

**PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL – PESV -  
RESOLUCIÓN 20223040040595 de 2022**

**CAM 2025**



**JULIO 2025**

**NEIVA, HUILA**

## Tabla de Contenido

1. Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV.....	3
2. DETERMINACIÓN DEL NIVEL PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV	6
3. Capítulo II. Fases del PESV .....	7
3.1. Fase 1. Planificación del PESV .....	7
3.2. Paso 1. Líder del diseño e implementación del PESV (Aplica para todos los niveles).....	8
3.3. Paso 2. Comité de seguridad vial (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado). .....	9
3.4. Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Empresa (Aplica para todos los niveles) ...	9
3.5. Paso 4. Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo (Aplica para todos los niveles).....	9
3.6. Paso 5. Diagnóstico.....	10
3.7. Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos. ....	11
3.8. Paso 7. Objetivos y metas del PESV.....	11
- Contribuir a generar conciencia, hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía en todos nuestros colaboradores como actores de la vía, a través de mecanismos de campañas y/o sensibilizaciones. ....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
- Fortalecer las capacidades de los colaboradores en temas de seguridad vial .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
- Instruir la forma adecuada para la verificación de las condiciones de los vehículos de los empleados para uso personal .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
3.9. Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles).....	12
4. Fase 2. Implementación y Ejecución del PESV.....	13
4.1 Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles).....	13
4.2 Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles).14	
4.3 Plan Anual de Formación.....	16
4.4 Paso 11. Responsabilidad y comportamiento. (Aplica para nivel avanzado).....	16
4.5 Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales. (Aplica para todos los niveles).....	19
4.6 Paso 13. Investigación interna de siniestros viales (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado). ....	19
4.7 Paso 14. Vías seguras administradas por la empresa (Aplica para todos los niveles).....	21
4.8 Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales (Aplica para todos los niveles).....	22
4.9 Paso 16. Inspección de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles).....	23
4.10 Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos (Aplica para todos los niveles).....	24

4.11	Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado).....	24
4.12	Paso 19. Archivo y retención documental (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado). .....	26
5.	Fase 3. Seguimiento por la Empresa.....	27
5.1	Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV (Aplica para todos los niveles).....	27
6.	Fase 4. Mejora Continua del PESV.....	33
6.1	Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas (aplica para todos los niveles).....	33
6.2	Paso 24. Mecanismos de comunicación y participación (aplica para todos los niveles).....	34
	Bibliografía.....	35

### Listado de Tablas

Tabla 1.	Resumen grupos PESV en función de la misionalidad y tamaño de la empresa ...	3
Tabla 2.	Pasos fase de planificación del PESV .....	7
Tabla 3.	Antecedentes Históricos de Accidentalidad Vial .....	10
Tabla 4.	Pasos fase de implementación del PESV.....	13
Tabla 5.	Tiempo de experiencia en conducción sugerida.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Tabla 6.	Condiciones de Pérdida de Puntos .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Tabla 7.	Calificaciones por conductor .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Tabla 8.	Pasos fase de Seguimiento del PESV .....	27
Tabla 9.	Indicadores del PESV.....	27
Tabla 10.	Matriz de Nivel de Perdida. ....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Tabla 11.	Pasos Fase de Mejora del PESV.....	33

### Listado de Ilustraciones

Ilustración 1.	Fases de Diseño e Implementación del PESV.....	8
Ilustración 2.	Enfoque Sistema Seguro.....	
Ilustración 3.	Taxonomía de Bloom. ....	
Ilustración 4.	Paso a Paso para investigar un accidente de tránsito. ....	20
Ilustración 5.	Matriz de Haddon .....	20

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

De acuerdo con lo dispuesto en la resolución 40595 del 12 de julio de 2022, lo primero que debe realizar como empresa, es identificar la misionalidad y tamaño de la empresa, considerando lo siguiente. Para el conteo de conductores y vehículos, tener en cuenta las siguientes definiciones contenidas en la nueva legislación:

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

**Misionalidad 2.** La de las organizaciones dedicadas a actividad diferente al transporte.

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

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

**Conductores contratados o administrados por la empresa:** corresponde al número de personas que utilizan un vehículo automotor y no automotor puesto al servicio de la empresa para el cumplimiento de sus funciones, independientemente del modelo de contratación o administración (vinculación o intermediación) que utilice la empresa.

De acuerdo con lo anterior, la ubicación de la empresa 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 empresa:

Tabla 1. Resumen grupos PESV en función de la misionalidad y tamaño de la empresa.

Nivel de Diseño e Implementación del PESV		Empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor	Organizaciones dedicadas a actividad diferente al transporte
TAMAÑO DE LA EMPRESA	Básico	Entre 11 y 19 vehículos o entre 2 y 19 conductores	Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 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,

Fuente: Resolución 40595 del 12 de julio de 2022

**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 entre dos (2) y diecinueve (19) conductores.

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

**Tamaño 3. Nivel Avanzado:** 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 entre dos (2) y cuarenta y nueve (49) conductores.

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

Adicional a lo anterior, para el conteo de vehículos y conductores, tenga en cuenta las siguientes definiciones:

**Colaboradores de la empresa:** son todos los trabajadores independientemente de su forma de vinculación o contratación, los empleados, contratistas, afiliados, o personas vinculadas mediante tercerización, subcontratación, outsourcing o por intermediación laboral de manera permanente u ocasional que realizan funciones para los diferentes procesos de la empresa.

**Desplazamientos laborales:** son los que desarrollan los colaboradores de la empresa para el cumplimiento de su contrato o funciones en los procesos estratégicos, misionales y de apoyo al servicio de la empresa.

**Comunidad de la empresa:** corresponde a todas las personas que tienen relación con la empresa, incluye además de los colaboradores, a los clientes, estudiantes, entre otros (algunos ejemplos de comunidad de la empresa son comunidad educativa, comunidad empresarial, etc).

Lo anterior se encuentra dispuesto en la Resolución 40595 de 2022, se aborda de manera literal con algunos ajustes de redacción.

**Comité de Seguridad Vial (En adelante CSV):** Es un grupo de personas que se reúne de manera trimestral a verificar el estado de la implementación del PESV, indicadores de gestión, propuestas de mejora y que adicional participa de la investigación de siniestros viales.

**Seguridad Vial (En adelante SV):** Es 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. (Red Empresarial de Seguridad Vial Bogotá).

**Plan Estratégico de Seguridad Vial (En Adelante PESV):** Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado existentes en Colombia, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir su accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos. (Decreto 1252 de 2021, Artículo 1)

**Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (En adelante SG-SST):** Consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua; 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. (SENA, curso 50 horas del SG-SST).

Antes de iniciar el desarrollo del PESV; defina junto con el comité de seguridad vial los siguientes aspectos introductorios, los cuales son Misión, Alcance y Objetivo General del PESV, considerando lo siguiente:

**Misión del PESV:** De acuerdo con lo estipulado en el paso 2, el comité de seguridad vial debe definir la misión del PESV de la empresa. Una misión, se define como la razón principal por la cual debe existir el PESV, es decir, cuál es su propósito u objetivo y cuál es su función dentro de la empresa.

**Alcance:** De acuerdo con lo estipulado en el paso 2, el comité de seguridad vial debe definir el alcance del PESV de la empresa. Un alcance, es una definición que se sugiere mirar desde tres aspectos:

- **Temático:** Aclare el resultado temático esperado, considerando que el enfoque es la seguridad vial.
- **Temporal:** Aclare el lapso que va a necesitar para desarrollar el PESV en su empresa, ejemplo 1 año.
- **Geográfico:** Aclare el departamento/s, ciudad/es, municipio/s y dirección/es o ubicaciones donde va a ser desarrollado su PESV.

**Objetivo General:** Para cumplir esto, el comité del PESV, se debe reunir y proponer el objetivo general del PESV de la empresa, el cual debe estar relacionado tanto con las actividades que realiza diariamente, como con el fin principal de la resolución 40595 del 12 de julio de 2022: la Seguridad Vial en las empresas y como objetivo la prevención, disminución y mitigación de siniestros viales.

Para redactar ese objetivo general, tenga en cuenta lo siguiente:

1. Responda la pregunta ¿El para que del PESV?
2. Utilice solo un verbo inicial en tiempo infinitivo (ar, er, ir)
3. Considere que el objetivo general, es el que plantea la solución al problema global.
4. El planteamiento debe ser genérico y considera más temas.
5. Sintetizar al máximo la idea que se quiere transmitir.
6. Es recomendable que solo se establezca un objetivo general.

