Protección & Seguridad
Noviembre - Diciembre / 2022

Gestión de la seguridad vial laboral en el marco del SG-SST: **acciones para la reducción de las muertes en las vías**





Jorge Olave Molano
Gerente de relacionamiento institucional del CCS
Ingeniero agroindustrial / Especialista en Gerencia de la Seguridad y Salud en el Trabajo / Auditor HSEQ (ISO 9001, 14001, 45001) / Auditor en gestión del riesgo biológico y bioseguridad / Auditor en ISO 39001, gestión de la seguridad vial

En 2011, en el marco de la Ley 1503, Colombia fijó un compromiso claro y retador en la adopción de acciones y la implementación de estrategias enfocadas en la generación de hábitos, comportamientos y conductas seguras para todos los actores viales. Este propósito convocó la articulación de esfuerzos entre diversas partes interesadas como la academia, las entidades gubernamentales, las entidades técnicas y el sector empresarial. Así mismo, dio lugar a campañas de prevención lideradas por el Ministerio del Transporte, a la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante la Ley 1702 del 2013, a la estructuración de programas de formación y a la adopción del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) mediante la Resolución 1565 de 2014.

Este último generó una guía metodológica que sirvió de mecanismo para que el sector empresarial —como una de las partes interesadas de mayor relevancia— implementara el PESV como un instrumento de planificación que contiene acciones, mecanismos, estrategias y medidas a ser adoptadas por las diferentes entidades o empresas en Colombia que buscan fortalecer la seguridad vial a través de cinco elementos: la gestión institucional u organizacional; el vehículo; las vías internas y externas; el comportamiento humano o del trabajador como actor vial; y la atención oportuna a víctimas de siniestros viales.

Cinco años después, el Ministerio del Trabajo expidió la Resolución 0312 del 2019, mediante la cual se promueve la integración del PESV al Sistema de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo (SG-SST) bajo la estructura del mejoramiento continuo definida en el Decreto 1072 del 2015 en Colombia. Así las cosas, el reto para el sector empresarial evoluciona para adoptar el concepto de la gestión de la seguridad vial laboral en el marco de la gestión de riesgos ocupacionales.

Ahora bien, durante este 2022 fue expedida la Resolución 40595 que establece la guía metodológica para que el sector empresarial y, en general, cualquier *"entidad, organización o empresa del sector público o privado que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez unidades o que contrate o administre personal de conductores deberá diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño"* (Decreto 2106 de 2019), bajo los elementos del ciclo PHVA (Planear, Hacer, Verificar y Actuar) promoviendo así la facilidad en la integración con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).

Con la expedición de la Resolución 40595 del 2022 quedó completamente derogada la Resolución 1565 de 2014 y, con ella, queda atrás la forma aislada de gestionar los riesgos viales (por fuera del SG-SST) que contemplaba, como elementos individuales, la seguridad del vehículo, los comportamientos seguros,



> *Cualquier entidad, organización o empresa del sector público o privado que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez unidades o que contrate o administre personal de conductores deberá diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño".*

la seguridad de la infraestructura vial, la gestión institucional u organizacional y la atención a víctimas, dando paso a la estructuración bajo el ciclo de mejoramiento continuo para la gestión de riesgos ocupacionales en el marco del SG-SST.

De esta manera, para determinar los elementos clave que deben ser contemplados en el proceso de alineación del SG-SST con el PESV es necesario reconocer cada fase del ciclo PHVA para el mejoramiento continuo, analizando cómo cada una de las etapas se articula y contribuye a alcanzar los resultados fijados en materia de seguridad vial por la gerencia y los líderes de la organización a partir de los controles para los riesgos viales identificados en el contexto mismo de la organización.

