



POSITIVA
COMPANÍA DE SEGUROS

suma 5.0

educa
comunica y cultura preventiva

VIGILADO SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Plan Nacional de Educación **Multimodal** en SST 2026

Talentos que **hacen país**



Positiva Prevención

GRUPO
BICENTENARIO





Comunidad Nacional de Conocimiento en

Prevención de Peligros en el Sector Educación

Talentos que **hacen país**

SESIÓN 5: PRÁCTICAS SEGURAS EN EL USO DE LA MOTOCICLETA COMO HERRAMIENTA DE TRABAJO EN INSTITUCIONES EDUCATIVAS



Edgar Martínez Rosado, PhD.

COMUNIDAD NACIONAL DE CONOCIMIENTO EN PREVENCIÓN DE
PELIGROS EN EL SECTOR EDUCACIÓN



edgar.martinez@unipamplona.edu.co



+57 3203339770

Perfil profesional:

Terapeuta ocupacional
Especialista en seguridad y salud en el trabajo
Especialista en gerencia de proyectos
Magister en educación
Doctor en educación
Investigador categoría asociado reconocido por Colciencias
Experto en Aprendizaje Significativo



Ruta del **conocimiento**



01

SESIÓN 1:
FUNDAMENTOS
NORMATIVOS
NACIONALES EN SST PARA
EL SECTOR EDUCACIÓN -
ACTUALIZACIÓN LEGAL
2026



02

SESIÓN 2:
COMITÉS TÉCNICOS EN SST
QUE CONTRIBUYEN AL
SECTOR DE LA EDUCACIÓN



03

SESIÓN 3:
BUENAS PRÁCTICAS EN SST
PARA LA PLANIFICACIÓN Y
EJECUCIÓN DE EVENTOS Y
ESPECTÁCULOS EN EL
ÁMBITO EDUCATIVO



04

SESIÓN 4:
PROGRAMAS Y SERVICIOS
PREVENTIVOS DE SALUD - UN
PILAR PARA LA GESTIÓN DE
EMERGENCIAS, PRIMEROS
AUXILIOS Y SITUACIONES DE
RIESGO EN INSTITUCIONES
EDUCATIVAS



05

SESIÓN 5:
PRÁCTICAS SEGURAS EN EL
USO DE LA MOTOCICLETA
COMO HERRAMIENTA DE
TRABAJO EN INSTITUCIONES
EDUCATIVAS

Ruta del **conocimiento**



06

SESIÓN 6:
ESQUEMA DE JERARQUÍA
EN PREVENCIÓN Y
CONTROL DE LOS
PELIGROS Y RIESGOS EN
INSTITUCIONES
EDUCATIVAS



07

SESIÓN 7:
AMBIENTES DE TRABAJO
SALUDABLES - MODELO DE
IMPLEMENTACIÓN PARA
INSTITUCIONES DEL SECTOR
EDUCACIÓN



08

SESIÓN 8:
GESTIÓN Y CONTROL DE
CONTRATISTAS EN EL
MARCO DEL SG-SST EN
INSTITUCIONES
EDUCATIVAS



09

SESIÓN 9:
INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y
CONTROL DEL SG-SST -
ANÁLISIS DE LOS REQUISITOS
DE CUMPLIMIENTO EN EL
SECTOR EDUCACIÓN



10

SESIÓN 10:
LOS PROGRAMAS DE
VIGILANCIA EPIDEMIOLÓGICA
EN EL SECTOR EDUCATIVO

Evaluémonos

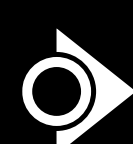


“Cumple el pequeño deber de cada momento:
haz lo que debes y estás en lo que haces.”

— San Jose María Escrivá



Contenido

-  **01.** Contexto de la movilidad laboral y la seguridad vial en las instituciones educativas.
-  **02.** Marco normativo aplicable al uso seguro de la motocicleta
-  **03.** Identificación y control de los factores de riesgo asociados al uso de la motocicleta
-  **04.** Prácticas seguras para la conducción de motocicletas en el ámbito laboral

-  **05.** Gestión institucional para la prevención de siniestros viales





POSITIVA
COMPAÑÍA DE SEGUROS

suma 5.0



educa
comunica y cultura preventiva

01.

Analizar el marco normativo y los lineamientos técnicos que regulan la gestión del riesgo vial asociado al uso de la motocicleta como herramienta de trabajo, identificando las responsabilidades de las instituciones educativas en la implementación del SG-SST y del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

02.

