

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F\_RAD\_S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

### LA MINISTRA DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las consagradas en los artículos 1 y 3 de la Ley 769 de 2002, el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, los numerales 6.2 y 6.3 del artículo 6 del Decreto 87 de 2011, y

### CONSIDERANDO:

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 del 2010, determina que le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Que el artículo 12 de la ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 dispuso acerca del Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial lo siguiente:

*"Artículo 12. Modificado por el Decreto 2106 de 2019, artículo 110. Diseño, implementación y verificación del Plan estratégico e Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, 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.*

*Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:*

- 1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.*
- 2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente 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 a 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 objeto o función."*

Que así mismo el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020 estableció que *"La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). Las condiciones*



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

*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 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue."*

Que en virtud de lo contemplado en el artículo 6 de la Ley 2050 de 2020, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996. Las entidades, organizaciones o empresas cuya misionalidad no se encuentra relacionada con el transporte y que omitan el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, incurrirán en las sanciones dispuestas en el artículo 13 de la Ley 1562 de 2012, las normas que a su vez la adicionen, modifiquen o sustituyan.

Que el artículo 2.3.2.3.2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, establece que 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 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su 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.

Que el Viceministerio de Transporte solicitó la expedición del presente acto administrativo, mediante memorando No. 20221130015213 del 10 de febrero 2022, indicando lo siguiente:

*"En virtud de los cambios normativos producidos por el Decreto Ley 2106 de 2019 y la Ley 2050 de 2020, que han modificado aspectos importantes a tener en cuenta en la metodología para la elaboración de Planes Estratégicos de Seguridad Vial expedida a través de la Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, se hace necesario derogar dicho acto administrativo, con el fin de armonizar y ajustar la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial, en consideración de la misionalidad y tamaño de las obligadas a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo SGSST, los contenidos mínimos del Plan y las funciones de verificación atribuidas a las autoridades competentes.*

*En línea con lo anterior, la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante comunicación con radicado No. 20221200004921 de fecha 09-02-2022, remitió los documentos técnicos relacionados, a fin de que esta cartera ministerial realice las modificaciones pertinentes; teniendo en cuenta para este fin, las siguientes consideraciones:*

*"Que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en su Dirección de Comportamiento, elaboró el documento: "Metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial", documento orientador que desarrolla las fases, pasos y requisitos de obligatorio cumplimiento, mediante los cuales se diseña, implementa y verifica el Plan Estratégico de Seguridad Vial.*

*Que dadas las particularidades de las entidades, organizaciones o empresas obligadas a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, es necesario establecer en función de su misionalidad y tamaño unas pautas claras de diseño e implementación que les permitan hacer una gestión eficiente del riesgo en seguridad vial adecuada a sus necesidades, y adicionalmente se requiere el establecimiento de unas pautas de verificación*

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

*a la implementación acordes con las competencias de las autoridades señaladas para tal fin.*

*Que en virtud del principio de corresponsabilidad en la política de seguridad vial, se convocó la participación de las entidades, organizaciones y empresas, así como de representantes de las autoridades de verificación a la implementación; quienes durante los meses de agosto y septiembre de 2020 participaron en el desarrollo de 20 mesas virtuales de socialización con 3640 participantes, así como dos mesas de expertos en las que se absolvió preguntas e inquietudes y se recibieron observaciones y propuestas para lograr la construcción de una metodología integral y participativa que permita el diseño, implementación y verificación de los PESV reconociendo las necesidades en seguridad vial.*

*Que la "Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial", adoptada mediante la Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, contemplaba líneas de acción, condiciones de registro, adopción y cumplimiento que ya no guardan armonía con lo dispuesto en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, ni en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, en consecuencia dichos aspectos deben ser reformulados en una nueva Metodología de diseño, implementación y verificación."*

*De acuerdo con lo anterior, se hace necesario expedir un nuevo acto administrativo con la Metodología para el Diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial."*

Que el contenido de la presente Resolución fue publicado en la página Web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 de la entidad entre el 25 de febrero al 11 de marzo de 2022 con el propósito de recibir opiniones, sugerencias, comentarios o propuestas alternativas de la ciudadanía o interesados.

Que mediante memorando No. XXXXX el Viceministerio de Transporte certificó que XXXXXXXX

Que la Oficina Asesora Jurídica conservará los documentos asociados a la publicación del presente acto administrativo. Todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

### RESUELVE:

**Artículo 1. Objeto.** La presente Resolución tiene por objeto adoptar la *"Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*, la cual se encuentra en el anexo 1 de la presente resolución y hace parte integral de la misma.

**Artículo 2. Ámbito de aplicación.** La *"Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*, contenida en la presente resolución, aplica a todas las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado obligadas a diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, según lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, así como al Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte y Organismos de Tránsito como autoridades de verificación a la

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

implementación en el marco de sus competencias y de conformidad con el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020.

**Artículo 3. Entidades, Organizaciones o Empresas Nuevas.** Los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, que se creen con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, deberán diseñarlo e implementarlo en un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de su constitución.

**Artículo 4. Transitorio.** Las entidades, organizaciones o empresas obligadas a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial que hayan registrado y/o cuenten con aval emitido por la autoridad competente con anterioridad a la entrada en vigencia de este acto administrativo deberán actualizarlo en un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución.

**Artículo 5. Vigencia y Derogatorias.** La presente resolución rige a partir de su publicación en el diario oficial y deroga la Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

#{firma}

**ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ**

Reviso: Camilo Pabón Almanza – Viceministro de Transporte  
Luis Felipe Lota – Director General Agencia Nacional de Seguridad Vial  
María del Pilar Uribe – Jefe Oficina Asesora Jurídica  
Angélica María Avendaño Ortegón – Jefe Oficina Asesora Jurídica ANSV  
Claudia Patricia Roa Orjuela - Asesora Oficina Asesora Jurídica Ministerio de Transporte  
María Andrea Silva Martínez - Directora Técnica Comportamiento ANSV  
Angélica María Yance Díaz – Coordinadora del Grupo de Regulación

Elaboro: Natalia Cogollo Uyabán- Abogada Oficina Asesora Jurídica ANSV  
Oscar David Valverde Reyes- Abogado Dirección de Comportamiento ANSV  
Mauricio Galeano- Abogado Dirección de Comportamiento ANSV  
Julio Hernando Forigua Alfonso, Ingeniero Dirección de Comportamiento ANSV



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***

de \*F\_RAD\_S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

**ANEXO 1**

**METODOLOGÍA PARA EL DISEÑO, IMPLEMENTACIÓN Y VERIFICACIÓN DE LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL PESV**

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

### CONTENIDO

Siglas .....	10
Objeto, ámbito de aplicación y generalidades .....	11
Marco Legal y Reglamentario .....	11
<b>Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV .....</b>	<b>15</b>
<b>Fase 1. Planificación del PESV .....</b>	<b>17</b>
Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV (Aplica para todos los niveles).....	19
Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado) .....	19
Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles).....	20
Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles) .....	21
Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles) .....	22
Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles).....	22
Paso 7. Objetivos y metas del PESV (Aplica para todos los niveles) .....	26
Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles) .....	26
<b>Fase 2. Implementación y Ejecución del PESV .....</b>	<b>28</b>
Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles).....	29
Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles) .....	30
Paso 11. Responsabilidad y comportamiento (Aplica para nivel Avanzado) .....	31
Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (Aplica para todos los niveles).....	33
Paso 13. Investigación interna de accidentes de tránsito (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado) .....	33
Paso 14. Vías administradas por la organización (Aplica para todos los niveles).36	
Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales (Aplica para todos los niveles).....	37
Paso 16. Inspección de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles) .....	38
Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles).....	39
Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado) .....	40
Paso 19. Archivo y retención documental (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado).....	41
<b>Fase 3. Seguimiento por la Organización.....</b>	<b>41</b>

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

Paso 20. Definición de indicadores (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)....	41
Paso 21. Registro y análisis estadístico de accidentes de tránsito (Aplica para nivel Avanzado).....	42
Paso 22. Auditoría anual (Aplica para todos los niveles) .....	45
<b>Fase 4. Mejora Continua del PESV .....</b>	<b>45</b>
Paso 23. Mejora (Aplica para todos los niveles) .....	45
Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación (Aplica para todos los niveles).....	46
<b>Capítulo II. Metodología para verificación de la implementación del PESV .....</b>	<b>47</b>
Etapa 1. Esquema de visitas de verificación .....	48
Etapa 2. Planificación de la visita de verificación .....	48
Etapa 3. Lista de verificación.....	50
Etapa 4. Realización de la visita de verificación .....	61
Etapa 5. Acta o informe de la visita de verificación .....	61
<b>Anexo 1. Tabla de articulación y correspondencia PESV, SG-SST e ISO 39001:2012 .....</b>	<b>63</b>
<b>Anexo 2. Tabla resumen por nivel de diseño e implementación del PESV .....</b>	<b>65</b>
Referencias .....	66

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F\_RAD\_S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

### Lista de Ilustraciones

Ilustración 1. Fases para el diseño e implementación del PESV .....	17
Ilustración 2. Pasos de preparación para la elaboración del PESV. ....	18
Ilustración 3. Pasos para la planificación del PESV. ....	18
Ilustración 4. Proceso de Gestión del Riesgo en Seguridad Vial .....	23
Ilustración 6. Ejemplo de la curva de la cultura de la seguridad vial. ....	32
Ilustración 7. Paso a paso para investigar accidentes de tránsito. ....	34
Ilustración 8. Ejemplo metodología para investigar accidentes de tránsito. ....	34
Ilustración 9. Ejemplo plan de acción. ....	35
Ilustración 10. Ejemplo formato de lecciones aprendidas .....	35
Ilustración 11. Ejemplo Pirámide de la Seguridad Vial .....	42
Ilustración 12. Ejemplo Análisis de Indicadores de Seguridad Vial .....	44
Ilustración 13. Esquema de comunicación y coordinación interinstitucional. ....	47



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\* de \*F\_RAD\_S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

### Lista de Tablas

Tabla 1. Resumen grupos PESV en función de la misionalidad y tamaño de la organización.....	15
Tabla 2. Pasos fase de planificación del PESV.....	18
Tabla 3. Ejemplo nivel de exposición.....	24
Tabla 4. Ejemplo nivel de probabilidad.....	24
Tabla 5. Ejemplo mapa de calor para la valoración del nivel de riesgo.....	25
Tabla 6. Pasos fase de implementación del PESV.....	29
Tabla 7. Ejemplo Gestión de la velocidad.....	38
Tabla 8. Ejemplo Gestión de la fatiga.....	38
Tabla 9. Pasos fase de seguimiento del PESV.....	41
Tabla 10. Ejemplo Matriz de Nivel de Pérdida.....	43
Tabla 11. Pasos fase de mejora del PESV.....	45
Tabla 13. Ejemplo programa de visitas de verificación.....	48
Tabla 14. Ejemplo tamaño de la muestra.....	49
Tabla 15. Ejemplo planificación de la visita de verificación.....	49
Tabla 16. Ejemplo lista de verificación.....	50
Tabla 17. Ejemplo formato acta de visita de verificación.....	61



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
de \*F\_RAD\_S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

**Siglas**

COPASST: Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo.  
CSV: Comité de Seguridad Vial.  
PESV: Plan Estratégico de Seguridad Vial.  
PHVA: Planear, Hacer, Verificar y Actuar.  
PNSV: Plan Nacional de Seguridad Vial.  
SG-SST: Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

### **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 deberá adaptarse 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 motorizados o no motorizados superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 y demás normas concordantes.

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

Para el caso de las organizaciones con casa matriz, filiales o subsidiarias; y demás modelos de asociatividad 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. Sin embargo, cada organización debe garantizar que la implementación del PESV esté acorde a sus características particulares, teniendo en cuenta que cada razón social tiene un NIT diferente y le corresponde 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. Ley 1503 de 2011, "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones",**

*"Artículo 1. Modificado por el artículo 16 de la Ley 1811 de 2016. 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 prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública (...):  
(...)"*

**2. 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:*



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

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

**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) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, 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 un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las 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 del compromiso personal, gratificaciones, entre otros".

### **3. Decreto Ley 2106 de 2019, "Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios en la administración pública";**

**"Artículo 110.** Diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial. El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 quedará así: Artículo 12. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, 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.*

*Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:*

- 1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.*
- 2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente 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.*

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

*4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a 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 objeto o función."*

#### **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 Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco 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 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue".*

#### **5. 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 la 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, basado en la mejora continua y que incluye la política, la organización, la planificación, 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 o contratante 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 los otros sistemas de gestión de la empresa y estar integrado 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 cuenta con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).*

#### **5. Decreto 1252 de 2021, "Por el cual se modifica el literal a) del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"**

*"Artículo 1. Modifíquese el literal a) del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:*



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

*a) Plan Estratégico de Seguridad Vial: Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.*

*"Artículo 2. Sustitúyase el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:*

*(...)*

*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 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su 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 de 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, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial adoptada por el Ministerio de Transporte.*

*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 Transporte a las empresas que pres-ten servicio público de transporte terrestre de pasajeros, carga y mixto, en las modalidades de radio de acción nacional.*

*b. Por los Organismos de Tránsito en su jurisdicción, a las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre de pasaje-ros y mixto en el radio de acción municipal, distrital, o metropolitano.*

*Parágrafo. Las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado podrán optar por certificarse en la norma 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.*

*(...)*

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

### Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV

Teniendo en cuenta que la Ley 1503 de 2011 define lineamientos en 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 vía independientemente del rol que asuman como actor vial (peatón, pasajeros, ciclista, motociclista o conductor), 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, incluyendo a todos 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. Respecto de la comunidad de la organización, corresponde a todas las personas que tienen relación con la organización, incluye además de los colaboradores, a los clientes, estudiantes, entre otros (algunos ejemplos de comunidad 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: básico, 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 en 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, las cuales tienen nivel de riesgo IV o V;

**Misionalidad 2.** La de las organizaciones dedicadas a actividad diferente al transporte con nivel de riesgo menor.

Respecto del tamaño de la organización, para efectos del PESV, se define en función del **número de vehículos** (incluye los vehículos motorizados y no motorizados al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones: propios, los de propiedad de contratistas y los de propiedad de los trabajadores) o del **número de conductores** que incluye a todas las personas que utilizan un vehículo motorizado o no motorizado para sus desplazamientos laborales al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones, bien sea un trabajador directo o contratista.

