



Diseño de una guía metodológica facilitadora para el personal de seguridad y salud en el trabajo encargado de la ejecución del plan estratégico de seguridad vial en empresas de la construcción de obras de infraestructura vial

Leidy Johana Álvarez Londoño Id 310935

Marino Andrés Cuellar Castaño id 336038

Corporación universitaria minuto de dios

Facultad de postgrados

Proyecto de grado

Bogotá

2020

Diseño de una guía metodológica facilitadora para el personal de seguridad y salud en el trabajo encargado de la ejecución del plan estratégico de seguridad vial en empresas de la construcción de obras de infraestructura vial

Leidy Johana Álvarez Londoño Id 310935

Marino Andrés Cuellar Castaño id 336038

Asesor

Mag.Diana Carolina Bayen Valderrama

Corporación universitaria minuto de dios

Facultad de postgrados

Proyecto de grado

Bogotá

2020

## Tabla de Contenido

1	Formulación y direccionamiento .....	8
1.1	Planteamiento del problema.....	8
1.2	Delimitación y alcance .....	10
1.3	Pregunta de investigación .....	11
1.4	Objetivo general .....	11
1.4.1	Objetivos específicos.....	12
1.5	Justificación.....	12
2	Marco referencial .....	14
2.1	Antecedentes del proyecto. ....	14
2.2	Fundamentos teóricos: .....	14
2.3	Fundamentos legales: .....	17
2.4	Referente contextual.....	22
3	Metodología .....	31
3.1	Tipo de investigación .....	31
3.2	Enfoque de la investigación .....	35
3.3	Población y muestra: .....	36
3.3.1	Perfil personal Encuestado .....	37

3.4 Técnicas de indagación e instrumentos:.....	38
3.5 Análisis de la información. ....	39
4 Direccionamiento estratégico.....	43
4.1 Análisis organizacional .....	43
4.2 Objetivos estratégicos .....	46
4.3 Definición y formulación de estrategias .....	47
4.4 Plan de acción .....	47
4.5 Inversión y presupuesto.....	47
4.6 Análisis de riesgos .....	48
5 Conclusiones y recomendaciones .....	51
5.1 Conclusiones .....	51
5.2 Recomendaciones:.....	51
6 Referencias.....	53
7 Anexos .....	58

### **Lista de tablas**

<b>Tabla 1.</b> Legislación aplicable a la ejecución de seguridad vial. ....	20
<b>Tabla 2.</b> Presupuesto para la implementación de la guía metodológica de seguridad vial. ....	48
<b>Tabla 3.</b> Análisis de riesgo .....	49

## Lista de figuras

<b>Figura 1.</b> Pregunta 1. La ley que definió la obligatoriedad de diseñar el PESV por parte de las organizaciones fue: .....	39
<b>Figura 2.</b> Pregunta dos, ¿los cinco pilares de seguridad vial son?.....	40
<b>Figura 3.</b> Pregunta tres, de conformidad con la ley 1702 de 2013 la seguridad vial es:.....	40
<b>Figura 4.</b> Pregunta cuatro: ¿Bajo que herramientas se verifica el cumplimiento de los 5 pilares del plan estratégico de seguridad vial? .....	41
<b>Figura 5.</b> Pregunta 5. ¿El comité de seguridad vial obedece al pilar comportamiento humano? .....	41
<b>Figura 6.</b> Matriz DOFA .....	46

### **Lista de anexos**

<b>Anexo 1.</b> Formato de entrevista sobre percepción de la seguridad vial.....	58
<b>Anexo 2.</b> Encuesta de evaluación sobre conocimientos en seguridad vial. ....	59
<b>Anexo 3 .</b> Cronograma de activadas. ....	60
<b>Anexo 4.</b> Guía para la articulación del SG-SST y el PESV en obras de infraestructura vial ..	61

## **1 Formulación y direccionamiento**

### **1.1 Planteamiento del problema**

En el presente documento, se espera desarrollar un proyecto de investigación frente a una de las problemáticas que se está viviendo en la actualidad para el cumplimiento de la normativa de Seguridad Vial vigente de nuestro país. Esto se presenta porque a criterio del grupo de trabajo es posible que existan vacíos jurídicos para la correcta articulación del Plan Estratégico de la Seguridad Vial Según lo definido en la Ley 1503 de 2011 artículo 12, el cual establece que toda entidad sea pública o privada que posea, fabrique, comercialice, ensamble, contrate o administre flotas de vehículos automotores o no automotores o personal de conductores superiores a diez unidades deberán diseñar dicho plan y deberá ser revisado cada dos años. Esta responsabilidad ha sido delegada en la actualidad en las organizaciones generalmente a los responsables de implementar el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), lo cual se ha convertido en una problemática para ellos, toda vez que en su formación base ninguno de los pensum de carreras profesionales o especialización que genere la obtención de la Licencia en Salud Ocupacional incluye esta materia hasta el momento de realizar el presente proyecto de grado; por lo cual el diseño y puesta en marcha del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) se ha convertido en una problemática silenciosa en las organizaciones, en muchas ocasiones el personal de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) acepta esta nueva responsabilidad sin siquiera conocer la estructura básica de un PESV o al menos estar familiarizado con normativas o reglamentos que rijan la Seguridad Vial en Colombia.

Así pues, hay un factor agravante en esta situación, y consiste en que las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL), se encuentran realizando labores de facilitadores de la implementación del PESV, lo cual corrobora la percepción de los empleadores al asociar que el

encargado de la implementación de éste documento es responsabilidad del SST, y que cuenta con la capacidad e idoneidad para su implementación, asociando que el perfil del SST es suficiente requisito para asumir esta responsabilidad. Es importante destacar que existen carreras formales de ingeniería de transportes y vías, así como tecnologías en Seguridad Vial, las cuales encajan perfectamente con el requerimiento legal y el espíritu de la norma, la cual promueve la formación de hábitos comportamientos y conductas seguras en la vía, que más allá de buscar reducción de accidentes de tránsito laborales busca la disminución de accidentes in itinere o en misión, lo cual se aleja del principio SST que busca la prevención del personal en horario laboral.

Por lo anterior, es de gran importancia tener claridad frente a las necesidades de las organizaciones y su proceso de transformación hacia el cumplimiento de la norma, puesto que se generará resistencia para la separación de los cargos en el corto o mediano plazo, salvo que se actualice la legislación referente al tema y defina un perfil específico para liderar el PESV.

La Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) es la disciplina que trata de la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo de acuerdo con lo definido en el Decreto Único Reglamentario (DUR) 1072 de 2015 en su Artículo 2.2.4.6.3. Por ello, no es ajena la responsabilidad del personal SST frente a la Seguridad del personal en el desarrollo de la labor, y teniendo en cuenta que todos somos actores viales cobra gran relevancia la gestión frente a la Seguridad Vial toda vez que la articulación con el Sistema de Gestión SST es un requisito legal como lo estipula el artículo 32 de la resolución 0312 de 2019.

La articulación del SG-SST con el PESV requiere de la identificación de los elementos articuladores entre las normas para realizar una adecuada identificación de los factores de riesgo

que inciden en mayor o menor medida en los colaboradores. De esta manera resulta ideal definir los roles y responsabilidades del personal SST frente a la Seguridad Vial.

Por lo anterior, se desea proponer una guía metodológica que pretenda Articular el PESV con el SG SST, que sirva como herramienta de consulta para aclarar dudas frente a los alcances de la legislación en ambos campos de aplicación, que permita al interesado identificar las diferencias y responsabilidades en el ámbito laboral del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo y un Plan estratégico de Seguridad Vial, que permita una ilustración apropiada cuando se presenten escenarios de confusión y desconocimiento de obligaciones legales con potencial de incumplimientos graves al momento de una fatalidad que pueden acarrear sanciones significativas a la organización.

## **1.2 Delimitación y alcance**

El sector de la construcción de Carreteras se encuentra clasificado en la Resolución 139 de 2012, “Por la cual la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, adopta la Clasificación de Actividades Económicas – CIIU revisión 4 adaptada para Colombia”. En su sección F construcción con el código 4210 Construcción de carreteras y vías de ferrocarril (Moncayo, 2012).

Según el artículo de Ospina publicado en el periódico económico, empresarial y financiero La República, en su análisis 2020 de infraestructura de su publicación del 7 de diciembre de 2019 publicó que el subsector de obras civiles tuvo un crecimiento de 13,3% en el tercer trimestre del año 2019. Según Fedesarrollo, este fue uno de los indicadores que impulsó el crecimiento del PIB colombiano en este mismo periodo (Ospina, 2019).

Por otra parte, el presente trabajo será realizado específicamente enfocado al sector de la construcción de Infraestructura vial, encuestando y entrevistando según sea el caso a profesionales en SST con licencia en Salud Ocupacional Vigente, contando al momento del ejercicio académico con 10 voluntarios líderes de proyectos en SST con personal a cargo y 3 profesionales a nivel directivo con poder de decisión en los campos de la Seguridad Vial, la Seguridad y Salud en el trabajo, la Academia y la Consultoría.

Así mismo, el alcance de éste proyecto es identificar las falencias que existen actualmente en las organizaciones del sector construcción de obras de infraestructura vial en materia de implementación del Plan estratégico de Seguridad Vial exponiendo las debilidades del personal SST para la aplicación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, generando una Guía facilitadora que permita al Personal SST la Articulación del PESV con el SG SST, para lo cual el proyecto será realizado en las Obras y plantas de la empresa Pavimentos Colombia S.A.S en la ciudad de Bogotá D.C., así mismo, se realizarán entrevistas a expertos de los sectores de la construcción de infraestructura vial, academia (SENA), ARL Bolívar

### **1.3 Pregunta de investigación**

Teniendo en cuenta lo mencionado hasta el momento, se establece la siguiente pregunta investigativa: ¿Que debe conocer el personal de Seguridad y Salud en el Trabajo del sector construcción de obras de infraestructura vial para liderar las actividades del Plan Estratégico de Seguridad Vial en una organización?

### **1.4 Objetivo general**

Diseñar una guía metodológica que facilite al personal SST del sector de la construcción de obras de infraestructura vial la ejecución del PESV de manera articulada con el SG-SST en las organizaciones del sector Construcción

### **1.4.1 Objetivos específicos**

- Identificar los factores de conexión entre las disciplinas de SST y Seguridad Vial que faciliten la articulación de las mismas en el desarrollo de la operación
- Facilitar la identificación de roles y responsabilidades en Seguridad Vial de las áreas presentes en las organizaciones del sector construcción de infraestructura vial, según su incidencia en la ejecución del PESV.

## **1.5 Justificación**

La inseguridad vial es una problemática mundial que actualmente se ha convertido en un tema de salud pública puesto que cada año 1.35 millones de personas mueren en accidentes de tránsito y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. En Colombia los accidentes viales son la segunda causa de muerte violenta en el país, y es la primera causa de muerte de este tipo en los grupos de edad entre 15 y 29 años. Durante la última década alrededor de 60.000 colombianos han perdido la vida por accidentes de tránsito, siendo los denominados actores vulnerables de la vía los más afectados (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2018).

El año 2011 en consonancia con el decenio para la acción de la seguridad vial de las Naciones Unidas, el Congreso de la República emitió la Ley 1503, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, ley que cuando salió no era muy clara para la ciudadanía ni para algunos gremios empresariales, por lo cual tuvo que emitirse las resoluciones 1565 de 2014. Por la cual el Ministerio de Transporte expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Y la 1231 de 2016 por el cual se adopta la guía de evaluación de los PESV.

Este movimiento normativo de la última década ha generado que los empresarios busquen muchas veces de manera errónea cumplir los requerimientos de ley en materia de seguridad vial, teniendo que sortear los vacíos presentes en la legislación partiendo del artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual establece que toda entidad, organización o empresa del sector público o privado para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.

Ahora bien en general, las organizaciones del sector construcción de infraestructura vial dejan el PESV en manos del personal de seguridad y salud en el trabajo, o en el peor de los casos en manos del responsable de talento humano (empresas pequeñas o subcontratistas), dando por sentado que conocen del tema; por lo que la Seguridad Vial termina siendo un programa más del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, además las acciones consignadas en el Plan estratégico se reducen a un documento olvidado dentro del sistema.

Por consiguiente, el proyecto surge de la necesidad que se vive día a día en el ámbito laboral en diversas empresas colombianas del sector construcción de infraestructura vial, que requieren implementar el PESV con el diseño de una guía metodológica para la articulación del PESV con el SG-SST. Es de este modo que se pretende ilustrar en gran medida el alcance de cada línea de acción, en el entendido que deben ser manejadas con roles y responsabilidades separados, en caso de requerirse un responsable para cada área.

## **2 Marco referencial**

### **2.1 Antecedentes del proyecto.**

En la actualidad no existe una guía metodológica específica diseñada para el sector construcción, que faciliten a los responsables Seguridad y Salud en el Trabajo la aplicación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. En la actualidad existen guías emitidas por organismos internacionales como lo es la Guía Práctica de Seguridad Vial Laboral, elaborada por OSALAN Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales (s.f), la cual es muy específica para la región europea.

A nivel Nacional existe normatividad específica que estipula de manera taxativa los requisitos para la realización del documento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, como es el caso de la Resolución 1565 del 6 de Junio del 2014 “Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial” la cual fue emitida por el Ministerio de transporte de la República de Colombia, que es el referente nacional para la aplicación de los Planes estratégicos de Seguridad Vial, no obstante su pertinencia para el personal idóneo en la elaboración del documento, no está diseñado para profesionales ajenos a las carreras afines a la Seguridad Vial, tales como técnicos o tecnólogos en Seguridad Vial, Ingenieros de tránsito y transporte, Ingenieros Civiles, especialistas en Tránsito y Transporte o en investigación de accidentes de tránsito.