Reconocer los factores de riesgo humanos, mecánicos, ambientales y organizacionales relacionados con la conducción de motocicletas, promoviendo la aplicación de prácticas seguras, el uso adecuado de los elementos de protección personal y la inspección preoperacional del vehículo.

03.

Fortalecer la cultura de prevención mediante el análisis de situaciones de riesgo y la aplicación de estrategias orientadas a disminuir la ocurrencia de siniestros viales laborales durante los desplazamientos asociados a las funciones institucionales.

Objetivo

Fortalecer las competencias de prevención del riesgo vial de los trabajadores de las instituciones educativas que utilizan la motocicleta como herramienta de trabajo, mediante la apropiación de prácticas seguras de conducción, el reconocimiento de los factores de riesgo y la promoción de una cultura preventiva en el marco del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)..

ESCUELA VIRTUAL DE SEGURIDAD VIAL



Protocolo

Prácticas seguras

para los trabajadores que usan
la motocicleta como herramienta
de trabajo



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial



DIRIGIDO

Empleadores, contratistas y trabajadores independientes.

DISEÑADO

Quienes realizan en su lugar de trabajo la gestión de los riesgos viales para todos los trabajadores que emplean la motocicleta como herramienta de trabajo, de manera articulada con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo - SG-SST.

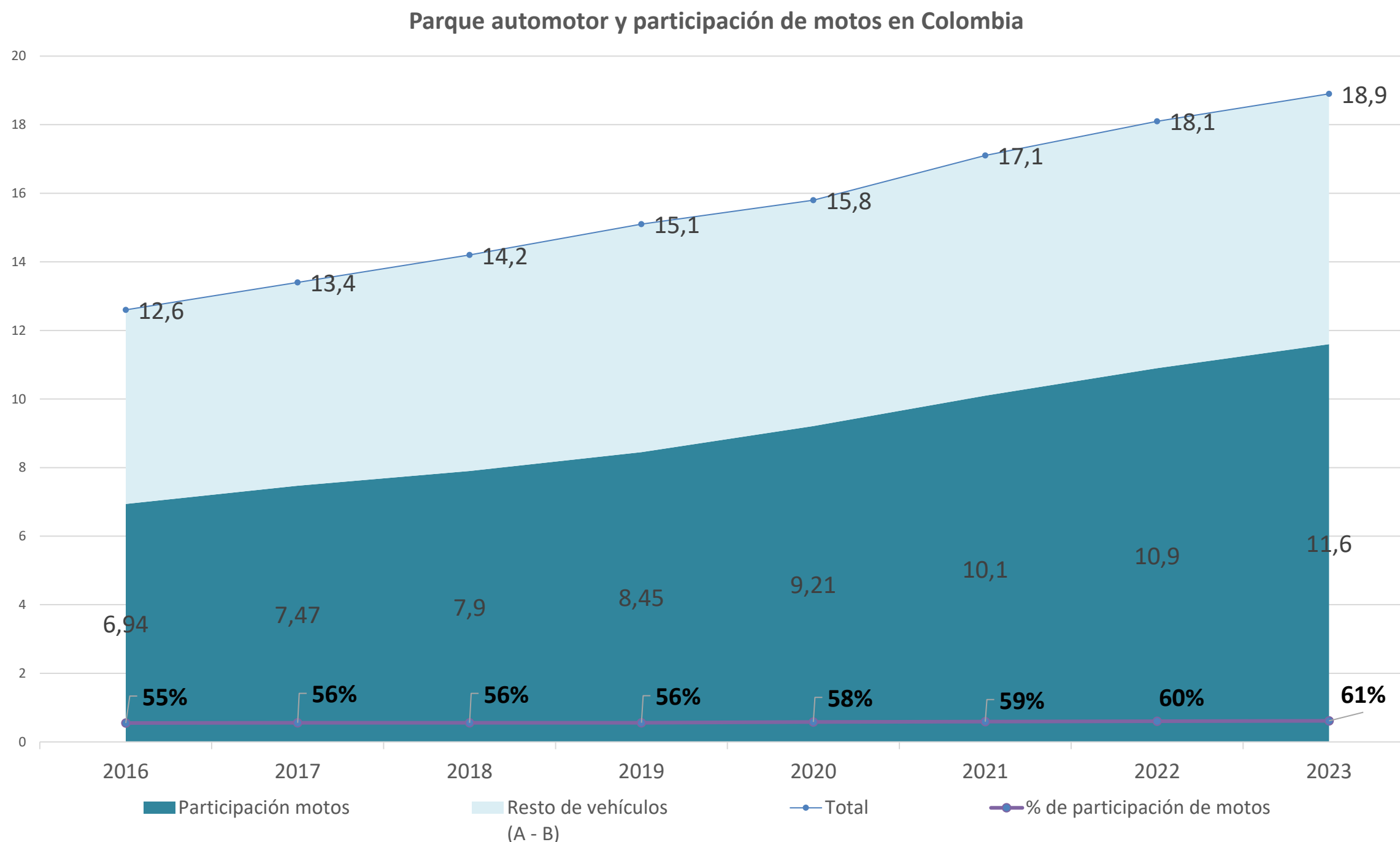
PROPORCIONA

- Herramientas a trabajadores que de manera independiente utilizan la motocicleta como medio de transporte y una fuente de ingreso económico personal, proporcionando pautas de seguridad vial para el desempeño de sus labores, con el fin de proteger su integridad física y permitiendo que retornen a sus hogares.



Incremento del parque automotor en Colombia

2016 - 2023



- Uso de la motocicleta como modo de transporte y como herramienta de trabajo
- Según los estudios de caracterización de motociclistas, **1 de cada 4** usa la moto como herramienta de trabajo
- Colombia cuenta con un total de **18,952,113** vehículos registrados y activos (Corte a 2023)
- **61%** del total de vehículos automotores son motocicletas
- El 2023 registró decrecimiento en el número de matrículas de motocicletas de **18%** (678,796 unidades) Fuente ANSV

Uso de la Motocicleta en Colombia

Incentivos en el uso de la motocicleta



01

Menores tiempos de viaje



03

**Economía en gastos operacionales
(Mantenimiento, combustible)**



05

Excepción a pago de impuesto de rodamiento



02

Poco espacio requerido para estacionamiento



04

No pago de peajes



06

Vehículo bioseguro

Principales causas y efectos

Relacionados con el ámbito laboral

CAUSAS DEL INCREMENTO DEL USO DE LA MOTOCICLETA

- Aumento del desempleo
- Crecimiento de la informalidad laboral
- Alternativas de ingreso económico por la prestación de servicios (domicilios, entrega de comida, mensajería de documentos y prestación de servicios técnicos, entre otros)

EFFECTOS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

- Impacto en el Sistema General de Riesgos Laborales
- Incremento del número de días perdidos por incapacidad y de días efectivos de trabajo
- Pérdida permanente de funciones
- Afectación directa para las familias, las empresas y las finanzas nacionales