De acuerdo con lo anterior, la ubicación de la organización en alguno de los niveles de diseño e implementación del PESV, en función de la misionalidad y el tamaño de las organizaciones, se muestra 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 y tamaño de la organización*



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

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 menos de 20 conductores,	Entre 11 y 49 vehículos o menos de 50 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

**Misionalidad 1. Empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor:** Organizaciones cuya misionalidad es la prestación del servicio 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 menos de veinte (20) 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:** Organizaciones con una flota de vehículos automotores o no automotores superior 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 del servicio 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 menos de cincuenta (50) 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) y cien (100) conductores.

**Tamaño 3. Nivel Avanzado:** Organizaciones con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a cien (100) unidades o que contraten o administren más de cien (100) conductores.

En caso de que la entidad, organización o empresa de acuerdo con el número de unidades de su flota vehicular o el número de conductores, se ubique al mismo tiempo en dos de los niveles establecidos en la Tabla 1. *Resúmen grupos PESV en función de la misionalidad y tamaño de la organización*; la definición del nivel



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

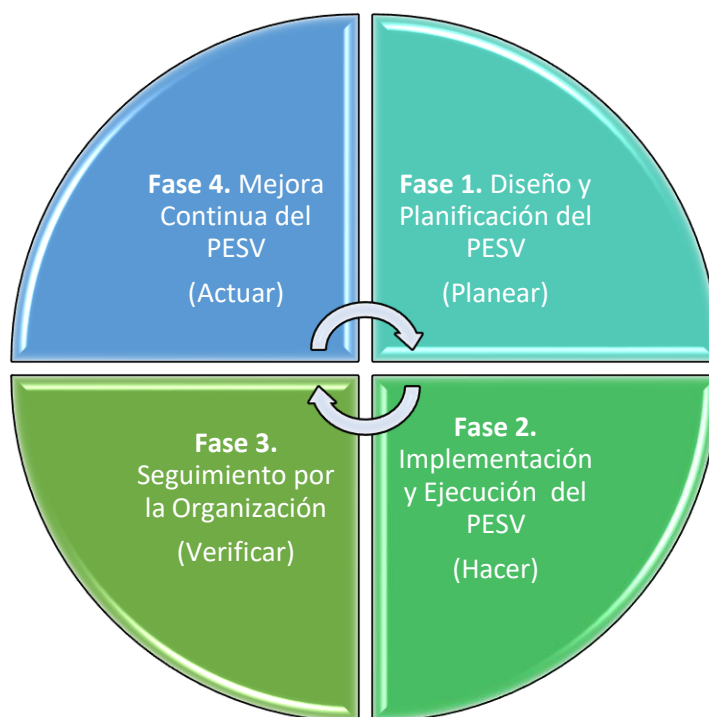
corresponderá al más alto.

Para el diseño e implementación del PESV se describe una metodología de trabajo con enfoque en el riesgo dinámico que se presenta por el cambio del entorno asociado a la velocidad de los desplazamientos; la metodología se encuentra integrada por una serie de fases y pasos consecutivos, que deben seguirse de una manera sistemática para lograr resultados en mejora de la seguridad vial, logrando comportamientos interdependientes en los diferentes actores viales de las organizaciones en busca de la Visión Cero en la política de seguridad vial organizacional - vision zero (Calibaba, 2017).

Así mismo, esta metodología se estructuró bajo el Ciclo de Deming (Claudia Armenta, 2013), también conocido como Ciclo PHVA (Planificar-Hacer-Verificar-Actuar) el cual también fue utilizado para la implementación del SG-SST y se adecúa a lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) y al sistema seguro que promueve la Organización Mundial de la Salud.

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 de la misionalidad y tamaño de la organización, la metodología describe cada una de las cuatro (4) fases para el diseño e implementación del PESV:

### **Fase 1. Planificación del PESV**

Para iniciar la planificación es necesario tener en cuenta que el PESV deberá estar

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*

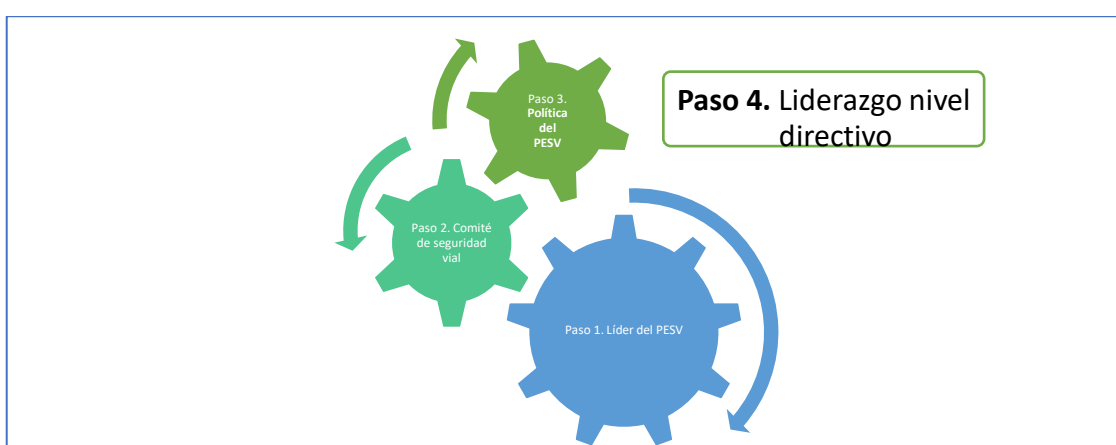


*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

articulado con el SG-SST, por lo tanto, un gran número de sus requisitos se complementan para mejorar la seguridad vial.

En la elaboración del 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.*



Fuente. Elaboración propia.

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

*Ilustración 3. Pasos para la planificación 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 en los niveles básico, estándar y avanzado, son los siguientes:

*Tabla 2. Pasos fase de planificación del PESV.*

Pasos del PESV	Niveles del PESV		
	Básico	Estándar	Avanzado
<b>1. Líder del diseño e implementación del PESV</b>	APLICA	APLICA	APLICA
<b>2. Comité de seguridad vial</b>	No Aplica	APLICA	APLICA
<b>3. Política de Seguridad Vial</b>	APLICA	APLICA	APLICA
<b>4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo</b>	APLICA	APLICA	APLICA
<b>5. Diagnóstico</b>	APLICA	APLICA	APLICA
<b>6. Evaluación y control de riesgos</b>	APLICA	APLICA	APLICA
<b>7. Objetivos y metas</b>	APLICA	APLICA	APLICA
<b>8. Programas de riesgos críticos y factores de desempeño</b>	APLICA	APLICA	APLICA

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

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, para que lidere el diseño e implementación del PESV y lo articule con el SG-SST. La organización debe definir la competencia y formación del líder del diseño e implementación del PESV de acuerdo con el riesgo de las actividades relacionadas con los desplazamientos laborales que realiza la organización, y teniendo en cuenta lo indicado en el *Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles)*.

La definición del líder del diseño e implementación de PESV, se asemeja al requisito establecido en el SG-SST y a lo señalado en la ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV (Aplica para todos los niveles)	Artículos 3, 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Asignación de una persona que diseñe e implemente el SG-SST	5.3 Roles, responsabilidades y autoridades organizacionales

El líder 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 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 las vías para el cumplimiento de los objetivos en materia de seguridad vial para lograr la Visión Cero.

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 (3) personas con poder de decisión (incluyendo al líder 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:

- Definir el objetivo general, la visión y alcance del PESV, en cumplimiento de las fases, pasos y requisitos establecidos en el presente documento.
- 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).
- 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.
- Definir los procesos y/o áreas que acompañará cada miembro del Comité de Seguridad Vial para influenciar la mejora en términos de seguridad vial.

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

- e) Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de accidentes de tránsito 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 accidentes de tránsito 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 accidentalidad vial, 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.

La conformación del CSV es un requisito similar al contemplado en el SG-SST y en la ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Artículos 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Conformación del COPASST	5.3 Roles, responsabilidades y autoridades organizacionales

El CSV del PESV y el COPASST del SGSST, son comités que se pueden articular siempre y cuando se tengan en cuenta las diferencias en el alcance frente al riesgo (en lo laboral es un riesgo estático diferente al riesgo dinámico en la seguridad vial), las metodologías de investigación de accidentes, y se cumpla con lo establecido en el presente documento.

### **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 el diseño e implementación del Plan y su correspondiente seguimiento y mejora cuando haya lugar. 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.
- 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.

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

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

caso del requisito establecido en la ISO, guarda plena correspondencia al ser las dos políticas de seguridad Vial.

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles)	Artículos 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Política de SST	5.2 Política de SV

La Política de Seguridad Vial exigida en PESV, la misma 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:

- La definición de la política y los objetivos del PESV, que sean compatibles con la dirección estratégica de la organización, buscando prevenir accidentes de tránsito, reducir las muertes y disminuir el riesgo de lesiones o daños derivados de los accidentes de tránsito.
- Promover en la organización la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
- 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.
- 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, teniendo en cuenta la autonomía y la gestión de los contratistas para la articulación y cumplimiento de su propio PESV y el de la organización.
- El cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.
- La participación en la reunión de apertura y reunión de cierre, de las visitas 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.
- Cumplimiento de las acciones, estrategias en seguridad vial y la meta de reducción de los accidentes de tránsito con la Visión Cero (vision zero).

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	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para	Artículos 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Revisión por la alta	5.1 Liderazgo y compromiso

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

todos los niveles)	dirección	
--------------------	-----------	--

### Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles)

Para realizar el diagnóstico y evaluación inicial del 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 accidentes de tránsito (Aplica para nivel Avanzado)* para identificar los problemas de seguridad vial. El diagnóstico al menos debe contener:

- Cantidad de sedes, servicios que presta la organización, cantidad de personas de la comunidad de la organización con descripción de sus desplazamientos laborales relacionados con la organización.
- 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.
- Lista de colaboradores de la organización, incluyendo fecha de nacimiento, género, cargo, escolaridad, estado civil, vigencia de la licencia de conducción (si tiene), resultados de las evaluaciones médicas ocupacionales, capacitaciones, evaluación de la competencia, accidentes de tránsito, 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 motorizado o no motorizado que conduce.
- Lista de vehículos motorizados y no motorizados: 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 accidentes de tránsito del vehículo, plan de mantenimiento preventivo, control de acciones de mantenimiento, tipo de vehículo y promedio o estimado de kilómetros que recorren al mes.
- 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).
- Número de colaboradores capacitados en el plan de emergencias viales de la organización, descripción y número de equipos, equipamiento o elementos de primeros auxilios dispuestos para la atención de accidentes de tránsito, tipo y fecha de simulacros de atención de emergencias viales realizados.

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

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

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles)	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Evaluación Inicial del SG-SST	1. Contexto de la organización

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



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

La organización debe definir y aplicar un procedimiento 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 la misión; dicho procedimiento debe permitir identificar, analizar y valorar los riesgos en seguridad vial de la organización, donde se incluyan desplazamientos laborales, el entorno próximo de la organización (vecinos y vías aledañas) y los trayectos en itinere, con alcance a toda la comunidad de la organización, con el fin que pueda priorizar e implementar los controles necesarios para prevenir los riesgos de seguridad vial.

La organización analizará sus actividades, productos y servicios así como los impactos en la seguridad vial que genera (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 gestiona los riesgos para el ingreso y salida de estudiantes.).

Existen variedad de técnicas de gestión del riesgo, algunas son cualitativas y/o cuantitativas, su implementación depende del conocimiento, de los recursos y de los datos que aporte la organización, teniendo en cuenta que en seguridad vial el riesgo es dinámico ya que se presenta por temporalidad y espacialidad, debido al cambio del entorno y asociado a la velocidad de los desplazamientos, donde cada segundo cambia las condiciones de riesgo.

*Ilustración 4. Proceso de Gestión del Riesgo en Seguridad Vial*



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

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 motorizados y no motorizados), con enfoque en los desplazamientos en misión y con influencia en los desplazamientos diferentes a los misionales.

Algunas herramientas que se pueden utilizar para identificar los riesgos son: el análisis de las causas de los accidentes de tránsito, las encuestas para identificar la percepción de los colaboradores o la lluvia de ideas con expertos.