### **2.2 Fundamentos teóricos:**

De conformidad con el artículo 2.2.4.6.3 del Decreto Único Reglamentario 1072 de 2015, la Seguridad y Salud en el trabajo está definida como una disciplina que trata de la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y por ende, la Seguridad Vial es un riesgo presente en las labores de construcción, que erróneamente se administra en las

organizaciones como un programa de SST, o simplemente con su inclusión en una identificación de riesgos de conformidad con la GTC 45 en su columna 6 “Condiciones de Seguridad” identifica el “accidente de Tránsito” como un factor de riesgo para los trabajadores.

Lo anteriormente expuesto, es uno de los argumentos con los cuales se determina que el personal SST es la persona idónea para liderar el plan estratégico de seguridad vial por parte de los Gerentes de las empresas de construcción. De esta manera se minimiza el Plan Estratégico de Seguridad Vial a un “Programa” de Seguridad y Salud en el Trabajo, cuando este fue definido por el Ministerio de Transporte como un “Plan” en la Legislación colombiana tal y como lo establece el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, y a su vez el Programa obedece a un Sistema de Gestión en SST.

Es esta confusión de interpretaciones la que ha generado una desviación de los alcances de las definiciones. Es por ello que se presentan a continuación algunas definiciones específicas:

Plan estratégico: se entiende por plan estratégico el conjunto de análisis, decisiones y acciones que una organización lleva a cabo para crear y mantener ventajas comparativas sostenibles a lo largo del tiempo. (Dess G. G. & Lumpkin G. T. 2003).

Brenes Bonilla (2003) citado por Figueroa. M, Paladines. M, Paladines M, José, Caicedo. P, Romero. C. (2019), definen el plan estratégico de manera similar considerándolo como el proyecto que incluye un diagnóstico de la posición actual de una entidad, la(s) estrategia(s) y la organización en el tiempo de las acciones y los recursos que permitan alcanzar la posición deseada.

Sistema de gestión: es una metodología que me ayudará a visualizar y administrar mejor mi empresa, área o procesos bajo im cargo y, por lo tanto, a lograr mejores resultados a través de acciones y toma de decisiones basadas en datos y hechos. (Gutiérrez, 2017).

Un sistema de gestión puede abordar una sola disciplina o varias de ellas. Además, los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, los roles y las responsabilidades, la planificación, la operación, etc. por último el alcance de un sistema de gestión puede incluir la totalidad de la organización, funciones específicas e identificadas de la organización, secciones específicas e identificadas de la organización, o una o más funciones dentro de un grupo de organizaciones

Como se observa en las definiciones, no se pueden mezclar criterios al momento de ejecutar un SG SST con un PESV, pues cada uno tiene sus características individuales que requieren especial atención para su cumplimiento, pero el conocimiento de base de los profesionales SST de manera automática relacionar la seguridad vial como una parte de SG SST, y de esta forma, de ninguna manera se realiza una articulación del PESV con el SG-SST como lo determina el artículo 32 de la Resolución 0312 de 2019, pues por el contrario solo lo absorbe dentro del Sistema de Gestión.

De esta manera, se empieza a esbozar el enfoque de esta investigación, pues el planteamiento específico del proyecto es facilitar al personal SST del sector construcción tener una herramienta simple que permita entender el enfoque de la seguridad vial desde el desarrollo de las labores inherentes al cargo del responsable SST.

### **2.3 Fundamentos legales:**

Es de gran importancia para el desarrollo del presente proyecto conocer los fundamentos legales establecidos en la legislación colombiana:

La Ley 1702 de 2013 en su artículo 5 establece las siguientes definiciones:

**Seguridad Vial:** 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. 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 la acción multisectorial encaminada a reducir de 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 (Ley 1702 de 2013).

Por su parte la resolución 1565 de 2014 en su artículo 1 expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial en su numeral 4.2 establece el concepto de PESV:

Que es un Plan estratégico de seguridad Vial: Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito. (Resolución 1565 de 2014).

El Decreto Único Reglamentario 1072 de 2015 en su Artículo 2.2.4.6.3. Define la Seguridad y salud en el trabajo (SST) como:

La disciplina que trata de la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y de la protección y promoción de la salud de los trabajadores. Tiene por objeto mejorar las condiciones y el medio ambiente de trabajo, así como la salud en el trabajo, que conlleva la promoción y el mantenimiento del bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las ocupaciones. (Decreto Único Reglamentario 1072 de 2015).

El Decreto Único Reglamentario 1072 de 2015 en su Artículo Artículo 2.2.4.6.4. define Sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo (SG-SST) como:

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 (SGSST).

En el mismo sentido, en la siguiente tabla se relaciona de manera completa la legislación vigente relacionada con la ejecución de la seguridad vial.

**Tabla 1.***Legislación aplicable a la ejecución de seguridad vial.*

<b>Norma</b>	<b>Entidad</b>	<b>Objeto</b>
<u>Constitución política Colombia 1991</u>	Congreso de la república	Definir las leyes que rigen en el territorio nacional
<u>Ley 105 de 1993</u>	Congreso de la república	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte y sobre el tema de tránsito, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
Ley 336 de 1996	Congreso de la república	Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte.
Ley 769 de 2002	Congreso de la república	Código nacional de tránsito terrestre.
Resolución 019200 de 2002	Ministerio de transporte	Por la cual se reglamenta el uso e instalación del cinturón de seguridad de acuerdo con el artículo 82 del código nacional de tránsito.
Resolución 009606 de 2003	Ministerio de transporte	Establece los requisitos técnicos de seguridad para dispositivos especiales de sujeción de contenedores de acuerdo a lo establecido en artículo 32 de ley 769 de 2002.
Res. 1737 de 2004	Ministerio transporte	Reglamentación uso de casco.
Resolución 1500 de 2005	Ministerio transporte	Por el cual se reglamenta las categorías de la licencia de conducción, de conformidad con el art. 20 de la ley 769 de 2002.
Resolución 1555 de 2005	Ministerio transporte	Por la cual se reglamenta el procedimiento para obtener el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir y se establecen los rangos de aprobación de la evaluación requerida.
Resolución 1600 de 2005	Ministerio transporte	Por la cual se reglamenta el examen teórico práctico para la obtención de la licencia de conducción.
Resolución 004415 de 2005	Ministerio transporte	Por la cual se reglamenta el procedimiento para obtener el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz

para conducir y se establecen los rangos de aprobación de la evaluación requerida.

Resolución 001500 de 2005	Ministerio transporte	Por la cual se reglamentan categorías de la licencia de conducción, conforme con el artículo 20 de ley 769 de 2002.
Ley 1326 de 2009	Congreso de la república	En el código penal se realiza modificación al artículo 110 para agravación punitiva del homicidio culposo.
Resolución 3245 de 2009	Ministerio transporte	Centros enseñanza automovilística.
Ley 1383 de 2010	Congreso de la república	Reforma código nacional de tránsito ley 769-2002.
Ley 1397 de 2010	Congreso de la república	Modificaciones a la ley 769 de 2002.
Ley 1503 de 2011	Congreso de la república	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.
Ley 1548 de 2012	Congreso de la república	Por la cual se estipulan los grados de alcoholemia y obligatoriedad de la prueba.
Ley 1696 de 2013	Congreso de la república	Se dictan sanciones y multas para conductores que conduzcan en estado de embriaguez y sustancias alucinógenas.
Decreto 2851 de 2013	Ministerio de transporte	Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7, 9, 10, 12, 13, 18 y 19 de la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.
Resolución 1565 de 2014	Ministerio de transporte	Guía para la realización e implementación del plan estratégico de seguridad vial.
Resolución 1231 de 2016	Ministerio de transporte	Guía metodológica para la emisión de observaciones y aval de los planes estratégicos de seguridad vial (gmeoa)

---

Fuente: Álvarez. L. y Cuellar. C. (2020), elaboración propia para esta investigación

## 2.4 Referente contextual

Con el objetivo de brindar mayor claridad al lector del presente proyecto, se presentan los términos, siglas y definiciones más relevantes que se utilizan en el documento.

**Accidente de trabajo:** Es accidente de trabajo todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte (Ley 1562 de 2012).

Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo.

Igualmente se considera accidente de trabajo el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

También se considerará como accidente de trabajo el ocurrido durante el ejercicio de la función sindical, aunque el trabajador se encuentre en permiso sindical siempre que el accidente se produzca en cumplimiento de dicha función.

De igual forma se considera accidente de trabajo el que se produzca por la ejecución de actividades recreativas, deportivas o culturales, cuando se actúe por cuenta o en representación del empleador o de la empresa usuaria cuando se trate de trabajadores de empresas de servicios temporales que se encuentren en misión.

**Accidente de Tránsito:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente

afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (Ley 769 de 2002).

**Carretera:** Vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad (Ley 769 de 2002).

**Construcción:** Acción y efecto de construir.

**DUR:** Hace referencia a la abreviatura de Decreto Único Reglamentario, utilizado para referencias Normativas aplicables

**Plan Estratégico de Seguridad vial:** Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito (DUR, 1079).

**Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST):** 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 (SGSST). (DUR, 1072).

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 la acción multisectorial encaminada a reducir de 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.

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.

PESV: Plan Estratégico de Seguridad Vial

SST: Seguridad y salud en el trabajo

SG SST: Sistema de seguridad y salud en el trabajo.

El presente proyecto cuenta con un soporte teórico que permite comprender el significado de la Seguridad Vial basado en un contexto global que paulatinamente ha tomado más relevancia dada la criticidad de la problemática. El Plan Estratégico de Seguridad Vial, es un documento que permite como su nombre lo dice, la planeación de las actividades a realizar en pro de la seguridad vial.

Es importante tener claridad sobre algunos de los conceptos presentes a nivel nacional que hacen referencia al tema, como es el caso de los conceptos y definiciones de la Secretaría Distrital de Ambiente (2016) la cual lo describe el PESV como:

Un instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones

o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito (p. 11).

Además, es relevante entender el para qué sirve un Plan Estratégico de Seguridad Vial, tal y como lo describe la Secretaría Distrital de Ambiente (2016):

La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial, es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas (Secretaría Distrital de Ambiente, 2016. p. 11).

Por consiguiente, la Seguridad Vial es descrita en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Universidad Javeriana (2016) como:

La disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos que tienden a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública y privada en aras de la prevención de accidentes de tránsito.

El concepto de seguridad vial hace referencia a todos aquellos comportamientos que los actores viales (peatones, conductores de vehículos y bicicletas y pasajeros) deben tener en la vía, los cuales deben estar orientados a propiciar su seguridad integral y la de los demás. Para garantizar esto, se han creado leyes y normatividades que establecen los lineamientos a seguir que permiten regular y asegurar la integridad de las personas

previniendo acciones que atenten contra sus derechos (Universidad Javeriana, 2016. p. 12).

Los Riesgos Viales según el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Universidad Javeriana (2016) son:

Todos los posibles factores tanto ambientales, de los vehículos y comportamiento humanos que puedan generar daños tanto materiales como personales a los diferentes actores de la vía (p. 36).

Los riesgos viales se clasifican de la siguiente manera:

- Riesgos por la máquina
- Riesgos por hábito o comportamiento humano
- Riesgos por infraestructura (Universidad Javeriana, 2016. p. 36).

Los siniestros de tránsito son hechos violentos e inesperados que afectan la vida de miles de personas cada día y dejan a muchas familias en total desamparo porque no encuentran el apoyo necesario.

Así pues, este importante documento requiere dar solución a condiciones de riesgo y vulnerabilidad a nivel mundial, tales como algunas problemáticas descritas en la literatura mundial y regional tales como:

El Plan Mundial para el decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, propone

Que dentro de las soluciones planteadas en ese documento se encuentran: el mejoramiento de la infraestructura segura, mediante el diseño de carreteras más seguras, mejoramiento de la seguridad activa y pasiva de los vehículos; fomento del transporte

público; control eficaz de la velocidad a cargo de la policía, el establecimiento de leyes armonizadas a escala internacional que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños. La imposición de límites de alcoholemia a los conductores. (Plan Mundial para el decenio de Acción para la Seguridad Vial, 2011-2020, pág. 10)

El Informe Sobre La Situación Mundial De La Seguridad Vial 2013, resalta que los accidentes de tránsito son la octava causa de muerte a nivel mundial y existe la posibilidad de que esta condición empeore.

En 88 países se ha reducido, pero en 87 países han aumentado los accidentes de tránsito. Según las estadísticas en este informe el 31 % son por accidentes vehiculares; 23% motociclistas (usuarios vulnerables de la vía), 22% peatones, 5% ciclistas y 19% otros. (Organización Mundial para la Salud.2013, pág. 10)

La Seguridad Vial En La Región De Las Américas OPS y OMS 2016, la cual refiere que el aumento de las muertes causadas por el tránsito a escala mundial proviene en gran medida del aumento de la mortalidad en las vías de tránsito de los países de ingresos bajos y medianos, en particular en las economías emergentes.

Los traumatismos causados por el tránsito en la Región de las Américas se cobran la vida de unas 154.089 personas al año y representan un 12% de las muertes ocasionadas por el tránsito a escala mundial. (Organización Panamericana para de la Salud y OMS, 2016. p.3)

Por su parte, el Plan Nacional De Seguridad Vial (2011-2021) establece que inseguridad vial es la segunda causa de muerte violenta en el país, lo cual generó la elaboración del PNSV, el cual

propone políticas públicas y acciones concretas, articuladas, integrales, medibles y controlables, como solución a la problemática de salud pública Nacional, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional; involucrando a la sociedad civil, al sector público y privado en su realización. (Mintransporte, 2015)

Por lo anterior la manera adecuada para la implementación de las medidas propuestas es dar estricto cumplimiento al lineamiento del Plan estratégico de seguridad vial toda vez que en los pilares de este definen las acciones específicas para cada uno de los actores de la vía.

En el entendido de la problemática global y local, que como se puede apreciar en los diversos documentos citados es un tema de interés general y preocupación mundial, ¿entonces donde nace la preocupación y desde cuándo?, para esto se hace una breve reseña histórica de la seguridad vial en la última década.

