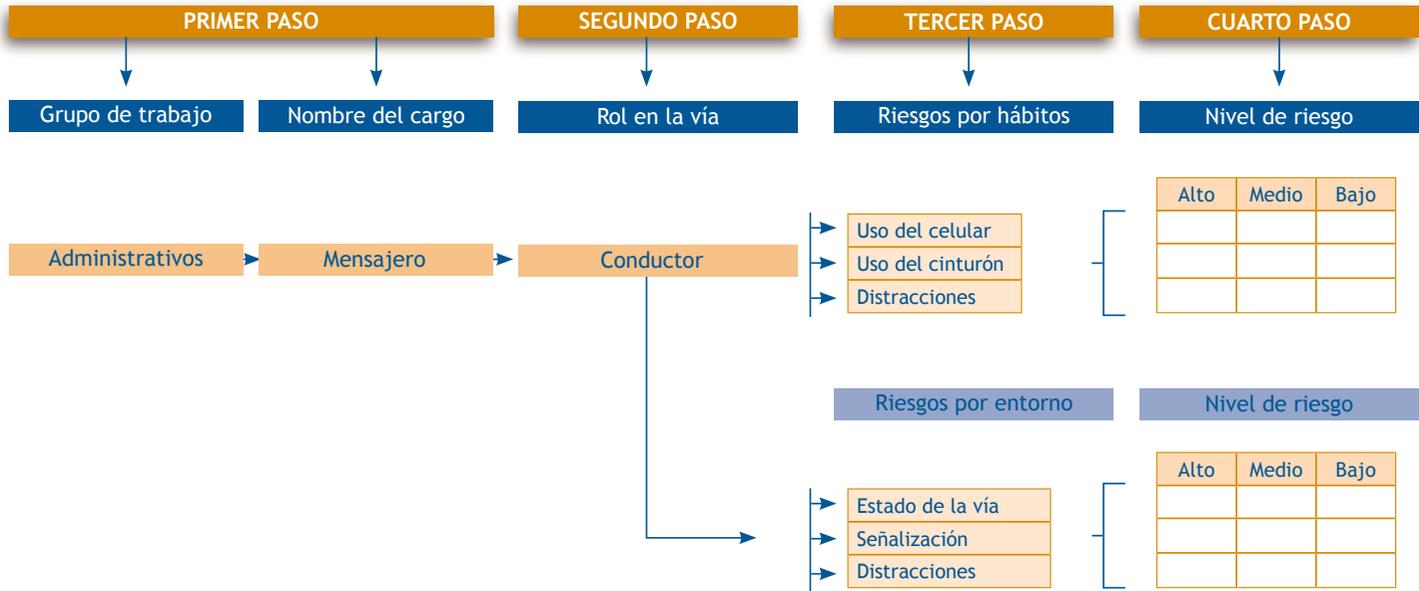
**Consolidar información y analizarla:** el responsable asignado, debería consolidar la información y analizarla, de tal manera que permita caracterizarla e identificar la realidad de los desplazamientos.

**Evaluación del riesgo:** una vez consolidada y analizada la información, se sugiere realizar los siguientes pasos:

- Clasificar el personal según su rol dentro de la empresa (administrativo, técnico, comercial, etc.).
- Clasificación de las personas en relación con su rol dentro de la vía (conductor, peatón, pasajero)
- Establecer un listado de conductas en la conducción y su entorno para cada uno, de acuerdo con la naturaleza de trabajo y su nivel de exposición al riesgo.

- Asignar un nivel de riesgo para cada variable, Ejemplo: Alto, Medio, Bajo

A continuación se da un ejemplo de los pasos para determinar la evaluación del riesgo



## 7.4 Elaboración del PESV

En cuanto a los niveles de riesgo, una vez se han determinado, deben ser clasificados y priorizados, para luego plantear las acciones para cada uno. Es recomendable que el análisis y planteamiento de las acciones, estén dirigidos a eliminar o mitigar los riesgos.

Definir los  
Objetivos

Seleccionar  
Acciones

Analizar  
las mejores  
prácticas

Las acciones sobre las que se debe intervenir, se sugiere sean clasificadas, en función a los ejes definidos en la Ley 1503 de 2011 y su Decreto U.R. 1079 de 2015. (Comportamiento Humano, Vehículos Seguros, Infraestructura Segura y Atención a *Víctimas*).

A la hora de seleccionar las acciones, es importante considerar los siguientes aspectos:

- Que la implementación de las acciones tenga viabilidad.
- El impacto de la acción en la empresa y a quién se dirige el problema detectado; recursos necesarios para la implementación de la acción.
- Beneficios esperados de la acción.
- El elemento temporal (plazo de implementación, duración de la acción, etc.).
- Alineamiento de la acción con el resto de acciones que componen el plan y con las propias políticas.