**Nota:** Si la empresa le aplica el nivel básico y no le aplica el comité de seguridad vial, debe definir la Misión, el Alcance y el Objetivo General del PESV el Líder del Diseño e Implementación del PESV junto con la alta dirección.

### 1.1 Alcance

El presente documento contiene los planes y acciones que serán desarrollados por el **CORPORACION AUTONOMA DEL ALTO MAGDALENA-CAM**, para la gestión del riesgo vial generado en el desarrollo de nuestras actividades y que incluya a todos nuestros colaboradores. Este abarca la estructuración de los pasos según el nivel determinado en el paso 3 Determinación del nivel para implementación del PESV el cual fue (Básico), para lo cual se hace necesaria la exclusión del paso, 2, 11, 13, 18, 19 y el paso 21 según los criterios definidos en la resolución 40595 de 2022

## 2. DETERMINACIÓN DEL NIVEL PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PESV

De acuerdo con lo establecido en la Resolución No. 20223040040595 “Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”, la empresa se ubica en el **NIVEL BASICO** de acuerdo con los siguientes parámetros:

TABLA1. DETERMINACIÓN DEL NIVEL			
<b>MISIONALIDAD</b>	Misionalidad 2 – Organizaciones dedicadas a actividad diferente del transporte.		
<b>TAMAÑO</b>	VEHICULOS PROPIOS	CAMIONETA	5
		CAMIONETA GERENCIAL	1
		<b>TOTAL</b>	6
	VEHICULOS AL SERVICIO DE LA ORGANIZACION	VEHICULOS PARTICULARES	26
	<b>TOTAL</b>		32

	CONDUCTORES	5
	PERSONAL QUE CONDUCE	26
	<b>TOTAL</b>	<b>31</b>

**Nota:** Información a abril de 2025

### 3. Capítulo II. Fases del PESV

#### 3.1. Fase 1. Planificación del PESV

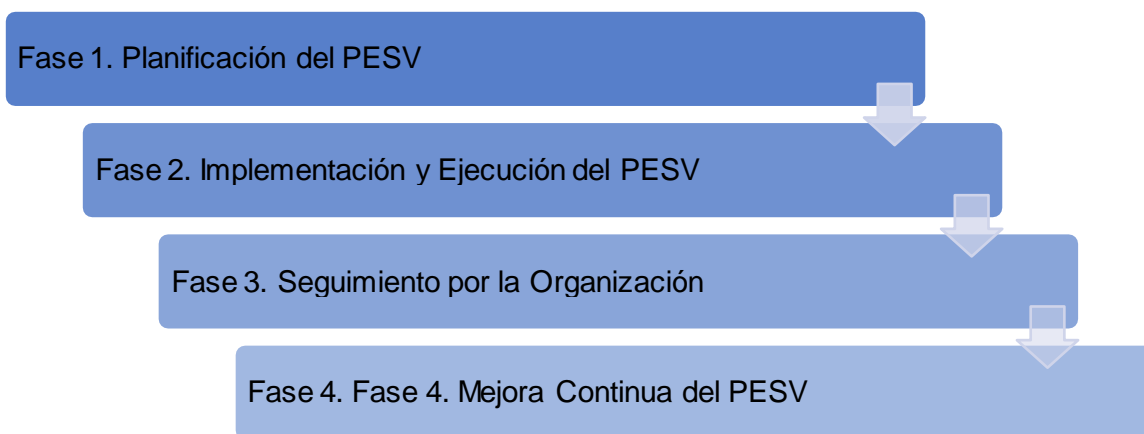
Para iniciar la planificación es necesario tener en cuenta que el PESV deberá estar articulado con el SG-SST, por lo tanto, un gran número de sus requisitos se complementan para mejorar la seguridad vial. En la elaboración del PESV se deben seguir unos pasos que, en principio permitirán una preparación, incluyendo la asignación de responsabilidad, autoridad y recursos necesarios para su diseño e implementación. Luego de realizar la preparación para la elaboración del PESV, se deben ejecutar los pasos de planificación como se muestra a continuación (MinTransporte, 2022):

Tabla 2. Pasos fase de planificación del PESV.

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

**Fuente:** Resolución 40595 del 12 de julio de 2022.

Ilustración 1. Fases de Diseño e Implementación del PESV.



Fuente: ANSV, 2022

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:

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

El líder de PESV de la **CORPORACION AUTONOMA DEL ALTO MAGDALENA-CAM** cuenta con la capacidad e idoneidad de llevar a cabo las actividades del Plan. Si bien la norma no establece una carrera, o estudios específicos, la idoneidad se define por la RAE como “Adecuado y apropiado para algo”, por eso se valora positivamente conocimientos en; sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo, sistemas de gestión, control vehicular y de personal, seguridad vial, tránsito y transporte, entre otros. Para definir la designación del Líder del Diseño e Implementación del PESV, se plantean dos escenarios:

1. Líder del diseño e implementación del PESV es el mismo responsable del SG-SST, profesional especialista en Seguridad y Salud en el Trabajo con licencia vigente para la implementación de los SGSST, curso de 50 horas y actualización de 20 horas.

Considerando lo anterior, la competencia en términos de educación, formación y experiencia es el siguiente:

- A. Educación: Profesional de ingeniería, Salud Ocupacional y/o profesional en áreas afines con especialización en Seguridad y Salud en el Trabajo.
- B. Formación: curso en Seguridad Vial res.40595 de 2022 y/o auditoría interna en PESV.
- C. Experiencia: mínimo un año en cargos similares.

Ver. Anexo paso 1(acta de designación)

Ver. Anexo paso 2 (H.V Líder del PESV)

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

Nota: no aplica para LA CORPORACION AUTONOMA DEL ALTO MAGDALENA-CAM / nivel básico.

### **3.4. Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Empresa (Aplica para todos los niveles)**

La alta dirección de la **CORPORACION AUTONOMA DEL ALTO MAGDALENA-CAM**, comprometida con la seguridad vial ha diseñado una política de seguridad vial con alcance sobre los desplazamientos laborales y los trayectos en itinere para todos sus colaboradores que se suma a sus demás postulados, teniendo presente la importancia del reconocimiento y cumplimiento de la legislación aplicable, el deseo de implementar un plan estratégico de seguridad vial basado en la mejora continua, adecuada al desarrollo de nuestras actividades, que permita un marco de referencia para nuestros objetivos y metas, la cual será revisada, como mínimo cada tres (3) años, socializada y accesible para todos los niveles de la Corporación.

Ver. Anexo paso 3 (política de seguridad vial)

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

La alta dirección de la **CORPORACION AUTONOMA DEL ALTO MAGDALENA-CAM**, demuestra el liderazgo, compromiso y corresponsabilidad mediante:

- a. La definición de la política y los objetivos del PESV, demostrable por medio de la política firmada, fecha y publicada y la definición de objetivos.
- b. La promoción en la empresa la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
- c. Designación de los recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación, verificación y mejora del PESV.
- d. La adquisición o contratación de vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia.
- e. Realización de seguimiento para que los contratistas, afiliados, asociados, terceros y la comunidad de la empresa cumplan los requisitos de seguridad vial que establezca la

- empresa, teniendo en cuenta la autonomía y la gestión de los contratistas para la articulación y cumplimiento de su propio PESV y el de la empresa.
- f. Gestionado el cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.
  - g. Participando 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.
  - h. Participando por lo menos una vez al año en una reunión del comité del PESV de la empresa, con el objetivo de verificar los resultados de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.

Ver. Anexo paso 4 (acta de compromiso y Liderazgo de la alta dirección)

### 3.6. Paso 5. Diagnóstico.

Considerando que la verificación del PESV se realiza basada en la evidencia, es decir registros de evidencias que en teoría sustentan las acciones de la empresa y partiendo del principio de buena fe de las evidencias que muestran las organizaciones, es importante detallar los siguientes elementos:

- a. Antecedentes relacionados a la accidentalidad: tenga en cuenta los antecedentes de muertos, heridos graves, heridos leves, solo daños materiales, cuasi – colisiones, conflictos leves y conflictos potenciales. Este punto se desarrolla desde el Paso 21, construyendo los antecedentes históricos de la empresa considerando el nivel de perdida, sin embargo, puede optar por incluir la siguiente tabla:

Tabla 3. Antecedentes Históricos de Accidentalidad Vial

ACCIDENTES	2021	2022	2023	2024	2025
Muertos	0	0	0	0	
Heridos graves				2	
Heridos leves					1
Solo daños materiales					
Cuasi – colisiones					5
Conflictos Leves					
Conflictos potenciales					

Fuente: Resolución 40595 del 12 de julio de 2022.