La seguridad vial nace del llamamiento de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial en favor de un Decenio de Acción para la Seguridad Vial en su informe de 2009, propuesta que fue respaldada por una amplia gama de personalidades, así como por el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, es por ello que en el 2011 en la asamblea general de la ONU, se define el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, allí se definieron planes de acción locales y nacionales, y al mismo tiempo se ofreció un marco para favorecer acciones coordinadas a nivel mundial, buscando impactar gobiernos locales, nacionales, la sociedad civil y las empresas privadas que deseen ajustar sus actividades al marco mundial de Seguridad Vial. Así pues, en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 se presenta el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011.

Desde el mismo 2011 inicia la actividad en la legislación colombiana referente a la Seguridad Vial, donde nace la Ley 1503 la cual promueve los hábitos y conductas en la vía, también se define por primera vez la obligatoriedad de elaborar un Plan Estratégico de Seguridad Vial para ser creado a nivel empresarial que en la actualidad basados en ensayo y error han adelantado los PESV en sus Organizaciones basados en la Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo el cual se encuentra de igual manera estructurado en el ciclo PHVA (Planear, hacer, Verificar y Actuar) y 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 salud en el trabajo (Función Pública. 2017).

No se observa hasta el momento ninguna literatura que estipule los roles y responsabilidades en la organización o marco normativo alguno que aclare al sector empresarial las directrices definidas en la materia.

### 3 Metodología

Según la Revista de Psico didáctica, “el termino metodología hace referencia al modo en que enfocamos los problemas y buscamos las respuestas, a la manera de realizar la investigación. Nuestros supuestos teóricos y perspectivas, y nuestros propósitos, nos llevan a seleccionar una u otra metodología,...” (p. 7) para el caso del Diseño de la Guía Metodológica para la Articulación del Plan Estratégico de Seguridad Vial y SG-SST, se definió emplear la metodología cualitativa debido a que esta es la que más se ajusta a los requerimientos de la investigación para elaborar la Guía, toda vez que la investigación que produce datos descriptivos, pues en esta se buscará emplear encuestas, análisis de normatividad y datos en el sector. (Quevedo, Rosario; Castaño, Carlos, 2002).

#### 3.1 Tipo de investigación

Dado que el objetivo del estudio será evaluar el alcance del personal SST frente al PESV y su Articulación con el SG-SST, y la problemática que representa en las organizaciones esta delegación de funciones sin la debida idoneidad genera situaciones de riesgo para la empresa ya que al incumplir los requisitos normativos se expone a fuertes sanciones económicas. Así pues, se procedió a realizar una investigación de tipo cualitativa para conocer en detalle las dificultades que se afrontan actualmente a la hora de elaborar e implementar el PESV y de esta manera elaborar la metodología de articulación.

Una de las definiciones con una mayor pertinencia para éste caso, es la dada por Quevedo, et al (2002) en el cual citando a Taylor, S.J. y Bogdan R. (1986), sintetizan los criterios definatorios de los estudios cualitativos de la siguiente manera:

La investigación cualitativa es inductiva: Así, los investigadores:

- Comprenden y desarrollan conceptos partiendo de pautas de los datos, y no recogiendo datos para evaluar hipótesis o teorías preconcebidas.

- Siguen un diseño de investigación flexible

- Comienzan un estudio con interrogantes vagamente formulados

Entiende el contexto y a las personas bajo una perspectiva holística:

- Las personas, los contextos o los grupos no son reducidos a variables, sino considerados como un todo

- Estudia a las personas en el contexto de su pasado y en las situaciones en las que se hallan.

Es sensible a los efectos que el investigador causa a las personas que son el objeto de su estudio:

- Interactúan con los informantes de un modo natural. Aunque no pueden eliminar su influencia en las personas que estudian, tratan de controlarla y reducirla al mínimo. En la observación tratan de no interferir en la estructura; en las entrevistas en profundidad, siguen el modelo de una conversación normal, y no de un intercambio formal de preguntas y respuestas.

El investigador cualitativo trata de comprender a las personas dentro del marco de referencia de ellas mismas:

- Trata de identificarse con las personas que estudia para comprender cómo experimentan la realidad. Busca aprehender el proceso interpretativo permaneciendo distanciado como un observador objetivo y rechazando el papel de unidad actuante.

El investigador cualitativo suspende o aparta sus propias creencias, perspectivas y predisposiciones:

- Ha de ver las cosas como si ocurrieran por primera vez, nada se ha de dar por sobrentendido

Todas las perspectivas son valiosas:

- No se busca “la verdad o la moralidad”, sino una comprensión detallada de las perspectivas de otras personas.

Los métodos cualitativos son humanistas:

- Los métodos con los que se estudia a las personas influyen en cómo se las ve. Si reducimos las palabras y los actos a ecuaciones estadísticas, se pierde el aspecto humano. El estudio cualitativo permite conocer el aspecto personal, la vida interior, las perspectivas, creencias, conceptos..., éxitos y fracasos, la lucha moral, los esfuerzos...

Los estudios cualitativos dan énfasis a la validez de la investigación:

- Aseguran un estrecho ajuste entre los datos y lo que realmente la gente hace y dice. Observando a las personas en su vida cotidiana, escuchándoles hablar sobre lo que tienen en mente, y viendo los documentos que producen, el investigador cualitativo obtiene un conocimiento directo, no filtrado por conceptos, definiciones operacionales y escalas clasificatorias.
- Subrayan la validez, frente a los cuantitativos que hacen hincapié en la confiabilidad y reproductividad de la investigación. El estudio cualitativo es una investigación sistemática y rigurosa, no estandarizada, que controla los datos que registra. No obstante,

al pretender producir estudios válidos del mundo real no es posible lograr una confiabilidad perfecta.

Todos los contextos y personas son potenciales ámbitos de estudio:

- Todos los contextos y personas son a la vez similares y únicos. Son similares en el sentido que entre cualquier escenario o grupo de personas se pueden encontrar algunos procesos sociales de tipo general. Son únicos por cuanto que en cada escenario o a través de cada informante se puede estudiar de mejor modo algún aspecto.

La investigación cualitativa es un arte:

- La investigación cualitativa es flexible en cuanto al modo de conducir los estudios. Se siguen lineamientos orientadores, pero no reglas. Los métodos están al servicio del investigador; el investigador no está supeditado a un procedimiento o técnica.

Por otra parte, Smith, M.L. (1987) recoge como criterios definatorios de la investigación cualitativa los siguientes:

- Es un proceso empírico (no una mera especulación, interpretación o reflexión del investigador)
- Estudia cualidades o entidades cualitativas y pretende entenderlas en un contexto particular. Se centra en significados, descripciones y definiciones situándoles en un contexto. Por lo que:
- Busca conocer procesos subjetivos [La investigación cualitativa pretende acceder al significado de las acciones desde la perspectiva del actor, Erickson, 1986]
- Muestra gran sensibilidad al contexto:

Los datos se interpretan desde un contexto -no generalizaciones-

Estudia la forma en que los procesos se desenvuelven en tales contextos

Relaciona lo que quiere estudiar con los contextos que le influyen como fenómeno

- Al estudiar el hecho en su escena, entiende el hecho de forma compleja de manera que no se puede anticipar lo suficiente como para seleccionar uno o varios significados para elaborar un constructo operativizable de manera uniforme, por lo que hace poco énfasis en los protocolos estandarizados de investigación.
- El método, no tiene como función básica garantizar la verdad, sino ser utilizado de forma creativa y a medida de cada situación, por ello, la diversidad de técnicas y estrategias que utiliza. Quevedo, et al (2002).

### **3.2 Enfoque de la investigación**

El presente trabajo será diseñado bajo el planteamiento metodológico de del enfoque cualitativo, puesto que éste es el que mejor se adapta a las características y necesidades de la investigación en el entendido que una investigación cualitativa es aquella que se basa en la obtención de datos en principio no cuantificables, basados en la observación. Aunque ofrece mucha información, los datos obtenidos son subjetivos y poco controlables y no permiten una explicación clara de los fenómenos. Se centra en aspectos descriptivos según psicología y mente (Sanfeliciano, 2018).

### **3.3 Proceso metodológico**

El proceso como se llevará a cabo las diferentes actividades para llevar a cabo el proyecto de creación de la guía de metodológica facilitadora para el personal de seguridad y salud en el trabajo encargado de la ejecución del plan estratégico de seguridad vial en empresas de la

construcción de obras de infraestructura vial, se encuentran inmersas dentro del cronograma de actividades.

Por lo cual se llevará a cabo de la siguiente manera:

En primer lugar, Identificar los factores de conexión entre las disciplinas de SST y Seguridad Vial que faciliten la articulación de las mismas en el desarrollo de la operación. Luego Diseñar un perfil para el personal de SST que lidere el PESV para seguidamente, identificar los roles y responsabilidades en Seguridad Vial de las áreas presentes en las organizaciones del sector construcción de infraestructura vial. según su incidencia en la ejecución.

Del mismo modo se hace necesario definir cómo articular el Sistema integrado de gestión con el Plan estratégico de seguridad Vial Análisis de cargos y modificación de Perfiles de Cargo de Conformidad con los Requisitos Legales Aplicables.

Finalmente llevar a cabo el Diseño de una guía metodológica que facilite al personal SST del sector de la construcción de obras de infraestructura vial la ejecución del PESV de manera articulada con el SG-SST en las organizaciones del sector Construcción Vial, de tal forma que sea un documento útil de ejecución y consulta. (ver anexo 3).

### **3.4 Población y muestra:**

La población donde se realizará el estudio será en la empresa de construcción de infraestructura vial Pavimentos Colombia S.A.S. donde se hará un muestreo por conveniencia a los cargos de Residente SST, Inspector SST y especialistas de tránsito y transporte.

Adicionalmente se realizará entrevista a un grupo de consultores en Seguridad Vial externos a la organización para conocer su punto de vista frente al proceso.

### 3.4.1 Perfil personal Encuestado

Todos los encargados de Seguridad y Salud en el Trabajo encuestados son profesionales en SST con licencia vigente en Salud Ocupacional y cuentan con experiencia superior a 2 años en el sector de la construcción.

Entrevista:

Perfil personal Especialista Entrevistado.

*Nombre:*

*Jehimy Cifuentes.*

Nivel académico: Especialista en gerencia en salud ocupacional

Cargo: Coordinadora EHS para Colombia y líder para la región Latinoamérica

Experiencia en años: 17 años en Seguridad y salud en el trabajo en el sector construcción.

*Nombre:*

*Herney Arias*

Nivel académico: Profesional en administración de empresas con especialización en movilidad y transporte, gerencia en salud ocupacional, técnico profesional en seguridad vial, técnico de transporte individual de pasajeros, auditor ISO 39001

Cargo: Instructor de formación profesional integral del área de seguridad vial del SENA

Experiencia en años: 16 años en Seguridad Vial, excomandante de la policía nacional en los terminales de transporte de Bogotá.

*Nombre:*

*Luz Mery Aya Suarez*

Nivel académico: Profesional en seguridad y Salud en el trabajo, Especialista en investigación de accidentes de tránsito

Cargo: Profesional en Gestión de Riesgo ARL Bolívar

Experiencia en años: 9 años en Seguridad y Salud en el trabajo en el sector construcción

### **3.5 Técnicas de indagación e instrumentos:**

Para la realización de la encuesta se requiere aplicar una evaluación inicial al personal SST de la compañía y adicionalmente se realiza una entrevista a líderes de SST del Sector Construcción y personal consultor en Seguridad Vial donde se busca obtener respuestas frente a la implementación de los planes estratégicos de seguridad vial en las organizaciones.

La entrevista consta de doce preguntas (ver anexo 1), con las cuales se busca conocer la percepción de los expertos en seguridad vial, y los responsables del sistema de Seguridad y Salud en el trabajo de un grupo de empresas afines al sector construcción,

De otra parte, se lleva a cabo una encuesta (ver anexo 2), con cinco preguntas cerradas, con las cuales se pretende evaluar los conocimientos del personal encuestado, frente al Plan Estratégico de Seguridad Vial y atributos de este al desempeño de la Seguridad y Salud en el Trabajo.

Una vez recogida la información a través de la entrevista y del cuestionario, se procede a tabular los datos, de donde se desprenden los siguientes análisis.

### 3.6 Análisis de la información.

A continuación, se presentan las gráficas resultado de las encuestas, con su respectivo análisis.

#### Figura 1.

*Pregunta 1. La ley que definió la obligatoriedad de diseñar el PESV por parte de las organizaciones fue:*



Fuente: Álvarez. L. y Cuellar. C. (2020), elaboración propia para esta investigación.

Frente a esta primera pregunta acerca de ¿la ley que definió la obligatoriedad del diseñar el PESV por parte de las organizaciones fue?, se evidencia que el personal presenta confusión en la identificación de los requisitos legales a la creación de hábitos y conductas aplicables a la Seguridad Vial, la cual corresponde al Literal D. del presente cuestionario

De tal forma que, el 50% seleccionaron la respuesta C. Ley 1702 de 2013, mientras el otro 50% escogieron la respuesta D. Ley 1503 de 2011, y cero para las otras dos posibilidades siendo así, se observa que la mitad de los encuestados erraron la respuesta.

**Figura 2.**

*Pregunta dos, ¿los cinco pilares de seguridad vial son?*



Fuente: Álvarez. L. y Cuellar. C. (2020), elaboración propia de esta investigación

Se observa que el 100% del personal encuestado identifica los 5 pilares de Seguridad Vial.