## 7.5 Implementación del PESV

En la etapa de implementación de las acciones definidas, se sugiere tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Planificar las actividades que se ha definido implementar, mediante la elaboración de un cronograma.
- Se debe comunicar a la organización sobre los lineamientos y acciones definidas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Se debe gestionar lo necesario para la implementación de las acciones definidas, en materia de recursos e instrucciones.



Los  
indicadores  
que debe  
implementar  
la empresa,  
deben ser de  
Resultado y  
de Actividad

## 7.6 Seguimiento y evaluación

### Indicadores de desempeño del PESV

Desde el punto de vista del seguimiento del Plan, el sistema de indicadores es la herramienta que va a permitir a la empresa obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas o sobre los resultados que se puedan generar, y sobre la evolución de estas acciones durante su desarrollo.

Además, el seguimiento del plan de acción a través de indicadores va a permitir a las empresas detectar las desviaciones que se produzcan por tanto, introducir medidas correctivas en caso de que fuesen necesarias.

Los indicadores que debe implementar la empresa, deben ser de Resultado y de Actividad.

### Indicadores de Resultado

Son aquellos indicadores que van a permitir a las empresas conocer el grado de cumplimiento de los objetivos que se han marcado, por ejemplo:

- Número de incidentes y accidentes de tránsito, en un periodo determinado
- Tasa de Accidentalidad Vehicular
- Impacto económico de los incidentes de tránsito\*
- Impacto económico de los accidentes de tránsito
- Disminución en el número de accidente

### Indicadores de actividad

Son aquellos indicadores que ofrecen información sobre el grado de consecución de las acciones que conforman el plan, por ejemplo:

- Número de personal formado en Seguridad Vial.
- Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos.
- Número de evaluaciones prácticas de los conductores.

En la definición de los indicadores, la empresa debe tener en cuenta que cada indicador, tenga las siguientes características:

- Tener una definición clara
- Poseer una fuente clara sobre la que se obtendrá la información para calcularse
- Establecer metas

\* Hecho que sucede en un desplazamiento sin víctimas humanas y con costos económicos menores.

## Auditorías



- Definir un periodo sobre el que se va a medir el indicador (como mínimo trimestralmente)

El resultado de los indicadores, debe ser el mecanismo objetivo, sobre el que se revisará la evolución e impacto de los planes de acción a implementar en la organización. Estos indicadores deben de ser responsabilidad de los integrantes del comité de seguridad vial.

Toda la información debe documentarse y mantenerse actualizada.

### **Auditorías**

La empresa debe garantizar, además de la medición de los indicadores, auditorías internas o externas, en intervalos de tiempo planificados, para que proporcionen la información acerca del cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

**Nota:** El cumplimiento de esta actividad, se debe adelantar, según lo definido en el Capítulo IV, Artículo 10, del Decreto U.R. 1079 de 2015.

### Información documentada

Es importante tener en cuenta que, se debe elaborar un solo documento que incluya todos los aspectos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual debe incluir todos los elementos contemplados dentro del diseño, desarrollo e implementación, según las etapas descritas.

**Nota:** La empresa puede utilizar la metodología para determinar y evaluar sus riesgos viales, basados en las normas y guías disponibles, que permitan cumplir con el objetivo descrito en este capítulo.

**El documento debe incluir todos los elementos contemplados dentro del diseño, desarrollo e implementación, según las etapas descritas**

# 8

## GUÍA DE ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV

Con base en los resultados del análisis de los factores de riesgo que afectan la seguridad vial en la empresa, se debe implementar un mínimo de planes de acción que a continuación se relacionan.

### **8.1. Comportamiento humano**

#### **8.1.1. Procedimiento de selección de conductores**

La empresa debe establecer el perfil de sus conductores (propios o terceros), indicando el nivel de competencias requeridas para garantizar la idoneidad en la labor a realizar.

Se debe establecer un procedimiento escrito de selección de sus conductores, en este procedimiento es necesario incluir la realización de pruebas, que cumplan con lo definido en las leyes que rigen el territorio nacional.

### 8.1.2. Pruebas de ingreso

Dentro de las pruebas requeridas, se encuentran las establecidas por la ley, con la forma y periodicidad establecida por el Ministerio de Trabajo o Ministerio de Protección Social y Salud, así como los exámenes requeridos para la obtención de la licencia de conducción.

En caso de ser un vehículo especial, como aquellos que transportan 10 o más personas o 3 o más toneladas de carga, de igual forma, como mínimo deben realizarse estas pruebas, en donde adicionalmente, la empresa debe establecer aquellas que sean necesarias a efectos de conocer la aptitud del conductor para asumir la responsabilidad de la conducción.