### 2. Análisis del riesgo:

El propósito del análisis del riesgo en seguridad vial es comprender la naturaleza del

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

riesgo y sus características, por ello, al menos debe considerar factores de exposición, frecuencia, deficiencia 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 (cualitativa), 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, teniendo en cuenta que el nivel de consecuencia para seguridad vial siempre va a ser crítico debido a que el riesgo es dinámico. La construcción del mapa de calor se inicia definiendo el nivel de exposición (frecuente, ocasional o esporádica) con respecto al tiempo de la exposición al riesgo vial como se muestra en el siguiente ejemplo:

*Tabla 3. Ejemplo nivel de exposición.*

NIVEL DE EXPOSICIÓN	VALOR	DESCRIPCIÓN
<b>Frecuente</b>	3	La exposición riesgo vial se presenta más de 6 horas al día.
<b>Ocasional</b>	2	La exposición riesgo vial se presenta entre 3 y 6 horas al día.
<b>Esporádica</b>	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. Ejemplo nivel de probabilidad.*

NIVEL DE PROBABILIDAD	VALOR	DESCRIPCIÓN
<b>Muy Probable</b>	3	No se tienen establecidos controles eficaces.
<b>Poco Probable</b>	2	Se tienen controles, pero su eficacia es baja.
<b>No es Probable</b>	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:



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

Tabla 5. Ejemplo 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
<b>I: Crítico</b>	6-9
<b>II: Moderado</b>	3-4
<b>III: Bajo</b>	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 (frecuencia, deficiencia 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 accidente de tránsito 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 accidente de tránsito 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.

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	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles)	Artículos 3, 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. identificación de peligros, evaluación y valoración de	6.2 Acciones para abordar riesgos y oportunidades

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

	riesgos	
--	---------	--

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 (en lo laboral es un riesgo estático diferente al riesgo dinámico en la seguridad vial) y se cumpla con lo establecido en el presente documento.

### **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, 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, 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)*.

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	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 7. Objetivos y metas del PESV (Aplica para todos los niveles)	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Objetivos de SST	6.4 Objetivos de la SV y planificación para lograrlos

Teniendo en cuenta que la definición de los objetivos y metas del PESV debe orientarse a la reducción de accidentes, 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 o 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



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

asociar los programas y posteriormente diseñar programas de intervención para colaboradores de la organización.

Los programas deben 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.

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

- Programa de Gestión de la Velocidad:** Procedimiento para controlar la velocidad de los vehículos motorizados 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,** 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.
- 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 planificadores 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 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.
- 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.
- Programa de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas:** Procedimiento para evitar que se conduzca bajo



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

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 motorizados y no motorizados 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.

6. **Programa para la protección de actores viales 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 reiterativos; 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 los desplazamientos laborales de los actores viales vulnerables para reducir su exposición al riesgo.

7. Otros programas relacionados con los riesgos de la organización y con el SG-SST como los relativos a medicina del trabajo, prevención y promoción de la salud en trabajo, 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.

La definición de programas para la gestión de riesgos críticos y factores de desempeño, se encuentra igualmente establecida tanto en el SGSST como en la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles)	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Medidas de prevención y control frente a peligros /riesgos identificados	6.3 Factores de desempeño de la SV

### Fase 2. Implementación y Ejecución del PESV

En la fase de ejecución del PESV se implementan las acciones definidas en la **Fase**

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

**1. Planificación del PESV** y todas las actividades necesarias para mejorar la seguridad vial en la organización, así como para generar hábitos y comportamientos seguros por parte de toda la organización y controlar los riesgos, con el fin de reducir los accidentes de tránsito.

En resumen, los pasos que corresponden a la Fase de implementación y ejecución del PESV son los siguientes:

*Tabla 6. Pasos fase de implementación del PESV.*

Paso	Básico	Estándar	Avanzado
<b>9. Plan anual de trabajo</b>	Aplica	Aplica	Aplica
<b>10. Competencia y Plan anual de formación</b>	Aplica	Aplica	Aplica
<b>11. Responsabilidad y comportamiento</b>	No Aplica	No Aplica	Aplica
<b>12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales</b>	Aplica	Aplica	Aplica
<b>13. Investigación interna de accidentes de tránsito</b>	No Aplica	Aplica	Aplica
<b>14. Vías para circulación de vehículos</b>	Aplica	Aplica	Aplica
<b>15. Planificación de viajes misionales</b>	Aplica	Aplica	Aplica
<b>16. Inspección de vehículos y equipos</b>	Aplica	Aplica	Aplica
<b>17. Mantenimiento y control de vehículos y equipos</b>	Aplica	Aplica	Aplica
<b>18. Gestión del cambio y Gestión de contratistas</b>	No Aplica	Aplica	Aplica
<b>19. Archivo y retención documental</b>	No Aplica	Aplica	Aplica

Fuente. Elaboración propia.

### **Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles)**

El plan anual de trabajo para el cumplimiento del PESV, es el documento de gestión que contiene los objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades del año, orientado al cumplimiento de las acciones y estrategias de la organización en seguridad vial.

Para definir el plan anual de trabajo, la organización debe tener en cuenta lo establecido en el *Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles)*, *Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles)*, *Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles)*, *Paso 7. Objetivos y metas del PESV (Aplica para todos los niveles)* y *Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles)*.

La definición de un plan anual de trabajo es común tanto en PESV, como en el SGSST y la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 9. Plan anual de	Artículos 3, 9 y 16 de la	6.4 Objetivos de la SV y

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

trabajo (Aplica para todos los niveles)	Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Plan Anual de Trabajo	planificación para lograrlos
---	---	------------------------------

El Plan Anual de Trabajo del PESV se puede articular con el Plan Anual de Trabajo del SGSST, dado que ambos planes deben estructurarse con igual contenido (objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades).

### **Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles)**

La competencia para efectos del plan estratégico de seguridad vial, es la capacidad de los colaboradores para aplicar conocimientos, habilidades y actitudes en el desarrollo de una actividad o función con el fin de lograr los resultados previstos en los objetivos de seguridad vial.

La organización debe definir la competencia de sus colaboradores, así como los lineamientos generales de sensibilización y capacitación para promover en la comunidad de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

La competencia se define en términos de:

- Educación (para colaboradores de la organización que realizan desplazamientos laborales): nivel de estudios.
- Formación (para colaboradores de la organización que realizan desplazamientos laborales y desplazamientos cotidianos/no laborales): capacitaciones en seguridad vial.
- Experiencia (para colaboradores de la organización que realizan desplazamientos laborales y conducen un vehículo para el desarrollo de sus funciones): en conducción relacionada con el cargo.

La organización debe documentar la competencia de los siguientes cargos y roles:

- Líder del PESV.
- Miembros del Comité de Seguridad Vial.
- Capacitadores en seguridad vial.
- Planificadores de rutas o personas que realizan la función de coordinar desplazamientos laborales.
- Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos.
- Audidores de seguridad vial.
- Brigadista Vial o persona de una organización con conocimientos en primeros auxilios, rescate vehicular y manejo de extintores, encargada de brindar apoyo en la atención de los accidentes de tránsito, bien sea como primer respondiente o como soporte en la atención.
- Investigadores Internos de accidentes de tránsito.
- Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales.

El plan anual de formación es el documento de gestión que contiene los temas de capacitación y sensibilización por cada actor vial (independientemente del rol que desempeñe), la intensidad horaria de la formación (capacitación teórica, práctica, talleres y/o simuladores), la modalidad (presencial o virtual), la frecuencia, el(los) responsable(s) de ejecución, así como los recursos, las herramientas metodológicas y pedagógicas.

Para definir el plan anual de formación, la organización debe tener en cuenta el *Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles)*, el



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

*Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles) y el Paso 21. Registro y análisis estadístico de accidentes de tránsito (Aplica para nivel Avanzado);* adicionalmente, la organización debe priorizar la formación de acuerdo con los resultados de dichos análisis y sus procedimientos internos.

El Plan Anual de formación debe incluir la capacitación de todos los colaboradores (servidores y contratistas permanentes u ocasionales), en relación con los contratistas la organización deberá tener en cuenta lo establecido en el *Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)*.

La definición de un plan anual de formación es común tanto en el PESV, como en el SGSST y la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles)	Artículos 3, 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Programa de capacitación anual	7.3 Competencia

### **Paso 11. Responsabilidad y comportamiento (Aplica para nivel Avanzado)**

Para la definición de la responsabilidad de los colaboradores en el PESV y la evaluación de su comportamiento en relación con la seguridad vial, la organización debe:

1. Asignar, documentar y comunicar en debida forma las funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial de todos colaboradores de la organización, las cuales al menos deben contener:
  - a) El reporte de accidentes de tránsito en misión y en itinere.
  - b) La participación en capacitaciones de seguridad vial.
  - c) El compromiso de los colaboradores de la organización en cumplir la legislación y los lineamientos de seguridad vial de la organización.
  - d) El reporte oportuno y veraz de sus condiciones de salud.
  
2. Evaluar el comportamiento de los colaboradores relacionado con la seguridad vial, al menos una (1) vez al año. Dicha evaluación debe contener como mínimo:
  - a) Accidentes de tránsito en el periodo evaluado. en los que se han visto involucrados colaboradores de la organización.
  - b) Infracciones de tránsito cometidas en el periodo evaluado por los colaboradores de la organización.
  - c) Quejas durante el periodo evaluado relacionadas con comportamientos de los colaboradores que pongan en riesgo su seguridad vial o la de los demás miembros de la comunidad de la organización.
  - d) Capacitaciones recibidas por los colaboradores en el periodo evaluado.

Posteriormente, la organización debe documentar el procedimiento de evaluación del comportamiento de los colaboradores relacionado con la seguridad vial con el fin de identificar los colaboradores que requieren un refuerzo en los programas de formación.

3. Definir una estrategia para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía por parte de todos los colaboradores de la



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*

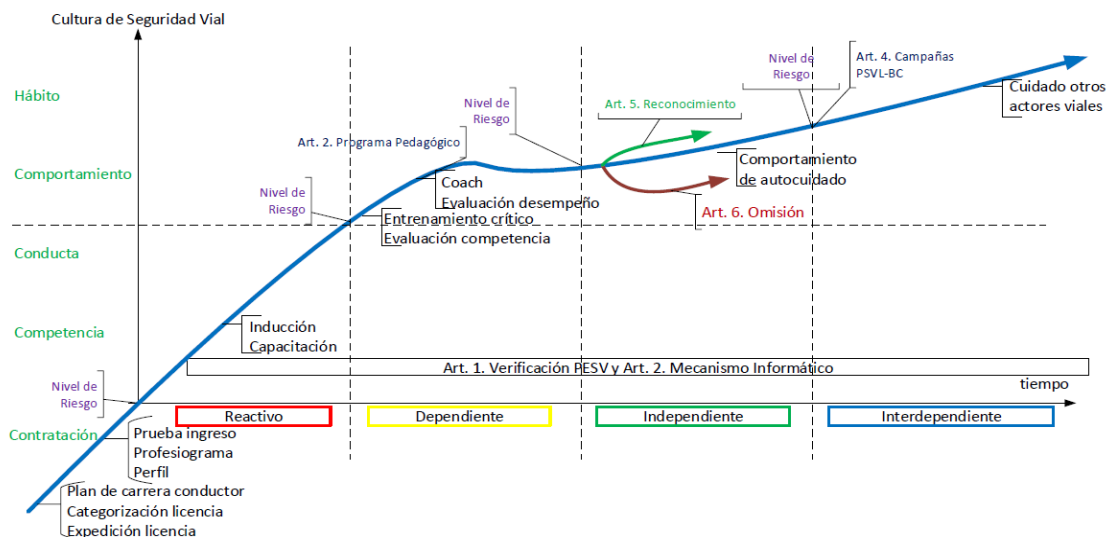


*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

organización, particularmente promover en sus colaboradores la generación de comportamientos interdependientes, entendidos como aquellos que permiten que los colaboradores se cuiden a sí mismos y ayuden a proteger a los demás actores viales para evitar accidentes de tránsito (ejemplo: permitir que otro actor vial realice adelantamiento seguro en tramos bidireccionales con línea punteada), también se refieren a la corresponsabilidad que tienen los colaboradores de la organización frente a la seguridad vial de la misma.

La definición de la estrategia para la formación de hábitos y comportamientos seguros puede guiarse de la Curva de Bradley (Jasiulewicz-Kaczmarek, Szwedzka, & Szczuka, 2015) usada para lograr la cultura de la seguridad vial como lo muestra la Ilustración 5. Ejemplo de la curva de la cultura de la seguridad vial., donde se busca pasar de comportamientos reactivos, a comportamientos dependientes, luego migrar a comportamientos independientes, para finalmente lograr comportamientos interdependientes, por medio de herramientas y estrategias que pueda lograr implementar la organización según sus recursos, conocimientos y objetivos en materia de seguridad vial.

*Ilustración 5. Ejemplo de la curva de la cultura de la seguridad vial.*



Fuente: Elaboración propia a partir de la Curva de Bradley.

Teniendo en cuenta la ilustración anterior, la estrategia para promover comportamientos interdependientes en los colaboradores de la organización, podrá contener:

- Definir el perfil y el profesiograma de los conductores.
- Identificar las brechas del conocimiento de conductores en seguridad vial y emprender programas de formación para mejorar su competencia.
- Definir la clasificación del nivel de riesgo en seguridad vial de cada conductor.
- Evaluar la competencia, el desempeño y el nivel de riesgo de los conductores trimestralmente.
- Incluir un programa de motivación para incentivar comportamientos interdependientes y otro programa para intervenir comportamientos riesgosos.
- Definir un decálogo de las normas de comportamiento de conductores para lograr comportamientos independientes.



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

- g. Definir campañas para apoyar el logro de comportamientos interdependientes en conductores.
- h. Incluir un mecanismo de seguimiento o auditoría para verificar si los conductores cumplen con los comportamientos interdependientes.