- b. **Datos y actividad económica de la empresa**, para dar cumplimiento a este punto, puede optar por diligenciar la siguiente información:
  - **Nombre de la empresa:** CORPORACION AUTONOMA DEL ALTO MAGDALENA
  - **NIT:** 800255580
  - **Actividad económica principal:** Actividades ejecutivas de la administración pública, incluye el desempeño de las funciones gubernamentales de carácter ejecutivo
- c. **Sedes de la empresa:** sede principal (Neiva), sedes (Pitalito, la plata)
- d. **Listado de contratistas de empresa:** Ver anexo paso 5 (diagnostico)

- e. **Lista de colaboradores de la empresa:** Ver anexo paso 5 (diagnostico)
- f. **Lista de vehículos automotor y no automotor:** Ver anexo paso 5 (diagnostico)
- g. **Lista de rutas frecuentes de los trayectos en misión:** Ver anexo paso 5 (diagnostico)
- h. **Inventario de equipos para atención de siniestros de tránsito:** Ver anexo paso 5 (diagnostico).

### **3.7. Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos.**

Al igual que en el SG-SST, la caracterización, evaluación y control de los riesgos de la seguridad vial es uno de los principales pasos para desarrollar en el PESV, para cumplir este paso, tenga en cuenta que lo primero, es identificar los peligros asociados a la seguridad vial, analizar los riesgos, la valoración de los riesgos y el tratamiento de los riesgos, estas acciones deben estar contenidas dentro de un procedimiento documentado, el cual puede ser el mismo procedimiento que se tiene en el SG-SST.

Es importante que, para los riesgos viales, se identifiquen por aparte los medios de transporte utilizados en los desplazamientos en misión (carro, moto, bicicleta, peatón, etc). o los roles que se ocupan en la vía (conductor, pasajero, peatón y acompañante y a través de los factores de seguridad vial, Humano, Vehículo, Infraestructura y medio ambiente).

La metodología utilizada para la identificación, evaluación y valoración de los riesgos es la GTC 45.

Ver. Anexo paso 6 (Matriz de Riesgos Viales)

### **3.8. Paso 7. Objetivos y metas del PESV.**

#### **➤ Objetivos**

- Suministrar y garantizar los recursos necesarios para la planificación, implementación y mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Salvaguardar y proteger vidas, dando alcance tanto a desplazamientos laborales como a los trayectos en itinere.
- Gestionar las condiciones de los conductores, vehículos y demás factores viales, mediante el diseño e implementación de estrategias de seguridad vial que ayuden a mitigar los riesgos viales.
- Fomentar hábitos y comportamientos seguros en la vía, mediante campañas de sensibilización, jornadas de capacitación y de intervención frente al riesgo vial.
- Cumplir la legislación colombiana vigente en materia de seguridad vial aplicables a la organización.

➤ **Metas:**

- Cumplir con el 90% del plan de trabajo anual programado para el plan de seguridad vial
- Capacitar al 100% de los conductores en Seguridad vial, manejo defensivo.
- Ejecutar el 100% de las inspecciones de seguridad, observaciones de comportamientos de conducción con el fin de validarlos y /o corregirlos.
- Ejecutar el 100% de los mantenimientos de los vehículos propios de la Corporación

Ver Anexo 7. Objetivos y metas del PESV

**3.9. 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 39001:2012 es definido como “el factor medible, elemento o criterio que contribuye a la seguridad vial en el que una empresa puede ejercer influencia, y que le permite determinar los impactos en la seguridad vial”. (MinTransporte, 2022)

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 empresa. Para definir los programas de gestión de riesgos y factores de desempeño del PESV.

Los anteriores requerimientos se tomaron de la resolución 40595 del 12 de julio de 2022.

Considerando lo anterior los programas definidos por la **CORPORACION AUTONOMA DEL ALTO MAGDALEN- CAM** son:

- Programa de Gestión de la Velocidad Segura
- Programa de Prevención de la Fatiga,
- Programa de Prevención de la Distracción,
- Programa de Cero Tolerancia a la Conducción Bajo los Efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas,
- Programa Para la Protección de Actores Viales Vulnerables

Ver Anexo paso 8 (Programas de Gestión Riesgo Critico) (procedimientos de programa de Gestión de Riesgo Critico).

#### 4. Fase 2. Implementación y Ejecución del PESV.

En la fase de ejecución del PESV se implementan las acciones definidas en la Fase 1. planificación del PESV y todas las actividades necesarias para mejorar la seguridad vial en la empresa, así como para generar hábitos y comportamientos seguros por parte de toda la empresa y controlar los riesgos, con el fin de reducir los siniestros viales (MinTransporte, 2022).

**Tabla 4. Pasos fase de implementación del PESV.**

<b>Paso</b>	<b>Básico</b>	<b>Estándar</b>	<b>Avanzado</b>
9. Plan anual de trabajo	Aplica	Aplica	Aplica
10. Competencia y plan anual de formación	Aplica	Aplica	Aplica
11. Responsabilidad y comportamiento seguro	No aplica	No aplica	Aplica
12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	Aplica	Aplica	Aplica
13. Investigación interna de siniestros viales	No aplica	Aplica	Aplica
14. Vías seguras administradas por la empresa	Aplica	Aplica	Aplica
15. Planificación de desplazamientos laborales.	Aplica	Aplica	Aplica
16. Inspección de vehículos y equipos	Aplica	Aplica	Aplica
17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos	Aplica	Aplica	Aplica
18. Gestión del cambio y gestión de contratistas	No aplica	Aplica	Aplica
19. Archivo y retención documental	No aplica	Aplica	Aplica

**Fuente:** Resolución 40595 del 12 de julio de 2022.

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

El plan anual de trabajo del PESV de la COPRORACION AUTONOMA DEL ALTO MAGDALEN, está orientado al cumplimiento de las acciones y estrategias de la empresa en seguridad vial para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, está alineado con el Plan Nacional de Seguridad Vial y articulado con el SG-SST, para la definición del plan de trabajo, se tuvo en cuenta:

1. La política de seguridad vial de la empresa. (Paso 3),
2. El diagnóstico. (Paso 5),
3. La identificación, evaluación y valoración de los riesgos. (Paso 6),
4. Los objetivos y metas planteados. (Paso 7),
5. Los programas de gestión de riesgos y críticos y factores de desempeño. (Paso 8).

Los anteriores requerimientos se tomaron de la resolución 40595 del 12 de julio de 2022.

Ver. Anexo paso 9 (plan de trabajo anual).

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

- **Competencia**

La competencia para efectos del plan estratégico de seguridad vial PESV 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 empresa debe definir las competencias de sus colaboradores, así como los lineamientos generales de sensibilización y capacitación para promover en la comunidad de la empresa la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía (MinTransporte, 2022).

La competencia se define en las convocatorias de los diferentes cargos y adicionalmente considera lo siguiente:

- a. Educación: nivel de estudios (obtenidos en instituciones de educación superior reconocidas por el ministerio de educación, consultar SNIES).
- b. Formación: capacitaciones en seguridad vial.
- c. Experiencia: en conducción relacionada con el cargo.

Para la definición de las competencias, estas son definidas en las fichas de los perfiles de cargo dispuestas por el área responsable del proceso de reclutamiento, selección y contratación (talento humano, gestión humana, recursos humanos, etc) adicionalmente, de manera obligatoria la empresa deberá documentar y establecer competencia de los siguientes cargos y roles:

- a. **Líder del diseño e implementación del PESV.** (Revisar Paso 1)

- b. **Capacitadores en seguridad vial.**

- Educación: para los capacitadores de seguridad vial, se exija un nivel mínimo de técnico.
- Formación: para los capacitadores de seguridad vial, la formación relacionada sean temáticas afines con la seguridad vial, sistemas de gestión, el SG-SST, técnicas de auditoría u otros.
- Experiencia: experiencia mínima de 6 meses en los temas específicos relacionados con la formación a desarrollar. Puede que este tiempo sugerido sea superior de acuerdo con el nivel de riesgo de la empresa, la caracterización de la accidentalidad, las necesidades de los actores viales, los requisitos contractuales aplicables, la legislación o normatividad, etc.