Las pruebas que debe realizar la empresa son:

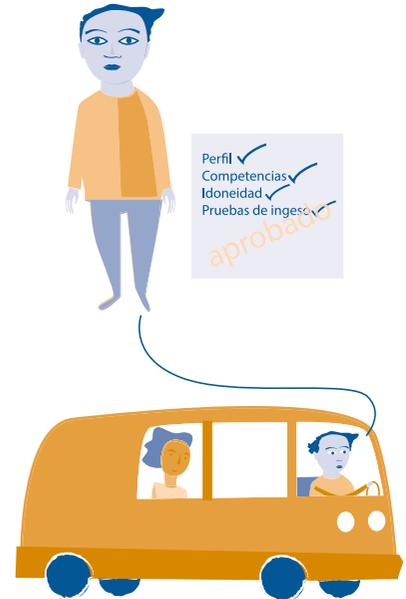
#### Exámenes médicos

De acuerdo con lo establecido en la ley

#### Exámenes psicosensoométricos

De acuerdo con lo establecido en la ley

- Visiometría
- Audiometría



- Exámenes de coordinación motriz
- Examen de psicología

### Prueba teórica

Esta prueba debe medir el nivel de conocimiento del conductor, sobre los factores propios de la conducción, normatividad, vía y del vehículo que va a conducir.

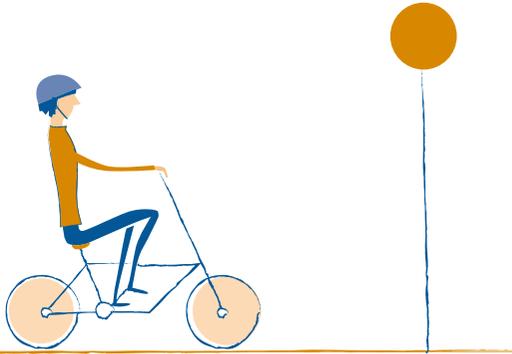
### Prueba práctica

Realizar una prueba práctica, que permita conocer los hábitos y habilidades en la conducción, estas pruebas deben estar basadas en el tipo de vehículo que se va a conducir.

Las pruebas deben ser realizadas, por personal que garantice idoneidad en cada campo, según lo establecido por las leyes que rigen nuestro territorio.

### 8.1.3. Capacitación en seguridad vial

La empresa debe implementar mecanismos de capacitación en seguridad vial, a través de personas naturales o jurídicas idóneas, con conocimiento y experiencia en seguridad vial, tránsito, transporte o movilidad.



La empresa debe contar con un programa de capacitación que cumpla con las siguientes características:

- Sensibilizar en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad.
- Que incluya temas sobre la normatividad vigente en temas de tránsito y transporte.
- Incluir sensibilización en todos los roles de la seguridad vial, tanto en el ámbito laboral como en lo cotidiano.
- Incluir el análisis de todos los factores de riesgo, de acuerdo con los ejes definidos dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Incluir temas sobre las acciones frente al modo de actuar en un incidente o accidente de tránsito
- El programa debe ser documentado y evaluado, estableciendo un mínimo de aciertos para que sea aprobado.

El programa de capacitación debe establecer:

- La periodicidad para su ejecución.
- Estar actualizado de acuerdo con las normas vigentes del territorio nacional
- El modo de involucrar los temas por impartir, de acuerdo con los

**Sensibilizar  
en la  
adopción  
de buenas  
prácticas y  
conductas  
seguras de  
movilidad**

# La empresa debe documentar y registrar un mínimo de información de los conductores

cambios de operación en la empresa y el comportamiento de los indicadores.

- Establecer la modalidad (presencial - virtual).
- Estar enfocado según el tipo de vehículo que se conduce.
- Estar diseñado de tal manera que incluya a los conductores nuevos y antiguos.
- La participación de todos los conductores, bien sea propios o terceros que presten su servicio a la organización, empresa o entidad.
- En la medida que el conductor no sea empleado directamente por la empresa debe garantizarse por parte del proveedor, que se cumplan con los requisitos mínimo exigidos

## 8.1.4. Control de documentación de conductores

La empresa debe documentar y registrar un mínimo de información de los conductores, de tal manera que permita controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de ley requerida, así como el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa.

La información y su manejo, debe ajustarse según lo definido en la Ley de *Habeas Data*.

La información mínima que debe de recopilar la empresa es:

- Nombres y Apellidos
- Número de identificación
- Edad
- Grupo de trabajo al que pertenece
- Tipo de contrato
- Años de experiencia en la conducción
- Inscripción ante el RUNT
- Tipo de licencia de conducción
- Vigencia de la licencia de conducción
- Tipo de vehículo que conduce
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos
- Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos
- Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- Reporte de accidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- Acciones de seguridad vial realizadas:
  - Exámenes
  - Pruebas
  - Capacitaciones

Sobre la información de los conductores, la empresa debe garantizar que esté documentada y se tenga trazabilidad, además establecer los mecanismos y periodos para cargar dicha información.

## 8.1.5. Políticas de regulación de la empresa

### Políticas de control de alcohol y drogas

Entendiendo que el consumo de alcohol y drogas es un factor de riesgo que impacta directamente y de forma negativa en las condiciones de conducción, es recomendable que la empresa establezca en su reglamento interno de trabajo o su política de seguridad vial, un modelo de control de consumo de alcohol y sustancias alucinógenas.

