No. 041 - noviembre de 2020

Boletín de SEGURIDAD VIAL

Tenga en cuenta estas actualizaciones en el PESV

El Gobierno Nacional junto con el Ministerio de Transporte de Colombia, se han puesto la meta de disminuir las cifras en accidentes de tránsito, las cuales según cifras de la Organización Mundial de la Salud arrojan 1.4 millones de muertes al año, así que para dar cumplimiento con estas metas de 0 muertes en las vías y los objetivos en el año 2011 se implementó la Ley 1503 *"Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones"*.

CESVI COLOMBIA
Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia

Ley que permitió cambiar las perspectivas de la seguridad vial al responsabilizar no solo al Gobierno, involucrando las entidades educativas y el sector empresarial, con la finalidad disminuir las cifras correspondientes a los accidentes de tránsito en el país.

A partir de ese momento, los cambios en la seguridad vial han sido importantes, al incluir nuevas normativas y leyes, que han sido materia de discusión para los diferentes sectores empresariales, y que han sido bien acogidas por la gran mayoría de las partes interesadas. Sin embargo, a pesar de que las cifras parecen no ser favorables, si se han presentado una reducción en los accidentes viales; pero las labores parecen quedarse cortas ante el crecimiento desmedido de nuevos conductores y medios de transporte que se empiezan a volver masivos como las patinetas eléctricas.

Para el año 2014 nace la resolución 1565 ***"Guía metodológica para la implementación de los planes estratégicos de seguridad vial"***, esta guía fue la encargada de definir los planes de acción a ejecutar por parte de las empresas en materia de seguridad vial, dividida en cinco pilares que pretenden tener un alcance desde un compromiso de las altas direcciones o gerencia, hasta fortalecer las competencias de los conductores, articulando la ya mencionada ley 1503 en mejorar los hábitos y comportamientos de los diferentes actores viales.

Mucho trabajo ha demandado sensibilizar a los empresarios con el fin de crear compromisos que permitan fortalecer la gestión en la seguridad vial, pero a raíz de los nuevos cambios normativos enfocados a los PESV que ha implementado el gobierno en los últimos meses, se han presentado una desinformación tal, que permite generar dudas en los controles y exigencias en su implementación.

Empecemos con el decreto 2106 del 2019 ***"Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública***". Este decreto, en su artículo 110, a pesar de que menciona que los PESV no requerirá aval para su implementación, define que estos se deben articular con el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo – SGSST, lo cual comparte la responsabilidad con la Superintendencia de Transporte, organismos de Tránsito y Ministerio de Trabajo y quedara estipulado más adelante bajo otra norma, esto no exonera a las empresas en implementar o seguir con la respectiva gestión en los PESV, por el contrario empieza a unificar los sistemas de seguridad y salud en el trabajo.

Para el 2020 el Ministerio de Transporte emitió la resolución 7495 del 2 de julio ***"Por la cual deroga las resolución 1231 de 2016. Por la cual se adopta el documento guía para la evaluación de los planes estratégicos de seguridad vial del ministerio de transporte"***, dicha resolución afecta la metodología implementada por diferentes organizaciones incluyendo ARL, e incluso los mismos organismos de tránsito y transporte, en el aval de los PESV, generando un vacío en la regularización y control de los estos, aquí es donde varias empresas han tenido dudas e inquietudes, e incluso han llegado a pensar que ya no tienen responsabilidad en el seguimiento de los PESV, pero la verdad con la derogación de la resolución 1231, es que el ministerio de transporte está en miras a una nueva estructuración de estos, teniendo en cuenta los nuevos retos en el transporte y algunos vacíos que se presentaban con la actual norma, adicional no debemos olvidar que la resolución 1565 del 2014 la cual es la que obliga a la estructuración y respectivo control junto con una actualización cada 2 años de los PESV, sigue vigente.

Llegamos a la Ley 2050 del 12 de agosto de 2020, esta nos empieza a dar una claridad con el futuro de los PESV, aunque quedan temas pendientes por resolver por parte de las entidades gubernamentales con un plazo de hasta 12 meses.

Empecemos con el artículo 1 de la presente Ley, donde el gobierno reitera el compromiso de la verificación de los PESV, por las entidades ya mencionadas, Superintendencia de Puertos y Transportes, Organismos de Tránsito, Ministerio

de Trabajo, esto nos aclara que las organizaciones deben seguir trabajando en sus PESV, de acuerdo con los requisitos de ley establecidos para cada uno de los pilares

Uno de los temas de discusión que se tuvo durante un tiempo fue la veracidad con la que podía actuar el ministerio de transporte si una empresa no implementaba el PESV, este tema quedo aclarado en el artículo 6 de la presente ley donde se define los procedimientos y sanciones los cuales los complementa con el capítulo noveno de la Ley 336 de 1996.

Una nueva herramienta de calificación: a pesar de que se estipula en la norma, le da un plazo de 12 meses a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para el desarrollo de esta, con los cambios que debe ser una herramienta informática que permita verificar los avances de las entidades gubernamentales junto con el control de las empresas en los PESV, reportándolos a la ANSV, también es claro que este debe estar articulada con el sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo y el reporte de la información permitirá servir de insumo para el diseño de la política pública de seguridad vial.

Es claro que con la Ley 2050, las empresas no deben bajar la guardia en la gestión que deben realizar con los PESV, se debe seguir trabajando en las metas propuestas, los planes de acción definidos y el control de los indicadores propuestos no solo con el objetivo de dar cumplimiento a la norma, sino de garantizar puestos y operaciones seguras en el lugar de trabajo.

Por último, un nuevo proyecto de ley propone articular los PESV de acuerdo con la función de la misionalidad y el tamaño de las organizaciones, proponiendo el siguiente esquema:

Nivel	Organizaciones de Transporte	Organizaciones Diferentes a Transporte
Básico	Menos de 11 colaboradores de la organización	Menos de 50 colaboradores de la organización
Estándar	Entre 11 y 50 colaboradores de la organización	Entre 50 y 100 colaboradores de la organización
Avanzado	Más de 50 colaboradores de la organización	Más de 100 colaboradores de la organización

En Cesvi Colombia estaremos atentos a que se aprueba dicho esquema y los cambios que este conlleve, para mantenerlos informados.