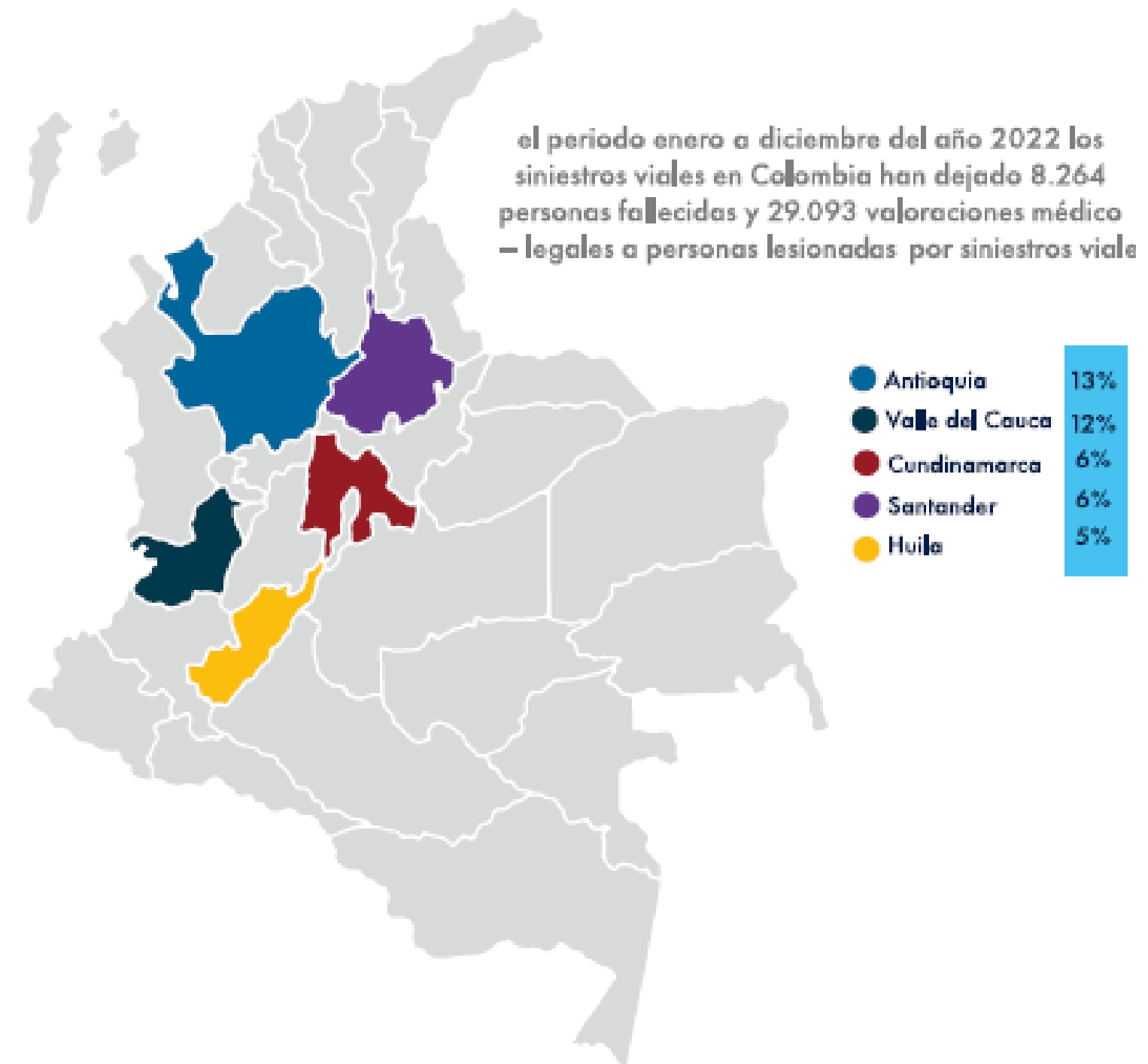


Cifras de víctimas de siniestros viales

Participación de usuarios de motocicleta

- **ONSV: Año 2022, con el registro más alto de víctimas fatales desde 1991, donde se registraron 8264 víctimas fatales y 29093 lesionados por siniestros viales**
- **Tasa nacional de fallecidos por cada 10 mil habitantes: 15,56% anual**
- **Los motociclistas representan el 59,9% del total de fallecidos y el 59,1% del total de lesionados**
- **Regionalmente Antioquia, Valle del Cauca y Bogotá se destacan por el elevado número de fallecidos que registran**
- **Los municipios con mayor fatalidad de motociclistas reportada son: Bogotá, Cali, Medellín, Cartagena y Villavicencio**
- **De enero a junio de 2023, se presentó un incremento de 6,5% con respecto al mismo periodo del 2022 (4029 personas fallecidas), de los cuales 62% eran motociclistas (2502 fallecidos)**
- **Los hombres participan en la siniestralidad vial, con el 82% de los fallecidos**

Mayor cantidad de muertes de conductores motociclistas por departamento



Cifras de víctimas de siniestros viales

Participación de usuarios de motocicleta



[00,05)	0,20%	1,04%
[05,10)	0,18%	0,91%
[10,15)	0,65%	2,07%
[15,20)	9,82%	13,34%
[20,25)	19,30%	18,65%
[25,30)	16,57%	15,03%
[30,35)	11,89%	13,34%
[35,40)	9,28%	8,55%
[40,45)	8,53%	6,74%
[45,50)	5,81%	5,44%
[50,55)	5,22%	3,89%
[55,60)	4,19%	2,46%
[60,65)	3,87%	3,24%
[65,70)	2,14%	2,20%
[70,75)	1,42%	1,55%
[75,80)	0,70%	1,04%
[80,85)	0,14%	0,26%
[85,90)	0,09%	0,26%

- Hombres y mujeres entre 20 y 30 años de edad tienen la mayor participación en víctimas fatales de siniestros viales **(35,8% y 33,68% respectivamente)**
- La falta de experiencia y de habilidades en la conducción están asociadas con el **23,4%** del total de motociclistas fallecidos (choque contra objeto fijo) relacionado también con la conducción a velocidades inseguras
- En el **44%** de los casos de peatones fallecidos, estuvo involucrada una motocicleta
- En el periodo 2015 – 2022, en promedio el **32.5%** de las fatalidades de conductores de motocicleta por siniestros viales se relaciona con traumas craneoencefálicos.
- Antioquia, Valle del Cauca y Bogotá representan el **31%** de todas las muertes del país. Las ciudades con mayor número de fallecidos son: Bogotá, Cali, Medellín, Cartagena y Villavicencio.
- Entre el 2015 y 2017, el **40%** de los fallecidos en accidentes laborales correspondían a trabajadores que se movilizaban en motocicleta



OBJETIVO GENERAL

DIVULGAR MECANISMOS Y ESTRATEGIAS DESTINADOS A REDUCIR EL RIESGO DE SINIESTROS VIALES ASOCIADOS AL USO DE LA MOTOCICLETA EN EL ENTORNO LABORAL EN COLOMBIA.