Es importante a la hora de definir el modelo de control, que se deben tener en cuenta las leyes vigentes relacionadas con este tema.

Dentro de las políticas de alcohol y drogas, se sugiere definir:

- Criterios de selección de los trabajadores para hacer las pruebas.
- Mecanismos de medición - Equipos, etc.
- Los equipos que se definan utilizar, deberán de ser calibrados y cambiados, de acuerdo con lo establecido por el fabricante.
- Protocolos de medición
- Periodicidad de las pruebas

- Idoneidad del personal que lo ejecuta Definir las acciones a tomar, para aquellos conductores cuyo resultado del examen sea positivo.

La política de alcohol y drogas, mencionada en este plan de acción, debe quedar debidamente documentada dentro del documento del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa.

### **Regulación de horas de conducción y descanso**

La empresa debe promover y regular el descanso adecuado de los conductores, para esto debe establecer políticas y acciones que regulen las horas máximas de conducción y el adecuado descanso.

Con el objetivo de cumplir lo anterior debe considerar la limitación de las horas máximas de conducción y los relevos para los conductores.

### **Regulación de la velocidad**

La empresa debe promover y establecer políticas de aplicación de los límites de velocidad de los vehículos que prestan el servicio a la entidad, organización o empresa, propios o tercerizados, a propósito de lo estipulado en la legislación, teniendo en cuenta lo contempla-



# La empresa debe establecer políticas y promover el uso del cinturón de seguridad en los vehículos

do para las zonas rurales, urbanas y la definición de la velocidad en las rutas internas.

## Uso del cinturón de seguridad

La empresa debe establecer políticas y promover el uso del cinturón de seguridad en los vehículos, a propósito de lo contemplado en la legislación y teniendo en cuenta su aplicación en rutas internas y externas.

## Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce

La empresa debe establecer políticas muy claras frente a la abstención del uso de equipos bidireccionales durante la conducción, a propósito de lo contemplado en la legislación y teniendo en cuenta su aplicación en rutas internas y externas.

## 8.1.6. Elementos de protección

La empresa debe definir los Elementos de Protección Personal (EPP) requeridos para los conductores y sus acompañantes, de tal manera que se garantice seguridad en la conducción.

Es importante tener en cuenta a la hora de definir los EPP:

- Seleccionar los EPP, de acuerdo con el tipo de vehículo que se va a conducir.
- Orientarse con la ARL en la definición de los EPP.
- Capacitar al personal para el uso adecuado de los elementos.
- Establecer periodos y políticas para la verificación de su estado
- Que cumplan con la exigencia mínima de calidad, según lo establecido por la ley y normatividad.

La política mencionada en este plan de acción, debe quedar debidamente sustentada dentro del documento del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa.

## **8.2. Vehículos seguros**

El vehículo no suele intervenir como causa directa, pero sí es un elemento que puede incrementar o reducir el riesgo que se plantea en cada situación concreta.

Se debe considerar al vehículo como una herramienta más de trabajo, en particular si se desplaza habitualmente con este durante la



jornada. Para ello, el vehículo ha de responder en todo momento con eficacia y precisión a todas las órdenes ejecutadas por el conductor y muy especialmente, sus mecanismos y sistemas básicos de seguridad. Es necesario llevar un control exhaustivo y un mantenimiento adecuado de los elementos principales del vehículo. El vehículo tiene distintos componentes diseñados para aportar seguridad en la conducción, no obstante pueden llegar a ser inoperantes si no se utilizan adecuadamente.

### 8.2.1. Plan de mantenimiento preventivo

La empresa debe diseñar e instituir un plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos. Las siguientes serán las características a incluir en este plan:

- Debe conocerse toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva.
- Se deben respetar las recomendaciones técnicas de mantenimiento y operación que hacen los fabricantes de los vehículos.
- Deben definirse los sistemas de seguridad activa y pasiva que serán objeto del programa de mantenimiento.
- La definición de los sistemas de seguridad activa y pasiva, que

serán objeto del plan de mantenimiento preventivo, deben ser como mínimo, aquellos establecidos en la revisión técnico mecánica definida dentro de la ley.

- A cada sistema que se defina dentro del plan de mantenimiento, se le debe describir las operaciones específicas que deben de realizarse y los elementos requeridos por reemplazar (si aplica).
- A cada sistema que se defina dentro del plan de mantenimiento, se le debe establecer un periodo para realizar las operaciones.

### **8.2.2. Documentación del plan de mantenimiento**

Toda la información del plan de mantenimiento de cada vehículo, debe estar registrada, con el objetivo de obtener la información histórica y la trazabilidad de las operaciones hechas, de tal manera que se garantice su cumplimiento.

En el evento de que los vehículos sean propiedad de la empresa, se realizará de manera directa o a través de terceros el plan de mantenimiento preventivo.

## Protocolos de inspección diaria a los vehículos

Si por el contrario estos son contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan; condición que será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento.