**Figura 3.**

*Pregunta tres, de conformidad con la ley 1702 de 2013 la seguridad vial es:*

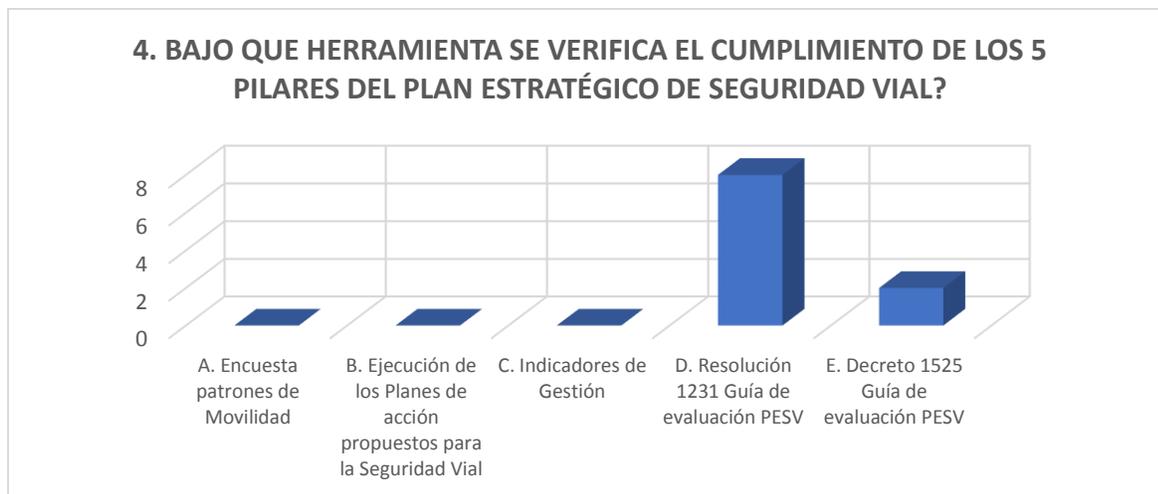


Fuente: Álvarez. L. y Cuellar. C. (2020), elaboración propia de esta investigación

El 70% del personal encuestado identifica adecuadamente el concepto de Seguridad Vial.

**Figura 4.**

*Pregunta cuatro: ¿Bajo qué herramientas se verifica el cumplimiento de los 5 pilares del plan estratégico de seguridad vial?*

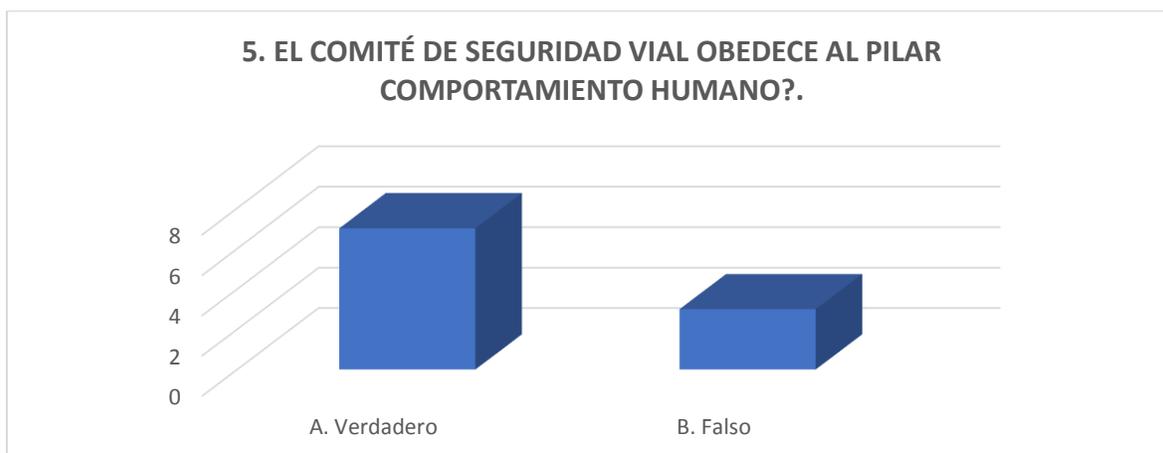


Fuente: Álvarez. L. y Cuellar. C. (2020), elaboración propia de esta investigación

El 80% del personal encuestado identifica la guía de evaluación del PESV, lo cual permite evidenciar un conocimiento de la herramienta de evaluación del PESV.

**Figura 5.**

*Pregunta 5. ¿El comité de seguridad vial obedece al pilar comportamiento humano?*



Fuente: Álvarez. L. y Cuellar. C. (2020), elaboración propia de esta investigación

El 70% del personal encuestado no identifica el pilar al cual pertenece el Comité de Seguridad Vial ya que este pertenece a la gestión institucional.

## 4 Direccionamiento estratégico.

### 4.1 Análisis organizacional

Si bien es cierto que el enfoque del proyecto está asociado al sector de la construcción de obras de infraestructura vial, es importante destacar que la construcción de vías está sujeta a los proyectos formulados por el Sector Transporte que está constituido por el Ministerio de Transporte, como cabeza de sector, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), la Superintendencia de Transporte (Supertransporte) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Asimismo, cuenta con dos entidades relacionadas con el sector: la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA). A continuación, una síntesis de las principales funciones a cargo de estas entidades:

**Mintransporte:** El Ministerio de Transporte es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.

**ANI:** La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) se ocupa de planear, coordinar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte y proyectos en todos sus modos y de los servicios relacionados.

**ANSV:** La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es responsable de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.

**La Aeronáutica Civil:** (Aerocivil) es responsable de dirigir, organizar, coordinar, regular técnicamente el transporte aéreo, además de controlar supervisar y asistir la operación y navegación aérea que se realice en el espacio aéreo sometido a la soberanía nacional.

**Supertransporte:** La Superintendencia de Transporte se ocupa de vigilar, inspeccionar y controlar la prestación del servicio público de transporte marítimo, fluvial, terrestre, férreo y aéreo en el país, en lo relativo a calidad de la infraestructura y prestación del servicio.

**DITRA:** La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA) tiene como función principal, diseñar y poner en marcha programas preventivos de seguridad vial, dirigidos a sensibilizar y concientizar a conductores, pasajeros y peatones que permitan la reducción de la accidentalidad. Así mismo, tiene como tarea coordinar el desarrollo de estudios de seguridad y clasificación de nivel de riesgo de las terminales de transporte aéreo, marítimo y terrestre de mayor importancia estratégica para el país, recomendando la adopción de medidas de seguridad de personas e instalaciones.

Adicional a lo ya escrito, el Mintransporte en su informe de rendición 2018 – 2019, expresa lo siguiente:

Las entidades que conforman el Sector Transporte, y otras que participan en procesos asociados con este, presentan duplicidad de funciones, bajos niveles de especialización y falta de claridad en la delimitación de roles y responsabilidades a su cargo. Esto se traduce en procesos ineficientes y fragmentados en la formulación de política, y en la

planeación, financiación, provisión, operación, regulación y supervisión de infraestructura y servicios de transporte (DNP, 2015). Lo anterior, entre otros aspectos, limita la capacidad del Gobierno para la formulación de políticas de largo plazo que permitan el desarrollo equilibrado e integrado de todos los modos de transporte. Así mismo, las funciones de planeación y regulación se desarrollan aún de manera dispersa entre entidades del sector. Esto limita la capacidad del Gobierno para responder a las necesidades de infraestructura y prestación efectiva de servicios de logística y transporte. Específicamente en materia de transporte seguro, se encontró que la mortalidad asociada con siniestros viales aumentó en un 16% entre 2009 y 2017. (Mintransporte, 2019, p.19).

Igualmente, frente a la protección del derecho a la vida, a la libertad y la seguridad, el informe señala lo siguiente:

El Sector Transporte, tomando como principio universal la vida, ha efectuado acciones orientadas a la formulación y adopción de políticas, planes y proyectos que garanticen la movilidad segura, la aplicación de las normas de tránsito y prevención de la accidentalidad de los usuarios de las vías y terminales en todos los modos de transporte. Todo esto orientado a garantizar una cultura de seguridad vial y propiciar conciencia colectiva de solidaridad, autorregulación y disciplina social. (Mintransporte, 2019, p.16)

Por lo anterior, el proyecto que se plantea es de gran valor para el sector de la construcción de obras de infraestructura vial, pues dadas las necesidades de movilización permanente de materiales de construcción en vehículos tipo pesado y la movilización de personal y equipos menores en vehículos livianos incrementan la exposición a la ocurrencia de un accidente de tránsito.

Con el objetivo de analizar los riesgos fortalezas y oportunidades de la aplicación del proyecto planteado se presenta la herramienta aplicada la cual se realizó con la matriz DOFA

**Figura 6.**

*Matriz DOFA*

Dimensiones internas VS Dimensiones externas	Oportunidades	Amenazas
	O1.Mejorar la asignación de roles y responsabilidades SST-PESV	A1.Perdidas económicas por accidentes de tránsito con indemnización a terceros
	O2.Proteger la vida de los colaboradores y usuarios de la vía	A2. Sanciones por incumplimiento a legislación vigente en SV
	O3.Cambios Organizacionales frente a la percepción del PESV	A3.asignacion de funciones en seguridad vial para lo cual no se cuenta con la competencia
Fortalezas	ESTRATEGIAS FO	ESTRATEGIAS FA
F1. Legislación aplicable a Seguridad Vial.	E1 O1F1(Tipo). Diseñar perfiles de cargo adecuados para las responsabilidades a asignar en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta que existe una amplia legislación aplicable en esta materia	E7 F1A2(Integración horizontal). Implementación de matriz de cumplimiento a requisitos legales vigentes en materia de Seguridad vial y SST para hacer seguimiento al cumplimiento de los mismos.
F2. Interés de las organizaciones para dar cumplimiento a los requisitos Legales	E2. F2O2 (Tipo). Establecer Estándares de trabajo seguros que propendan la ejecución de labores libres de accidentes de tránsito enmarcados en el cumplimiento de las normas de tránsito y de seguridad y salud en el trabajo bajo el control de una matriz de seguimiento legal	E8.F2.A2.A3 (Tipo). Contratación de personal calificado para realizar la implementación del PESV en la Organización para identificar lagunas o vacíos en el cumplimiento de la normatividad, dejando esto estipulado en el perfil de cargo de este tipo de personas como una de las obligaciones inherentes al cargo
F3. Disponibilidad de recurso humano para formación y entrenamiento por medio de la ARL	E3. F3O2O3 (Tipo). Creación del cargo específico para la Seguridad Vial con perfil especializado para la labor, ya que de esta manera el análisis de los riesgos asociados es mucho mas especializado y acertado.	E9.F3A1 (Tipo).Diseño de Planes y estrategias de capacitación para disminuir la accidentalidad vial y de esta manera proteger los recursos de la organización por concepto de fugas de capital por pago de indemnizaciones
Debilidades	ESTRATEGIAS DO	ESTRATEGIAS DA
D1. No es clara la responsabilidad de los Jefes y los encargados del PESV en las Organizaciones.	E4 D1O1 O3(). Solicitar asesoría a las ARL para definir Alcance de conformidad con la normatividad vigente a los encargados del PESV y evaluar asignación de funciones a este personal.	E10 D1A3 (Tipo). Definición de estrategias para las emergencias que se presenten por accidentes de tránsito apoyándose con la aseguradora, de esta manera se pueden fortalecer las competencias del personal que atiende las contingencias.
D2.Confusión para definir el perfil del personal idóneo para liderar el PESV.	E5. DxOx (Tipo). Evaluar la competencia del personal SST en materia de seguridad vial para cambiar el paradigma de que el encargado SST siempre será el responsable del diseño e implementación del PESV	E11.D2.A3.A2 (Tipo) implementar la Autoevaluación definida por la resolución 0312 de 2016 para identificar falencias en el cumplimiento de la Resolución 1565

Fuente: Álvarez. L. y Cuellar. C. (2020), elaboración propia para esta investigación

## 4.2 Objetivos estratégicos

En cuanto a los objetivos específicos al llevar a cabo la implementación de la guía metodológica de implementación de seguridad vial, se trazan los lo siguientes:

- Definir cómo articular el Sistema integrado de gestión con el Plan estratégico de seguridad Vial.
- Análisis de cargos y modificación de Perfiles de Cargo de Conformidad con los Requisitos Legales Aplicables.

### **4.3 Definición y formulación de estrategias**

Para la definición y formulación de estrategias, de acuerdo a los más indicados para llevar a cabo el proyecto se plantea lo siguiente:

- Creación de una guía de fácil aplicación y entendimiento para el personal de Seguridad y salud en el trabajo que permita dar alcance a los requisitos legales en materia de Seguridad Vial.
- Diseñar un modelo de caracterización del proceso para facilitar el entendimiento de las entradas y las salidas del proceso.

### **4.4 Plan de acción**

Para llevar y lograr los objetivos propuestos se llevará a cabo el siguiente plan de acción:

- Facilitar la posibilidad de la adquisición de la guía de manera digital por medio de la Corporación Universitaria Minuto de Dios.
- Realizar la divulgación de la cartilla en 10 frentes de trabajo del sector construcción.

### **4.5 Inversión y presupuesto**

A continuación, se presenta la tabla en el cual se refleja el presupuesto tanto de muebles, enseres, y materiales necesarios para llevar a cabo la implementación de la guía metodológica de seguridad vial.