OBJETIVOS ESPECIFICOS



alamy - 2H8FFAG

Establecer las acciones a desarrollar desde el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, con el fin de controlar el riesgo de siniestro vial en los conductores de motocicleta que hacen parte de la fuerza laboral del país.



Referenciar los estándares sugeridos de seguridad activa para las motocicletas que se comercializan en Colombia.



Hacer referencia y analizar buenas prácticas a nivel internacional para el trabajo seguro en motocicleta.



shutterstock.com - 2421835087

Determinar acciones preventivas para el manejo seguro de motocicletas en Colombia en el ámbito laboral.



Establecer requisitos mínimos para la contratación de conductores de motocicleta en cumplimiento de la normatividad legal vigente y proporcionar directrices para la implementación de estrategias que conduzcan a un proceso de selección adecuado.



Consolidar características técnicas propuestas para Elementos de Protección Personal (EPP) a emplear por los conductores de motocicletas.

LEGISLACIÓN NACIONAL EXISTENTE APLICABLE AL TRABAJO SEGURO EN MOTOCICLETA

Colombia no cuenta hasta el momento con una legislación definida para el trabajo seguro en motocicleta; la normatividad asociada está direccionada por un lado a gestionar los riesgos en el marco del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y por el otro a establecer directrices y disposiciones de seguridad vial.

TIPO DE NORMA	NÚMERO	FECHA DE EMISIÓN	ENTE EMISOR	DESCRIPCIÓN	VIGENCIA
Ley	769	06/08/2002	Ministerio de Transporte	Código Nacional de Tránsito	Vigente
Ley	1239	25/07/2008	Congreso de la República	Modificatorio de los artículos 106 y 107, de la Ley 769 y se dictan otras disposiciones	Vigente
Ley	1503	30/12/2011	Congreso de la República	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía	Vigente
Ley	1562	11/07/2012	Congreso de la República	Por la cual se modifica el sistema de riesgos laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional	Vigente
Ley	2050	12/08/2020	Congreso de la República	Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito	Vigente

Marco normativo

TIPO DE NORMA	NÚMERO	FECHA DE EMISIÓN	ENTE EMISOR	DESCRIPCIÓN	VIGENCIA
Ley	2251	14/07/2022	Congreso de la República	Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política en seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones – Ley Julian Esteban	Vigente
Ley	2294	19/05/2023	Congreso de la República	Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia de la Vida”	Vigente
Decreto Ley	2106	22/11/2019	Departamento Administrativo de la Función Pública	Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública	Vigente
Decreto	4125	29/10/2008	Presidencia de la República	Por el cual se reglamente el servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro	Vigente
Decreto	2851	6/12/2013	Presidencia de la República	Por el cual se reglamente 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	Vigene

Marco normativo

TIPO DE NORMA	NÚMERO	FECHA DE EMISIÓN	ENTE EMISOR	DESCRIPCIÓN	VIGENCIA
Decreto	1430	29/07/2022	Presidencia de la República	Por medio de la cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031	Vigente
Resolución	2200	21/11/2026	Ministerio de Transporte	Por la cual se modifica parcialmente la Resolución 3500 de 21/11/2005	Vigente
Resolución	2646	17/07/2008	Ministerio de Salud y Protección Social	Por la cual se establecen disposiciones y se definen responsabilidades para la identificación, evaluación, prevención, intervención y monitoreo permanente de la exposición a factores de riesgo psicosocial en el trabajo y para la determinación del origen de las patologías causadas por el estrés ocupacional	Vigente
Resolución	2181	29/08/2009	Ministerio de Transporte	Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas de los vehículos clase motocarro	Vigente
Resolución	2410	17/07/2015	Ministerio de Transporte	Por la cual se adopta el Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas	Vigente