### 8.2.3. Idoneidad

La empresa debe garantizar que la implementación del plan de mantenimiento se realice a través de personal idóneo, utilizando la tecnología adecuada y guiado por los protocolos y recomendaciones del fabricante del vehículo.

### 8.2.4. Procedimientos de inspección diaria de los vehículos

En complemento con el plan de mantenimiento preventivo, la empresa debe establecer protocolos de inspección diaria a los vehículos, en donde se revisen los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permitan conocer su estado antes de emprender la marcha.

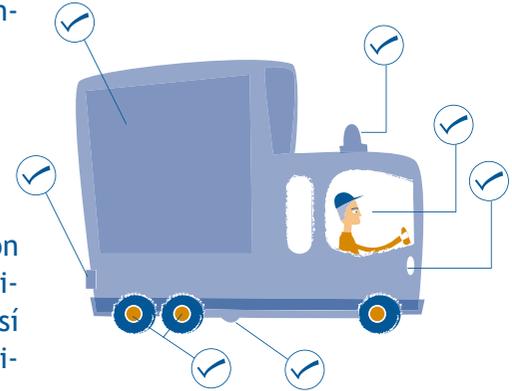
La empresa debe garantizar que la información de los elementos y sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo a los que se les hará el chequeo antes de marcha, serán ajustados al tipo de vehículo de la empresa.

En el ANEXO 2, se presenta un ejemplo del listado de chequeo antes de marchas para un automóvil y una motocicleta.

### 8.2.5. Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento

La empresa debe documentar y registrar un mínimo de información de los vehículos, de tal manera que permita controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de ley requerida, así como el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa.

La información y su manejo, debe ajustarse según lo definido en la Ley de *Habeas Data*.





La información mínima que debe recopilar la empresa es:

- Placas del vehículo
- Número VIN
- Número de motor
- Kilometraje - Fecha
- Especificaciones técnicas del vehículo
- Datos del propietario
- Datos de la empresa afiliada
- SOAT - Fecha de vigencia
- Seguros - Fechas de vigencia
- Revisión Técnico Mecánica
- Reporte de comparendos
- Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- Reporte de accidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- Plan de mantenimiento preventivo - fechas
- Control de Acciones de Mantenimiento
- Sistemas de seguridad activa
- Sistemas de seguridad pasiva

Sobre la información de los conductores, la empresa debe garantizar que esté documentada y se tenga trazabilidad, además de establecer los responsables, mecanismos y periodos para cargarla.

## 8.3 INFRAESTRUCTURA SEGURA

### Rutas internas

- Vías internas por donde circulan los vehículos
- Ingreso y salida de todo el personal.

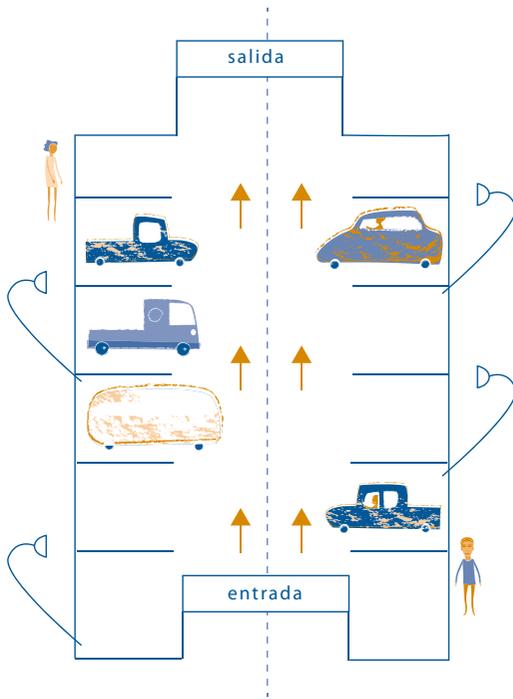
De acuerdo con lo establecido en el Decreto U.R. 1079 de 2015, la entidad, organización o empresa, deberá realizar una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones.

Si la infraestructura física de la empresa, tiene dispuestas zonas de desplazamiento de vehículos al interior de sus instalaciones, sería importante tener en cuenta algunas consideraciones:

### Sobre el peatón:

- Zonas señalizadas, demarcadas e iluminadas para su desplazamiento en las instalaciones.
- Que las zonas de desplazamiento de peatones, estén debidamente identificadas y en lo posible separadas de las zonas de

**La entidad, organización o empresa, deberá realizar una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones**



circulación de los vehículos, de tal manera que no generen conflicto entre ellos.

- Privilegiar el paso de peatones sobre el paso vehicular.

Sobre las velocidades de circulación de vehículos:

- Se deben definir, señalar y socializar las velocidades máximas permitidas en las vías internas.
- Se deben colocar elementos sobre la vía, que favorezcan el control de la velocidad dentro de las instalaciones.