- c. **Planificadores de rutas o personas que realizan la función de coordinar desplazamientos laborales.**

- Educación: mínimo Técnicos (áreas afines operativas)
- Formación: curso básico de seguridad vial, inducción en SST
- Experiencia: mínimo 6 meses

**d. Proveedor de mantenimiento de vehículos.**

- Selección por SECOP II.

**e. Auditores de seguridad vial.**

- Educación: técnico en seguridad vial y/o sistemas de gestión, seguridad y salud en el trabajo, ingenierías o carreras afines.
- Formación: auditor interno de ISO 45001, 39001, PESV de acuerdo con la resolución 40595 o algún curso relacionado de auditor que tenga en consideración metodologías de auditoría basadas en la ISO 19001 y 19011. Es importante que esto se defina en función de los riesgos, los recursos, las necesidades y expectativas.
- Experiencia: mínima de 1 año

**f. Brigadista Vial o persona de una empresa con conocimientos en primeros auxilios, rescate vehicular y manejo de extintores, encargada de brindar apoyo en la atención de los siniestros de tránsito, bien sea como primer respondiente o como soporte en la atención.**

- Educación: básica primaria
- Formación: funciones relacionadas al brigadista vial o persona con conocimientos a fin, se exijan cursos, capacitaciones, foros, diplomados, etc relacionados con primeros auxilios, manejo de extintores, contención de derrames, primer respondiente, etc.
- Experiencia: no es obligatoria.

**g. Conductores de vehículos de la empresa**

- Educación: mínimo básico primaria
- Formación: inducción SST, curso de seguridad vial, curso en manejo defensivo, curso de mecánica básica.
- Experiencia: mínimo un año en vehículos de la misma línea que maneja la empresa. (la experiencia se cuenta a partir de la fecha de expedición de la licencia).

**h. Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales.**

- Educación: básica primaria
- Formación: licencia de conducción vigente y acorde al tipo de vehículo utilizado para el desplazamiento y un curso básico de seguridad vial.
- Experiencia: no se requiere.

### **4.3 Plan Anual de Formación**

En el plan anual de formación se definen los temas de capacitación y sensibilización por cada colaborador independiente del cargo o rol que desempeñe, para esto, deben considerarse los siguientes criterios:

- a. La intensidad horaria de la formación (capacitación teórica, práctica, talleres y/o simuladores),
- b. La modalidad (presencial o virtual),
- c. La frecuencia. (cronograma),
- d. El(los) responsable(s) de ejecución,
- e. Los recursos (herramientas metodológicas y pedagógicas).

Para definir el plan anual de formación, la empresa tiene en cuenta:

- a. Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos,
- b. Paso 9. Plan anual de trabajo,
- c. Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros de tránsito; adicionalmente, la empresa priorizará 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 empresa deberá tener en cuenta lo establecido en el Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas, se recomienda que el plan anual de formación en seguridad vial este articulado al SG-SST.

**Nota:** Es importante aclarar, que no se hace necesario tener un plan de formación diferente al del SG-SST, pues de acuerdo con lo expuesto en el artículo 32 de la resolución 0312 de 2019, se determina lo siguiente: "Artículo 32. Plan Estratégico de Seguridad Vial. Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de SST." Por lo anterior, se sugiere que este paso sea alineado con el Artículo 2.2.4.6.11. Capacitación en seguridad y salud en el trabajo – SST del decreto 1072 de 2015 que se debe tener desde el SG-SST para que sea transversal en la gestión del riesgo incluyendo el PESV.

### **4.4 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, se debe establecer:

- a. Para la definición del Procedimiento de contratación se realizará desde el área de contratación según requisitos del perfil de cargo.
- b. Asignar, documentar y comunicar en debida forma las funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial de todos los colaboradores de la empresa, las cuales al menos deben contener:
  - El reporte de siniestros de tránsito en misión y en itinere.
  - La participación en capacitaciones de seguridad vial.

- El compromiso de los colaboradores de la empresa en cumplir la legislación y los lineamientos de seguridad vial de la empresa.
- El reporte oportuno y veraz de sus condiciones de salud.

c. Realizar la evaluación del comportamiento de los colaboradores relacionado con la seguridad vial, al menos una (1) vez al año. Dicha evaluación debe contener lo siguiente:

- Siniestros viales en el periodo evaluado, en los que se han visto involucrados colaboradores de la empresa.
- Infracciones de tránsito cometidas en el periodo evaluado por los colaboradores de la empresa.
- 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 empresa.
- Capacitaciones recibidas por los colaboradores en el periodo evaluado.

**Nota:** Estos ítems, se sugiere sean incluidos dentro de la evaluación de desempeño.

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

Particularmente, se puede 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 siniestros 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 empresa frente a la seguridad vial de la misma.

Para poder cumplir lo establecido en el literal d, se deben realizar las siguientes actividades adicionales:

- Definir el perfil y el profesiograma de los conductores.

Para cumplir con esto, es importante definir esta parte con el área de infraestructura quien es el responsable o encargado de la flota de vehículos, o las personas que hagan sus veces, el profesiograma solo puede ser definido por un médico con licencia vigente para la prestación de servicios en seguridad y salud en el trabajo, salud ocupacional o afines.

- Identificar las brechas del conocimiento de conductores en seguridad vial y emprender programas de formación para mejorar su competencia.

Para cumplir con esto, revise muy bien el paso 10 y establezca un plan de formación acorde con las necesidades identificadas y alinéelo con el Paso 8. Programas de gestión del riesgo y factores de desempeño.

- Definir la clasificación del nivel de riesgo en seguridad vial.

Para cumplir con esto, revise muy bien el paso 5 y 6 frente al Diagnóstico del Riesgo Vial y la Caracterización, Evaluación y Control de Riesgos.

- Evaluar la competencia, el desempeño y el nivel de riesgo de los conductores trimestralmente.

Para la evaluación de la competencia, el desempeño y el nivel de riesgo, es importante establecer un modelo o procedimiento para evaluar la competencia, esto puede traerse del SG-SST o en lo definido para la Evaluación de Competencias del área de talento humano o quien haga sus veces.

- Formalizar un programa de motivación para incentivar comportamientos interdependientes y otro programa para intervenir comportamientos riesgosos.

Es importante definir un programa de motivación para incentivar comportamientos interdependientes y otro programa para intervenir comportamientos seguros, estos programas pueden ser transversales a los Programas de Gestión del Riesgo del paso 8, allí se pueden proponer actividades de motivación e incentivo, y actividades de intervención de comportamientos seguros.

- Definir un decálogo de las normas de comportamiento de conductores para lograr comportamientos independientes.

Para la definición de un decálogo de normas, considere los medios de transporte que tenga la empresa y defina las reglas del juego considerando esa situación, dentro de este decálogo de normas, incluya:

- Ciclistas,
- Motociclistas,
- Autos,
- Vehículo de Carga,
- Buses,
- Otros.

- Definir campañas para apoyar el logro de comportamientos interdependientes en conductores.

Dentro de la implementación del PESV de la empresa, en el Paso 9. Plan de Trabajo, incluya una o más actividades relacionadas con la seguridad vial, puede nombrarlas campañas y hacer coherencia entre los Programas de Gestión del Riesgo del Paso 8 (MinTransporte, 2022).

- Incluir un mecanismo de seguimiento o auditoría para verificar si los conductores cumplen con los comportamientos interdependientes.

Dentro de la implementación del PESV es importante realizar seguimiento para verificar el cumplimiento de los comportamientos interdependientes, este seguimiento se puede alinear a la evaluación del cumplimiento, al seguimiento de los Programas de Gestión del Riesgo del Paso 8, al seguimiento del Plan de Formación del Paso 10 y a los comportamientos reportados por otros (MinTransporte, 2022).