La definición de responsabilidades es un elemento establecido tanto en PESV como en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 11. Responsabilidad y comportamiento (Aplica para nivel Avanzado)	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo.  Asignación de responsabilidades en SST	7.3 Competencia 7.4 Toma de conciencia

Respecto de la evaluación del comportamiento de los colaboradores relacionado con la seguridad vial, es un elemento exclusivo del PESV, teniendo en cuenta que la generación de hábitos, comportamientos y conductas seguras de los actores viales es el principal propósito del PESV.

### **Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (Aplica para todos los niveles)**

La gestión en la atención y rehabilitación a víctimas permite mitigar los efectos de los accidentes de tránsito. Para ello, la organización, debe elaborar un plan de preparación y respuesta ante emergencias viales, como mínimo el plan debe incluir: reporte de accidentes de tránsito; funcionamiento de la cadena de llamado al interior de la organización y al número único de emergencias; los riesgos de las rutas; la ubicación de los centros de atención médica; procedimiento que debe realizar el brigadista vial o el primer respondiente; capacitación en protocolos de atención a víctimas incluyendo las acciones a realizar ante la ocurrencia de un accidente de tránsito en relación con la atención de la emergencia (Proteger, Avisar, Socorrer); los tiempos de respuesta y el traslado a centros hospitalarios; el equipo que se utilizará para la atención de las emergencias viales y la realización de simulacros como mínimo una (1) vez al año integrando a los organismos de socorro, comités empresariales y comunidad de las rutas frecuentes que utiliza la organización.

El plan de atención y respuesta ante emergencias es un requisito común establecido tanto en el PESV, como en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (Aplica para todos los niveles)	Artículos 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo.  Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias	8.2 Preparación y respuesta ante emergencias

### **Paso 13. Investigación interna de accidentes de tránsito (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)**

La organización debe documentar y aplicar una técnica, metodología o procedimiento para la investigación interna de accidentes de tránsito, con el fin de

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
 de \*F\_RAD\_S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

reportar, registrar, investigar, analizar y divulgar los accidentes de tránsito en los que se ven involucrados los colaboradores de la organización en los desplazamientos laborales y en el entorno próximo de la organización.

La investigación interna de accidentes de tránsito no involucra ni suple la investigación que deban realizar las autoridades judiciales de acuerdo con su competencia, pero puede complementarse con la investigación de los accidentes laborales ocasionados por accidentes de tránsito.

A continuación, se muestra el paso a paso para investigar accidentes de tránsito al interior de la organización:

*Ilustración 6. Paso a paso para investigar accidentes de tránsito.*



Fuente: elaboración propia.

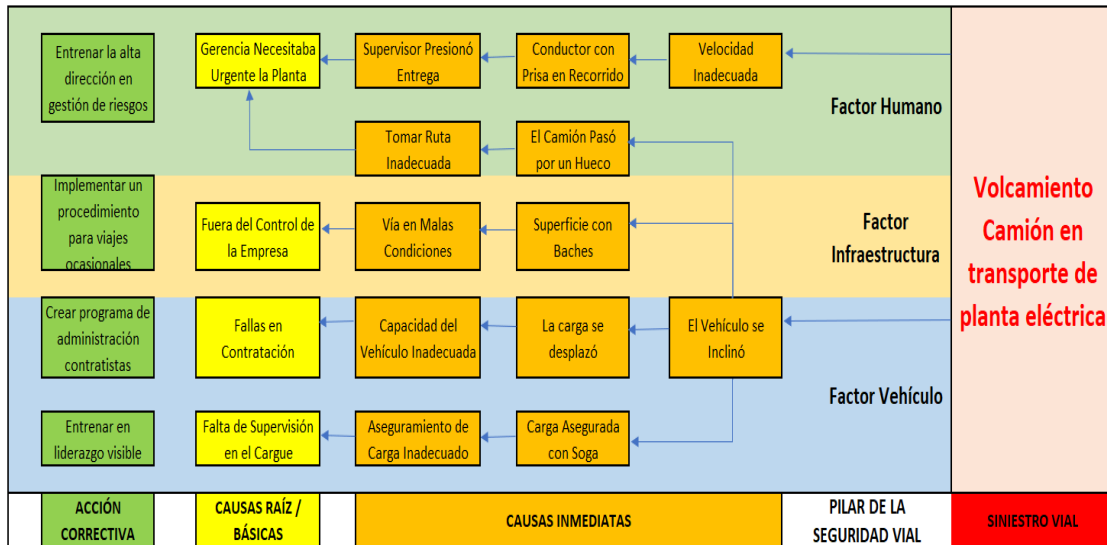
Las investigaciones internas de los accidentes de tránsito con fallecidos y/o lesionados en los que la organización se ve involucrada, se deben realizar teniendo en cuenta el factor humano, factor infraestructura y factor vehículo, determinando las causas inmediatas, causas raíz, las fallas de control y los planes de acción para evitar que se presenten nuevos casos, conforme se muestra en el siguiente ejemplo:

*Ilustración 7. Ejemplo metodología para investigar accidentes de tránsito.*

**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***  
 de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*



Fuente: elaboración propia a partir de la metodología del árbol de causas.

A partir de la identificación de la causa raíz del accidente de tránsito, se generan los planes de acción, conforme se muestra en el siguiente ejemplo:

*Ilustración 8. Ejemplo plan de acción.*

Actividades	Responsable	Fecha	Recursos	Seguimiento
Entrenar la alta dirección en gestión de riesgos	Gerencia General	30/06/2020	\$6'000.000	50%
Implementar un procedimiento para despacho de viajes ocasionales	Gerente de Logística	20/04/2020	\$200.000	100%
Crear programa de administración contratistas	Gerente de Compras	30/09/2020		
Entrenar en liderazgo visible a jefes y supervisores	Gerente de Recursos Humanos			
Otros ...				

Fuente: elaboración propia

Finalmente se deben divulgar las lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito, a continuación, se muestra un ejemplo de un formato de lecciones aprendidas.

*Ilustración 9. Ejemplo formato de lecciones aprendidas*



# RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\* de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*



#Salvemos VidasEnLaVía



No. SG 2018000664 A  
No. SG 2018000664 B  
No. SG 2018000664 F

LECCIONES APRENDIDAS POR ACCIDENTE VIAL	
FECHA DE OCURRENCIA	MARZO 10 DE 2020
LUGAR DE OCURRENCIA	Bogotá
<b>QUÉ OCURRIÓ?</b>	<b>PRINCIPALES LECCIONES APRENDIDAS</b>
El día 10 de marzo de 2020 hacia las 9:10 am, un camión contratista ocasional que se dirigía por la vía alterna sufrió un VOLCAMIENTO DURANTE EL TRANSPORTE DE UNA PLANTA ELÉCTRICA.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Control en los recorridos ocasionales.</li> <li>✓ Supervisión en las operaciones de cargue y descargue (listas de verificación).</li> <li>✓ Contratación vehículos adecuados para el tipo de carga a transportar y con sistemas de monitoreo.</li> <li>✓ Liderazgo visible y gestión de riesgos en actividades ocasionales.</li> </ul>
<b>CAUSAS QUE ORIGINARON EL HECHO</b>	
<b>Causas Inmediatas:</b> 1. <b>Factor Humano:</b> Velocidad inadecuada e intento de ganar tiempo al tomar vía en mal estado para entregar planta. 2. <b>Factor Infraestructura:</b> El camión pasó por un hueco, debido a que tomó la ruta inadecuada. 3. <b>Factor vehículo:</b> El camión se inclinó debido a que la carga se desplazó al interior del vehículo porque la planta estaba asegurada con una sogá.	
<b>Causa raíz:</b>	
1. <b>Factor Institucional:</b> La Gerencia no analizó el riesgo de transporte ocasional de la planta. Fallos en la contratación. Falta de supervisión del transporte.	
<b>CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES – ACCIONES TOMADAS</b>	
<b>Acciones correctivas:</b> - Entrenar a la alta dirección en gestión de riesgos. - Implementar un procedimiento para viajes ocasionales. - Crear un programa de administración de contratistas. - Entrenar en liderazgo visible.	

Equipo Investigador: \_\_\_\_\_

Fuente: elaboración propia

La investigación interna de accidentes es un requisito común establecido tanto para el PESV, como en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 13. Investigación interna de accidentes de tránsito (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Artículos 3, 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Investigación de incidentes, accidentes de trabajo	9.2 Investigación de accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico en la vía

Respecto de la investigación de incidentes o accidentes de trabajo requerida en el SGSST y la investigación interna de accidentes de tránsito del PESV, es posible su articulación en algunas etapas de la investigación como en el reporte, registro y divulgación; mientras que en las etapas de investigación y análisis no es posible dicha articulación debido a la diferencia de las variables del riesgo dinámico.

### Paso 14. Vías administradas por la organización (Aplica para todos los niveles)

La organización debe documentar en un protocolo de operación y mantenimiento de las vías públicas y/o privadas que tenga a cargo, que administre o que controle, así mismo debe documentar los accidentes de tránsito ocasionados por sus colaboradores en dichas vías o por terceros generando afectaciones a sus colaboradores o a su comunidad.

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

El protocolo de vías administradas por la organización, al menos debe contener la identificación de zonas de conflicto de tránsito con sus respectivos planes de acción para controlar los riesgos, la realización de inspecciones anuales de las vías para circulación de vehículos, el plan de mantenimiento preventivo de la infraestructura vial y su respectiva ejecución, incluyendo señalización.

Para el caso de las concesiones viales este paso aplica para el tramo concesionado, con el fin de gestionar los riesgos que se generan para los diferentes actores viales y se deben realizar las inspecciones de seguridad vial en los puntos críticos de mayor accidentalidad vial, de acuerdo con la metodología definida por el Ministerio de Transporte para tal fin.

El protocolo de vías administradas por la organización es un requisito común establecido tanto para el PESV, como en la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 13. Investigación interna de accidentes de tránsito (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	No aplica	8.1 Planificación y control operacional.

Dado que el protocolo de vías administradas por la organización es un requisito exclusivo del PESV, no es posible la articulación con el SGSST, puesto que en dicho sistema de gestión no contempla una acción enfocada a la infraestructura vial.

### **Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales (Aplica para todos los niveles)**

Documentar el procedimiento que utiliza la organización para la planificación de viajes misionales de los colaboradores de la organización, teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial y el sistema seguro, incluyendo la identificación de rutas con puntos críticos de accidentalidad vial, riesgos en ruta, riesgos de sitios que utiliza la organización (controlados directamente o por terceros) en el origen o en el destino. También el procedimiento debe incluir la planificación del ingreso y salida de los miembros de la comunidad de la organización de sus instalaciones, con el fin de que se realice de manera ordenada y disminuyendo riesgos relacionados con su entorno.

El procedimiento de planificación de desplazamientos laborales incluye las salidas extramurales (salidas de integración, salidas pedagógicas) y al menos debe contener: tiempo de antelación con la que se planifica el recorrido, requisitos para el inicio del viaje, condiciones de los sitios de parada segura (alojamiento, restaurantes, sitios de descanso, parqueaderos, entre otros), controles que se realizarán durante el recorrido, condiciones para prevenir factores de riesgo (fatiga, velocidad, distracción del conductor etc.), requisitos para la finalización del viaje y capacitaciones a los colaboradores de la organización en la identificación y análisis dinámico de riesgos en las vías externas para los desplazamientos laborales.

La organización puede optar por el uso de tecnología y la adopción de estándares internacionales o buenas prácticas para la parametrización y planificación de los desplazamientos laborales como el uso de GPS u OBC (On Board Computer) para el control de las diferentes variables de riesgo asociadas a la velocidad y la fatiga conforme se muestra en el siguiente ejemplo donde la organización define los rangos que quiere lograr para reducir la accidentalidad vial y reducir sus costos asociados a la operación.

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

*Tabla 7. Ejemplo Gestión de la velocidad*

VELOCIDAD	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO	CLASE MUNDIAL
Equipo	Política	Tacógrafo	GPS	OBC
Medición	+80 km/h	entre 76 y 80 km/h	entre 70 y 75 km/h	- 70 km/h
Gravedad	4%	3%	2%	1%
Tiempo Exceso	+ 60 <u>seg.</u>	Entre 30 y 60 <u>seg.</u>	Entre 15 y 30 <u>seg.</u>	-15 <u>seg.</u>
Tiempo Acum.	10 min día	5 min día	1 min día	30 segundos día
Frenadas	32 km/h en 1 <u>seg.</u>	24 km/h en 1 <u>seg.</u>	16 km/h en 1 <u>seg.</u>	8 km/h en 1 <u>seg.</u>
Aceleración	20 km/h en 1 <u>seg.</u>	15 km/h en 1 <u>seg.</u>	10 km/h en 1 <u>seg.</u>	5 km/h en 1 <u>seg.</u>
Banda verde	100 eventos día	50 eventos día	30 eventos día	- 10 eventos día
Espacio de seguridad	Menos de 3 seg.	3 segundos	4 segundos	5 segundos

Fuente: elaboración propia

*Tabla 8. Ejemplo Gestión de la fatiga*

FATIGA	BASICO	ESTANDAR	AVANZADO	CLASE MUNDIAL
Equipo de Control	Política	Sitios de Descanso	GPS	OBC
Jornada Laboral	+ 12 horas	entre 11 y 12 horas	entre 10 y 11 horas	- 10 horas
Tiempo Conducción	+ 11 horas	entre 10 y 11 horas	entre 9 y 10 horas	- 9 horas
Descanso	- 8 horas	entre 8 y 10 horas	entre 10 y 12 horas	+12 horas
Sueño	- 5 horas	entre 5 y 6 horas	entre 6 y 7 horas	+7 horas
Pausas Conducción	Alimentación	20 minutos cada 5 horas	15 minutos cada 4 horas	15 minutos cada 3 horas

Fuente: elaboración propia

Adicionalmente la organización puede realizar análisis temporales y espaciales relacionados con los datos e información que generan los controles y la tecnología que tienen implementados, con el fin de focalizar las acciones que permitirán actuar proactivamente y prevenir que se presenten accidentes de tránsito.