Marco normativo

TIPO DE NORMA	NÚMERO	FECHA DE EMISIÓN	ENTE EMISOR	DESCRIPCIÓN	VIGENCIA
Resolución	0312	13/02/2019	Ministerio de Trabajo	Por la cual se definen los estándares mínimos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo	Vigente
Resolución	1080	19/03/2019	Ministerio de Transporte	Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para motociclistas	Vigente
Resolución	7495	02/07/2023	Ministerio de Transporte	Por la cual se deroga la Resolución 1231 de 2016	Vigente
Resolución	202030400 23385	20/11/2020	Ministerio de Transporte	Por la cual se establecen las condiciones mínimas de uso de caso protector para motociclistas	Vigente
Resolución	2764	18/07/2022	Ministerio de Trabajo	Por la cual se adopta la batería de instrumentos para la evaluación de factores de riesgo psicosocial, la Guía Técnica General para la promoción, prevención e intervención de los factores psicosociales y sus efectos en la población trabajadora y sus protocolos específicos y se dictan otras disposiciones	Vigente

Marco normativo

TIPO DE NORMA	NÚMERO	FECHA DE EMISIÓN	ENTE EMISOR	DESCRIPCIÓN	VIGENCIA
Resolución	40595	21/07/2022	Ministerio de Transporte	Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones	Vigente
Resolución	202230400 62115	13/10/2022	Ministerio de Transporte	Por la cual se expide el reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a sistemas de frenado, para uso en vehículos tipo motocicleta	Vigente
Resolución	202230400 065305	31/10/2022	Ministerio de Transporte	Por la cual se expide el Reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a llantas neumáticas destinadas a vehículos automotores tipo motocicletas y se dictan otras disposiciones	Vigente
Resolución	202330400 05155	13/02/2023	Ministerio de Transporte	Por la cual se modifica la Resolución 1080 de 2019	Vigente



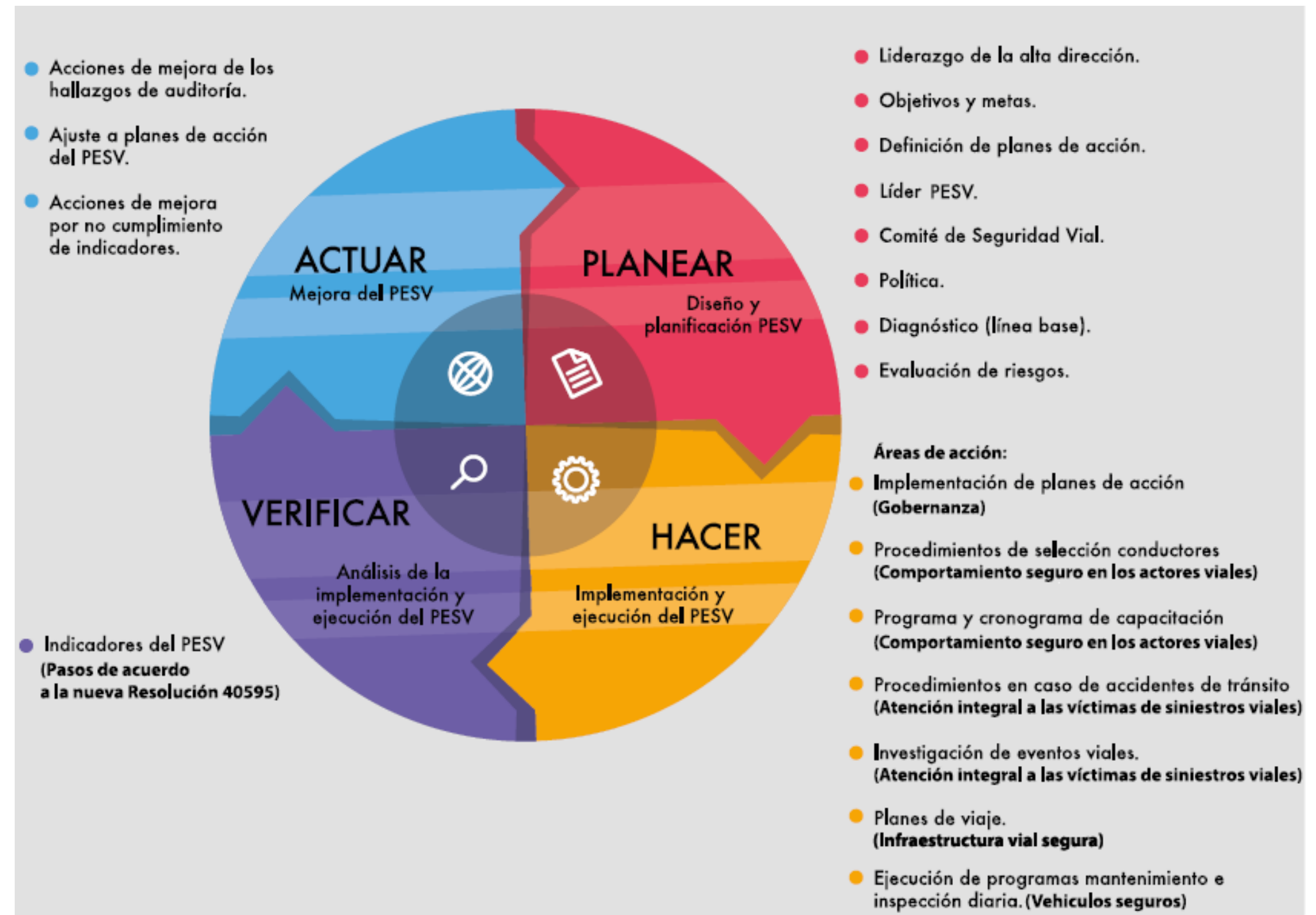
INTERACCIÓN DEL SG-SST CON LA CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS



INTERRELACIÓN ENTRE EL CICLO PHVA Y EL ESQUEMA DEL PESV

- Es fundamental promover la coordinación de todos los niveles de las empresas, para implementar acciones que reduzcan los siniestros viales.
- Los PESV deben ser diseñados e implementados en función de su misionalidad y tamaño
- El objetivo es aumentar el control y la corresponsabilidad por medio de la observación, registro, implementación de acciones de prevención y seguimiento a siniestros viales.
- Es importante incorporar el ciclo PHVA, para la mejora continua en los procesos:

P: Planificar
H: Hacer
V: Verificar
A: Actuar



INTERRELACIÓN PESV – CICLO PHVA



ATENCIÓN A VÍCTIMAS:

- Procedimiento de investigación con alcance a siniestros viales
- Formato de lecciones aprendidas (SG – SST)
- Caracterización de la siniestralidad
- indicadores de siniestralidad (SG-SST)
- Riesgo psicosocial (para personal involucrado en siniestros viales)

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL:

- Diagnóstico de la organización
- Política
- Líder del PESV
- Comité SV – COPASST
- Planes de acción (Plan anual de formación)
- Indicadores
- Auditorías (Alineadas con SG-SST)

COMPORTAMIENTO HUMANO:

- Perfiles o manuales de cargo
- Exámenes médicos y examen psicosenométrico
- Política de alcohol y drogas
- Política de EPP vinculada al SG-SST
- Evaluación de riesgos

VEHÍCULOS SEGUROS:

- Programa de mantenimiento preventivo
- Programa de inspecciones preoperacionales
- Indicadores de cumplimiento de mantenimientos
- Uso de EPP

INFRAESTRUCTURA SEGURA:

- Programa de inspecciones locativas
- Aseguramiento de tareas (AST), para desplazamientos

Promoción de comportamientos seguros para los motociclistas



Condiciones y comportamientos de riesgo en población motociclista

Las principales condiciones y comportamientos de riesgo para quienes trabajan en motocicleta son los siguientes:

RIESGO AMBIENTAL:

Definido por condiciones climáticas, contaminación ambiental y el estrés generado por la interacción con otros actores viales (congestión, falta de tolerancia, empatía)

RIESGOS INDIVIDUALES:

Relacionados principalmente con afectaciones gastrointestinales y osteomusculares, también se puede referenciar la falta de actividad deportiva, mal alimentación y el consumo de bebidas alcohólicas.

Otros aspectos relacionados son:

- El uso de equipos de comunicación (sin manos libres)
- Irrespeto a las señales de tránsito
- Falta de formación para el trabajo
- Seguridad Ciudadana (pérdida de mercancía)



Condiciones presentes

En siniestros viales de motociclistas

1

El 20% de las motos no respetan los carriles por los cuales debe circular.
Realizan de forma indebida cambios de carriles y la mayoría de las veces sin usar las luces direccionales

2

El 32% de los motociclistas no señala los giros mediante las luces direccionales
Este hábito aumenta el riesgo de accidente con otros vehículos que no pueden predecir los movimientos de los motociclistas

3

El 11% de los motociclistas circulan con las farolas traseras dañadas

4

Entre el 25% y el 30% de los motociclistas no respetan las luces de los semáforos al momento de arrancar o detenerse.
El 38% se pasa el semáforo en rojo

5

El 10% de los motociclistas exceden la velocidad de tramos rectilíneos y el 15% en curvas