**Tabla 2.**

*Presupuesto para la implementación de la guía metodológica de seguridad vial.*

<b>PRESUPUESTO ELABORACIÓN GUÍA METODOLÓGICA SEGURIDAD VIAL</b>						
<b>ÍTEM</b>	<b>UM</b>	<b>CAN</b>	<b>VALOR U</b>	<b>TOTAL</b>	<b>Observaciones</b>	
<b>1.01 GENERALES</b>						
PAPELERÍA Y EQUIPOS	GB	1.00	\$ 400,000	\$ 400,000	impresión de copias	
<b>TOTAL</b>				\$ 400,000		
<b>1.03 GESTIÓN ADMINISTRATIVA SEGURIDAD VIAL</b>						
GASTOS DE DESPLAZAMIENTOS	GB	3.00	\$ 100,000	\$ 300,000	gastos de desplazamientos	
<b>TOTAL</b>				\$ 300,000		
<b>1.04 DOTACION PERSONAL CAPACITADOR EN SEGURIDAD VIAL</b>						
BOTA TIPO INGENIERO	UN	2.00	\$ 240,451	\$ 480,902		
CASCO DE SEGURIDAD	UN	2.00	\$ 13,804	\$ 27,608		
CHALECO TIPO INGENIERO	UN	2.00	\$ 36,235	\$ 72,470		
<b>TOTAL</b>				\$ 580,980		
<b>COSTO TOTAL ELABORACIÓN GUÍA</b>				<b>\$ 1,280,980</b>		

Fuente: Álvarez. L. y Cuellar. C. (2020), elaboración propia para esta investigación

#### **4.6 Análisis de riesgos**

Este apartado corresponde al análisis frente a los riesgos que pueden presentarse al llevar a cabo la implementación de la guía metodológica de seguridad vial, para lo cual se tuvo en cuenta los siguientes ítems, el control definido o actividad a ejecutar, aspectos, cuestiones o elementos

que pueden afectar la calidad de la salida, probabilidad, impacto, alcance, clasificación del riesgo zona del riesgo.

**Tabla 3.**

*Análisis de riesgo*

ELEMENTO DE ANALISIS	CONTROL DEFINIDO O ACTIVIDAD A EJECUTAR	ASPECTOS, CUESTIONES O ELEMENTOS QUE PUEDEN AFECTAR LA CALIDAD DE LA SALIDA	PROBABILIDAD	IMPACTO	ALCANCE	CLASIFICACIÓN DEL RIESGO	ZONA DEL RIESGO	CONTROLES QUE SERAN APLICADOS O EXISTENTES	RESPONSABLES DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL	EXISTENCIA DEL CONTROL	EFICACIA DEL CONTROL	VALORACIÓN DEL RIESGO
ACCIDENTE DE TRÁNSITO CON TERCEROS	ACTIVACION DE LA CADENA DE LLAMADAS	intereses personales para no comunicar el accidente	5	10	10	25	ALTO	Incluir en la Matriz de sanciones el no reportar un accidente de tránsito. Incluir en el plan anual de capacitación la divulgación del flujograma de accidentes de tránsito a las partes interesadas	DIRECCION DE TALENTO HUMANO	1	25	ACEPTABLE
	ASISTENCIA EN CAMPO DEL EVENTO	Recursos insuficientes para el traslado del personal para atender el evento.	10	5	1	16	MEDIO	Definir lineamientos claros de asistencia de accidentes mediante red de abogados	COORDINADOR SEGURIDAD VIAL- GERENCIA DE EQUIPOS Y ASEGURADORA	1	16	ACEPTABLE
	TOMA DE REGISTRO FOTOGRAFICO/FILMICO	Recurso Humano/tecnológico Insuficiente para la cobertura de las obras.	10	10	10	30	ALTO	Implementar comités de socialización de las actividades a realizar en campo para identificación de necesidades Capacitar a los Inspectores Masst sobre la importancia de la implementación de las actividades de inspección	COORDINADOR SEGURIDAD VIAL- DIRECTOR DE PROYECTO	5	150	INACEPTABLE
	SEGUIMIENTO A ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Almacenamiento inadecuado de evidencia de los accidentes de tránsito.	10	5	10	25	ALTO	Auditorias al FTP para evaluar la calidad de la información con la que se cuenta.	COORDINADOR SEGURIDAD VIAL	5	125	MODERADO
	INVESTIGACION DE ACCIDENTES VIALES	Entrega de versiones falsas al investigador no contar con presupuesto de Seguridad Vial	5	10	10	25	ALTO	Aplicar la sanción definida en la matriz de sanciones correspondiente a es	DIRECCION DE TALENTO HUMANO	5	125	MODERADO
	GESTION INSTITUCIONAL	Dificultades para la asistencia del personal a las capacitaciones planteadas	1	5	10	16	MEDIO	Presentación de presupuesto para aprobación en el mes de Noviembre	COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL	1	16	ACEPTABLE
IMPLEMENTACION PERSV	COMPORTAMIENTO HUMANO	Realización de pruebas Teóricas o prácticas de ingreso por personal no idóneo Control inadecuado a subcontratistas y/o proveedores durante la operación	10	1	10	21	ALTO	Realizar pruebas por personal Idóneo en las instalaciones de la Planta de SIBATE	COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL	5	105	MODERADO
			5	1	10	16	MEDIO	Aplicación de Matriz de Proveedores a todo el personal que cuente con flota mayor a 10 vehículos Durante la Operación	COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL	10	160	INACEPTABLE

VEHICULOS SEGUROS	contratación de personal con conductas inadecuadas de conducción	5	5	10	20	MEDIO	Implementar revisión de infracciones de tránsito del trabajador y verificación conjunta interdisciplinaria del historial del trabajador	COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL - DIRECTORA TALENTO HUMANO - JEFE DE EQUIPOS	1	20	ACEPTABLE
	Conducción bajo efectos de sustancias psicotrópicas	5	10	10	25	ALTO	Realizar pruebas de alcoholimetría a los conductores previo al inicio de sus labores	RESIDENTE SST	10	250	INACEPTABLE
	Accidente de tránsito ocasionado por mantenimiento inadecuado o ausencia del mismo	1	10	10	21	ALTO	Desarrollar los mantenimientos de conformidad con el P21 de la organización.	Jefe de Equipos	1	21	ACEPTABLE
	Ejecución de mantenimientos a los vehículos y maquinaria sin contar con la competencia para el mismo	1	10	10	21	ALTO	Supervisión de los trabajos por Ingenieros Mecánicos	Jefe de Equipos	1	21	ACEPTABLE

---

Fuente: Álvarez. L. y Cuellar. C. (2020), elaboración propia para esta investigación

## 5 Conclusiones y recomendaciones

### 5.1 Conclusiones

- Se diseñó una guía metodológica que facilitará el cumplimiento de los requisitos Legales en materia de seguridad vial a los responsables de seguridad y salud en el trabajo que requieran implementar el PESV en organizaciones del sector construcción
- Se identificó entre los factores conectantes entre la SV y la SST la definición de seguridad y salud en el trabajo y de seguridad vial, toda vez que ambas propenden la prevención de lesiones y fatalidades.
- Es Necesario incluir en los perfiles de cargo del personal SST en las organizaciones las necesidades específicas de capacitación y/o experiencia específica requerida para liderar la Seguridad Vial.
- Se identificaron los cargos que deben interactuar de manera permanente con el PESV y se definieron responsabilidades a implementar en caso de que se aplique la guía metodológica facilitadora definida en el presente proyecto.

### 5.2 Recomendaciones:

- Estimular la formación en áreas de estudio afines a la Seguridad Vial para los profesionales SST que lideran el PESV, asegurando la idoneidad que exige el PESV como requisito para el cumplimiento de requisitos legales.
- Asignación de Recursos por parte de la alta gerencia para facilitar la implementación de la Guía Metodológica Facilitadora para el personal de Seguridad y Salud en el Trabajo encargado de la ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial en empresas de la construcción.

- Documentar el Rol de los miembros del comité de seguridad vial donde se definan las responsabilidades específicas en SV asociado al cargo que desempeñe.
- La presente guía no es recomendable para obras de gran envergadura que requieran para sus fines misionales flotas superiores a 50 vehículos, para estos casos es recomendable la contratación del responsable del PESV o contar con perfiles de SST con experiencia asociadas al manejo de la Seguridad Vial en proyectos de infraestructura.

## 6 Referencias

- Decreto Único Reglamentario 1072 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo. Disponible en:  
<http://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/0/DUR+Sector+Trabajo+Actualizado+a+15+de+abril++de+2016.pdf/a32b1dcf-7a4e-8a37-ac16-c121928719c8>
- Dess G. G. & Lumpkin G. T. (2003). Dirección estratégica: creando ventajas competitivas. Madrid: McGraw Hill.
- DUR. 1079 de 2015. Decreto Único Reglamentario, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Sistema único de información normativa, disponible en: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/30019520>
- Figuroa. M, Paladines. M, Paladines M, José, Caicedo. P, Romero. C. (2019). Modelo de plan estratégico de sistemas para la gestión y organización a través de una plataforma informática. Editores Área de innovación y desarrollo S.L. ISBN: 978-84-946684-5-6 Alicante. Disponible en <https://www.3ciencias.com/wp-content/uploads/2017/03/Modelo-de-plan-estrat%C3%A9gico.pdf>.
- Función Pública (2017). Sistema de Gestión en la Seguridad y Salud en el trabajo. (2017) Bogotá. Recuperado de:  
[https://www.funcionpublica.gov.co/documents/418537/16119718/2017-04-4Plan\\_sg\\_sst\\_2017.pdf/bb00afd4-9a7e-4450-b534-28df8d0880c6](https://www.funcionpublica.gov.co/documents/418537/16119718/2017-04-4Plan_sg_sst_2017.pdf/bb00afd4-9a7e-4450-b534-28df8d0880c6)
- Gutiérrez (2017). ¿Qué es un sistema de gestión y para qué sirve? Celtic consultores. disponible en <https://www.calticconsultores.com/articulos/sistema-gestion-sirve.html>

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2018). *Forensis 2018 Datos Para La Vida*. Herramienta para la interpretación, intervención y prevención de lesiones de causa externa en Colombia.. Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. Primera. Edición Número 1, ISSN 2145-0250. Colombia. Disponible en:  
<https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/386932/Forensis+2018.pdf/be4816a4-3da3-1ff0-2779-e7b5e3962d60>

La Ley 1702 de 2013. Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones. Gestor Normativo, recuperado de  
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286>.

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. Gestor Normativo, Disponible en: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>

Ley 1562 de 2012. Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional. artículo 3. Disponible en:  
[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1562\\_2012.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1562_2012.html)

LEY 769 de 2002. Artículo 2. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Recuperado de:  
[http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2\\_col\\_ley\\_769\\_2002.pdf](http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf)

Mintransporte (2019). Informe de rendición de cuentas sector transporte 2018 – 2019. disponible en <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7992/informe-de-rendicion-de-cuentas-sector-transporte-2018-2019/>

Mintransporte (2015). Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011 – 2021. Recuperado:

<https://ansv.gov.co/public/documentos/PLAN%20NACIONAL%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL.compressed.pdf>

Moncayo (2012). DIAN adopta clasificación de actividades económicas revisión 4 adaptada para Colombia. Instituto nacional de contadores públicos. Recuperado de

<https://www.incp.org.co/dian-adopta-clasificacion-de-actividades-economicas-revision-4-adaptada-para-colombia/>.

Organización Mundial para la Salud (2013). Informe Sobre la Situación Mundial de La seguridad Vial 2013 Disponible en:

[https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/83798/WHO\\_NMH\\_VIP\\_13.01\\_spa.pdf;jsessionid=A62016DAC4B5B65C93AF8EC09AF64BA5?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/83798/WHO_NMH_VIP_13.01_spa.pdf;jsessionid=A62016DAC4B5B65C93AF8EC09AF64BA5?sequence=1)

Organización Panamericana para de la Salud y OMS (201). La seguridad vial en la Región de las Américas. Washington, DC : OPS, 2016. Disponible en:

[https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Road\\_Safety\\_PAHO\\_Spanish.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Road_Safety_PAHO_Spanish.pdf)

OSALAN Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales (s.f). Guía Práctica de Seguridad Vial Laboral. Disponible en

[https://www.osalan.euskadi.eus/contenidos/libro/seguridad\\_201690/es\\_doc/adjuntos/guia\\_seguridad\\_vial\\_laboral.pdf](https://www.osalan.euskadi.eus/contenidos/libro/seguridad_201690/es_doc/adjuntos/guia_seguridad_vial_laboral.pdf)

Ospina (2019). Retos 2020 en infraestructura. La República. Disponible en

<https://www.larepublica.co/analisis/maria-juliana-ospina-2941813/retos-2020-en-infraestructura-2941809>

Plan Mundial para el decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Decenio de acción para La seguridad vial 2011–2020. Disponible en

[https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/spanish.pdf](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf)

Quecedo, Rosario; Castaño, Carlos (2002). Introducción a la metodología de investigación cualitativa. Revista de Psicodidáctica, núm. 14, 2002, pp. 5-39 Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea Vitoria-Gazteis, España. Disponible en.

<https://www.redalyc.org/pdf/175/17501402.pdf>

Resolución 0312 de 2019. Por la cual se define los estándares mínimos del Sistema De Gestión de la Seguridad Y Salud en el Trabajo SG-SST. Disponible en

[https://id.presidencia.gov.co/Documents/190219\\_Resolucion0312EstandaresMinimosSeguridadSalud.pdf](https://id.presidencia.gov.co/Documents/190219_Resolucion0312EstandaresMinimosSeguridadSalud.pdf)

Resoluciones 1565 de 2014. Por la cual el Ministerio de Transporte expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Disponible en.

<https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=11361>

Sanfeliciano (2018). Diseños de investigación: enfoque cualitativo y cuantitativo. La mente es maravillosa. Disponible en <https://lamenteesmaravillosa.com/disenos-de-investigacion-enfoque-cualitativo-y-cuantitativo/>.