Sobre los parqueaderos:

- Se deben definir, señalar e iluminar las zonas destinadas para el parqueadero en las vías internas de la empresa.
- Las zonas de parqueaderos, tienen que estar debidamente identificadas y en lo posible separadas de las zonas de cargue y descargue de los vehículos, de tal manera que no generen conflicto entre ellos, minimizando el riesgo de accidentes.
- Establecer por tipo de vehículo, zonas específicas para su parqueadero.

Señalización y demarcación

- La empresa debe establecer una política de instalación y mantenimiento de las señales.

## Documentación

La empresa debe documentar los incidentes y accidentes que se presenten dentro de sus instalaciones, así como al ingreso y salida del personal.

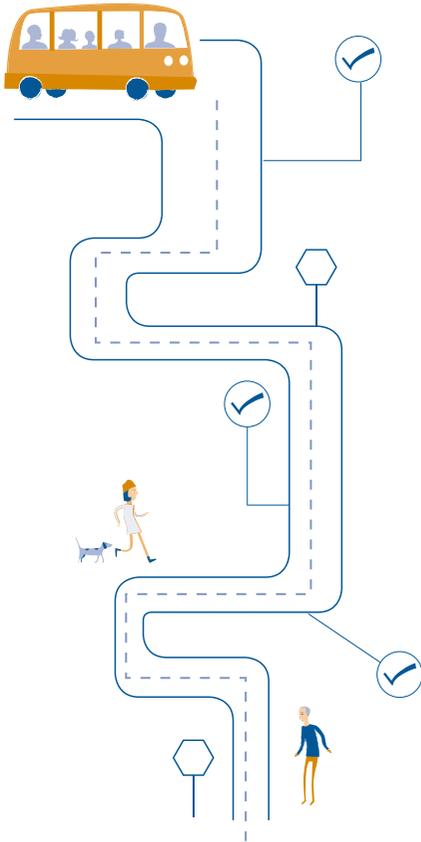
Será fundamental que los temas técnicos relacionados con las vías, su señalización y demás aspectos, estén basados en la normatividad vigente y se cuente con la asesoría de personas naturales o jurídicas idóneas en la materia.

## Rutas externas

Con respecto a los desplazamientos fuera del entorno físico de la empresa, esta deberá realizar un estudio de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial, que le permita identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención.

Para cumplir con lo anterior, se sugiere que la empresa establezca políticas de administración de rutas, incluyendo criterios como:

- Planificar los desplazamientos del personal de la empresa
- Los horarios de llegada y salida en la empresa.



- Jornadas de trabajo.
- Las rutas y los itinerarios.
- Las posibles presiones sobre la conducción y la seguridad en los trabajadores (por ejemplo logro de objetivos, bonificaciones por rapidez, etc.).
- Condiciones meteorológicas.

Dentro del análisis de la vía, especialmente en aquellas empresas que tengan rutas regulares, es importante que se realice un análisis de los trayectos de viaje, considerando los siguientes elementos:

- Trayectos seguros
- Obras en una ruta determinada
- Señalización de aproximación cuándo se tenga ingreso y salida de vehículos
- Señalización de lugares dónde se ha producido anteriormente un accidente de tránsito. Vías defectuosas o de especial precaución.

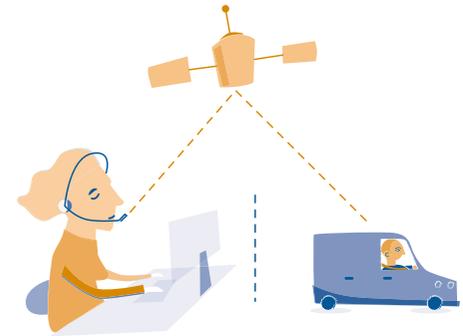
### Apoyo tecnológico

Es recomendable que la empresa utilice la tecnología disponible como fuentes de apoyo y soporte, que permita contar con información en tiempo real y navegación asistida por GPS.

### Políticas de socialización y actualización de información

La empresa debe establecer mecanismos de socialización e información preventiva para sus empleados y todo el personal que haga parte de su operación, informando sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas.

Por otra parte, para cada acción, debe establecer políticas de actualización periódica de la información, especialmente en el análisis de las variables de las rutas externas.



## 8.4. Atención a Víctimas

La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) deberá encargarse de asesorar a las entidades, organizaciones o empresas sobre el protocolo de atención de accidentes, con el propósito de que los empleados conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito, así como sus derechos y alternativas de acción.

## Para el caso de la investigación de los incidentes y accidentes de tránsito, en caso que ocurriesen, la empresa debe incluir la divulgación de las lecciones aprendidas

Se recomienda que la empresa, a efectos de contar con información valiosa para la prevención de accidentes de tránsito, documente los eventos laborales viales, incluyendo aspectos como su gravedad y los factores concurrentes, generando un histórico de datos, lo que permitirá analizar, diagnosticar y tomar decisiones.