Así, cuando se analiza la fase de **Planeación,** destacan dos elementos esenciales: el liderazgo (compromiso gerencial o compromiso del nivel directivo) y la caracterización de los riesgos viales. En este sentido, el paso número uno de la Resolución 40595 de 2022 establece las obligaciones de las organizaciones frente al líder del diseño e implementación del PESV además de las funciones que este debe cumplir en su rol. De igual manera, para hacer la integración con el SG-SST hay que

tener en cuenta el artículo 2.2.4.6.8 del Decreto 1072 de 2015 que describe la obligación de los empleadores e insta a definir un responsable del sistema.

Al comparar las obligaciones que asume el líder del PESV y del SG-SST, se destaca el acompañamiento a los demás líderes de la organización en la definición de acciones durante las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora; la promoción de la autogestión y el apoyo a la gerencia en la definición de los elementos que conduzcan al mejoramiento continuo. Así mismo, la Resolución 40595 estipula que el rol del responsable del SG-SST y del PESV puede ser desarrollado por la misma persona.

El paso dos de la resolución establece las acciones que la organización debe cumplir frente al Comité de Seguridad Vial, descrito por la norma como el *"conjunto de personas que apoyan el diseño, implementación, seguimiento y mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial, influenciando y promoviendo en la comunidad de la organización la formación de hábitos, comportamientos interdependientes y conductas seguras en la vía; la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de las vías, entre otros" (Resolución 40595 de 2022).*

"Al comparar las obligaciones que asume el líder del PESV y del SG-SST, se destaca el acompañamiento a los demás líderes de la organización en la definición de acciones durante las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora; la promoción de la autogestión y el apoyo a la gerencia en la definición de los elementos que conduzcan al mejoramiento continuo".



Si bien, desde la perspectiva legal, en Colombia no es posible la integración del Comité de Seguridad Vial con el Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo (Copasst), ambos promueven la adopción de controles fundamentales para la mitigación de los riesgos y deben considerarse dentro de la visión integral del SG-SST.

El tercer paso le apunta a la implementación de la política de seguridad vial, la cual promueve el establecimiento de compromisos claros a nivel directivo y de los líderes frente a la gestión de la seguridad vial, los cuales deben estar orientados al cumplimiento de estrategias y controles para la mitigación de los riesgos viales, basados en la mejora continua. Las acciones resultan ser bastante similares cuando se analizan a la luz del Decreto 1072 de 2015 frente a la política del SG-SST, destacando que ambas son articulables.

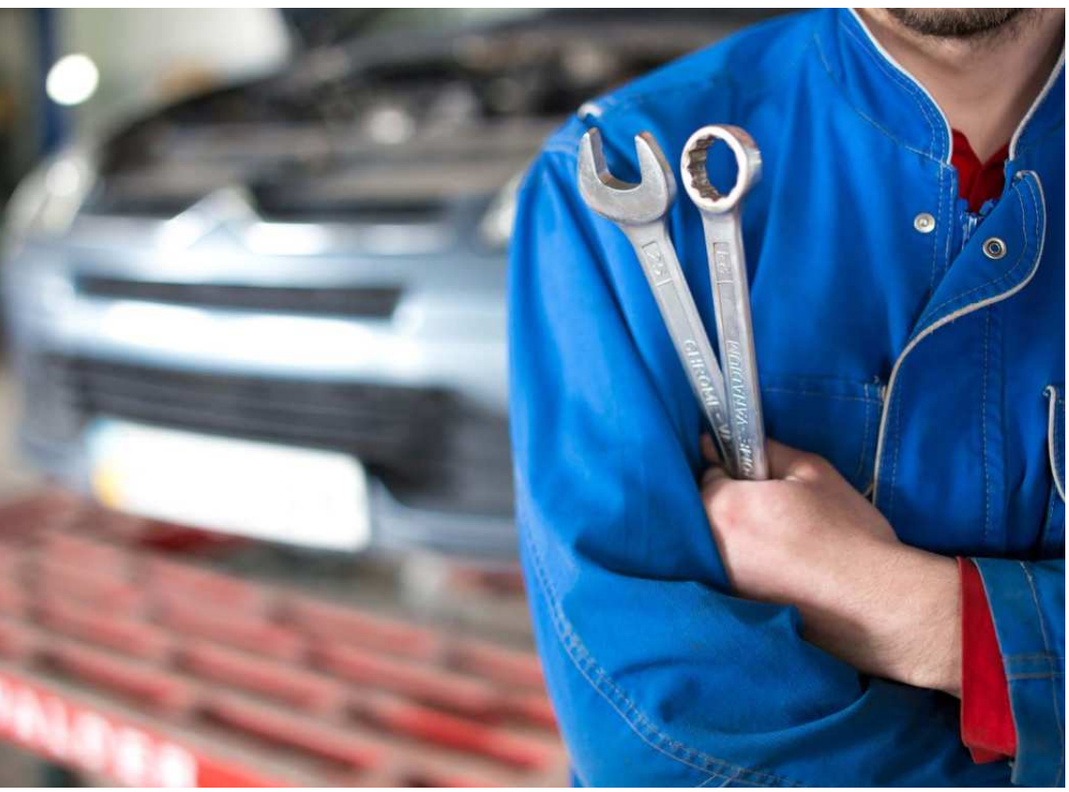
Por su parte, el liderazgo, compromiso y responsabilidad a nivel directivo que aparecen en el paso cuatro del Plan Estratégico de Seguridad Vial promueve elementos clave similares a los definidos en el artículo 2.2.4.6.8 'Obligaciones de los empleadores' y en el artículo 2.2.4.6.31 'Revisión por la alta dirección' del Decreto 1072. En ambos casos, se destaca la definición y divulgación de las políticas, la asignación de recursos, el cumplimiento de requisitos normativos y la participación de los trabajadores tanto en la gestión de la seguridad vial como en la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo.