La planificación de desplazamientos laborales del PESV, es un requisito igualmente establecido en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales (Aplica para todos los niveles)	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Procedimientos e instructivos internos de seguridad y salud en el trabajo	8.1 Planificación y control operativo

### **Paso 16. Inspección de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)**

La organización debe definir un procedimiento y un formato de registro de la inspección preoperacional diaria de vehículos motorizados y no motorizados que se utilizan para desplazamientos laborales de la organización teniendo en cuenta el nivel de riesgo vial de la operación.

El procedimiento debe contener como mínimo: los responsables de realizar la inspección preoperacional y los responsables del control de las inspecciones; y criterios y condiciones de conservación de los registros de las inspecciones



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F\_RAD\_S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

preoperacionales realizadas en el último año.

El formato de registro de la inspección preoperacional diaria al menos debe contener la lista de chequeo que permita verificar la disponibilidad de los elementos a inspeccionar, el buen funcionamiento del vehículo, su estado y los niveles aceptables para el funcionamiento y la seguridad del vehículo y de sus ocupantes.

Los principales elementos a inspeccionar son:

- Documentos del vehículo y del conductor: licencia de tránsito, SOAT, Revisión técnico-mecánica, licencia de conducción y cédula de ciudadanía.
- Luces (externas e internas del vehículo, incluyendo direccionales)
- Llantas (incluyendo llantas de repuesto)
- Fluidos
- Cinturones de seguridad
- Limpia brisas
- Espejos
- Equipo de prevención y seguridad

Dentro de las buenas prácticas además de la inspección preoperacional diaria, la organización puede realizar inspecciones posteriores a cada recorrido, o al finalizar el día, o al cambiar de conductor; también puede crear un sistema de alarmas que le permita identificar las fechas de vencimiento de los diferentes aspectos verificados en la inspección para realizar un mejor seguimiento.

La inspección de vehículos y equipos es un requisito común del PESV, del SGSST y de la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 16. Inspección de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo.  Inspecciones a instalaciones, maquinaria o equipos	8.1 Planificación y control operativo

### **Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)**

La organización debe diseñar e implementar un plan de mantenimiento preventivo para vehículos motorizados y no motorizados que se utilizan para los desplazamientos laborales de la organización. Realizar el mantenimiento periódico de los vehículos y equipos, teniendo como insumos: los informes de inspección preoperacional, reportes de condiciones inseguras, riesgos de la operación, manuales y/o fichas técnicas de los proveedores y/o las recomendaciones de los fabricantes de vehículos y equipos.

La organización debe documentar y mantener la hoja de vida de cada vehículo motorizado y no motorizado usado para los fines misionales de la organización; dicha hoja de vida debe contener, como mínimo: el historial de adquisición de los vehículos, los responsables de la ejecución de las reparaciones y/o mantenimiento; así como los equipos y repuestos que se hayan utilizado para la reparación y/o mantenimiento la trazabilidad del mantenimiento realizado.

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

La organización debe documentar el mantenimiento de los vehículos de propiedad de los colaboradores puestos al servicio de la organización, para el cumplimiento de sus funciones.

El mantenimiento y control de vehículos y equipos en el PESV, es un requisito común establecido tanto en el SG-SST, como en la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)	Artículos 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo.  Mantenimiento periódico de las instalaciones, equipos, máquinas y herramientas.	8.1 Planificación y control operativo

### **Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)**

Para la Gestión del Cambio, la organización debe disponer de un procedimiento para evaluar los impactos que puedan generar cambios externos e internos en la seguridad vial. Dichos cambios pueden ser: nuevas rutas, nuevas tecnologías para vehículos o equipos, nueva legislación, nuevos clientes, nuevos productos y servicios, entre otros. El impacto de los cambios planeados y no planeados debe ser analizado y gestionado previamente para prevenir riesgos y consecuencias en la seguridad vial de la organización.

Respecto de la Gestión de Contratistas, la organización debe implementar acciones y medidas que le garanticen el cumplimiento del objetivo del PESV y la gestión de la seguridad vial por parte de sus contratistas, como mínimo las acciones deben orientarse a:

1. Verificar que los contratistas que están obligados a diseñar e implementar el PESV de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, cumplan con dicha obligación.
2. Establecer las disposiciones que en seguridad vial estime necesarias para cumplimiento de los contratistas que no están obligados a diseñar e implementar un PESV, pero que realizan desplazamientos laborales para cumplir con el objeto de su contrato con la organización.
3. Definir los responsables de supervisar el cumplimiento de las obligaciones en seguridad vial establecidas a los contratistas que realizan desplazamientos laborales.

La gestión del Cambio y la Gestión de Contratistas del PESV, se asimila a los requisitos establecidos en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo.	8.1 Planificación y control operativo



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

Avanzado)	Gestión del cambio Evaluación y selección de proveedores y contratistas.	
-----------	---	--

### **Paso 19. Archivo y retención documental (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)**

La retención documental se debe realizar al menos por cinco (5) años, salvo norma especial en contrario; excepto los registros de las inspecciones preoperacionales que deben ser por año, para los registros y documentos que soportan el PESV. En el manejo de datos personales, se debe tener en cuenta la Ley 1581 de 2012 *"Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales"*.

El archivo y retención documental contemplado en el PESV, es un requisito también establecido en el SG-SST y en la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 19. Archivo y retención documental (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Artículos 9 y 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo.  Archivo y retención documental del Sistema de Gestión de SST	7.6 Información documentada

### **Fase 3. Seguimiento por la Organización**

Se entiende por seguimiento las actividades propias de una organización para verificar la implementación del PESV. En la fase de seguimiento al PESV el CSV analiza y evalúa trimestralmente las estadísticas, los resultados de la medición de los indicadores y las auditorías.

En resumen, los pasos que corresponden a la Fase de seguimiento del PESV son los siguientes:

*Tabla 9. Pasos fase de seguimiento del PESV.*

Paso	Básico	Estándar	Avanzado
<b>20. Definición de indicadores</b>	No Aplica	APLICA	APLICA
<b>21. Registro y análisis estadístico de accidentes de tránsito</b>	No Aplica	No Aplica	APLICA
<b>22. Auditoría</b>	APLICA	APLICA	APLICA

Fuente. Elaboración propia.

### **Paso 20. Definición de indicadores (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)**

Definir indicadores que permitan evaluar el PESV de acuerdo con las condiciones de la organización. El Comité de Seguridad Vial debe analizar y evaluar trimestralmente los resultados del seguimiento y la medición de los indicadores, los cuales, al menos deben contener:

1. La evaluación del cumplimiento de objetivos y metas del PESV.
2. La valoración de planes de acción de la implementación del PESV.
3. El seguimiento a la evolución de riesgos identificados en el PESV.

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

4. La medición del grado de exposición al riesgo vial por parte de sus colaboradores.
5. El análisis de indicadores de los controles para prevenir accidentes de tránsito (indicadores de las actividades como capacitación, implementación de tecnologías, reportes, entre otros).
6. La evaluación del análisis estadístico de accidentes de tránsito: número de accidentes, tasas de siniestralidad y costos de la siniestralidad (por mes y acumulado año).
7. El resultado de las auditorías.

La definición de indicadores en el PESV coincide con los requisitos establecidos en el SG-SST y con los establecidos en la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 20. Definición de indicadores (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Artículos 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo.  Definición de indicadores del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo	9.1 Seguimiento, medición, análisis y evaluación

El CSV puede articular los indicadores del PESV con los indicadores del SG-SST, para ello se deben dejar actas del análisis de los indicadores y presentar un informe semestral al nivel directivo sobre los resultados del PESV.

### **Paso 21. Registro y análisis estadístico de accidentes de tránsito (Aplica para nivel Avanzado)**

A partir de la línea base establecida siguiendo los lineamientos del Paso 5. Relacionado con el Diagnóstico, la Organización debe definir su nivel de pérdida clasificando sus accidentes de tránsito con miras a proyectar estadísticamente la mejora y/o reducción de los mismos, según la metodología de la Pirámide de la Seguridad Vial (Hyden, 1987).

El nivel de pérdida es la representación de la punta de la Pirámide de la Seguridad Vial, adicionando variables de pérdida que son relevantes para las organizaciones y permite analizar los accidentes de tránsito según su severidad; los niveles de la pirámide muestran que para eliminar los accidentes de tránsito (siniestros viales) más graves se deben prevenir los accidentes leves. La pirámide contiene los siguientes niveles: los accidentes con muertos, los accidentes con Lesionados graves, los accidentes con Lesionados leves, los accidentes con solo daños materiales, cuasi colisiones, conflictos leves, conflictos potenciales y eventos normales. Tal como se muestra en la ilustración 11.

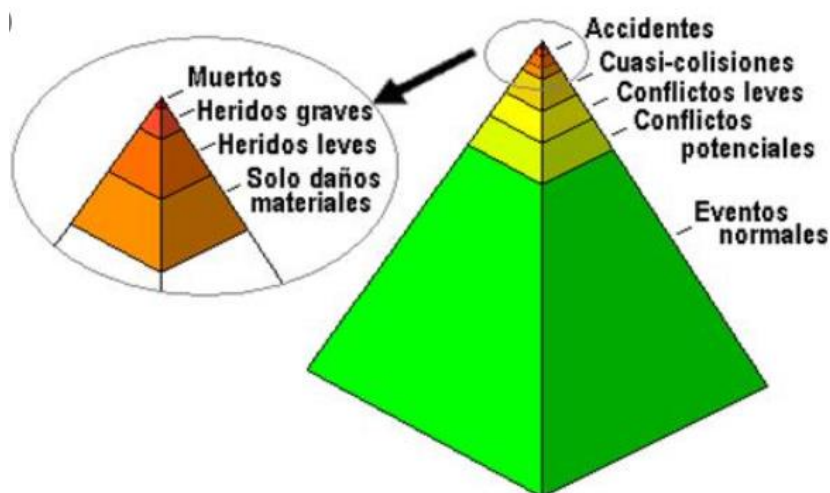
*Ilustración 10. Ejemplo Pirámide de la Seguridad Vial*

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"



Fuente. Pirámide de la Seguridad Vial (Hyden, 1987).

Luego, con base en la Pirámide de la Seguridad Vial, la organización construye e implementa una Matriz de Nivel de Pérdida, la cual depende de las variables que son más relevantes para la organización y que permitan mantener en el tiempo, estadísticas según los accidentes de tránsito. En la tabla 10 a continuación se muestra un ejemplo para la definición del nivel de pérdida:

Tabla 10. Ejemplo Matriz de Nivel de Pérdida

NIVEL	AFECTACIÓN PERSONAS	AFECTACIÓN EN COSTOS	AFECTACIÓN IMAGEN	INVESTIGACIONES Y SANCIONES	DAÑOS Y CONSECUENCIA	AFECTACIÓN AL MEDIO AMBIENTE
Crítico	Muerte	Más de \$100'000.000	Conocimiento en Medios de Comunicación a Nivel Internacional	Investigaciones y Sanciones Críticas	Volcamiento	Contaminación Ambiental Severa
Grave	Incapacidad más de 30 días	Entre \$10'000.001 y \$100'000.000	Conocimiento en Medios de Comunicación a Nivel Nacional	Investigaciones y Sanciones Medias	Semivolcamiento, Tijera	Contaminación Ambiental Media
Medio	Incapacidad hasta 30 días	Entre \$1'000.000 y \$10'000.000	Conocimiento en Medios de Comunicación a Nivel Local	Investigaciones y Sanciones Bajas	Salida de la vía	Contaminación Ambiental Leve
Leve	Primeros Auxilios	Menos de \$1'000.000	Conocimiento en el Sector o en el Entorno de la empresa	Quejas y Reclamos / Errores Humanos	Choques simples	Derrames

Fuente. Elaboración propia a partir de la Pirámide de la Seguridad Vial (Hyden, 1987).

Posteriormente, si se tiene información disponible, se clasifican los datos históricos de los accidentes de tránsito con base en el nivel de pérdida (preferiblemente de los últimos cinco años), luego se establece la tendencia de los accidentes de tránsito y se define su límite máximo tolerable por la organización.

En caso de que la organización no cuente con datos históricos de sus accidentes de tránsito, la clasificación del nivel de pérdida se debe empezar a construir a partir del diseño e implementación del PESV.

Finalmente, se realiza una proyección estadística con base en los accidentes de tránsito del último año, la cual debe ser realista, e implementar la visión de cero accidentes de tránsito.

La organización debe llevar registro estadístico de los accidentes de tránsito con corte trimestral (31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre), diferenciando los accidentes de acuerdo con la gravedad del evento según el nivel de pérdida y separando los análisis estadísticos de los desplazamientos laborales de los desplazamientos cotidianos/ no laborales; luego debe analizar este registro y

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\* de \*F RAD S\*



"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"

establecer las conclusiones del análisis, lo cual será el punto de partida del Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles) y del Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles).

