



# Matriz de riesgos en seguridad vial

.... Para hablar de **Matriz de riesgos** viales hay que hablar de **gestión del riesgo**

.... Para hablar de **gestión del riesgo**, hay que hablar de **ciclo de mejora continua**

.... Si se habla de ciclo de **mejora continua**, se habla de **SISTEMA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL**



# GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

- Diagnosticar y entender contexto vial – punto de partida  
EVALUACIÓN OBJETIVA.
- Definir RECURSOS mas adecuados y optimizados.
- Acciones de CONTROL DEL RIESGO priorizadas.
- Conocer la VULNERABILIDAD y TENDENCIA de siniestralidad.
- Mapeo de AREAS / PROCESOS CRÍTICOS
- INDICADORES enfocados a riesgos altos o de alta influencia.
- AUDITORIA ENFOCADA a las altos riesgos.



# GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL



Gestión  
Institucional



Comportamiento  
Humano



Vehículo  
Seguro



Infraestructura  
Segura



Atención a  
Víctimas



# Fase 1. Planear



- Persona idónea para implementar el SG SV.
- Compromiso gerencia y política SG SV
- Comité de seguridad vial.
- **DIAGNÓSTICO ORGANIZACIÓN.**
- **IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS VALORACIÓN RIESGOS VIALES.**
- **DEFINICIÓN DE CONTROLES PRIORIZADOS.**
- Métricas de desempeño.

# Fase 2. Hacer - Implementar



- PLAN DE INTERVENCIÓN / TRABAJO.
- PLAN DE FORMACIÓN Y COMPETENCIAS
- Implementación de acciones de emergencias.
- INVESTIGACIÓN INCIDENTES Y ACCIDENTES 1401.
- Intervención a las vías internas y **GESTIÓN DE EXTERNAS.**
- RUTOGRAMA.
- **GÉSTIÓN DE PROCESOS Y VEHÍCULOS** (mantenimiento e inspección).
- **GESTIÓN DEL CAMBIO** – ajuste IPEVR
- **GESTIÓN DE CONTRATISTAS** – IPEVR CRÍTICOS COMPARTIDOS

# Fase 3. Verificar



- INSPECCIONES PLANEADAS – RIESGOS CRÍTICOS
- MONITOREO Y DESEMPEÑO A CONTROLES PRIORIZADOS.
- AUDITORIA – RIESGOS CRÍTICOS
- ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE INCIDENTES Y ACCIDENTES
- INDICADORES ALINEADOS A IPVER – TABLERO DE CONTROL

# Fase 4. Actuar - Mejoramiento



- ACCIONES CORRECTIVAS Y ANÁLISIS CAUSAL – ALINEADO A IPVER
- MEJORAR CONTROLES.
- RIESGOS RESIDUALES.
- Informes a gerencia.
- Comunicación a partes interesadas.



Ahora si, entendiendo los diferentes elementos de **interacción** y de **influencia**, revisaremos los principales criterios a tener en cuenta en la **IDENTIFICACIÓN** y **VALORACIÓN** de **RIESGOS VIALES**

# 1. Caracterización y línea basal

- Estadísticas viales de la ciudad y zona del centro de trabajo.
- Causas básicas e inmediatas de siniestralidad vial organización.
- Investigación de siniestros viales y análisis de incidentes.
- Edad trabajadores.
- Caracterización actores viales.
- Número de expuestos.
- Listado de actividades y procesos de la organización.
- Actor vial predominante.
- Boletín ANSV – actores y horarios.

## 2. Definición de patrones

Cuali cuantitativo (Grado descriptivo VS. Puntaje de 1 a 5)

### 2.1 Inherentes al riesgo

Probabilidad (ver propuesta)

**Alta:** Descriptiva cuali cuantitativa

**Media:** Descriptiva cuali cuantitativa

**Baja:** Descriptiva cuali cuantitativa

## 2. Definición de patrones

### 2.2 No inherentes al riesgo

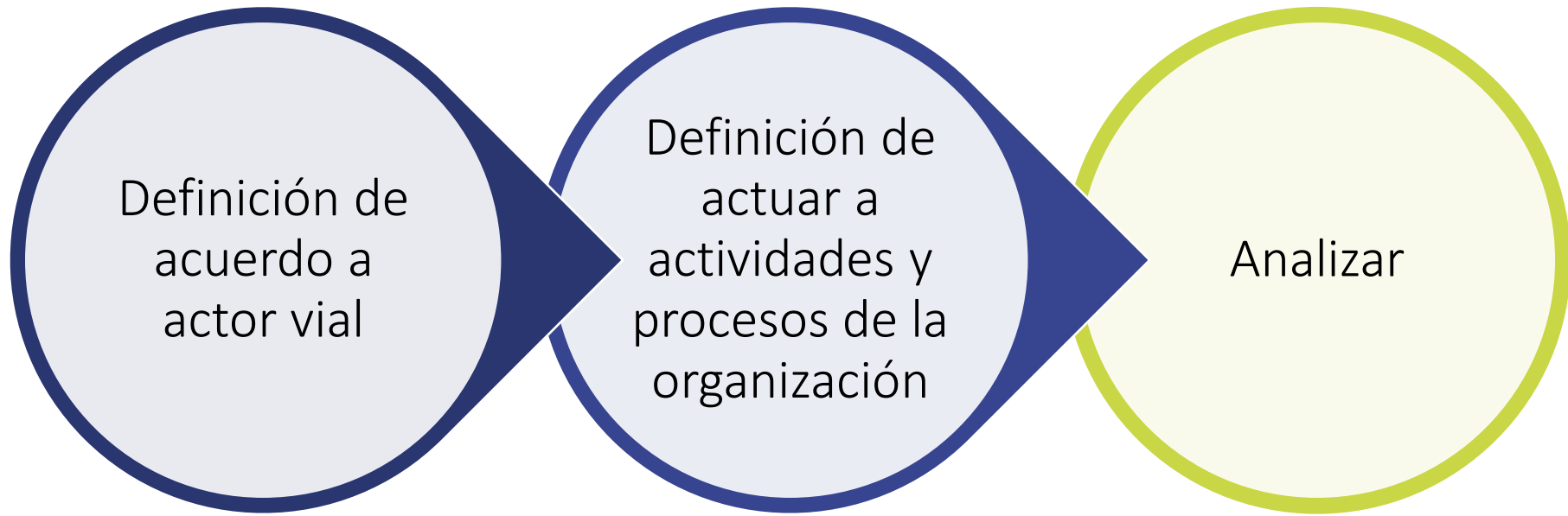
% de exposición (horas): A – M – B Descriptiva cuali cuantitativa

Responsabilidad: A – B Descriptiva cuali cuantitativa

Número o % de multas viales: A – M – B Descriptiva cuali cuantitativa

Histórico de siniestralidad (de acuerdo con actor vial): (IF) A – M – B Descriptiva cuali cuantitativa

### 3. Definición de niveles de riesgo



## 4. Mapeo de acciones prioritizadas

- Causa más común.
- Personas más críticas.
- Destinos y viajes más críticos – rutogramas.
- Controles priorizados (medidas activas y pasivas).
- Niveles de intervención: Alta, Media, Baja

# Referencia internacional

JORGE OLAVE MOLANO  
Jorge.olave@ccs.org.co





**¿Qué esperas para ser parte de esta iniciativa?**

**[redempresarial.movilidadbogota.gov.co](http://redempresarial.movilidadbogota.gov.co)  
[redempresarialsv@movilidadbogota.gov.co](mailto:redempresarialsv@movilidadbogota.gov.co)**



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD

