

## Conferencista invitado



**Julio Forigua**  
**Asesor en seguridad vial laboral en la Agencia Nacional de Seguridad Vial.**

*Ha sido director de proyectos en transporte, movilidad y seguridad vial en el Ministerio de Transporte y la Secretaría Distrital de Movilidad. Ingeniero industrial, magíster en Ingeniería de Transporte y candidato doctoral en Ingeniería Civil.*

**Por:**  
**Lizeth Viviana Salamanca Galvis**  
**Líder de comunicaciones del CCS**

*Comunicadora social con énfasis en periodismo / Magíster en Responsabilidad Social y Sostenibilidad*



## Análisis de modelos de gestión del riesgo para la seguridad vial empresarial: resultados y conclusiones

**E**l 19 de mayo de 2022, el diario El Tiempo publicó un informe especial en que alertaba que la tasa de fallecimientos por accidentes de tránsito en Colombia revelaba que el país sufría una pandemia oculta. La afirmación se sustenta en datos críticos: según el reportaje, entre el 2011 y el 2021, en el país se registraron más de 70.000 muertes como consecuencia de siniestros viales. “Esto es como si en la última década se hubieran caído 388 aviones (Airbus A320 con sus 180 ocupantes cada uno) o como si se hubiera borrado de la faz de la tierra el equivalente al público de 1,7 estadios El Campín”, ejemplifica el autor (El Tiempo, 2022).

Adicionalmente, según datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2022), Colombia cerró el 2021 con

un total de 7.270 personas fallecidas en accidentes de tránsito, siendo los motociclistas quienes representaron el 59,5 % del total de víctimas fatales.

Y las estadísticas no tienden a mejorar. El comparativo de personas fallecidas y lesionadas para el primer trimestre de este año (1798) con relación al anterior (1607) arroja un incremento del 11,89 % (ANSV, 2022).

La problemática del país representa apenas una porción de la gravedad del fenómeno a nivel global. Según la Organización Mundial de la Salud (2018), las muertes por accidentes de tránsito van en aumento con un promedio anual de 1,35 millones de fatalidades. Por si fuera poco, son la primera causa de muerte de personas entre 5 y los 29 años.

La magnitud de los datos llevó a la Asamblea General de la ONU a adoptar, en 2020, la resolución 74/299 ‘Mejoramiento de la seguridad vial en el



*mundo*’, proclamando el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, con el ambicioso objetivo de prevenir al menos el 50 % de las muertes y lesiones en las vías para el 2030 (OPS, s.f.). Entre los principales puntos que aborda el plan de acción definido allí se encuentra la responsabilidad compartida de la seguridad vial entre gobierno, sector privado, instituciones académicas, financiadores y sociedad civil; la aplicación de un enfoque de sistemas seguros integrado que aborde los principales comportamientos de riesgo; así como un enfoque de visión cero accidentes basado en pruebas e impulsado por los datos.

En esa perspectiva, se han registrado algunos avances a nivel local. Prueba de ello es una investigación sobre modelos, metodologías, técnicas y herramientas que aportan en la identificación y gestión de riesgos de seguridad vial en organizaciones que implementan la ISO 39001, el Plan Estratégico de Seguridad Vial o el modelo RUC®.

“En la revisión del estado del arte no se han logrado identificar metodologías específicas para el tema. No obstante, existen mecanismos que resultan siendo muy aplicables en términos de Se-

guridad y Salud en el Trabajo. La idea, entonces, fue determinar cuáles serían aplicables o adaptables a la seguridad vial entendiendo sus limitaciones y su complejidad, de modo que esto les permita a las organizaciones una mejor toma de decisiones frente al abordaje del riesgo vial presente en trayectos en misión y en todos aquellos desplazamientos laborales donde puedan llegar a presentarse impactos”, explica Julio Forigua, investigador y experto en temas de seguridad vial, tránsito, transporte y movilidad.

Forigua es parte del selecto grupo de conferencistas que participará en el 55 Congreso de Seguridad, Salud y Ambiente. En su ponencia titulada ‘Análisis de modelos de gestión del riesgo para la seguridad vial empresarial’ presentará en detalle los principales aspectos del estudio y los resultados más relevantes.

De esta manera, compartirá con la audiencia una revisión de la literatura disponible alrededor de metodologías de gestión del riesgo, identificando fortalezas y debilidades a través de un marco comparativo y seleccionando aquellas que, por sus características y variables, son aplicables a asuntos asociados a transporte de carga y de pasa-

jeros y que, a su vez, resultan útiles para empresas transportadoras, concesiones viales y organizaciones de diverso tipo que enfrentan riesgos en materia de seguridad vial.

“La jornada académica dará lugar a una discusión de los resultados mediante análisis cualitativos y cuantitativos de aquellas metodologías que más impacto tienen en la seguridad vial y que realmente podrían estar agregando valor a las organizaciones”, anuncia Forigua.