El diagnóstico de la organización en materia de seguridad vial descrito en el quinto paso concreta los elementos esenciales de los procesos que deben ser considerados en la definición de acciones e involucra los vehículos automotores, desplazamientos, colaboradores expuestos a riesgos viales, sedes donde se ejecutan operaciones de transporte y contratistas, entre otros. Analizados desde la perspectiva de la planificación, se encuentra una similitud con respecto a lo dispuesto en el artículo 2.2.4.6.16 del Decreto 1072 frente a la evaluación inicial al SG-SST, sin que la una reemplace a la otra.

El sexto paso, por su parte, abarca la caracterización, evaluación y control de riesgos, siendo un aspecto crítico en la gestión de la seguridad vial ya que promueve que la organización y sus diferentes líderes desarrollen un mecanismo estandarizado con alcance hacia todos los procesos, actividades, sedes y cargos en los que haya exposición al riesgo vial. De esta forma, fomenta el análisis de los procesos, actividades, sedes y cargos en relación con las diferentes fuentes de peligro vial; el análisis para caracterizar el riesgo frente a la probabilidad y la exposición; y la valoración del riesgo de manera objetiva e integrable con las metodologías que la organización haya implementado para la identificación de peligros y valoración de riesgos en el SG-SST conforme con lo exigido en el artículo 2.2.4.6.15 del Decreto 1072. Por ende, es común encontrar metodologías fundamentadas en la Guía Técnica Colombiana GTC 45 o en la ISO 31000:2018, entre otras.

Frente a los objetivos y metas del PESV, el séptimo paso define las características que deben tener para dar soporte a la política de seguridad vial. Entre estas se destacan la coherencia con la organización y la medición para facilitar la toma de decisiones de modo que son integrables con los objetivos del SG-SST, definidos en el artículo 2.2.4.6.18 del Decreto 1072 de 2015.

Frente a los objetivos y metas del PESV se destaca la medición para facilitar la toma de decisiones de modo que son integrables con los objetivos del SG-SST, definidos en el artículo 2.2.4.6.18 del Decreto 1072 de 2015.