Secretaria distrital de ambiente (2016). Plan Estratégico De Seguridad Vial. Alcaldía Mayor de Bogotá. Disponible en:

[http://www.ambientebogota.gov.co/c/document\\_library/get\\_file?uuid=4d30f02b-1622-49f9-9b63-fed2e8edfa7b&groupId=586236](http://www.ambientebogota.gov.co/c/document_library/get_file?uuid=4d30f02b-1622-49f9-9b63-fed2e8edfa7b&groupId=586236)

<http://www.ambientebogota.gov.co/web/sda/plan-estrategico-de-seguridad-vial>

Universidad Javeriana (2016). Plan estratégico de seguridad vial Pontificia universidad javeriana (2016 – 2018). Diagnóstico, propuesta de planes y Acciones. Bogotá. Disponible en:  
<https://www.javeriana.edu.co/documents/17210/1041408/Plan+Estrat%C3%A9gico+de+Seguridad+Vial+2016-2018/9c92da1f-768c-413a-bd4a-fdc326e94e75>



## Anexo 2. Encuesta de evaluación sobre conocimientos en seguridad vial.

EVALUACIÓN CONOCIMIENTOS EN SEGURIDAD VIAL	
<b>TEMA DE EVALUACION :</b>	Conocimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial por el Personal SST de Pavimentos Colombia S.A.S.
<b>NOMBRE:</b>	
<b>CÉDULA:</b>	
<b>CARGO:</b>	
<b>FECHA:</b>	
<p>El objetivo de este cuestionario es evaluar sus conocimientos frente al Plan Estratégico de Seguridad Vial y atributos de este al desempeño de la Seguridad y Salud en el Trabajo.</p>	
<b>CUESTIONARIO DE EVALUACION</b>	
<b>1. La Ley que definió la obligatoriedad de diseñar el PESV por parte de las Organizaciones fue:</b>	
A. Ley 431 de 2011	
B. Ley 1530 de 2011	
C. Ley 1702 de 2013	
D. Ley 1503 de 2011	
<b>2. Los 5 pilares de Seguridad Vial son:</b>	
A. Gestion institucional	
B. Infraestructura segura	
C. Vehiculos seguros	
D. Factor humano	
E. Atencion a victimas	
F. Todas las anteriores	
<b>3. De conformidad con la Ley 1702 de 2013 la Seguridad Vial es:</b>	
A. Acciones Planes y programas enfocados a prevenir las lesiones o fatalidades en los accidentes de tránsito en los desplazamientos in itinere y en misión.	
B. 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	
C. Actividades orientadas a proteger la vida de los usuarios de la vía	
D. Acciones encaminadas a controlar el comportamiento de los conductores de las Organizaciones	
E. Una estrategia para reducir los costos de los accidentes de tránsito en las organizaciones	
<b>4. Bajo que lineamiento verifico el cumplimiento de los 5 pilares del Plan Estratégico de Seguridad Vial?</b>	
A. Encuesta patrones de Movilidad	
B. Ejecución de los Planes de acción propuestos para la Seguridad Vial	
C. Indicadores de Gestión	
D. Resolución 1231 Guía de evaluación PESV	
E. Decreto 1525 Guía de evaluación PESV	
<b>5. El comité de seguridad vial obedece al pilar Comportamiento Humano.</b>	
A. Verdadero	
B. Falso	
PROMEDIO <input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/>	
FIRMA DEL EVALUADO _____	



**Anexo 4.** *Guía para la articulación del SG-SST y el PESV en obras de infraestructura vial*

**GUIA**

*PARA LA ARTICULACION*

*DEL SG-SST Y EL PESV*

*EN OBRAS DE INFRAESTRUCTURA*

*VIAL*

## CONTENIDO

<b><u>PRÓLOGO</u></b> .....	63
<b><u>1 INTRODUCCIÓN</u></b> .....	65
<b><u>2 OBJETIVO GENERAL</u></b> .....	66
<b><u>3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS</u></b> .....	66
<b><u>4 CONCEPTOS Y DEFINICIONES</u></b> .....	66
<u>Conceptos</u> .....	66
<b><u>5 MARCO JURÍDICO</u></b> .....	71
<b><u>6 ALCANCE</u></b> .....	74
<b><u>7 GUÍA PARA LA ARTICULACION DEL SG-SST Y EL PESV EN OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL</u></b> .....	75
<u>7.1 idoneidad del Personal:</u> .....	75
<u>7.2 Identificación del Grupo de Trabajo</u> .....	78
<u>7.3 Articulación del Plan Estratégico de Seguridad Vial con el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo.</u> .....	81
<u>7.4 RECOMENDACIÓN DE PLANES DE ACCION PARA EL CUMPLIMINETO DEL PESV DE CONFORMIDAD CON SUS PILARES:</u> .....	88
<b><u>8. CONCLUSIONES</u></b> .....	93

## • PRÓLOGO

La inseguridad vial es una problemática mundial que actualmente se ha convertido en un tema de salud pública puesto que según la OMS cada año 1.3 millones de personas mueren en accidentes de tránsito y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. En Colombia los accidentes viales son la segunda causa de muerte violenta en el país, y es la primera causa de muerte de este tipo en los grupos de edad entre 15 y 29 años. Durante la última década alrededor de 60.000 colombianos han perdido la vida por accidentes de tránsito, siendo los denominados actores vulnerables de la vía los más afectados. (Forensis, 2018, pág. 6)

El año 2011 en consonancia con el decenio para la acción de la seguridad vial de las Naciones Unidas, el Congreso de la República emitió la Ley 1503, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, ley que cuando salió no era muy clara para la ciudadanía ni para algunos gremios empresariales, por lo cual tuvo que emitirse las resoluciones 1565 de 2014 Por la cual el Ministerio de Transporte expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Posteriormente, se emite la resolución 1231 de 2016 por el cual se adopta la guía de evaluación de los PESV. (Gestor normativo, 2011, pág. 6).

Ese movimiento en la normatividad ha generado que las organizaciones del sector construcción de infraestructura vial dejen el Plan Estratégico de Seguridad Vial en manos del personal de Seguridad y Salud en el Trabajo o en el peor de los casos en manos del responsable de talento humano (empresas pequeñas o subcontratistas), asumiendo

que conocen del tema por lo que la Seguridad Vial termina siendo un programa más del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y las acciones consignadas en el Plan estratégico terminan siendo un documento olvidado dentro del sistema.

Es por ello que en el 2014 y 2015 muchos de los planes estratégicos fueron devueltos por la super intendencia de puertos y transportes a los empresarios que tienen varias sedes a nivel nacional y por la secretaria de movilidad a las empresas con una sola sede, lo cual generó la emisión de una serie de cartas de estas entidades que pusieron en aprietos al personal no idóneo que elaboró los PESV en aquel entonces.

Por consiguiente, la presente guía surge de la necesidad que se vive día a día en el ámbito laboral en diversas empresas colombianas del sector construcción de infraestructura vial que requieren implementar el PESV, y no cuentan con recursos para la contratación de perfiles adicionales para liderar el PESV.

Con la guía metodológica para la articulación del PESV con el SG-SST se busca explicar y/o recomendar el alcance de cada línea de acción de conformidad con los 5 pilares de seguridad vial, guiando al lector con algunos tips en el desarrollo de PESV para articularlo de manera eficiente con el Sistema de Gestión de la Seguridad en el trabajo y con algunas áreas sensibles para la seguridad vial que en ocasiones no se tienen en cuenta por la falta de experiencia en la implementación de la norma.

Así pues, si usted es profesional en seguridad y salud en el trabajo y le delegaron la responsabilidad de liderar el PESV, lo invito a leer este documento para que elimine algunos de los paradigmas que se han creado frente al vínculo de la SST con la SV.

## • 1 INTRODUCCIÓN

Según la Revista Forensis 2018, En el año 2018 el Instituto Nacional de Medicina Legal registró 46.416 casos atendidos por accidentes de transporte; las lesiones fatales corresponden a un total de 6.879 personas fallecidas equivalentes al 14,82 % y las lesiones no fatales reportan un total de 39.537 personas lesionadas 85,18 %.

Esta situación de inseguridad vial en el país evidencia la necesidad de implementar prácticas adecuadas para prevenir el riesgo vial en las organizaciones como un tema de responsabilidad social que redundaría en la prevención de lesiones y fatalidades en los desplazamientos de propios y terceros, lo cual se verá reflejado en mayor desempeño de los vehículos, menos horas hombre perdidas y reducción de casos de defensa ante organismos judiciales como consecuencia de accidentes de tránsito.

Así pues, el sector de la construcción por ser un gremio que por el desarrollo de sus actividades requiere de la movilización masiva de materiales a las obras, e indispensablemente requiere del uso de flotas importantes de vehículos ya sean insumos, movimientos de tierra, personal, entre otros. Es por ello que la seguridad vial cobra un papel muy importante en este sector ya que los actores viales que laboran en el desarrollo de los proyectos ejercen su rol como conductor en misión, razón por la cual requiere de un cumplimiento estricto de los lineamientos normativos en materia de Seguridad Vial.

Es común ver en los proyectos de construcción que la Seguridad Vial, es manejada como un “Programa de Seguridad Vial” del SG- SST lo cual es un error frecuente, producto de las asesorías de las ARL que en su momento cuando salió la norma vendieron la idea de programa que hasta la fecha sigue generando confusión entre los responsables del PESV en este tipo de organizaciones.

## • 2 OBJETIVO GENERAL

Facilitar al personal de Seguridad y Salud en el trabajo, afrontar la implementación del Plan estratégico de seguridad Vial de manera articulada con el Sistema de gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo

## • 3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Explicar los factores de conexión entre las disciplinas de SST y Seguridad Vial que faciliten la articulación de las mismas.

Facilitar la identificación de roles y responsabilidades en Seguridad Vial de las áreas presentes en las organizaciones del sector construcción de infraestructura vial según su incidencia en la ejecución del PESV.

Presentar un modelo de caracterización de entradas y salidas en un proceso de seguridad vial en una empresa del sector construcción

## • 4 CONCEPTOS Y DEFINICIONES

### • CONCEPTOS

**Accidente de trabajo<sup>1</sup>:** Es accidente de trabajo todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte.

---

<sup>1</sup> Ley 1562 de 2012 artículo 3

Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo.

Igualmente se considera accidente de trabajo el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

También se considerará como accidente de trabajo el ocurrido durante el ejercicio de la función sindical aunque el trabajador se encuentre en permiso sindical siempre que el accidente se produzca en cumplimiento de dicha función.

De igual forma se considera accidente de trabajo el que se produzca por la ejecución de actividades recreativas, deportivas o culturales, cuando se actúe por cuenta o en representación del empleador o de la empresa usuaria cuando se trate de trabajadores de empresas de servicios temporales que se encuentren en misión.

**Accidente de Tránsito<sup>2</sup>:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

**Plan estratégico<sup>3</sup>:** Se entiende por plan estratégico el conjunto de análisis, decisiones y acciones que una organización lleva a cabo para crear y mantener ventajas comparativas sostenibles a lo largo del tiempo.

---

<sup>2</sup> Ley 769 de 2002 Artículo 2

<sup>3</sup> Lumpkin y Dess (2003)

**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 la acción multisectorial encaminada a reducir de 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.

**Carretera<sup>4</sup>:** Vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

**Construcción<sup>5</sup>:** Acción y efecto de construir.

**Que es un Plan estratégico de seguridad Vial<sup>6</sup>:** Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

---

4 Ley 769 de 2002 Artículo 2

5 RAE

6 Resolución 1565 de 2014 en su artículo 1

**Seguridad y Salud en el Trabajo (SST)**<sup>7</sup>: La disciplina que trata de la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y de la protección y promoción de la salud de los trabajadores. Tiene por objeto mejorar las condiciones y el medio ambiente de trabajo, así como la salud en el trabajo, que conlleva la promoción y el mantenimiento del bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las ocupaciones.

**Seguridad Vial:**<sup>8</sup> 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. 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.

**Sistema de Gestión.** Conjunto de elementos de una organización interrelacionados o que interactúan para establecer políticas, objetivos y procesos para lograr estos objetivos

NOTA 1 Al texto: Un sistema de gestión puede abordar una sola disciplina o varias de ellas.

NOTA 2 Al texto: Los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, los roles y las responsabilidades, la planificación, la operación, etc.

---

<sup>7</sup> Decreto Único Reglamentario 1072 de 2015 en su Artículo 2.2.4.6.3.

<sup>8</sup> La Ley 1702 de 2013 en su artículo 5

NOTA 3 Al texto: El alcance de un sistema de gestión puede incluir la totalidad de la organización, funciones específicas e identificadas de la organización, secciones específicas e identificadas de la organización, o una o más funciones dentro de un grupo de organizaciones.

**Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST)<sup>9</sup>**: 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.

---

<sup>9</sup> DUR 1072 Artículo 2.2.4.6.4

PARÁGRAFO 2. Dentro de los parámetros de selección y evaluación de proveedores y contratistas, el contratante podrá incluir criterios que le permitan conocer que la empresa a contratar cuente con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

**PESV:** Plan Estratégico de Seguridad Vial

**SST:** Seguridad y salud en el trabajo

**SG SST:** Sistema de seguridad y salud en el trabajo

## • 5 MARCO JURÍDICO

Como guía de referencia se presenta alguna de la legislación relevante para la implementación del PESV, se recomienda la aplicación de una matriz legal para efectuar el seguimiento a los requisitos legales y reglamentarios que apliquen a su localización geográfica toda vez que pueden haber normas específicas en el sector donde se ejecute el proyecto.

NORMA	ENTIDAD	OBJETO
<u>CONSTITUCION POLITICA COLOMBIA 1991</u>	CONGRESO DE LA REPÚBLICA	DEFINIR LAS LEYES QUE RIGEN EN EL TERRITORIO NACIONAL
<u>LEY 105 DE 1993</u>	CONGRESO DE LA REPÚBLICA	POR LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES BÁSICAS SOBRE EL TRANSPORTE Y SOBRE EL TEMA DE TRÁNSITO, SE REGLAMENTA LA PLANEACIÓN EN EL SECTOR TRANSPORTE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.
LEY 336 DE 1996	CONGRESO DE LA REPÚBLICA	POR LA CUAL SE ADOPTA EL ESTATUTO NACIONAL DE TRANSPORTE.
LEY 769 DE 2002	CONGRESO DE LA REPÚBLICA	CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE.
RESOLUCIÓN 019200 DE 2002	MINISTERIO DE TRANSPORTE	POR LA CUAL SE REGLAMENTA EL USO E INSTALACIÓN DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 82 DEL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO.
RESOLUCIÓN 009606 DE 2003	MINISTERIO DE TRANSPORTE	ESTABLECE LOS REQUISITOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD PARA DISPOSITIVOS ESPECIALES DE SUJECCIÓN DE CONTENEDORES DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN ARTÍCULO 32 DE LEY 769 DE 2002.
RES. 1737 DE 2004	MINISTERIO TRANSPORTE	REGLAMENTACIÓN USO DE CASCO.
RESOLUCIÓN 1500 DE 2005	MINISTERIO TRANSPORTE	POR EL CUAL SE REGLAMENTA LAS CATEGORÍAS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN, DE CONFORMIDAD CON EL ART. 20 DE LA LEY 769 DE 2002.
RESOLUCIÓN 1555 DE 2005	MINISTERIO TRANSPORTE	POR LA CUAL SE REGLAMENTA EL PROCEDIMIENTO PARA OBTENER EL CERTIFICADO DE APTITUD FÍSICA, MENTAL Y DE COORDINACIÓN MOTRIZ PARA CONDUCIR Y SE ESTABLECEN LOS RANGOS DE APROBACIÓN DE LA EVALUACIÓN REQUERIDA.
RESOLUCIÓN 1600 DE 2005	MINISTERIO TRANSPORTE	POR LA CUAL SE REGLAMENTA EL EXAMEN TEÓRICO PRÁCTICO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN.