#### **4.5 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 siniestros de tránsito. Para ello, es importante realizar la elaboración de un plan de preparación y respuesta ante emergencias viales, este plan mínimo debe incluir:

- Reporte de siniestros viales. (Consultar Protocolo de Atención a Víctimas en Siniestros Viales).
- Funcionamiento de la cadena de llamado al interior de la empresa y al número único de emergencias. (Consultar Protocolo de Atención a Víctimas en Siniestros Viales).
- Los riesgos de las rutas. La ANSV cuenta con un Geo portal en cual podrá consultar los riesgos de las rutas a nivel nacional: <https://geoportal-ansv-ansv.hub.arcgis.com/>
- La ubicación de los centros de atención médica. En caso de ser un evento laboral, consulte las IPS con convenio con ARL POSITIVA
- Procedimiento que debe realizar el brigadista vial o el primer respondiente (Consultar Protocolo de Atención a Víctimas en Siniestros Viales).
- 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). Se pueden consultar los siguientes enlaces para reforzar el protocolo PAS:
- 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. Tenga en cuenta el equipo de prevención y seguridad de cada vehículo, así como los recursos dispuestos para el manejo de la emergencia en la empresa.

Los anteriores requerimientos se tomaron de la resolución 40595 del 12 de julio de 2022.

Se sugiere que el Plan de Preparación y Respuesta a Emergencias Viales, se vincule al Plan de Prevención, Preparación y Respuesta a Emergencias que se estipula en el decreto 1072 en el artículo 2.2.4.6.25, esto se puede realizar añadiendo un capítulo o título que permita identificar las disposiciones para atender eventos viales.

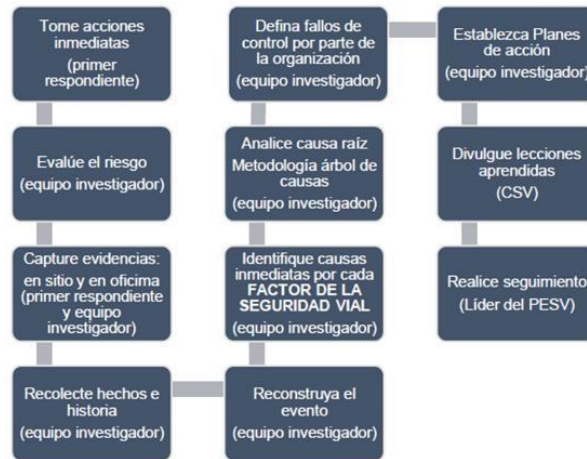
Ver. Anexo paso 12 (Protocolo de preparación y respuesta ante emergencias viales).

#### **4.6 Paso 13. Investigación interna de siniestros viales (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado).**

La empresa debe documentar y aplicar una técnica, metodología o procedimiento para la investigación interna de siniestros de tránsito, con el fin de reportar, registrar, investigar, analizar y divulgar los siniestros de tránsito en los que se ven involucrados los colaboradores de la empresa en los desplazamientos laborales y en el entorno próximo de la empresa.

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

Ilustración 2. Paso a Paso para investigar un accidente de tránsito.



Fuente: ANSV

Las investigaciones internas de los siniestros de tránsito con fallecidos y/o lesionados en los que la empresa 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. A partir de la identificación de la causa raíz del accidente de tránsito, se generan los planes de acción y se realizara la divulgación de las lecciones aprendidas.

Adicional a lo anterior, si así lo decide la empresa, podrá determinar otra metodología para investigar siniestros de tránsito, como sugerencia se propone utilizar la Matriz de Haddon (Ver Ilustración 5. Matriz de Haddon).

Ilustración 3. Matriz de Haddon

Matriz de Haddon		Factores		
Fase		Ser humano	Vehículos y equipo	Entorno
Antes del accidente	Prevenición de accidentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Información</li> <li>Actitudes</li> <li>Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas (Discapacidad)</li> <li>Aplicación de la Ley por autoridades competentes</li> <li>Experiencia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Buen estado técnico</li> <li>Luces</li> <li>Frenos</li> <li>Maniobrabilidad</li> <li>Control de la velocidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diseño y trazado de la vía pública</li> <li>Límites de velocidad</li> <li>Vías peatonales</li> <li>Condiciones ambientales</li> </ul>
Durante el Accidente	Prevenición de lesiones y muertes durante el accidente	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uso de cinturón</li> <li>Uso de casco</li> <li>Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas (Discapacidad)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dispositivos de sujeción para los ocupantes</li> <li>Otros dispositivos de seguridad</li> <li>Airbag</li> <li>Velocidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Objetos protectores contra choques al lado de la acera</li> <li>Otros objetos en la vía</li> </ul>
Después del accidente	Conservación de la vida y Minimización de lesiones y Costos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enfermedads previas</li> <li>Edad</li> <li>Primeros auxilios</li> <li>Acceso a atención médica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facilidad de acceso</li> <li>Riesgo de incendio</li> <li>Capacidad de extracción</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Servicios de socorro</li> <li>Proximidad a los servicios de emergencia</li> </ul>

Fuente en línea en: <https://seguridadvialvenezuela2013.files.wordpress.com/2013/10/presentacion-matr-z-de-haddon.gif>

**Nota:** Para este paso no se hace necesario crear una nueva metodología de investigación de eventos, pues de acuerdo con lo expuesto en el artículo 32 de la resolución 0312 de 2019, se determina lo siguiente: "Artículo 32. Plan Estratégico de Seguridad Vial. Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de SST." Por lo anterior, se sugiere que este paso sea alineado con el Artículo 2.2.4.6.32. Investigación de incidentes, accidentes de trabajo y enfermedades laborales del decreto 1072 de 2015 que se debe tener desde el SG-SST para que sea transversal en la gestión del riesgo incluyendo el PESV.

Para eventos de origen común (siniestros no laborales), se organizo una metodología sencilla y procure:

1. Identificar el medio de transporte.
2. Identificar el lugar, hora y fecha del accidente.
3. Determinar o analizar la causa o causas del evento.
4. Verificar si se cometió alguna infracción.
5. Determine una lección aprendida y divúlguela.
6. Agrupe las causas comunes y realice seguimiento al ausentismo e incapacidades.
7. Con la agrupación caracterice los siniestros de acuerdo con una posible pérdida.

Para el desarrollo y divulgación de las lecciones aprendidas, tenga en cuenta la siguiente información:

- ¿Qué paso?: Haga una breve descripción del siniestro vial, considere datos como hora, fecha, lugar, etc,
- ¿Cuál fue la consecuencia?: Describa la afectación a personas o a los bienes materiales según corresponda,
- ¿Que lo causo?: Describa el agente que ocasiono la lesión y las causas (actos y condiciones inseguras),
- ¿Cómo evitar que ocurra en mi empresa?: Proponga acciones que procuren evitar la repetición del evento.

#### **4.7 Paso 14. Vías seguras administradas por la empresa (Aplica para todos los niveles).**

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

El protocolo de vías administradas por la empresa 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.

Es importante que tenga en cuenta que si usted es una empresa que arrienda un espacio (parque industrial, bodega, propiedad horizontal, etc). Usted no administra las vías, por tanto, el deber ser es realizar el diagnostico de condiciones de seguridad de vías internas

y en caso de identificar situaciones de peligro, notificarlas a quien realiza el control de la operación y mantenimiento de la señalización.

Ver. Anexo paso 14 (Protocolo de operación y mantenimiento)

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

Se debe documentar un procedimiento para la planificación de viajes misionales de los colaboradores de la empresa, teniendo en cuenta:

- Los riesgos en relación con la seguridad vial y el sistema seguro,
- La identificación de rutas con puntos críticos de accidentalidad vial,
- Los riesgos en ruta,
- Los riesgos de sitios que utiliza la empresa (controlados directamente o por terceros) en el origen o en el destino,
- El procedimiento de planificación de desplazamientos laborales también debe incluir las salidas extramurales (salidas de integración, salidas pedagógicas),
- La planificación del ingreso y salida de los miembros de la comunidad de la empresa de sus instalaciones, con el fin de que se realice de manera ordenada y disminuyendo riesgos relacionados con su entorno,
- El tiempo de antelación con la que se planifica el recorrido,
- Los requisitos para el inicio del viaje, horarios y tiempos de conducción,
- Las velocidades seguras en los desplazamientos laborales, factores de desempeño aplicables, requisitos de seguridad vial para conductores y vehículos,
- La documentación que deben portar y registros que deben diligenciar los colaboradores de la empresa,
- Las condiciones de los sitios de parada segura (alojamiento, restaurantes, sitios de descanso, parqueaderos, entre otros),
- Los controles que se realizarán durante el recorrido,
- Las condiciones para prevenir factores de riesgo (fatiga, velocidad, distracción del conductor etc.),
- Los requisitos para la finalización del viaje y capacitaciones a los colaboradores de la empresa en la identificación y análisis dinámico de riesgos en las vías externas para los desplazamientos laborales.