Para el caso de la investigación de los incidentes y accidentes de tránsito, en caso que ocurriesen, la empresa debe incluir la divulgación de las lecciones aprendidas, que surjan como resultado de dicha investigación.

Existen diferentes fuentes de información que deben permitir a la empresa crear un registro de los accidentes laborales viales y así poder comparar y contrastar los resultados a lo largo del tiempo.

El origen de la información de los accidentes puede ser: las incapacidades, los reportes de accidente, los informes transmitidos por las compañías de seguros y los testimonios procedentes de los propios trabajadores.

En el caso de accidentes con lesiones, existen también otras fuentes de información como son los reportes de las autoridades competentes, las entrevistas con el afectado y el informe técnico emitido por la ARL de la propia empresa.

Se recomienda que la empresa incluya las acciones recomendadas dentro del programa de riesgo psicosocial, en caso de accidentes viales.



La presente guía se ha elaborado con la ayuda, de las siguientes fuentes de información y bibliografía:

- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Secretaría de Tránsito y Transporte - 2005.  
“Manual de Auditorías de Seguridad Vial” - Estrategia para contribuir a la disminución de los índices de accidentalidad vial en la ciudad de Bogotá D.C.
- Etrasa - Editorial Tráfico Vial, S.A. 2007  
“Planes Estratégicos de Seguridad Vial, Fundamentos y casos prácticos - Jesús Monclús”.
- GUÍA TECNICA COLOMBIANA - GTC 45 - 2011.  
“Guía para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional”.
- INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD VIAL - Editorial MAPFRE, S.A. 2003.  
“ACCIDENTES DE TRÁFICO: EL DÍA DESPUES”.
- INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD VIAL - Editorial MAPFRE, S.A. 2002.  
“MANUAL DE SEGURIDAD VIAL EN POLÍGONOS INDUSTRIALES”.

- INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD VIAL - Editorial MAPFRE, S.A. 2002.  
“UN AÑO DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA”.
- MINISTERIO DE TRANSPORTE - Resolución 12336 de 2012.
- NORMA ESPAÑOLA UNE.ISO 39001- 2013.  
“Sistemas de gestión de la seguridad vial”.

A continuación se relacionan enlaces a las páginas web de organismos de referencia en materia de seguridad vial. Estas páginas contienen información de gran utilidad y pueden servir de referencia a la hora de plantearse la implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa:

#### **A. NACIONALES**

IDU - GUÍA PRACTICA DE LA MOVILIDAD PEATONAL URBANO - Una Cartilla para todos los peatones -  
file:///C:/Users/SSUAT1/Downloads/guia\_de\_movilidad\_peatonal%20(1).pdf

## B. INTERNACIONALES

DIRECCION GENERAL DE TRÁFICO -REINO DE ESPAÑA

[http://www.dgt.es/Galerias/seguridadvial/politicaviales/sectoriales/doc/seguridad\\_vial\\_empresa.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridadvial/politicaviales/sectoriales/doc/seguridad_vial_empresa.pdf)

UNIVERSIDAD DE ALCALÁ - Cátedra de Seguridad Vial -REINO DE ESPAÑA

“Guía para Empresas y Corporaciones” La Seguridad Vial en el marco de la Responsabilidad Social Corporativa - 2007

[http://www.fundacionpons.org/jornada\\_responsabilidad\\_social\\_corporativa/guia\\_seguridad\\_vial.pdf](http://www.fundacionpons.org/jornada_responsabilidad_social_corporativa/guia_seguridad_vial.pdf)



## ANEXO I

Propuesta de cuestionario para diagnóstico de situación en la empresa: Cuestionario para el trabajador

FECHA: \_\_\_\_\_ CIUDAD: \_\_\_\_\_

NOMBRES Y APELLIDOS: \_\_\_\_\_

Número de Identificación: \_\_\_\_\_ Ciudad: \_\_\_\_\_

Categoría de la licencia de conducción: \_\_\_\_\_ Fecha de Vigencia: \_\_\_\_\_

Edad: \_\_\_\_\_ Años : Género: Masculino \_\_\_ Femenino \_\_\_\_\_

Grupo de trabajo al que pertenece:

Administrativo \_\_\_ Comercial \_\_\_ Técnico \_\_\_ Operativo \_\_\_ Otro \_\_\_\_\_ Explique:

\_\_\_\_\_

Tipo de contrato: Indefinido \_\_\_\_\_ Definido: \_\_\_\_\_ Contratista: \_\_\_\_\_ Otro: \_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_



¿Con cuánto tiempo de antelación se suelen prever mis misiones? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Trayectos in itinere: medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo

A pie \_\_\_\_\_ Automotor \_\_\_\_\_ En bicicleta \_\_\_\_\_ Transporte público \_\_\_\_\_ Moto o  
ciclomotor \_\_\_\_\_ Transporte colectivo de empresa \_\_\_\_\_

Número de kilómetros diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y Vuelta  
\_\_\_\_\_Kms

Tiempo medio diario que utilizo para desplazarme entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayec-  
tos ida y vuelta \_\_\_\_\_ Horas.