RESOLUCIÓN 004415 DE 2005	MINISTERIO TRANSPORTE	POR LA CUAL SE REGLAMENTA EL PROCEDIMIENTO PARA OBTENER EL CERTIFICADO DE APTITUD FÍSICA, MENTAL Y DE COORDINACIÓN MOTRIZ PARA CONDUCIR Y SE ESTABLECEN LOS RANGOS DE APROBACIÓN DE LA EVALUACIÓN REQUERIDA.
RESOLUCIÓN 001500 DE 2005	MINISTERIO TRANSPORTE	POR LA CUAL SE REGLAMENTAN CATEGORÍAS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN, CONFORME CON EL ARTÍCULO 20 DE LEY 769 DE 2002.
LEY 1326 DE 2009	CONGRESO DE LA REPÚBLICA	EN EL CÓDIGO PENAL SE REALIZA MODIFICACIÓN AL ARTÍCULO 110 PARA AGRAVACIÓN PUNITIVA DEL HOMICIDIO CULPOSO.
RESOLUCIÓN 3245 DE 2009	MINISTERIO TRANSPORTE	CENTROS ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA.
LEY 1383 DE 2010	CONGRESO DE LA REPÚBLICA	REFORMA CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO LEY 769-2002.
LEY 1397 DE 2010	CONGRESO DE LA REPÚBLICA	MODIFICACIONES A LA LEY 769 DE 2002.
LEY 1503 DE 2011	CONGRESO DE LA REPÚBLICA	POR LA CUAL SE PROMUEVE LA FORMACIÓN DE HÁBITOS, COMPORTAMIENTOS Y CONDUCTAS SEGUROS EN LA VÍA.
LEY 1548 DE 2012	CONGRESO DE LA REPÚBLICA	POR LA CUAL SE ESTIPULAN LOS GRADOS DE ALCOHOLEMIA Y OBLIGATORIEDAD DE LA PRUEBA.
LEY 1696 DE 2013	CONGRESO DE LA REPÚBLICA	SE DICTAN SANCIONES Y MULTAS PARA CONDUCTORES QUE CONDUZCAN EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ Y SUSTANCIAS ALUCINÓGENAS.
DECRETO 2851 DE 2013	MINISTERIO DE TRANSPORTE	POR EL CUAL SE REGLAMENTAN LOS ARTÍCULOS 3, 4,5,6,7, 9, 10, 12, 13, 18 Y 19 DE LA LEY 1503 DE 2011 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.
RESOLUCIÓN 1565 DE 2014	MINISTERIO DE TRANSPORTE	GUÍA PARA LA REALIZACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.
RESOLUCION 1231 DE 2016	MINISTERIO DE TRANSPORTE	GUÍA METODOLÓGICA PARA LA EMISIÓN DE OBSERVACIONES Y AVAL DE LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL (GMEOA)

RESOLUCIÓN 5747 DE 2016	MINISTERIO DE TRANSPORTE	POR LA CUAL SE MODIFICA EL PARÁGRAFO 1 DEL ARTÍCULO 3 Y EL ARTÍCULO 6 DE LA RESOLUCIÓN 1223 DE 2014, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2328 DE 2016
DECRETO 431 DE 2017	MINISTERIO DE TRANSPORTE	POR EL CUAL SE MODIFICA Y ADICIONA EL CAPÍTULO 6 DEL TÍTULO 1 DE LA PARTE 2 DEL LIBRO 2 DEL DECRETO 1079 DE 2015, EN RELACIÓN CON LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES
RESOLUCIÓN 3246 DE 2018	MINISTERIO DE TRANSPORTE	POR LA CUAL SE REGLAMENTO DE INSTALACIÓN Y USO OBLIGATORIO DE CINTOS RETROREFLECTIVAS
DECRETO1496 DE 2018	MINISTERIO DE TRABAJO	POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA GLOBALMENTE ARMONIZADO DE CLASIFICACIÓN Y ETIQUETADO DE PRODUCTOS QUÍMICOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD QUÍMICA
DECRETO 2106 DE 2019	MINISTERIO DE TRANSPORTE	POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS PARA SIMPLIFICAR, SUPRIMIR Y REFORMAR TRÁMITES, PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS INNECESARIOS EXISTENTES EN LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
RESOLUCIÓN 1572 DE 2019	MINISTERIO DE TRANSPORTE	POR LA CUAL SE REGLAMENTA LA INSTALACIÓN Y USO DE CINTAS RETRORREFLECTIVAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

## • 6 ALCANCE

La presente guía está diseñada para empresas del sector construcción de infraestructura vial que para sus fines misionales requiera flotas entre 10 y 50 vehículos.

La guía está orientada específicamente a personal SST con licencia en Salud Ocupacional que lidere los PESV en empresas con las características anteriormente mencionadas, permitiendo al lector

aclarar las dudas frente a su alcance en la interpretación del PESV generando una articulación desde el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo.

## • 7 GUÍA PARA LA ARTICULACION DEL SG-SST Y EL PESV EN OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL

### • 7.1 IDONEIDAD DEL PERSONAL:

Asegúrese de que la alta dirección tenga claridad sobre la responsabilidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial, pues esta es la encargada de facilitar los recursos humanos, financieros y de tiempo para desarrollar de manera adecuada el Plan de trabajo para el PESV.

Si usted es el responsable de Seguridad y Salud en el Trabajo, y tiene asignada dentro de sus responsabilidades la implementación del PESV tenga en cuenta lo siguiente:

La empresa debe garantizar el mecanismo adecuado que permita contar con un responsable **idóneo** para el diseño, desarrollo, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial y todas las acciones contempladas en este<sup>10</sup>. De allí que surjan algunas de estas preguntas:

---

<sup>10</sup> Resolución 1565 de 2014 numeral 7.1

¿Cuántos créditos universitarios vio usted como SST asociados a tránsito, transporte o movilidad en su carrera de pregrado?

¿Tiene claro usted que es un Plan Estratégico de Seguridad Vial?

¿Alguna vez ha implementado un PESV?

¿Sabe usted que es Idóneo?

¿Es usted idóneo?

Son todas estas interrogantes y muchas más las motivan la creación de la presente guía, pues el hecho de que usted como líder SST de su Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo que cuente con la Licencia en Salud Ocupacional vigente no lo hace necesariamente idóneo para diseñar, implementar o hacer seguimiento al PESV.

No obstante, actualmente las empresas de construcción de obras de infraestructura vial y posiblemente otros sectores vienen asignando esta responsabilidad a los coordinadores, residentes e inspectores de Seguridad y Salud en el Trabajo, y algunas de estas consideran innecesario contratar más personal para la realización de éstas tareas.

Es esta situación en el sector la que invita a los encargados de Seguridad y Salud en el Trabajo a fortalecer sus competencias en Seguridad Vial, lo cual puede realizarse efectuando carreras técnicas de Seguridad Vial tales como:

Técnico en seguridad vial Control de tránsito y transporte, intensidad de 2200 horas. SENA

Técnico Profesional en Seguridad Vial, intensidad 4 semestres, ESEVI

Tecnología en Investigación de Accidentes de Tránsito 4 semestres, ESEVI

De esta manera se puede obtener la idoneidad para encargarse del PESV, puesto que las especializaciones específicas en Seguridad Vial no se encuentran disponibles para todo tipo de profesionales a excepción de la Especialización en investigación de accidentes de tránsito que se encuentra disponible en la Escuela de la Policía Nacional.

De no ser posible efectuar una carrera técnica profesional o especialización por cuestiones de tiempo o económicas, es posible realizar cursos cortos o diplomados, no obstante estos no lo harán idóneo para liderar el PESV pero si ampliarán sus competencias para su adecuada implementación, algunas de estas opciones vigentes actualmente son:

Diplomado en Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito

Diplomado en Actualización y Legislación de Transporte, 15 días, ESEVI

Diplomado en Manejo de Tecnologías para la Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito, 15 días ESEVI

Curso estructuración Plan estratégico de seguridad vial, 60 horas, SENA

Normas de tránsito en la conducción de vehículos automotores, 20 horas, SENA

Competencias ciudadanas en Seguridad Vial, 60 horas, SENA

Ahora bien entonces quienes son los profesionales idóneos para liderar el PESV? Actualmente estos son las carreras afines al Tránsito, transporte, y seguridad vial, tales como las Ingenierías de tránsito y transporte, Ingenierías Civiles y especialistas en Tráfico (deben ser Ingenieros civiles de base). Pero es bien conocido en el sector que estos profesionales son contratados con fines específicos ajenos a la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Con la oferta académica del país solo quedan los técnicos y tecnólogos en Seguridad Vial, los cuales se encuentran plenamente formados para la elaboración del PESV, pero es esta condición de carrera intermedia la que limita su campo de acción en un sector liderado por perfiles profesionales especializados.

Así las cosas, se recomienda al personal con formación profesional de base en SST fortalecer sus competencias con las opciones mencionadas anteriormente, Se anexa formato guía como ejemplo de perfil de cargo del responsable de seguridad vial.

- **7.2 IDENTIFICACIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO**

Es importante tener claridad que el DUR 1079 establece entre otras disposiciones que ... “deberán prever dentro de su organización mecanismos que permitan contar con una figura encargada de la

gestión y del diseño de los planes, para su correspondiente implementación y seguimiento a través de un equipo técnico idóneo”...

Lo anterior especifica que es un equipo idóneo quien implementa y hace seguimiento al PESV, por lo cual es de gran importancia conformar el comité con personal con poder de decisión y asignarles responsabilidades asociadas a algunos de los pilares de la Seguridad Vial.

A continuación se presenta un ejemplo de guía para realizar esta implementación de conformidad con algunos de los posibles cargos con los cuales usted se encontrará en el desarrollo de la labor:

**RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL:** debe velar por el cumplimiento de las reuniones del Comité de Seguridad Vial, realiza las labores de moderador de las reuniones y consolida la información para diseñar las presentaciones, diligencia las actas de los comités y presenta el consolidado de avance del PESV.

**DIRECTOR NACIONAL DE EQUIPOS- GERENTE NACIONAL DE EQUIPOS:** El director nacional de Equipos será el responsable de la implementación del pilar Vehículos seguros, y se asegurara del cumplimiento de los mantenimientos oportunos de los vehículos, mantener los registros de las hojas de vida de los equipos propios y los controles a la documentación de los vehículos y conductores, entre otras actividades.

**COORDINADOR LOGÍSTICA:** Se encarga de todo lo relacionado con el traslado seguro de maquinaria en cama bajas de la organización, realiza los trámites de documentación de las cama bajas, realiza

rutogramas para los traslados y verifica condiciones de seguridad para los movimientos, reporta al comité los movimientos realizados.

**VICEPRESIDENTE DE ASUNTOS CORPORATIVOS VICEPRESIDENTE DE CONSTRUCCIONES:** Facilita todos los lineamientos de la gestión institucional, realiza las gestiones pertinentes ante la alta gerencia para la aprobación de Políticas, presupuestos y gestiona ante los directores de proyecto la realización de acciones de mejoramiento en campo que mitiguen los riesgos de accidentes de tránsito como la exigencia de señalización adecuada en los frentes de obra.

**DIRECTORA DE TALENTO HUMANO:** Se encarga de los procesos de contratación y controles al ingreso de los mismos, elaboración de perfiles adecuados, aprobación de exámenes psicosenométricos, evaluación de la idoneidad de las IPS, definir los programas de capacitación. Se encarga de la creación y aplicación de sanciones al personal que incurra en la violación de las normas de seguridad vial, entre otras actividades del Pilar del comportamiento humano.

**DIRECTORA SST – COORDINADOR PREVENCION DE RIESGOS:** Coordina el pilar de atención a víctimas, define procedimientos de atención de emergencias, los divulga, documenta accidentes de tránsito en campo mediante los SST

- **7.3 ARTICULACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL CON EL SISTEMA DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.**

Es de gran importancia encontrar los puntos en común que conecten la Seguridad y Salud en el Trabajo con la Seguridad Vial. Para ello se hace necesario revisar algunas de las definiciones disponibles que permitirán aclarar

La RAE define la Articulación como unir dos o más piezas de modo que mantengan entre sí alguna libertad de movimiento, es por ello que es de gran importancia tener claridad sobre las definiciones que generan conexión entre las 2 disciplinas, pues un error frecuente al intentar articularlos es convertir el PESV en un Programa de SST, cuando la resolución 0312 de 2019 en su artículo 32 define articulación, no inclusión de alguno en el otro.

A continuación, se presentan las similitudes entre las disciplinas y la manera adecuada de efectuar la Articulación es entendiendo las definiciones:

**Planeación Estratégica** Según Serna, H. (2014). La Planeación Estratégica es un proceso mediante el cual una organización define su negocio, la visión de largo plazo y las estrategias para alcanzarla, con base en el análisis de sus fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas. Supone la participación activa de los actores organizacionales, la obtención permanente de información sobre sus factores clave de éxito, su revisión, monitoria y ajustes periódicos para que se convierta en un estilo de gestión que haga de la organización un ente proactivo y anticipatorio.