Considerando lo anterior, la corporación también podrá analizar la viabilidad de optar por el uso de tecnología y la adopción de estándares internacionales o buenas prácticas para la parametrización y planificación de los desplazamientos laborales.

Ver. Anexo paso 15 (Procedimiento de desplazamientos laborales).

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

La empresa 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 empresa 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,
- Los criterios y condiciones de conservación de los registros de las inspecciones 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 para 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.

**Nota:** Es importante aclarar, que no se hace necesario tener un procedimiento de inspecciones diferente al del SG-SST, pues de acuerdo con lo expuesto en el artículo 32 de la resolución 0312 de 2019, se determina lo siguiente: “Artículo 32. Plan Estratégico de Seguridad Vial. Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de SST.” Por lo anterior, se sugiere que el Procedimiento de Inspecciones que se diseña para el SG-SST de acuerdo con Artículo 2.2.4.6.24. Medidas de prevención y control que se debe tener desde el SG-SST para que sea transversal en la gestión del riesgo incluyendo el PESV.

Ver. Anexo paso 15 (Formato de Inspección vehicular)

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

La Corporación a través del área de recursos físicos ha definido un plan de mantenimiento preventivo para vehículos motorizados y no motorizados que se utilizan para los desplazamientos laborales de la empresa

Se debe 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.

Es importante documentar y mantener las hojas de vida de cada vehículo automotor y no automotor usado para los fines misionales de la empresa; dicha hoja de vida contendrá como mínimo:

- El historial de adquisición de los vehículos,
- Los responsables de la ejecución de las reparaciones y/o mantenimiento,
- Los equipos y repuestos que se hayan utilizado para la reparación y/o mantenimiento la trazabilidad del mantenimiento realizado.

También, se debe documentar el mantenimiento de los vehículos de propiedad de los colaboradores puestos al servicio de la empresa, para el cumplimiento de sus funciones.

Ver. Anexo paso 17 (Cronograma de mantenimiento)

Ver Anexo 18. H.V vehiculos

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

- **Gestión del Cambio.**

En cuanto a la Gestión del Cambio, la empresa de manera transversal incluirá los cambios en materia del PESV en el procedimiento de Gestión del Cambio del SG-SST, allí se incluirán cambios como pueden ser; nuevas rutas, nuevas tecnológicas, nuevos productos, nuevos medios de transporte, nuevas formas de trabajo, adquisición de rutas, etc, es importante que dentro de este procedimiento o documento de gestión del cambio, exista una manera de identificar el cambio a que le está apuntando, si es de seguridad industrial, salud, higiene industrial, gestión ambiental, calidad, seguridad vial, etc.

**Nota:** Es importante aclarar, que no se hace necesario tener un procedimiento de Gestión del Cambio diferente al del SG-SST, pues de acuerdo con lo expuesto en el artículo 32 de la resolución 0312 de 2019, se determina lo siguiente: "Artículo 32. Plan Estratégico de Seguridad Vial. Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad

Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de SST.” Por lo anterior se sugiere que esto sea alineado con el Artículo 2.2.4.6.26. Gestión del cambio que se debe tener desde el SG-SST para que sea transversal en la gestión del riesgo incluyendo el PESV.

Ver. Anexo paso 19 (Procedimiento Gestión del cambio).

- **Gestión de Contratistas.**

Frente a la gestión de contratistas, se deben 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, estas acciones como mínimo serán las siguientes:

- a. 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,
- b. Establecer las disposiciones que en seguridad vial que deben cumplir los contratistas, subcontratistas y terceros, incluyendo conductores y propietarios de vehículos permanentes y ocasionales 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 empresa. Las disposiciones mínimas que se deben establecer son:
  - Requisitos de seguridad vial que deben cumplir los vehículos y conductores, incluyendo requisitos legales aplicables y los lineamientos de seguridad vial que se establezcan en el PESV y sus anexos. (estos también podrán ser, antigüedad máxima del vehículo, requisitos de seguridad activa y pasiva, edad mínima y máxima de conductores, etc).
  - El propietario del vehículo siempre debe poner a disposición, lo siguiente:
    1. Historial del conductor (infracciones a las normas de tránsito).
    2. Capacitación recibida en seguridad vial.
    3. Afiliaciones al sistema de seguridad de seguridad vial.
    4. Historial del vehículo (mantenimiento preventivo, correctivo, siniestros viales, entre otros).
- c. Solicitar al propietario del vehículo presentar a la empresa la documentación vigente del conductor y del vehículo, al menos una vez al año si la vinculación es permanente o antes de iniciar cada recorrido, si la vinculación es ocasional. (SOAT, revisión técnico-mecánica, licencia de tránsito, licencia de conducción, pago mensual de seguridad social en el nivel que corresponde, entre otros),
- d. Solicitar la participación en capacitaciones de seguridad vial que defina la empresa, según lo establecido en el plan de formación,
- e. Solicitar la entrega de la inspección preoperacional del vehículo de acuerdo con los estándares definidos por la empresa,
- f. El propietario del vehículo y el conductor deberán cumplir los controles administrativos y operativos de seguridad vial definidos por la empresa,
- g. Solicitar el reporte de todo siniestro vial que se presente mientras este al servicio de la empresa,
- h. Solicitar el reporte de manera oportuna y veraz cualquier condición de salud que pueda afectar la conducción,

- i. Implementar un mecanismo para evaluar el cumplimiento de los requisitos establecidos para conductores, vehículos y propietarios de vehículos.

**Nota:** Es importante aclarar, que no se hace necesario tener un procedimiento de Contratistas diferente al del SG-SST, pues de acuerdo con lo expuesto en el artículo 32 de la resolución 0312 de 2019, se determina lo siguiente: “Artículo 32. Plan Estratégico de Seguridad Vial. Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de SST.” Por lo anterior, se sugiere que el procedimiento de contratistas se alinee con los artículos Artículo 2.2.4.6.27. Adquisiciones y Artículo. 2.2.4.6.28. Contratación que se debe tener desde el SG-SST para que sea transversal en la gestión del riesgo incluyendo el PESV.

Ver. Anexo paso 20 (Procedimiento Gestión de contratistas)

#### **4.12 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 se deben conservar por un máximo de un(1) 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”. Por lo tanto, siempre que se indaguen estos temas se pedirá el permiso necesario para el manejo de esta información.

Ejemplo de documentos que se deben guardar por 5 años: actas de reunión de comité del PESV, políticas de seguridad vial (considerando que se actualizan cada 3 años), registros de asistencia a capacitación, exámenes de ingreso, pruebas teóricas, registros derivados de las auditoras.

Para los registros inspecciones preoperacionales, como ya se mencionó, se debe realizar la retención por un periodo máximo de un (1) año.

Tenga en cuenta que, para la conservación de la documentación, se debe considerar la jerarquía de las normas, es decir que, si una ley o decreto de superior jerarquía a la resolución 40595 del 12 de julio de 2022 como lo es el Decreto 1072 del 26 de mayo de 2015 en su Artículo 2.2.4.6.13. Conservación de los documentos, solicita mantener una serie de registros por 20 años, por lo cual el tiempo de conservación de los documentos que coincidan el PESV debe hacerse por este periodo de tiempo.

**Nota:** Es importante aclarar, que no se hace necesario tener un mecanismo de control de documentación y conservación de la información diferente al del SG-SST, pues de acuerdo con lo expuesto en el artículo 32 de la resolución 0312 de 2019, se determina lo siguiente: “Artículo 32. Plan Estratégico de Seguridad Vial. Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de SST.” Por lo anterior, articule este requisito con los artículos 2.2.4.6.12. Documentación y 2.2.4.6.13 Conservación de los documentos del SG-SST que se debe tener desde el SG-SST para que sea transversal en la gestión del riesgo incluyendo el PESV.

Ver. Anexo paso 20 (Matriz de información documentada)

## 5. Fase 3. Seguimiento por la Empresa.

Se entiende por seguimiento las actividades propias de una empresa para controlar, monitorear y validar la ejecución 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 (MinTransporte, 2022).