Para calcular tasas de accidentes de tránsito por cada nivel, se puede realizar mediante la siguiente fórmula:

$$(1) TAT_n = \frac{AT_{tn} * K}{km_t}$$

Donde:

$TAT_n$ : Tasa de Accidentes de Tránsito por nivel de pérdida

$AT_{tn}$ : Número de Accidentes de Tránsito en un periodo de tiempo por nivel de pérdida

$K$ : Constante equivalente a 1'000.000 de kilómetros

$km_t$ : Número de kilómetros recorridos en un periodo de tiempo

En este paso, el CSV analiza los resultados de la accidentalidad vial, las tendencias incluyendo el análisis de correlación espacial y temporal, las causas inmediatas y causas raíz de los accidentes de tránsito de la organización y de contratistas, con el objetivo de que la organización focalice los recursos de la seguridad vial en los factores principales que contribuyen en los accidentes de tránsito y que están bajo el control de la organización.

En la siguiente imagen se muestra un ejemplo del tablero de control para realizar el análisis de los accidentes de tránsito y las acciones del PESV.

Ilustración 11. Ejemplo Análisis de Indicadores de Seguridad Vial

Indicadores de Seguridad Vial															
Constante K:	1.000.000														
Meses cargados 2020:	0														
2020															
Variables	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC			
Total de kilómetros recorridos															
Número de Vehículos															
# de siniestros viales															
2020															
Descripción	Formula	Periodo	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	META
Índice de frecuencia de siniestralidad vial	$TAT_n = \frac{\sum \text{Siniestros viales}}{\sum \text{Kilómetros recorridos}} * K$	ANIO													
		MES													
Indicadores adicionales															
Descripción	Formula	Periodo	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	META
Cobertura de capacitaciones en seguridad vial	$CCSP = \frac{\sum \text{relacionados que recibieron capacitación de seguridad vial}}{\sum \text{relacionados programados en el periodo}} * 100$	Acumulado	NOV09	NOV09	NOV09	NOV09	100%	100%	100%	NOV09	NOV09	NOV09	NOV09	NOV09	
		MES	NOV09	NOV09	NOV09	NOV09	NOV09	100%	100%	100%	NOV09	NOV09	NOV09	NOV09	NOV09
Cumplimiento de mantenimientos vehiculares	$CMVP = \frac{\# \text{ de mantenimientos realizados en el periodo}}{\# \text{ de mantenimientos programados en el periodo}} * 100$	Acumulado	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
		MES	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Cumplimiento del cronograma de inspecciones vehiculares	$CMISP = \frac{\# \text{ de inspecciones realizadas en el periodo}}{\# \text{ de inspecciones programadas en el periodo}} * 100$	Acumulado	0.0%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
		MES	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Fuente. Elaboración propia.

El registro y análisis estadístico de los accidentes del PESV, coincide con los requisitos establecidos en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 21. Registro y análisis estadístico de accidentes de tránsito (Aplica para nivel Avanzado)	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo.  Registro y análisis estadístico de accidentes de trabajo y enfermedades laborales	9.1 Seguimiento, medición, análisis y evaluación

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

### **Paso 22. Auditoría anual (Aplica para todos los niveles)**

Documentar y aplicar un procedimiento para la realización de las auditorías al PESV de la organización; el procedimiento de auditoría por lo menos debe contener: la planificación de las auditorías, las pautas de su realización y los responsables; así mismo los contenidos mínimos del informe de auditoría y el seguimiento a las no conformidades y planes de acción o mejora producto de la auditoría.

La organización debe realizar una auditoría anual interna en intervalos de tiempo planificados para proporcionar información acerca del cumplimiento del PESV, la cual será planificada con la participación del Comité de Seguridad Vial. La organización puede optar por manejar auditorías integradas, sin embargo, se debe verificar que se dé cumplimiento a lo establecido en el presente documento.

La Auditoría anual del PESV, se asimila a los requisitos establecidos en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 22. Auditoría anual (Aplica para todos los niveles)	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo.  Auditoría anual	9.3 Auditoría interna

### **Fase 4. Mejora Continua del PESV**

En esta fase la organización demuestra la mejora del PESV con la implementación de los planes de acción para lograr altos estándares de seguridad vial.

En resumen, los pasos que corresponden a la Fase de mejora continua del PESV son los siguientes:

*Tabla 11. Pasos fase de mejora del PESV.*

Paso	Básico	Estándar	Avanzado
<b>23. Mejora</b>	APLICA	APLICA	APLICA
<b>24. Mecanismos de comunicación</b>	APLICA	APLICA	APLICA

Fuente. Elaboración propia.

### **Paso 23. Mejora (Aplica para todos los niveles)**

La organización debe definir e implementar las acciones preventivas y/o correctivas necesarias con base en los resultados de la supervisión, inspección y medición de los indicadores y auditorías del PESV.

La mejora se puede demostrar a través de la evolución de cada uno de los pasos del PESV, incluyendo las acciones articuladas que se realizan con contratistas, como por ejemplo, las tendencias del análisis estadístico de los accidentes de tránsito, la verificación de la eficacia del cierre de hallazgos identificados en auditoría, el cierre de los planes de acción de las investigaciones de los accidentes de tránsito, el seguimiento a los resultados de los simulacros realizados en el marco del plan de emergencias viales, la activación y funcionamiento del plan de emergencias viales cuando ocurre un accidente de tránsito, el cumplimiento del plan de formación, plan de trabajo y planes de acción de los diferentes pasos del PESV, la ejecución de los programas y factores de desempeño, la identificación, análisis, valoración y

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

tratamiento de las diferentes variables de riesgo dinámico que aplican a seguridad vial, entre otras.

El paso 23. Mejora del PESV, encuentra similitud en los requisitos planteados en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 23. Mejora (Aplica para todos los niveles)	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo.  Plan de mejoramiento	10. Mejora

### **Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación (Aplica para todos los niveles)**

La organización debe disponer de mecanismos de comunicación y participación para:

- a) Garantizar que las políticas, lineamientos y actividades ejecutadas en el marco de la seguridad vial sean comunicados a todos los niveles de la organización.
- b) Recibir retroalimentación o propuestas de mejora por parte de todos los colaboradores de la organización.
- c) Recibir y responder las comunicaciones internas y externas relativas al PESV.
- d) Promover en los colaboradores de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o uso de la vía pública.
- e) Aprender de las lecciones que dejan los accidentes de tránsito.

La organización debe definir los mecanismos de comunicación y la frecuencia de las comunicaciones que, por lo menos, debe ser trimestral y contener la promoción de la seguridad vial, la comunicación de los indicadores, los resultados de la implementación del PESV, los riesgos y controles adoptados por la organización con el fin de prevenir accidentes de tránsito.

La definición de mecanismos de comunicación y participación en el PESV guarda similitud con los requisitos establecidos en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación (Aplica para todos los niveles)	Artículo 16 de la Resolución 312 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Mecanismos de comunicación	7.5 Comunicación

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"

### Capítulo II. Metodología para verificación de la implementación del PESV

De acuerdo con el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020 la verificación de la implementación del PESV, la realizarán el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismos de Tránsito, cada una en el marco de sus competencias:

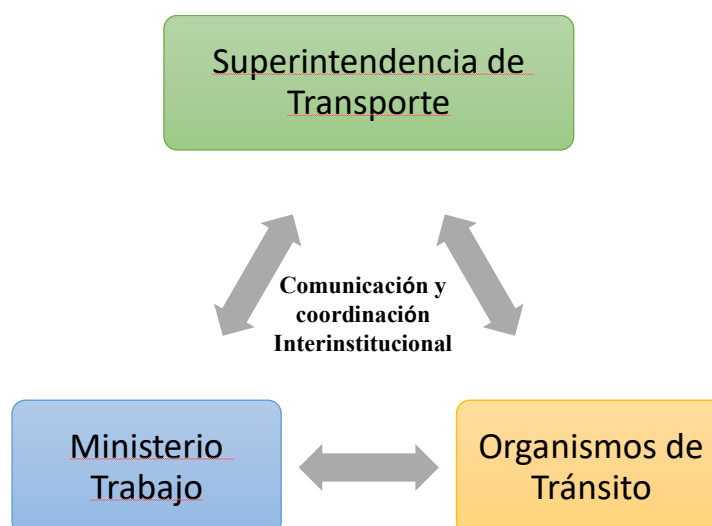
El Ministerio de Trabajo verificará el PESV en todo tipo de organización cuya misionalidad no sea la prestación del servicio de transporte y realizará la verificación del SG-SST en las empresas de transporte terrestre automotor de conformidad con las normas que rigen la materia de SG-SST.

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 Transporte a las empresas que presten servicio público de transporte terrestre de pasajeros, carga y mixto, en las modalidades de radio de acción nacional.
- b. Por los Organismos de Tránsito en su jurisdicción, a las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto en el radio de acción municipal, distrital, o metropolitano.

Para efectos de gestionar la verificación se podrá efectuar en el marco de una coordinación y/o comunicación interinstitucional entre las autoridades mencionadas, algunos aspectos son: la planificación, la ejecución y el resultado de las visitas realizadas y/o de los hallazgos o evidencias que se identifiquen:

*Ilustración 12. Esquema de comunicación y coordinación interinstitucional.*



Fuente: Elaboración propia.

Ejemplo de coordinación interinstitucional: un Inspector de Trabajo y Seguridad Social junto con un Inspector del Organismo de Tránsito de su jurisdicción, estiman pertinente realizar una visita conjunta para la verificación del PESV de una organización diferente a transporte.

La Metodología para Verificación de la implementación del PESV incluye las siguientes etapas que permitirán realizar una adecuada planificación y ejecución de visitas de verificación.



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

### Etapa 1. Esquema de visitas de verificación

Elaborar, implementar y mantener, un esquema de visitas para verificar si el PESV se encuentra implementado conforme al presente documento y la manera como está articulado con el SG-SST, dicho programa puede incluir entre otros, lo siguiente:

1. Frecuencia y criterios para programar las visitas.
2. Métodos de verificación que utilizará en las visitas.
3. Responsabilidad de las personas que realizarán las visitas.
4. Requisitos de planificación.
5. Elaboración de informes.

En la siguiente ilustración se muestra un ejemplo de la planeación del esquema de visitas de verificación:

*Tabla 12. Ejemplo programa de visitas de verificación.*

Esquema de Visitas de Verificación del PESV	
Frecuencia Visitas:	Se realizará priorización de las visitas teniendo en cuenta la capacidad de inspección de la entidad verificadora, y los accidentes de tránsito de las empresas vigiladas.
Métodos de verificación	La verificación se realizará de manera sistemática aplicando los procedimientos propios de la entidad verificadora, por medio de visitas virtuales o presenciales, evaluando la existencia de evidencias que respalden la implementación de los 24 Pasos del PESV, las autoridades podrán verificar documentos y registros (impresos y/o digitales), desarrollar entrevistas a colaboradores de la organización, y/o realizar ejercicios de observación que permitan evidenciar el cumplimiento de los requisitos del PESV.
Responsabilidad	Líder de la visita: responsable por coordinar y ejecutar la visita. Acompañantes en la visita: responsables por revisar cada uno de los pasos del PESV.
Requisitos de Planificación:	Las autoridades podrán desarrollar planes de las visitas. No obstante, para el Ministerio de Trabajo la planificación de las mismas, se realizará de acuerdo con lo definido en el artículo 486 del CST, el cual establece que los Inspectores de Trabajo y de la Seguridad Social, "podrán entrar sin previo aviso, y en cualquier momento mediante su identificación como tales, en toda empresa con el mismo fin y ordenar las medidas preventivas que consideren necesarias"
Acta de la visita:	El acta de la visita se entregará tan pronto finalice la visita y se mantendrá un archivo físico y digital.

Fuente: Elaboración propia a partir de la ISO 19011: "Directrices para auditorías de Sistemas de Gestión".

### Etapa 2. Planificación de la visita de verificación

Para la planificación de la visita las autoridades de verificación podrán tomar como referente la metodología de la Guía Técnica Colombiana ISO 19011: Directrices para la Auditoría de los Sistemas de Gestión (ICONTEC, 2018) o usar las herramientas que ellas hayan adoptado o aprobado para el desarrollo de las actividades de inspección,

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

vigilancia y control, en el marco de sus competencias.

En las visitas es recomendable realizar un muestreo estadístico (tomando como base la población del proceso a verificar, se pueden tener en cuenta personas que realizan desplazamientos laborales, técnicos de mantenimiento, planificadores de ruta, etc.) como se indica en la siguiente tabla y un muestro basado en juicios (tomando como base los riesgos críticos y la causa raíz de los accidentes de tránsito).

*Tabla 13. Ejemplo tamaño de la muestra.*

TAMAÑO DE LA POBLACIÓN	MUESTRA SUGERIDA
<b>2-10</b>	100%
<b>11-25</b>	50%
<b>26-100</b>	25%
<b>101-500</b>	10%
<b>501-1000</b>	5%
<b>Superior a 1000</b>	1-2%

Fuente: Icontec, 2019.

El formato de planificación de la visita debe contener:

1. Objetivo de la visita: Lo que se espera lograr con la verificación.
2. Alcance de la visita: Incluye factores tales como la ubicación geográfica, las funciones, procesos o actividades a verificar, así como el periodo de tiempo que se destinará para la visita.
3. Fechas y horarios de la visita: se refiere a las fechas exactas y tiempos definidos para la visita, información que deberá ser previamente notificada a la organización objeto de la visita
4. Responsables: se incluye el nombre de la(s) persona(s) que realizará(n) la verificación
5. Secuencia de la verificación: Previamente, la autoridad de verificación solicitará a la organización el diagnóstico realizado en materia de seguridad vial o su actualización si corresponde, con el fin de realizar una revisión documental para preparar la visita.
6. Lista de verificación o lista de chequeo: Es el formato que utilizan las personas que realizarán la verificación, en el cual consignan la evidencia de los hallazgos identificados de acuerdo con los criterios definidos previamente.