**Sistema de Gestión.** Conjunto de elementos de una organización interrelacionados o que interactúan para establecer políticas, objetivos y procesos para lograr estos objetivos.

SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO:	SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO:	
<p>Definida como aquella disciplina trata de la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y de la protección y promoción de la salud de los trabajadores. Tiene por objeto: mejorar las condiciones y el medio ambiente de trabajo, así como la salud en el trabajo, que conlleva la promoción y el mantenimiento del bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las ocupaciones.</p>	<p>Este Sistema 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 salud en el trabajo.</p>	

**PLAN ESTRATÉGICO:**

Brenes Bonilla (2003) define el plan estratégico de manera similar considerándolo como el proyecto que incluye un diagnóstico de la posición actual de una entidad, la(s) estrategia(s) y la organización en el tiempo de las acciones y los recursos que permitan alcanzar la posición deseada.

**QUE ES UN PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL?**

Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

ACCIDENTES DE TRÁNSITO	ACCIDENTES DE TRABAJO ENFERMEDADES LABORALES
<p><b>ASOCIADOS A LA EXPOSICIÓN A FACTORES DE RIESGO GENERADORES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN LA VÍA:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gestión Empresarial</li> <li>2. Comportamiento Humano</li> <li>3. Vehículo</li> <li>4. Infraestructura</li> <li>5. Atención a Víctimas</li> </ol>	<p><b>ASOCIADOS A LA EXPOSICIÓN A: FACTORES DE RIESGO QUE RESULTEN DE LA ACTIVIDAD LABORAL</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Químicos</li> <li>2. Físicos</li> <li>3. Biológicos</li> <li>4. Psicosociales</li> <li>5. Biomecánicos</li> <li>6. Condiciones de Seguridad</li> <li>7. Fenómenos Naturales</li> </ol>

Es importante identificar uno de los puntos que conectan la seguridad y la Salud en el Trabajo, pues dentro de los riesgos presentes en la GTC45 Anexo A, se identifica dentro de su columna 6 (Clasificación del Riesgo) en su fila 5 la descripción accidentes de tránsito.

Por lo cual es un riesgo a controlar por el SST. Por su parte la seguridad Vial de igual manera busca prevenir la muerte o lesión de las personas en los desplazamientos.

LEY 1503 DE 2011	Ley 1562 de 2012
<p>Por medio de la cual se Promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas en la vía.</p> <p>Objeto</p> <p>ART.12 – Artículo 12. Define las empresas que deben elaborar un PESV</p> <p>LEY 1702 de 2013</p> <p>ART. 5. Definiciones</p> <p>Seguridad Vial</p> <p>Decreto 1079 de 2015</p>	<p>Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional</p> <p>ART. 5. Definiciones</p> <p>Define que es un SG-SST</p> <p>Decreto 1072 de 2015</p>

Estos 2 requisitos legales definen la obligatoriedad para las organizaciones de elaborar un PESV y un SG-SST, de igual manera se presentan las definiciones de Seguridad Vial y Seguridad y salud en el trabajo, las cuales tienen como prioridad la Prevención de lesiones y Fatalidades.

PESV	SG-SST
<b>POLITICA DE SEGURIDAD VIAL</b>	POLÍTICA DE LA SST
POLITICAS DE REGULACIÓN DE LA EMPRESA	POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE LA EMPRESA
Comuníquese, Publíquese y Cúmplase	Comuníquese, Publíquese y Cúmplase
Firmadas por la Alta Direccion	Firmadas por la Alta Dirección
VISITAS DE CONTROL	VISITAS DE INSPECCION
Cumple-No cumple	Cumple-No cumple
Investigacion Administrativa	Investigación Administrativa
SANCIONES	SANCIONES

Tanto el SG-SST como el PESV exigen una política independiente firmada por la alta dirección que establezca la asignación de recursos y la prevención de accidentes que generen lesiones o fatalidades.

Así mismo define visitas de inspección y control para ambas disciplinas.

PESV	SG-SST
<p><b>Decreto 1079 de 2015</b></p> <p>Fortalecimiento de la Gestión Institucional:</p> <p>...contar con una figura encargada de la gestión y del diseño de los planes, para su correspondiente implementación y seguimiento a través de un equipo técnico idóneo.</p> <p>Comportamiento Humano:...Adicionalmente, los mecanismos de capacitación en Seguridad Vial que implementen las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas deberán contar para su elaboración con la participación de personas naturales o jurídicas con conocimiento especializado en tránsito, transporte o movilidad.</p> <p><b>PLAN DE ESTUDIOS</b></p>	<p>Resolución 0312 de 2019</p> <p>Personal Idóneo</p> <p>Alcance y límites de la Licencia en SO o SST</p> <p>Experiencia en riesgos laborales mínimo dos (2) años</p> <p>Curso de 50 horas en SG-SST</p> <p><b>PLAN DE ESTUDIOS</b></p>

Las dos disciplinas establecen la Idoneidad del responsable.

- **7.4 RECOMENDACIÓN DE PLANES DE ACCION PARA EL CUMPLIMINETO DEL PESV DE CONFORMIDAD CON SUS PILARES:**

		<b>ACCIONES</b>	<b>RESPONSABLE DEL PESV</b>	<b>RESPONSABLE GENERAL</b>	<b>TIPO DE ACCION</b>
<b>FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL</b>	1	SEGUIMIENTO LOS INDICADORES DEL PESV Y PRESENTARLO A LA GERENCIA	RESPONSABLE DEL PESV GERENCIA	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	TRIMESTRAL
	2	DOCUMENTAR UN PROTOCOLO EN CASO DE ACCIDENTES DE TRANSITO PARA LOS CONDUCTORES	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	RESPONSABLE DEL PESV	UNICA
	3	DIVULGAR EL PROTOCOLO EMERGENCIAS A LOS ACTORES DE LA VIA DE LA ORGANIZACIÓN	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	RESPONSABLE DEL PESV COMUNICACIONES	PERIODICA
	4	REVISAR LOS ACUERDOS COMERCIALES DE VINCULACION CON SUBCONTRATISTAS EN LO RELACIONADO CON EL PLAN DE SEGURIDAD VIAL	AREA JURIDICA- CONTRATOS	DIRECCION JURIDICA DIRECCION DE CONTRATACIONES	UNICA
	5	DESTINAR EL ESPACIO PARA LAS REUNIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL Y DEFINIR PERIODICIDAD DE LAS REUNIONES	RESPONSABLE DEL PESV	RESPONSABLE DEL PESV	TRIMESTRAL

	6	DIVULGAR LAS POLITICAS DE SEGURIDAD VIAL Y DE REGULACION	RESPONSABLE DEL PESV DIRECCION HSEQ	COMUNICACIONES	ANUAL
<b>COMPORTAMIENTO HUMANO</b>	1	SOCIALIZAR CON LOS SUBCONTRATISTAS VINCULADOS PARA EL PROCESO DE SELECCIÓN DE PERSONAL Y DE CONDUCTORES	DIRECCION HSEQ- COORDINACION HSEQ- RESPONSABLE PESV	ASISTENCIA ADMINISTRATIVA	PERIODICA
	2	SOCIALIZAR Y ENTREGAR EL FORMATO DE PRUEBA TEORICA PARA EL CONDUCTOR	CAPITAL HUMANO	CAPITAL HUMANO	PERIODICA
	3	SOCIALIZAR Y ENTREGAR EL FORMATO PARA EVALUACION PRACTICA DE CONDUCCION	CAPITAL HUMANO	CAPITAL HUMANO	PERIODICA
	4	VERIFICAR AL MOMENTO DE REALIZAR LA VINCULACION LA APLICACIÓN DE LOS FORMATOS	CAPITAL HUMANO	ASISTENCIA ADMINISTRATIVA	PERIODICA
	5	VINCULAR LOS FORMATOS DE EVALUACION A CONDUCTORES AL PROCEDIMIENTO P50 FORMACION Y TOMA DE CONCIENCIA	DIRECCION HSEQ	DIRECCION HSEQ	UNICA
	6	DIVULGAR LOS ESTANDARES DE SEGURIDAD VIAL POR MEDIO DE DIFERENTES MEDIOS DE COMUNICACIÓN QUE CUENTE EN LA EMPRESA	RESPONSABLE SEGURIDAD VIAL- COMUNICACIONES	RESPONSABLE SEGURIDAD VIAL- COMUNICACIONES	PERIODICA

	7	DIVULGAR POR LOS DIFERENTES MEDIOS DE COMUNICACIÓN QUE CUENTE LA EMPRESA EL PLAN DE CAPACITACIONES.	RESPONSABLE SEGURIDAD VIAL- COMUNICACIONES	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	PERIODICA
	8	DEJAR REGISTRO DE LAS CAPACITACIONES	CAPITAL HUMANO-HSEQ	RESIDENTES SISO DE LAS REGIONALES	PERIODICA
	9	PROMOVER CON EL PERSONAL ACTIVIDADES DE PREVENCIÓN SOBRE EL CONSUMO DE ALCOHOL Y DROGAS, SUEÑO Y FATIGA EN EL MOMENTO DE CONDUCIR, EL USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD Y NO USO DE EQUIPOS MOVILES	DIRECCION HSEQ-GERENCIA-CAPITAL HUMANO	RESPONSABLE DEL PESV-RESIDENTES SISO REGIONALES	PERIODICA
	10	SOCIALIZAR LA IMPORTANCIA DE LOS EXAMENES MEDICOS	GERENCIA ADMINISTRATIVA	RESPONSABLE DEL PESV-RESIDENTES SISO REGIONALES	PERIODICA
VEHICULOS SEGUROS	1	SOCIALIZAR POR LOS CORREOS INSTITUCIONALES DE LA EMPRESA EL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE VEHICULOS	GERENCIA DE EQUIPOS	JEFE ADMINISTRATIVO, Ingeniero asistente de equipos.	PERIODICA
	2	SOCIALIZAR LA IMPORTANCIA DE REALIZAR LA INSPECCION PREOPERACIONAL DE VEHICULOS.	DIRECCION HSEQ DIRECCION DE EQUIPOS	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	PERIODICA
	3	REALIZAR UNA FICHA DE MANTENIMIENTO DE VEHICULO	JEFE REGIONAL DE EQUIPOS	JEFE ADMINISTRATIVO, Ingeniero asistente de equipos.	PERIODICA

	4	APLICACIÓN DEL MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO	JEFE REGIONAL DE EQUIPOS	Ingeniero asistente de equipos.	PERIODICA
	5	REGISTRAR Y MANTENER ACTUALIZADA TODA LA INFORMACION DE LOS VEHICULOS DE LA EMPRESA	JEFE REGIONAL DE EQUIPOS	Ingeniero asistente de equipos.	PERIODICA
INFRAESTRUCTURA SEGURA	1	REALIZAR INSPECCION DE LAS VIAS DE CIRCULACIÓN INTERNA, DONDE EXISTA MOVILIDAD DE VEHICULOS Y PERSONAS, DEFINIENDO LA SEÑALIZACION, DEMARCACION E INTERVENCIONES NECESARIAS QUE GARANTICEN LA SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	RESIDENTE SISO	PERIODICA
	2	DIVULGAR A LOS ACTORES DE LA VIA DE LA EMPRESA LAS RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD PARA DESPLAZARSE POR LAS VIAS INTERNAS	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	RESPONSABLE DEL PESV	PERIODICA
	3	CONSULTAR Y DIVULGAR LAS FUENTES DE INFORMACION RELACIONADAS CON MOVILIDAD POR EJEMPLO CON SECRETARIAS DE MOVILIDAD Y COMUNICADOS OFICIALES POR LOS BOLETINES INFORMATIVOS INTERNOS DE PAVIMENTOS COLOMBIA.	RESPONSABLE DEL PESV	COMUNICACIONES	PERIODICA

	4	DIVULGAR A LOS DIFERENTES ACTORES DE LA VIA QUE HACEN PARTE DE LA ORGANIZACIÓN LAS RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD AL TRANSITAR ALREDEDOR EN LA VIA PUBLICA	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	RESPONSABLE DEL PESV	PERIODICA
<b>ATENCIÓN A VÍCTIMAS</b>	1	SOCIALIZAR PROTOCOLO DE ACCIDENTES DE TRANSITO	RESPONSABLE DEL PESV	RESIDENTE SISO REGIONAL	PERIODICA
	2	DOCUMENTAR Y REGISTRAR LOS SINIESTROS	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	RESIDENTE SISO REGIONAL	PERIODICA
	3	INVESTIGAR LOS ACCIDENTES DE TRANSITO Y CONSOLIDAR INFORMACION Y ESTADISTICA	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	RESIDENTE SISO REGIONAL-RESPONSABLE SEGURIDAD VIAL	PERIODICA
	4	DIVULGAR LECCIONES APRENDIDAS	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	RESIDENTE SISO REGIONAL	PERIODICA

## • 8. CONCLUSIONES

- Se diseñó una guía metodológica que facilitará el cumplimiento de los requisitos Legales en materia de seguridad vial a los responsables de seguridad y salud en el trabajo que requieran implementar el PESV en organizaciones del sector construcción
- Se identificó entre los factores conectantes de la SV y la SST la definición de seguridad y salud en el trabajo y de seguridad vial, toda vez que ambas propenden la prevención de lesiones y fatalidades.
- Se presenta modelo de caracterización de proceso de seguridad vial.
- Se presentó un modelo de perfil de cargo del personal SST en las necesidades específicas de capacitación y/o experiencia específica requerida para liderar la Seguridad Vial.
- Se identificaron los cargos que deben interactuar de manera permanente con el PESV y se propusieron responsabilidades a implementar en caso de que se aplique la guía metodológica facilitadora definida en el presente proyecto.