Tabla 5. Pasos fase de Seguimiento del PESV

Paso	Básico	Estándar	Avanzado
20. Indicadores y reporte de autogestión PESV	Aplica	Aplica	Aplica
21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales	No aplica	No aplica	Aplica
22. Auditoría anual	Aplica	Aplica	Aplica

Fuente: Resolución 40595 del 12 de julio de 2022.

### 5.1 Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV (Aplica para todos los niveles).

Se debe definir un protocolo para el manejo de los indicadores que le van a permitir realizar el seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la seguridad vial, los cuales estarán estrechamente relacionados con la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV y en la verificación del impacto y resultados de las acciones y estrategias definidas en el Paso 9. Plan anual de trabajo. Los datos de las variables a medir, los resultados de la medición de estos indicadores y su cumplimiento serán analizados y evaluados por el comité de seguridad vial. Por lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en la resolución 40595 de 2022, los indicadores mínimos a registrar, medición y análisis son los siguientes, tabla 9 (MinTransporte, 2022).

Tabla 6. Indicadores del PESV.

Indicadores de Gestión Seguridad Val	Frecuencia Análisis	Básico	Estándar	Avanzado
<p>Indicador 1: <b>Tasa de Siniestros Viales por nivel de Perdida: TSV(n)</b></p> <p>VARIABLES A MEDIR EN EL INDICADOR:  <b>SV(tn):</b> número de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida: fatalidades, heridos graves con más de 30 días de incapacidad, heridos leves con hasta 30 días de incapacidad, choques simples.  <b>K:</b> constante equivalente a 1'000.000 de kilómetros.  <b>Km(t):</b> Número de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos de la empresa.</p> <p>Formula:</p>	Trimestral y acumulado año	Aplica	Aplica	Aplica

$TSV(n) = \frac{SV(tn) \times K}{km(t)}$				
<p>Indicador 2:  <b>Costos de siniestros viales por nivel de perdida: \$SV(n)</b></p> <p>Variables a medir en el indicador:  <b>CDSV(tn):</b> Costos directos de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida.  <b>CISV(tn):</b> Costos indirectos de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida.</p> <p>Formula:  <math>\\$SV(n) = CSSV(tn) + CISV(tn)</math></p>	<p>Trimestral y acumulado año</p>	<p>No aplica</p>	<p>Aplica</p>	<p>Aplica</p>
<p>Indicador 3:  <b>3.1 Riesgos de Seguridad Vial Identificados: RSVI (Relacionados con el paso 6)</b>  <b>3.2. Gestión de Riesgos Viales: GRV</b></p> <p>Variables a medir en el indicador:  <b>RI(ia):</b> Cantidad de riesgos identificados al inicio del año (total en matriz).  <b>RI(fa):</b> Cantidad de riesgos identificados al final del año (total en matriz).  <b>RVA(ia):</b> Cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año.  <b>RVA(fa):</b> Cantidad de riesgos con valoración alta al final del año.</p> <p>Formulas:  <math>RSVI: RI(ia) - RI(fa)</math>  <math>GRV: RVA(ia) - RVA(fa)</math></p>	<p>Anual</p>	<p>Aplica</p>	<p>Aplica</p>	<p>Aplica</p>
<p>Indicador 4  <b>Cumplimiento Metas PESV: CM PESV</b></p> <p>Variables a medir en el indicador:  <b>MA(t):</b> Número de metas alcanzadas o logradas en el PESV por trimestre.  <b>TM(t):</b> Número total de metas definidas por trimestre.</p> <p>Formula:  <math>CM PESV = \frac{MA(t)}{TM(t)} \times 100</math></p>	<p>Trimestral y acumulado año</p>	<p>Aplica</p>	<p>Aplica</p>	<p>Aplica</p>
<p>Indicador 5  <b>Cumplimiento de actividades plan anual PESV CPlan PESV</b></p> <p>Variables a medir en el indicador:  <b>AEPlan(t):</b> Número de actividades ejecutadas del plan anual de trabajo por trimestre PESV.  <b>APPlan(t):</b> Numero de actividades planeadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre.</p>	<p>Trimestral y acumulado</p>	<p>Aplica</p>	<p>Aplica</p>	<p>Aplica</p>



<p><b>#VID:</b> Número de vehículos inspeccionados diariamente.</p> <p><b>#TV:</b> Número total de vehículos que trabajan diariamente</p> <p>Formula:</p> $IDP = \frac{\#VID}{\#TV} x 100$				
<p>Indicador 10 <b>Cumplimiento plan de mantenimiento preventivo de vehículos CPMVh</b></p> <p>VARIABLES A MEDIR EN EL INDICADOR: <b>MEVh(t):</b> Numero de actividades de mantenimiento preventivo ejecutadas por trimestre. <b>MPVh(t):</b> Número total de actividades de mantenimiento preventivo programadas por trimestre.</p> <p>Formula:</p> $IDP = \frac{MEVh(t)}{MPVh(t)} x 100$	Trimestral y acumulado año	Aplica	Aplica	Aplica
<p>Indicador 11 <b>Cumplimiento plan de formación en seguridad vial: CPF PESV</b></p> <p>VARIABLES A MEDIR EN EL INDICADOR: <b>CESV(t):</b> Numero de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre. <b>CPSV(t):</b> Número total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre.</p> <p>Formula:</p> $CPFSV = \frac{CESV(t)}{CPSV(t)} x 100$	Trimestral y acumulado año	Aplica	Aplica	Aplica
<p>Indicador 12 <b>Cobertura plan de formación seguridad vial: CPF PESV</b></p> <p>VARIABLES A MEDIR EN EL INDICADOR: <b>CFSV(t):</b> Número de colaboradores capacitados en seguridad vial. <b>CT(t):</b> Número total de colaboradores de la empresa.</p> <p>Formula:</p> $CPFSV = \frac{CFSV(t)}{CT(t)} x 100$	Acumulado trimestre y año	Aplica	Aplica	Aplica
<p>Indicador 13 <b>No conformidades auditorias cerradas NCAC</b></p>	Anual	Aplica	Aplica	Aplica

Variables a medir en el indicador: <b>#NCI:</b> Número de no conformidades identificadas y analizadas. <b>#NCG:</b> Número de no conformidades gestionadas y cerradas.  Formula: $NCAC = \frac{\#NCG}{\#NCI} \times 100$				
---	--	--	--	--

Fuente: Resolución 40595 del 12 de julio de 2022.

De acuerdo con los indicadores definidos en la tabla 9, la empresa debe considerar lo siguiente:

- Los Indicadores deben ser claros, precisos y auto explicativos,
- Cualquier persona los pueda entender,
- Un nombre de fácil comprensión.
- Establecer fuentes de información confiables para su medición,
- Establecer líneas base y las metas,
- Se realizarán cortes trimestrales considerando lo dispuesto en la resolución 40595 de 2022, así; 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre,
- Una hoja de vida por cada indicador,
- Es importante que los indicadores contenidos en la tabla 9, se relacionen con los objetivos definidos en el Paso 7. Objetivos y Metas.

Ver. Anexo paso 21 (Matriz de indicadores)

Con la medición de los indicadores, la empresa realizará el debido reporte en el sitio que dispongan las autoridades competentes y adicionalmente diligenciará la siguiente información:

- a. Razón social o nombre, NIT, dirección y teléfono del domicilio o sede principal,
- b. Nombre, cargo y correo electrónico institucional del líder del diseño e implementación del PESV,
- c. Nombre, cargo y correo electrónico de auditor(es) del PESV en el último año,
- d. Nombre del representante legal,
- e. Misionalidad y tamaño de la empresa para efectos del PESV,
- f. Número de vehículos automotores o no automotores (flota de vehículos) Tipo y cantidad de vehículos utilizados para desplazamientos laborales propios, contratistas, tercerizados y de propiedad de colaboradores puestos al servicio de la empresa,
- g. Cantidad de colaboradores de la empresa por tipo de actor vial (conductores, peatones, motociclistas, ciclistas),

- h. Tipo y número de contratistas, subcontratistas y terceros, incluyendo conductores y propietarios de vehículos permanentes y ocasionales que tienen impacto directo en la ejecución del PESV,
- i. Descripción de los objetivos y metas del PESV de acuerdo con lo definido en el paso 7.
- j. Descripción de los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño de acuerdo con el paso 8,
- k. Número de infracciones por tipo o código de infracción a las normas de tránsito de los conductores de la empresa,
- l. Copia del informe de auditoría interna realizada al PESV, donde se constata el cumplimiento de los 24 pasos definidos en la resolución 40595.