Finalmente, en la fase de planificación, el paso octavo hace referencia a los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño que apalancan la caracterización y evaluación de los riesgos viales frente a la planificación de programas que den soporte a los controles y a estándares para velocidades seguras, prevención de la fatiga, prevención de la distracción, cero tolerancia al consumo de alcohol y drogas y protección de actores vulnerables, evidenciando, una vez más, su similitud frente a lo dispuesto en el Decreto 1072, artículos 2.2.4.6.23 y 2.2.4.6.24 acerca de la gestión de los peligros y riesgos y las medidas de prevención y control.

En la fase de **implementación** se deben considerar todos los elementos esenciales identificados, analizados y definidos en la etapa previa, teniendo en cuenta factores clave como la definición de planes de trabajo priorizados y el despliegue de acciones de control alineados con la caracterización vial de los procesos de la organización.

Por eso, el noveno paso consta de un plan de trabajo anual, el cual debe promover y facilitar el seguimiento y cumplimiento de las acciones de control, priorizadas de acuerdo con la caracterización del riesgo vial realizada en la fase de planificación e integrable con lo definido en el Decreto 1072 frente al plan anual de trabajo del SG- SST en el que pueden adoptarse todas las acciones de trabajo del PESV.

El fortalecimiento de competencias y el plan anual de formación es el décimo paso, estipulado en la Resolución 40595, integrable a los procesos de capacitación y al plan anual de formación del SG-SST establecidos en el artículo 2.2.4.6.11 del Decreto 1072 de 2015, el cual contiene elementos importantes como la alineación al contexto de la organización, la caracterización de los trabajadores y al análisis de los riesgos (tanto los del SG-SST como los viales).

El décimo primer paso hace referencia a la responsabilidad y el comportamiento seguro. Promueve que la organización defina lineamientos para evaluar la competencia e idoneidad para la seguridad vial en los diferentes cargos

establecidos, de modo que se facilite la evaluación del comportamiento vial. Estos elementos pueden presentar similitud con lo definido en los artículos 2.2.4.6.10 y 2.2.4.7.5 del Decreto 1072 frente a las responsabilidades de los trabajadores, aunque no son integrables ni reemplazables.

En cuanto a la implementación de acciones para la preparación y respuesta a emergencias, la Resolución 40595 promueve la articulación e integración con lo estipulado en el artículo 2.2.4.6.26 del Decreto 1072 de 2015 frente a preparación y respuesta a emergencias del SG-SST con algunos elementos específicos en el PESV como simulacros de emergencias viales y formación y entrenamiento de brigadistas viales.

Frente a la investigación interna de siniestros viales, correspondiente al décimo tercer paso, es clave tener en cuenta elementos que facilitan la implementación con el SG-SST en cuanto a la investigación de accidentes de trabajo (artículo 2.2.4.6.32 del Decreto 1072), la definición de una metodología para encontrar la causa raíz que ocasionó el siniestro o accidente de trabajo y la estructuración de un equipo idóneo para la investigación.

De otro lado, cuando se analizan elementos del control operacional del riesgo en el marco del SG-SST, es necesario adoptar medidas de prevención y control operativo para los diferentes riesgos identificados, de modo que se conduzca a la organización al mayor nivel de mitigación del riesgo de acuerdo con lo definido en el artículo 2.2.4.6.24 del Decreto 1072. Así mismo, al analizar la equivalencia con las medidas de control operacional del riesgo, se deben contemplar acciones para las vías seguras administradas por la organización o vías internas, la planificación de desplazamientos laborales, la inspección preoperacional del vehículo y el mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos, correspondientes a los pasos catorce, quince, dieciséis y diecisiete de la implementación del PESV.

En cuanto a la gestión del cambio y la gestión de contratistas, es necesario recalcar la integración del paso décimo octavo del PESV con los artículos 2.2.4.6.26, 2.2.4.6.27 y 2.2.4.6.28 relacionados con gestión del cambio, adquisiciones y contratación en el SG-SST. Aquí es esencial tener en cuenta los elementos del contexto interno y externo de la organización que puedan influenciar la gestión de la seguridad vial o de la SST y las metodologías para caracterizar, evaluar y gestionar a los contratistas en el marco del PESV y del SG-SST.