En la siguiente ilustración se muestra un ejemplo del formato de planificación de la verificación.

*Tabla 14. Ejemplo planificación de la visita de verificación.*

<b>OBJETIVO</b>	Verificar si el PESV se está implementado, si cumplen con lo establecido en la presente metodología, y si hay medidas que no se están realizando cuya ausencia pueda estar contribuyendo a la ocurrencia de accidentes de tránsito (siniestros viales) en la empresa.
<b>ALCANCE</b>	Empresa X en la ciudad...
<b>CRITERIOS</b>	Ley 769/02. Ley 1503/11. Decreto 1079/15. Decreto Ley 2106 de 2019 y Ley 2050 de 2020. Resolución xxxxxxxxx
<b>LÍDER DE LA VERIFICACIÓN</b>	Nombre responsable de la visita      EQUIPO: Nombre de otros miembros que participarán en la visita.
<b>ATENCIÓN A LA VISITA</b>	Nombre de las personas de la organización que reciben y participan en la visita de verificación

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

FECHA	HORA	ACTIVIDADES DE LA VISITA DE CAMPO
13/04/2020	8:00	Reunión de Apertura
	8:15	Entrevista Comité de Seguridad Vial y responsable del PESV
	9:00	Revisión factor institucional
	10:00	Revisión factor atención a víctimas
	11:00	Revisión factor infraestructura
	12:00	Receso
	14:00	Revisión factor vehículo
	15:00	Revisión factor humano
	16:00	Reunión responsables de la visita
	16:30	Reunión de Cierre

Fuente: elaboración propia a partir de la ISO 19011.

En el muestreo de las visitas de verificación es indispensable entrevistar a los colaboradores de la organización.

### Etapa 3. Lista de verificación

En cuanto a la lista de verificación o lista de chequeo o check list de verificación, es una herramienta de trabajo de las autoridades de verificación para tener un hilo conductor durante la visita; se diseñará una lista con al menos los aspectos que se muestran en la siguiente ilustración, y de acuerdo con los criterios de la visita que se basa en las fases, pasos y los requisitos de la presente metodología, los requisitos legales aplicables y el nivel que le corresponde a la organización para el diseño e implementación del PESV, en función de su misionalidad y tamaño.

Las autoridades de verificación tienen la potestad de verificar los pasos aplicables a cada organización o de realizar una verificación parcial según sus necesidades.

Tabla 15. Ejemplo lista de verificación.

DATOS GENERALES DE LA VERIFICACIÓN			
RAZÓN SOCIAL			NIT
OBJETO SOCIAL DE LA ORGANIZACIÓN A VERIFICAR	CIU		
FECHA DE LA VERIFICACIÓN	(DD/MM/AAA A)	VISITA EN SITIO/PRESENCIAL( )	VISITA A DISTANCIA/VIRTUAL ( )
NOMBRE REPRESENTANTE DE LA ORGANIZACIÓN			
TIPO DE ORGANIZACIÓN A VERIFICAR	Empresas de Transporte		
	Otras Empresas, Entidades y Organizaciones		
	Empresas dedicadas a	Organizaciones	



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

TAMAÑO ORGANIZACIÓN, EMPRESA O ENTIDAD A VERIFICAR		la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor	dedicadas a actividad diferente al transporte
	Básico	Entre 11 y 19 vehículos o menos de 20 conductores	Entre 11 y 49 vehículos o Menos de 50 conductores
	Estándar	Entre 20 y 50 vehículos o entre 20 y 50 conductores	Entre 50 y 100 vehículos o entre 50 y 100 conductores
	Avanzado	Más de 50 vehículos o más de 50 conductores	Más de 100 vehículos o más de 100 conductores
AUTORIDAD QUE REALIZA LA VERIFICACIÓN	Ministerio de Trabajo		
	Superintendencia de Transporte		
	Organismos de Tránsito		
NOMBRE EVALUADOR LIDER		CEDULA VERIFICADOR LIDER	
NOMBRE EVALUADOR 1		CEDULA VERIFICADOR 1	
NOMBRE EVALUADOR 2		CEDULA VERIFICADOR 2	

VERIFICACIÓN DE REQUISITOS				
1. Líder del diseño e implementación del PESV	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES	
1.1 ¿Se tiene designada una persona con poder y autoridad de decisión, para que lidere el diseño e implementación del PESV y lo articule con el SG-SST?	TODOS LOS NIVELES			
2. Comité de seguridad vial	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES	
2.1 ¿El nivel directivo designo los miembros del Comité de Seguridad Vial (CSV), este comité está conformado por al menos tres (3) personas con poder de decisión (incluyendo al líder del PESV y se recomienda número impar de participantes)?	ESTÁNDAR Y AVANZADO			
2.2 ¿En caso de que el Comité de Seguridad Vial (CSV) está integrado con el COPASST, cumple los requisitos definidos en la normatividad vigente en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo?,	ESTÁNDAR Y AVANZADO			



### RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F\_RAD\_S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

VERIFICACIÓN DE REQUISITOS			
2.3 ¿El Comité de Seguridad Vial (CSV) cumple con las responsabilidades y funciones del paso 2?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
3. Política de Seguridad Vial	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
3.1 ¿Se cuenta con Política de Seguridad Vial documentada con alcance sobre los desplazamientos laborales y los trayectos en itinere para todos los colaboradores de la organización?	TODOS LOS NIVELES		
3.2 ¿La Política de Seguridad Vial documentada cumple con los requisitos definidos en el paso 3?	TODOS LOS NIVELES		
4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
4.1 ¿El nivel directivo demuestra liderazgo, compromiso y corresponsabilidad, ¿se cumplen con los requisitos definidos en el paso 4?	TODOS LOS NIVELES		
5. Diagnóstico	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
5.1 ¿La organización definió de la línea base para identificar los problemas de seguridad vial, es conforme con los requisitos definidos en el paso 21 de la guía metodología del PESV?	TODOS LOS NIVELES		
5.2 ¿El diagnóstico del PESV al menos contiene los requisitos definidos en el paso 5 de la Metodología del PESV?	TODOS LOS NIVELES		
5.3 ¿En caso de que aplique, el diagnóstico del PESV se actualiza al menos una vez al año?	TODOS LOS NIVELES		
6. Evaluación y control de riesgos	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES



### RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"

VERIFICACIÓN DE REQUISITOS			
6.1 ¿Se tiene definido y aplicado un procedimiento de evaluación y control de riesgos en seguridad vial y al menos contiene los requisitos definidos en el paso 6?	TODOS LOS NIVELES		
6.2 ¿La organización cuenta con una herramienta para la evaluación y control de los riesgos en seguridad vial y se actualiza como mínimo una (1) vez al año y/o cada vez que ocurra un accidente de tránsito?	TODOS LOS NIVELES		
<b>7. Objetivos y metas</b>	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
7.1 ¿Están definidos los objetivos y metas del PESV y están enfocados a la prevención en seguridad vial, son claros, medibles y cuantificables?	TODOS LOS NIVELES		
7.2 ¿Los objetivos y metas del PESV son coherentes con la Política de Seguridad Vial, la evaluación y control de riesgos en seguridad vial, el plan de trabajo anual del PESV y los Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño en seguridad vial?	TODOS LOS NIVELES		
7.3 ¿Los objetivos y metas del PESV fueron comunicados a todos los colaboradores de la organización, así como actualizados, revisados y evaluados mínimo una (1) vez al año?	TODOS LOS NIVELES		
<b>8. Programas y factores de desempeño</b>	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
8.1 ¿La organización tiene definidos como mínimo los siguientes programas de gestión de riesgos y factores de desempeño del PESV: <i>Gestión de la Velocidad, Prevención de la Fatiga, Prevención de la Distracción, cero tolerancia al consumo de alcohol y de sustancias psicoactivas, protección de actores viales vulnerables, y otros programas relacionados con el SG-SST</i> , y cumplen con los requisitos definidos en el paso 8?	TODOS LOS NIVELES		
8.2 ¿Los programas y factores de desempeño del PESV son	TODOS LOS		



### RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"

VERIFICACIÓN DE REQUISITOS			
actualizados como mínimo una (1) vez al año?	NIVELES		
8.3 ¿Los programas de gestión de riesgos y factores de desempeño del PESV fueron divulgados a todos los colaboradores de la organización, y se les realizó análisis y evaluación de resultados de manera trimestral en el Comité de Seguridad Vial?	TODOS LOS NIVELES		
9. Plan anual de trabajo	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
9.1 ¿El plan anual del PESV está documentado, contiene los objetivos, metas, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades del año y está articulado con el plan anual de actividades del SG-SST?	TODOS LOS NIVELES		
10. Competencia y plan anual de formación	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
10.1 ¿La organización definió y documentó la competencia en seguridad vial de los colaboradores de la organización y los siguientes cargos y roles: <i>Líder del PESV (ver paso 1), Miembros del Comité de Seguridad Vial (ver paso 2), Capacitadores en seguridad vial, Planificadores de rutas o personas que realizan la función de coordinar desplazamientos laborales, Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos, Auditores de seguridad vial, Brigadista Vial, Investigadores de accidentes de tránsito, Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales</i> , cumple con lo indicado en el Paso 10 (según corresponda)?	TODOS LOS NIVELES		
10.2 ¿La organización definió los lineamientos generales de sensibilización y capacitación para promover en la comunidad de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía?	TODOS LOS NIVELES		





## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F\_RAD\_S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

VERIFICACIÓN DE REQUISITOS			
10.3 ¿El plan anual de formación incluye los temas de seguridad vial por cada actor vial independientemente del cargo o rol que desempeña, está enfocado en los riesgos identificados en el paso 6 y cumple con los requisitos definidos en el paso 10?	TODOS LOS NIVELES		
11. Responsabilidad y comportamiento	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
11.1 ¿La organización asignó, documentó y comunicó en debida forma las funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial de todos los actores viales de la organización, ¿contiene como mínimo lo indicado en el Paso 11?	AVANZADO		
11.2 ¿La organización realizó la evaluación de la competencia en seguridad vial a colaboradores que realizan desplazamientos laborales, al menos una (1) vez al año, contiene como mínimo lo indicado en el Paso 11?	AVANZADO		
11.3 ¿La organización cuenta con el procedimiento documentado de evaluación de la competencia de los conductores?	AVANZADO		
11.4 ¿La organización definió la metodología para lograr comportamientos interdependientes y promoción de la formación de hábitos y conductas seguros en la vía?	AVANZADO		
12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
12.1 ¿La organización elaboró un plan de preparación y respuesta ante emergencias viales, incluye como mínimo los requisitos mencionados en el Paso 12?	TODOS LOS NIVELES		
12.2 ¿El plan de preparación y respuesta ante emergencias viales tiene en cuenta a todos los colaboradores de la organización, los riesgos de las rutas y los	TODOS LOS NIVELES		



### RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

VERIFICACIÓN DE REQUISITOS			
diferentes actores viales, ¿la ubicación de los centros de atención médica y los organismos de socorro en rutas frecuentes?			
12.3 ¿El plan de preparación y respuesta ante emergencias viales es verificado cuando ocurre un accidente de tránsito con fatalidad y fue divulgado al interior de la organización?	TODOS LOS NIVELES		
13. Investigación Interna de accidentes de tránsito	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
13.1 ¿La organización documentó y aplicó una técnica, metodología o procedimiento para reportar, registrar, investigar, analizar y divulgar los accidentes de tránsito en los que se ven involucrados los colaboradores de la organización en los desplazamientos laborales y en el entorno próximo de la organización, incluye como mínimo los requisitos mencionados en el Paso 13?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
13.2 ¿La organización divulgó las lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
14. Vías administradas por la organización	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
14.1 ¿La organización documentó el diseño, operación y mantenimiento de las vías de circulación públicas y/o privadas que controle directamente la organización?	TODOS LOS NIVELES		
14.2 ¿La organización documentó los accidentes de tránsito que se presentan por parte de terceros o por parte de colaboradores de la organización que utilizan las vías que administra y controla la organización, contiene como mínimo los requisitos mencionados en el Paso 14?	TODOS LOS NIVELES		
14.3 ¿Para el caso de las concesiones viales se realizan las inspecciones de seguridad vial en los puntos críticos de mayor	TODOS LOS NIVELES		



### RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F\_RAD\_S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

VERIFICACIÓN DE REQUISITOS			
accidentalidad vial en el tramo concesionado y se toman acciones frente a las deficiencias?			
15. Planificación de desplazamientos laborales.	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
15.1 ¿Se tiene documentado el procedimiento que utiliza la organización para la planificación de viajes misionales de los colaboradores de la organización, teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial, ¿contiene como mínimo los requisitos mencionados en el Paso 15?	TODOS LOS NIVELES		
15.2 ¿La organización documentó los accidentes de tránsito que se presentan en los diferentes recorridos con fallecidos, Lesionados o daños, bien sean que involucren a colaboradores de la organización o a terceras partes donde esté involucrado un vehículo al servicio de la organización?	TODOS LOS NIVELES		
16. Inspección de vehículos y equipos	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
16.1 ¿La organización definió un procedimiento y un formato de registro para la inspección preoperacional diaria de vehículos motorizados y no motorizados para desplazamientos laborales de la organización teniendo en cuenta el nivel de riesgo vial de la operación?	TODOS LOS NIVELES		
16.2 ¿La inspección preoperacional diaria contiene al menos la disponibilidad, el buen funcionamiento, el estado y los niveles aceptables para la seguridad del vehículo y de sus ocupantes y demás requisitos mencionados en el Paso 16?	TODOS LOS NIVELES		
16.3 ¿La organización controla los registros de la inspección preoperacional de los vehículos propios de los colaboradores puestos al servicio de la	TODOS LOS NIVELES		



### RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

VERIFICACIÓN DE REQUISITOS			
organización y de los vehículos utilizados ocasionalmente para actividades extramurales y realiza seguimiento a las acciones que se deriven de las inspecciones preoperacionales?			
17. Mantenimiento y control de vehículos y equipos	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
17.1 ¿La organización diseñó e implementó un plan de mantenimiento preventivo para vehículos motorizados y no motorizados que se utilizan para los desplazamientos laborales de la organización, contempla los requisitos mencionados en el Paso 17?	TODOS LOS NIVELES		
17.2 ¿La organización documentó y mantiene la hoja de vida de cada vehículo motorizado y no motorizado que se utilizan para los fines misionales de la organización, contempla los requisitos mencionados en el Paso 17?	TODOS LOS NIVELES		
17.3 ¿La organización documentó los mecanismos que utiliza para evaluar el riesgo de los vehículos y para realizar el seguimiento de vehículos de contratistas, afiliados, asociados y puestos al servicio de la organización (permanentes y ocasionales)?	TODOS LOS NIVELES		
18. Gestión del cambio y gestión de contratistas	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
18.1 ¿La organización dispone de un procedimiento para evaluar los impactos que puedan generar los cambios externos e internos en la seguridad vial?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
18.2 ¿La organización realizó el análisis del impacto de los cambios planeados y no planeados y las gestiones de manera previa para prevenir riesgos y consecuencias en seguridad vial?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
18.3 ¿La organización dispone de un procedimiento verificar el PESV de	ESTÁNDAR		



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F\_RAD\_S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

VERIFICACIÓN DE REQUISITOS			
los contratistas que realizan desplazamientos laborales al servicio de la organización, el procedimiento contiene los requisitos mencionados en el Paso 18?	Y AVANZADO		
19. Archivo y retención documental	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
19.1 ¿La organización realiza la retención documental de los registros y documentos que soportan el PESV al menos por cinco (5) años, excepto los registros de las inspecciones preoperacionales que deben ser por un (1) año?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
20. Definición de indicadores	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
20.1 ¿La organización definió indicadores que permitan evaluar el PESV de acuerdo con las condiciones de la organización, el seguimiento y la medición contiene los requisitos mencionados en el Paso 20?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
20.2 ¿El Comité de Seguridad Vial analiza y evalúa trimestralmente los resultados del seguimiento y la medición, se dejan actas del análisis de los indicadores y presenta un informe semestral al nivel directivo sobre los resultados del PESV, contempla lo mencionado en el Paso 20?	ESTÁNDAR Y AVANZADO		
21. Registro y análisis estadístico de accidentes de tránsito	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA	OBSERVACIONES
21.1 ¿La organización definió la línea base de la accidentalidad vial, en la cual se determina la posición actual de la organización con relación a la seguridad vial de acuerdo con su nivel de pérdida?	AVANZADO		
21.2 ¿La organización lleva registro estadístico y análisis de los accidentes de tránsito con corte trimestral (31 de marzo, 30 de junio,	AVANZADO		



### RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F\_RAD\_S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

VERIFICACIÓN DE REQUISITOS			
30 de septiembre y 31 de diciembre), hace la diferencia de acuerdo con la gravedad del evento según el nivel de pérdida y separando los análisis estadísticos de los desplazamientos laborales de los desplazamientos cotidianos / no laborales?			
22. Auditoría anual	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
22.1 ¿La organización documentó y aplica un procedimiento para la realización de las auditorías al PESV de la organización y al PESV de los contratistas , con personal competente y con un programa de auditoría, contempla lo mencionado en el Paso 22?	TODOS LOS NIVELES		
22.2 ¿La organización realiza una auditoría anual y se verificó que se diera cumplimiento a los requisitos establecidos en la Metodología del PESV? (puede optar por manejar auditorías integradas).	TODOS LOS NIVELES		
23. Mejora	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
23.1 ¿La organización definió e implementó las acciones preventivas y/o correctivas necesarias con base en los resultados de la supervisión, inspecciones, medición de los indicadores, auditorías del PESV y producto de requerimientos o recomendaciones de autoridades y/o identificadas en la organización?	TODOS LOS NIVELES		
24. Mecanismos de comunicación y participación	NIVELES	CUMPLE/ NO CUMPLE/ NO APLICA/ NO VERIFICADO	OBSERVACIONES
24.1 ¿La organización definió y puso a disposición los mecanismos de comunicación y participación en relación con la seguridad vial, así como la frecuencia de las comunicaciones que, por lo menos,	TODOS LOS NIVELES		

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

VERIFICACIÓN DE REQUISITOS			
debe ser trimestral y contener la promoción de la seguridad vial, de acuerdo con lo definido en el Paso 24?			
TOTAL CUMPLE			
TOTAL NO CUMPLE			

Fuente: Elaboración propia.

La lista de verificación es de uso de las autoridades de verificación y en ella se determinan los hallazgos de cumplimiento y las observaciones frente a la evidencia revisada en la visita de verificación.

### **Etapas 4. Realización de la visita de verificación**

Para el trabajo de campo, la visita de verificación incluye las siguientes actividades:

1. Reunión de apertura: presentar al equipo responsable de la visita, confirmar y solucionar dudas sobre el plan de verificación previsto para realizar la visita.
2. Comunicación durante la visita: entrevistar al Comité de Seguridad Vial y/o al responsable del PESV, entrevistar a los colaboradores de la organización.
3. Revisión y verificación de la información documentada: revisar las evidencias que soportan la implementación del PESV y evaluar si éste cumple con los criterios (requisitos legales y acciones para la reducción de riesgos).
4. Reunión de cierre: presentar a la organización los hallazgos, riesgos identificados y conclusiones de la visita de verificación, resaltando el tiempo máximo para subsanar los hallazgos y para el cierre de las acciones preventivas y/o correctivas que se acuerden con la organización, y cuando la entidad que realice la verificación lo estime necesario, establecer los plazos de seguimiento de una nueva visita para verificar el cierre de las acciones correctivas y/o preventivas que se evidenciaron durante la visita de verificación.

### **Etapas 5. Acta o informe de la visita de verificación**

El acta o informe de visita de verificación, al menos debe contener: nombre de la empresa visitada, fecha de la visita, objetivos de la visita, alcance, criterios, hallazgos y conclusiones de la visita.

En la siguiente tabla se muestra un ejemplo del formato que se puede utilizar para el informe de la visita de verificación. El principal insumo para demostrar cumplimiento frente al diseño e implementación del PESV es la Visión Cero o la reducción de la cantidad y/o severidad de los accidentes de tránsito.

El informe de la visita de verificación se reportará en las condiciones que se establezcan con la adopción del mecanismo informático del que hace relación el artículo 3 de la Ley 2050 de 2020.

*Tabla 16. Ejemplo formato acta de visita de verificación.*

<b>EMPRESA</b>	Nombre de la organización
<b>FECHA</b>	Fecha de la visita de verificación
<b>OBJETIVO</b>	Verificar la implementación del PESV.
<b>ALCANCE</b>	Empresa X en la ciudad...



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

<b>CRITERIOS</b>	Ley 769/02 Ley 1503/11 Decreto 1079/15 Decreto Ley 2106/19 y Ley 2050 de 2020
<b>ACCIDENTES DE TRÁNSITO</b>	Número de accidentes de tránsito de los últimos 5 años.
<b>LÍDER</b>	Nombre responsable de la visita   EQUIPO: Nombre de otros miembros que participarán en la visita.
<b>HALLAZGOS</b>	Se relacionan los hallazgos que no cumplen con los criterios de los requisitos legales: 1...
<b>CONCLUSIONES</b>	Se mencionan las conclusiones de la visita de verificación con base a los riesgos identificados de la organización y en el cumplimiento de los criterios de los requisitos legales: 1...
<b>FECHA DE NUEVA VISITA PARA SEGUIMIENTO DE HALLAZGOS</b>	Fecha máxima para subsanar los hallazgos: Fecha máxima para el cierre de las acciones preventivas y/o correctivas: Fecha nueva visita de seguimiento para verificar el cierre de las acciones correctivas y/o preventivas: Día / mes / año

Fuente: elaboración propia.

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

### Anexo 1. Tabla de articulación y correspondencia PESV, SG-SST e ISO 39001:2012

PESV	SG-SST	ISO 39001:2012
Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV (Aplica para todos los niveles)	Asignación de una persona que diseñe e implemente el SG-SST	5.3 Roles, responsabilidades y autoridades organizacionales
Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Conformación del COPASST	5.3 Roles, responsabilidades y autoridades organizacionales
Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles)	Política de SST	5.2 Política de SV
Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles)	Revisión por la alta dirección	5.1 Liderazgo y compromiso
Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles)	Evaluación Inicial del SG-SST	2. Contexto de la organización
Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles)	Metodología para identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos	6.2 Acciones para abordar riesgos y oportunidades
Paso 7. Objetivos y metas del PESV (Aplica para todos los niveles)	Objetivos de SST	6.4 Objetivos de la SV y planificación para lograrlos
Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles)	Medidas de prevención y control a peligros/riesgos identificados	6.3 Factores de desempeño de la SV
Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles)	Plan Anual de Trabajo	6.4 Objetivos de la SV y planificación para lograrlos
Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles)	Programa de capacitación anual	7.3 Competencia
Paso 11. Responsabilidad y comportamiento (Aplica para nivel Avanzado)	Asignación de responsabilidades en SST	7.3 Competencia 7.4 Toma de conciencia
Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (Aplica para todos los niveles)	Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias	8.2 Preparación y respuesta ante emergencias
Paso 13. Investigación interna de accidentes de tránsito (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Investigación de incidentes, accidentes de trabajo	9.2 Investigación de accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico en la vía
Paso 14. Vías	Mantenimiento periódico	8.1 Planificación y control



### RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

administradas por la organización (Aplica para todos los niveles)	de las instalaciones, equipos, máquinas y herramientas.	operativo
Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales (Aplica para todos los niveles)	Procedimientos e instructivos internos de seguridad y salud en el trabajo	8.1 Planificación y control operativo
Paso 16. Inspección de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)	Inspecciones a instalaciones, maquinaria o equipos	8.1 Planificación y control operativo
Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)	Mantenimiento periódico de las instalaciones, equipos, máquinas y herramientas	8.1 Planificación y control operativo
Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Gestión del cambio	8.1 Planificación y control operativo
Paso 19. Archivo y retención documental (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Archivo y retención documental del Sistema de Gestión de SST	7.6 Información documentada
Paso 20. Definición de indicadores (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Definición de indicadores del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo	9.1 Seguimiento, medición, análisis y evaluación
Paso 21. Registro y análisis estadístico de accidentes de tránsito (Aplica para nivel Avanzado)	Registro y análisis estadístico de accidentes de trabajo y enfermedades laborales	9.1 Seguimiento, medición, análisis y evaluación
Paso 22. Auditoría anual (Aplica para todos los niveles)	Auditoría anual	9.3 Auditoría interna
Paso 23. Mejora (Aplica para todos los niveles)	Plan de mejoramiento	10. Mejora
Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación (Aplica para todos los niveles)	Mecanismos de comunicación	7.5 Comunicación

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

### Anexo 2. Tabla resumen por nivel de diseño e implementación del PESV

PESV	BÁSICO	ESTÁNDAR	AVANZADO
Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)		X	X
Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 7. Objetivos y metas del PESV (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 11. Responsabilidad y comportamiento (Aplica para nivel Avanzado)			X
Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 13. Investigación interna de accidentes de tránsito (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)		X	X
Paso 14. Vías administradas por la organización (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 16. Inspección de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)		X	X
Paso 19. Archivo y retención documental (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)		X	X
Paso 20. Definición de indicadores (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)		X	X
Paso 21. Registro y análisis estadístico de accidentes de tránsito (Aplica para nivel Avanzado)			X

## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F RAD S\*



*"Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*

Paso 22. Auditoría anual (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 23. Mejora (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación (Aplica para todos los niveles)	X	X	X
<b>TOTAL</b>	<b>17</b>	<b>22</b>	<b>24</b>

### Referencias

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (13 de 03 de 2020). *Observatorio Nacional de Seguridad Vial*. Obtenido de Geovisor de Seguridad Vial:  
<https://ansv.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=5a1bdb5c4fe041e0bb9892fd3748cf6a>
- Bird, F. (1969). Pirámide de Bird.
- Calibaba, J. (2017). *The Road to Vision Zero: Zero Traffic Fatalities and Serious Injuries*. CreateSpace Independent Publishing Platform.
- Claudia Armenta, W. T. (2013). *PHVA 4 Letras Ganadoras*. España: Editorial Académica Española.
- Hyden, C. (1987). The Development of a Method for Traffic Safety Evaluation: The Swedish Traffic Conflicts Technique.
- ICONTEC. (2018). *Directrices para la auditoría de los sistemas de gestión*. Bogotá: Colombia.
- ICONTEC. (2018). *Gestión del riesgo, principios y directrices*. Obtenido de <https://tienda.icontec.org/producto/impreso-ntc-iso31000-gestion-del-riesgo-principios-y-directrices/?v=42983b05e2f2>
- Jasiulewicz-Kaczmarek, M., Szwedzka, K., & Szczuka, M. (2015). Behaviour based intervention for occupational safety – case study. *Procedia Manufacturing* 3, 4876 – 4883.
- World Health Organization. (05 de 2019). *WHO, Global status report on road safety 2018*. Obtenido de [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/)