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

Se debe documentar y aplicar un procedimiento para la realización de las auditorías al PESV de la empresa; el procedimiento de auditoría debe contener:

- La planificación de las auditorías,
- Las pautas de su realización y los responsables;
- Los contenidos mínimos del informe de auditoría y el seguimiento a las no conformidades y planes de acción o mejora producto de la auditoría.

Se 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 empresa puede optar por manejar auditorías integradas, sin embargo, se debe verificar que se dé cumplimiento a lo establecido en la resolución 40595 de 2022. Se sugiere que la auditoría sea incluida en el Paso 9. Plan Anual de Trabajo el cual puede y debería ser transversal al SG-SST (MinTransporte, 2022).

La auditoría anual se debe realizar de acuerdo con lo determinado en el SG-SST como plan de auditoría y tendrá en cuenta presentar por lo menos:

- Planificación de la auditoría,
- Pautas para realizarla y los responsables,
- Contenidos mínimos del informe,
- El seguimiento a las no conformidades,
- Planes de acción o mejora.

**Nota:** Es importante aclarar, que no se hace necesario tener un plan de auditoría diferente al del SG-SST, pues de acuerdo con lo expuesto en el artículo 32 de la resolución 0312 de 2019, se determina lo siguiente: “Artículo 32. Plan Estratégico de Seguridad Vial. Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de SST.” Por lo anterior se sugiere que esto sea alineado con los artículos Artículo 2.2.4.6.29 Auditoría 2.2.4.6.30 y Alcance de la auditoría de cumplimiento del SG-SST que se debe tener desde el SG-SST para que sea transversal en la gestión del riesgo incluyendo el PESV.

Ver. Anexo paso 22 (Procedimiento de auditoria)

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

En esta fase la empresa 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 la mejora continua del PESV son los siguientes (MinTransporte, 2022):

Tabla 7. Pasos Fase de Mejora del PESV

Paso	Básico	Estándar	Avanzado
23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas	Aplica	Aplica	Aplica
21. Mecanismos de comunicación y participación	Aplica	Aplica	Aplica

### 1.2 Paso 23. Mejora continua, acciones preventivas y correctivas (aplica para todos los niveles).

En este paso es importante definir e implementar acciones preventivas y/o correctivas necesarias con base en los resultados de la medición y análisis de los indicadores, auditorías y visitas de verificación. En esta fase la empresa demuestra la mejora del PESV con la implementación de los planes de acción para lograr altos estándares de seguridad vial.

**Acción Correctiva:** de acuerdo con (ISO, 2015), una acción correctiva es: “acción para eliminar la causa de una No Conformidad y evitar que vuelva a ocurrir”. Algunos ejemplos de acciones correctivas pueden ser:

- Conformar el comité de seguridad vial de acuerdo con los requisitos expuestos en la resolución 40595 del 12 de julio y lo dispuesto en la ley 2106 de 2019 en su artículo 110 sobre los 4 elementos mínimos que debería estar haciendo la empresa mientras hace la transición metodológica y estructural.
- Realizar el reemplazo de correa del alternador considerando que no se tuvieron en cuenta las recomendaciones del fabricante y se pasó de kilometraje.
- Realizar el protocolo de cargue y descargue para evitar que se vuelvan a presentar problemas en los desplazamientos y como consecuencia se presenten caídas a nivel.

**Acción Preventiva:** De acuerdo con (ISO, 2015), una acción preventiva es: “Aquella tomada para eliminar la causa de una no conformidad potencial u otra situación potencialmente indeseable”. Algunos ejemplos pueden ser:

- Realizar el mantenimiento de vehículos de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.
- Ejecutar las inspecciones preoperacionales diarias para identificar condiciones relacionadas a la seguridad activa y pasiva del vehículo.
- Realizar la identificación de los riesgos en la vía, puntos críticos y criterios para dar cumplimiento a la jornada laboral máxima.

**Mejora Continua:** De acuerdo con la (ISO, 2015), “El conjunto de actividades cíclicas, dirigidas a mejorar la capacidad de la organización a la hora de cumplir los requisitos”. Entendiendo como requisitos, todos aquellos asociados a las Partes Interesadas de la

organización (Clientes, Administraciones Públicas, trabajadores...), y como actividades las que pide la propia norma (Objetivos, Auditorías, Revisión del Sistema de Gestión...) u otras que se puedan realizar adicionalmente". LA empresa puede demostrar mejora continua a través de la evaluación de cada uno de los pasos del PESV, incluyendo acciones articuladas que se realizan con contratistas, subcontratistas, empresas temporales, entre otros. Una forma ejemplar de llevar las acciones de mejora, correctivas y preventivas es una matriz de acciones, en la cual se puedan incluir las acciones que se crean al interior de la empresa, por parte de una empresa pública o privada, etc.

**Nota:** Es importante aclarar, que no se hace necesario tener un procedimiento o documento diferente al del SG-SST en cuanto a las acciones correctivas, preventivas y de mejora, pues de acuerdo con lo expuesto en el artículo 32 de la resolución 0312 de 2019, se determina lo siguiente: "Artículo 32. Plan Estratégico de Seguridad Vial. Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de SST." Por lo anterior, se sugiere que el Plan de Mejora se enlace con lo siguiente; Artículo 2.2.4.6.31. Revisión por la alta dirección, Artículo 2.2.4.6.33. Acciones preventivas y correctivas y Artículo y 2.2.4.6.34. Mejora continua que se debe hacer para el SG-SST y de esta forma hacerlo transversal para toda la gestión del riesgo incluyendo el PESV.

Ver. Anexo paso 23 (Procedimiento Acciones preventivas, correctivas y de mejora)

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

Para dar cumplimiento a este paso, se 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 empresa.
  - Para dar cumplimiento a este literal, es importante que las políticas, lineamientos y actividades sean divulgadas en la inducción, reinducción y que además sean parte de la planeación que se construya como plan de trabajo y plan de formación.
- b. Recibir retroalimentación o propuestas de mejora por parte de todos los colaboradores de la empresa.
  - Para dar cumplimiento a este literal, es importante que la empresa defina los mecanismos oficiales de participación, es decir por donde se pueden comunicar los colaboradores (correo, WhatsApp, líneas telefónicas, encuestas, etc), allí se debe aclarar la forma de recepcionar y dar retroalimentación a las propuestas hechas por los colaboradores.
- c. Recibir y responder las comunicaciones internas y externas relativas al PESV.
  - Para dar cumplimiento a este literal, es importante que dentro de este paso se aclaren los medios por los cuales se reciben y se responden comunicaciones internas y externas, que pueden ser de diferentes entes del sector público, privado, comunidad, entre otros.
- d. Promover en los colaboradores de la empresa 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.
  - El cumplimiento de este literal depende de la buena planeación en el Plan Anual de Trabajo, Plan Anual de Formación, Campañas y Estrategias que permiten fortalecer los comportamientos interdependientes.
- e. Aprender de las lecciones que dejan los siniestros de tránsito.
  - Este literal debe ser consecuente al Paso 13, en el cual se propone que se defina una forma de documentar y divulgar las lecciones aprendidas.

**Nota:** Es importante aclarar, que no se hace necesario tener un procedimiento o documento diferente a lo contenido en el decreto 1072 art 2.2.4.6.14 frente a la comunicación, participación y consulta, pues de acuerdo con lo expuesto en el artículo 32 de la resolución 0312 de 2019, se determina lo siguiente: "Artículo 32. Plan Estratégico de Seguridad Vial. Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de SST." Por lo anterior se sugiere que esto sea alineado con el Artículo 2.2.4.6.14. Comunicación que se debe tener desde el SG-SST para que sea transversal en la gestión del riesgo incluyendo el PESV.

Ver. Anexo paso 24 (Procedimiento de comunicación y participación)

### **Bibliografía**

- ISO. (2015). *Sistema de Gestión de Calidad 9001:2015*. ISO, Suiza. Ginebra: Secretaría Central de ISO. Recuperado el 3 de noviembre de 2022, de <http://www.itvalledelguadiana.edu.mx/ftp/Normas%20ISO/ISO%209001-2015%20Sistemas%20de%20Gesti%C3%B3n%20de%20la%20Calidad.pdf>
- MinTransporte. (2022). *Resolución 40595 del 12 de julio de 2022. "Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones"*. Bogotá: Diario Oficial.