"Es esencial tener en cuenta los elementos del contexto interno y externo de la organización que puedan influenciar la gestión de la seguridad vial o de la SST".

Para dar cierre a la fase de implementación del PESV es indispensable identificar las acciones que se integran con los artículos 2.2.4.6.12 y 2.2.4.6.13 del Decreto 1072 frente a conservación de documentos y registros, entre estos, la definición de tiempos y de procedimientos estandarizados lo que constituye el décimo noveno paso del PESV integrable al SG-SST.

La tercera fase del ciclo de mejoramiento continuo PHVA es el **seguimiento** o **verificación.** Esta etapa busca promover el diseño y adopción de estrategias para la verificación de los resultados obtenidos en la implementación de todas las acciones de control del riesgo vial (en el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial) frente a la caracterización del contexto de la organización y de la valoración de los riesgos. En esta fase es necesario establecer indicadores y reportes anuales de autogestión del PESV conforme lo indica el paso número veinte definido en la Resolución 40595, el cual plantea indicadores de estructura como la medición de la "gestión de riesgos viales"; de

proceso, como "cumplimiento del plan anual de mantenimiento", o "inspecciones diarias preoperacionales", entre otras, e indicadores de resultado como "la tasa de siniestros viales por nivel de pérdida" o "el porcentaje de exceso de jornadas laborales". Es de resaltar que esta clasificación facilita enormemente la integración con lo definido por el Decreto 1072 respecto a indicadores del SG-SST.

Otro elemento del seguimiento al Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponde al paso número veintiuno que promueve el registro estadístico de siniestros viales, siendo esta una información clave para el análisis de resultados de la gestión de la seguridad vial por parte del Comité de Seguridad Vial.

El último elemento de la fase de mejoramiento, integrable con el SG-SST, es la auditoría interna al PESV que constituye el paso veintidós. Ambas pueden unificarse en el ejercicio de la auditoría interna o de primera parte y en procesos de auditoría de segunda parte, dejando evidencia objetiva de la verificación de criterios normativos y organizacionales del SG-SST y PESV.

Finalmente, en la cuarta fase del ciclo PHVA que corresponde a la **actuación,** se define el paso número veintitrés, que da lugar a la realización de acciones preventivas y de mejora continua, integrables con los artículos 2.2.4.6.33 y 2.2.4.6.34 del Decreto 1072 del SG-SST en lo relacionado con las acciones correctivas y preventivas. Sin embargo, para este caso específico, no resulta completamente integrable pues el PESV no define la revisión y el análisis, por parte de la dirección, de todos los elementos de la fase de verificación que sirvan para proponer acciones de mejoramiento de la gestión de la seguridad vial y que permitan establecer el plan de trabajo anual para la fase de **planificación** del siguiente periodo.

"Tanto en el SG-SST como en el PESV, se promueve la participación de todos los trabajadores en el desarrollo de controles para la gestión de la seguridad y salud en el trabajo y de la seguridad vial".

El último paso, el número veinticuatro del PESV, corresponde a los mecanismos de comunicación, integrable con el artículo 2.2.4.6.14 'Comunicación en el SG-SST'. En ambos casos, se promueve la participación de todos los trabajadores en el desarrollo de controles para la gestión de la seguridad y salud en el trabajo y de la seguridad vial.

Como se puede observar, la adopción de la estructura de mejoramiento continuo fundamentada en el ciclo PHVA para la gestión de la seguridad vial trae consigo múltiples beneficios para las organizaciones presentes en Colombia, entre ellos, la facilidad de la integración con el SG-SST, el cumplimiento del marco legal normativo, la optimización de recursos y la reducción de tiempos en la implementación y verificación del PESV no solo por la importancia que tiene el control de los riesgos viales en la organización, sino por la alta contribución que tienen las organizaciones con el gran reto del país frente a la reducción de las muertes en las vías en el marco del Nuevo Decenio de la Seguridad Vial.