Número de kilómetros mensuales recorridos en la labor profesional \_\_\_\_\_ Kms

Principales factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida-vuelta del domi-  
cilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

Estado de la infraestructura / vía mi vehículo \_\_\_\_\_

La organización del trabajo \_\_\_\_\_

Mi propia conducción \_\_\_\_\_

Otros \_\_\_\_\_

Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso):

Intensidad del tráfico

Condiciones climatológicas

Tipo de vehículo o sus características estado del vehículo

Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)

Su propia conducción

Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)

Otros conductores

Estado de la infraestructura / vía

Falta de información o formación en seguridad vial

Otras \_\_\_\_\_

Concrete el riesgo que percibe:

---

---

---

---

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

## ANEXO 2

CHEQUEO ANTES DE INICIAR MARCHA DEL VEHÍCULO					
PLACA DEL VEHÍCULO: _____		FECHA: _____		CIUDAD: _____	
AREA/EMPRESA: _____			KILOMETRAJE: _____		
NOMBRE DEL CONDUCTOR: _____					
RESPONSABLE (Quien realiza la inspección): _____					
ELEMENTOS QUE SE INSPECCIONAN		CRITERIO	Estado (Conforme / No conforme)		Observaciones
			Conforme	No Conforme	
DOCUMENTOS	LICENCIA DE CONDUCCIÓN	Verificar que se encuentren y su fecha de vigencia sea la adecuada			
	SOAT				
	RTM				
	SEGURO DE DAÑOS Y RC				
DIRECCIONALES	DELANTERAS	Funcionamiento adecuado, respuesta inmediata.			
	TRASERAS				
LUCES	ALTAS	Funcionamiento de bombillas, cubierta sin rotura, leds no fundidos			
	MEDIAS O DE SERVICIO				
	STOPS O DE FRENO				
	REVERSA				
	PARQUEO O POSICIÓN				
LIMPIAPARABRISAS	DER/IZQ/ATRÁS	Plumilla en buen estado, (limpieza y estructura)			

ELEMENTOS QUE SE INSPECCIONAN		CRITERIO	Estado (Conforme / No conforme)		Observaciones
			Conforme	No Conforme	
FRENOS	PRINCIPAL	Verificar cada día al momento de comenzar la marcha.			
	EMERGENCIA				
LLANTAS	DELANTERAS	Cada día antes de comenzar la marcha. Verificar su estado, profundidad del labrado y presión.			
	TRASERAS				
	REPUESTO				
ESPEJOS	LATERALES DER /I ZQ	Verificar estado, (limpieza, sin roturas, sin rotura, ni opacidad) ubicación acorde a necesidad.			
	RETROVISOR				
SEÑAL ACÚSTICA (PITO, BOCINA)		Accionar antes de iniciar la marcha debe responder de forma adecuada			
NIVELES DE FLUIDOS	FRENOS	Verificar que los niveles de los fluidos, sean los adecuados (reportar si se ven fugas)			
	ACEITE				
	REFRIGERANTE				
APOYA CABEZAS	DELANTEROS	Graduar ajuste al iniciar la marcha y según indicaciones			
	TRASEROS				
CINTURONES DE SEGURIDAD DEL./TRANS		Verificar estados de las partes (hebillas, parte textil entre otras) y ajuste.			
ÚLTIMA FECHA DE MANTENIMIENTO	CAMBIO DE ACEITE				
	SINCRONIZACIÓN	Día / Mes / Año			
	ALINEACIÓN - BALANCEO	Día / Mes / Año			
	CAMBIO DE LLANTAS	Día / Mes / Año			
FECHAS DE VENCIMIENTO	REVISIÓN TECNICOMÉCANICA	Día / Mes / Año			
	SOAT	Día / Mes / Año			

EQUIPO DE SEGURIDAD				
EQUIPOS DE CARRETERA	CRITERIO			
EXTINTOR	Día/mes/año de vencimiento			
	Capacidad			
EQUIPOS DE CARRETERA	CRITERIO	Estado (Conforme / No conforme)	Observaciones	
HERRAMIENTAS	Alicate, destornilladores, llaves de expansión y llaves fijas			
CRUCETA	Apta para el vehículo			
GATO	Con capacidad para elevar el vehículo			
TACOS	Dos tacos aptos para bloquear el vehículo			
SEÑALES	Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o destellos			
CHALECO	Debe ser reflectivo			
BOTIQUÍN	Yodopividona solución antiséptica bolsa de (120 ml), jabón, gasas, curas, venda elástica, micropore rollo, algodón paquete (25 gr), acetaminofén tabletas, mareol tabletas, sales de rehidratación oral, baja lenguas, suero fisiológico bolsa (250 ml), guantes látex desechables, toallas higiénicas, tijeras, termómetro oral.			
<hr/> Firma y Nombre de quien realiza la inspección		<hr/> Firma del Conductor		