También se mostrarán las características y funcionalidades de los modelos, metodologías, técnicas y herramientas que evidenciaron mayor pertinencia y eficiencia durante la investigación. “Por ejemplo, vamos a profundizar en el Análisis Modal de Efectos y Fallos (FMEA, por sus siglas en inglés). Veremos cómo funciona el Modelo Corporativo de Seguridad Vial (CSRM, por sus siglas en inglés) y la metodología Risk Management World Class Transport - RMWCT que también tiene un impacto en el análisis de los riesgos para la toma de decisiones”, agrega el experto.

Finalmente, se expondrán las conclusiones de la investigación, especialmente, el impacto que se logra en términos de seguridad vial. Según Forigua, los resultados del análisis permiten establecer los factores de desempeño que deberán abordar las organizaciones para reducir la siniestralidad y mantener una visión cero accidentes.

“El estudio da cuenta del análisis de predicción de choques y colisiones que se pueden llegar a presentar, las causas y consecuencias y los controles aplicados, todo lo cual ayuda a las organizaciones a identificar en qué momento se puede materializar un riesgo y bajo qué condiciones. De esa manera podrán tomar medidas preventivas frente a ciertos desplazamientos o variables que intervengan en la siniestralidad asociadas al tipo de vehículo, el actor vial, la distribución de la carga y/o de los pasajeros, las rutas tomadas, las fechas y los horarios elegidos—explica el investigador—. Esto permite hacer unos análisis temporales, espaciales y sociodemográficos y el resultado de

esa correlación es el que va a mejorar la toma de decisiones en las organizaciones y a ayudarles a reducir la probabilidad de materialización del riesgo”.

A su vez, el experto señala que es preciso tener en cuenta que todas las empresas son diferentes, tienen su propia cultura organizacional, su propio esquema de trabajo y unos factores de desempeño específicos. Por ende, la metodología a aplicar deberá acoplarse a esas particularidades y, además, contemplar el error humano, la vulnerabilidad de los distintos actores viales con los que se comparten las vías, la corresponsabilidad entre el conductor, el propietario del vehículo, la empresa transportadora y los contratantes del servicio, además de la tolerancia del sistema de tránsito, es decir, cómo está diseñada la infraestructura vial, con sus fortalezas y debilidades.

## Cuando prevenir es rentable

Más allá de los costos derivados de la siniestralidad vial que, generalmente, las empresas suelen cubrir mediante pólizas de seguros, Forigua advierte que las organizaciones también se ven obligadas a asumir costos ocultos como el lucro cesante, el daño emergente, las pérdidas de productividad, los incumplimientos y el menoscabo de la imagen corporativa, la reputación y la confianza de sus grupos de interés, entre otros aspectos que impactan directamente en la rentabilidad del negocio. De ahí que una oportuna y adecuada gestión del riesgo vial incide en la rentabilidad económica.

“Cuando una empresa empieza a implementar metodologías de gestión del riesgo para abordar la seguridad vial en

sus actividades y operaciones, le está apuntando, en primer lugar, a salvar vidas, a lograr esa visión de cero fatalidades, al menos, en los tres primeros años. Después, ¿qué sigue? Las organizaciones empiezan a obtener reducciones de costos bien interesantes no solo porque ya no se presentan incidentes, sino también porque se evidencia un menor consumo de combustible, menor desgaste de llantas, mejor funcionamiento de los vehículos, entre otros beneficios derivados de gestionar eficazmente los riesgos y de emprender acciones preventivas”, sostiene el conferencista.

De acuerdo con su experiencia, se ha evidenciado que aquellas organizaciones que están implementando este tipo de acciones, están logrando una reducción entre el 10 y el 15 % de los costos logísticos ¿cómo? Es uno de los interrogantes que la charla promete resolver. [L](#)



## Referencias

**El Tiempo. (2022, 9 mayo).** Muertes en siniestros de tránsito: drama del que poco se habla en Colombia. Ana Puentes [Redacción]. Recuperado 11 de mayo de 2022, de <https://www.eltiempo.com/bogota/muertes-en-siniestros-viales-2021-el-drama-oculto-en-colombia-670658#:~:text=EL%20TIEMPO-,Muertes%20en%20siniestros%20de%20tr%C3%A1nsito%3A%20drama%20del%20que%20poco%20se,ya%20han%20muerto%201.798%20personas.&text=En%202021%2C%20el%20pa%C3%ADs%20alcanz%C3%B3,2022%20empez%C3%B3%20con%20cifras%20peores>.

**Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022).** Fallecidos y Lesionados 2021-2022. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Estadísticas. <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/fallecidos-y-lesionados-2021-2022>

**Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022).** ANSV presenta balance oficial de siniestralidad vial 2021 [Comunicado de Prensa] <https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/6615>

**OMS. (2018).** Nuevo informe de la OMS destaca que los progresos han sido insuficientes en abordar la falta de seguridad en las vías de tránsito del mundo. [https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=14857:new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world-s-roads&Itemid=1926&lang=es](https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14857:new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world-s-roads&Itemid=1926&lang=es)

**OPS. (s.f.).** Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. <https://www.paho.org/es/campanas/sexta-semana-mundial-naciones-unidas-para-seguridad-vial#:~:text=En%20agosto%20de%202020%2C%20la,en%20el%20tr%C3%A1nsito%20para%202039>.