Recomendaciones para la conducción segura

De motociclista



- RECOMENDACIONES SOBRE ADOPCIÓN DE HÁBITOS DE ESTILO DE VIDA SALUDABLES
- RECOMENDACIONES DE PAUSAS ACTIVAS Y ACTIVIDAD FÍSICA
- RECOMENDACIONES DURANTE EL USO DE LA MOTO
- RECOMENDACIONES PARA LA MANIPULACION Y TRASLADO DE CARGA

Recomendaciones para la conducción segura

Recomendaciones sobre adopción de hábitos de estilo de vida saludables

1. Tener **3 comidas principales** (desayuno, almuerzo y cena)
2. Tener **2 meriendas saludables**
3. Comer de manera variada 2 o 3 veces por semana carne, pescado y huevo
4. Derivados de la leche deslactosados, frutos secos y leche de soya
5. Consumir avena, arroz integral, granos como quinua, pan integral, alimentos con salvado, cereales enteros en general y tubérculos (zanahoria, calabaza, remolacha, entre otros)



Recomendaciones para la conducción segura

Recomendaciones de pausas activas y actividad física

- 1. Realizar pausas activas cada 4 horas en la jornada laboral**
- 2. El tiempo de duración debe estar entre 7 y 10 minutos**
- 3. Antes de iniciar a conducir se deben realizar ejercicios de estiramiento**
- 4. Realizar 30 minutos diarios de actividad física**



Recomendaciones para la conducción segura

Recomendaciones durante el uso de la moto

- Planear con anticipación la ruta (vías y tiempo)
- Realizar la revisión preoperacional de la moto
- Utilizar el casco de forma correcta para todo tipo de trayecto, así como otros EPP
- Conducir a velocidades seguras, sin exceder los límites de velocidad normativos
- Al transitar con acompañante, asegurarse que el mismo conozca la manera correcta de comportarse durante los recorridos
- Hacerse visible llevando siempre las luces de la motocicleta encendidas y haciendo uso de prendas reflectivas y EPP de colores vistosos
- Nunca transitar (conductor o acompañante) bajo la influencia de alcohol o sustancia psicoactivas
- Conducir de manera preventiva (evitar maniobras peligrosas)
- No hacer uso de equipos de comunicación
- Siempre respetar las normas de tránsito y las políticas establecidas por parte de la empresa para la seguridad vial



Recomendaciones para la conducción segura

Recomendaciones para la manipulación y traslado de carga

- Evita llevar cargas pesadas sobre el sistema osteomuscular del conductor.
- Los paquetes no deben sobrepasar las dimensiones de la motocicleta o la cabeza del conductor.
- Los paquetes no deben sobrepasar el peso máximo para el cual está diseñada la motocicleta.
- Para no sobrepasar el peso máximo para la motocicleta se debe tener en cuenta el peso del conductor, paquetes, cajones y otros aditamentos.
- Ubicar los paquetes lo más cercano al centro de gravedad de la motocicleta.
- Garantizar las habilidades necesarias para conducir motocicleta con carga.
- No deben haber elementos sueltos en la motocicleta.
- Tener presente que los paquetes o carga alteran la distancia de frenado de la motocicleta.
- Ordenar adecuadamente los paquetes.
- En lo posible ajustar la regulación del sistema de suspensión en relación con los objetos que se lleven.



Criterios mínimos de selección de conductores de motocicleta en el ámbito laboral

- Regulados a partir de los requisitos descritos en el paso 11 de la Resolución 40595 de 2022, articulado con el SG-SST, en cumplimiento con la Resolución 0312 de 2019, decreto 2106 de 2015 y Ley 2050 de 2020.
- Empresas deben implementar y mantener procesos de selección alineados con el componente de comportamiento humano del PESV, de los cuales quede evidencia de su implementación:
 - a. Primer paso es definir el perfil del cargo
 - b. Realización de pruebas médicas
 - c. Realización de pruebas teórico-prácticas de conducción:
 - Conocimiento de la Ley 769 de 2002 (normas, señalización, etc.)
 - Riesgos asociados a la conducción
 - Conocimiento sobre primeros auxilios
 - Uso adecuado de EPP's
 - Revisión pre operacional de la motocicleta
 - Técnicas de conducción (equilibrio, frenado, posición, etc)



FORMACIÓN DEL CONDUCTOR DE MOTOCICLETA EN EL ÁMBITO LABORAL

La empresa, tiene la responsabilidad de impartir la formación al conductor de motocicleta complementario al proceso normal que se desarrolla en las escuelas de conducción para la obtención de la licencia de conducción. Para este proceso (anual para todo el personal), debe tener en cuenta la caracterización y evaluación realizada para la elaboración del PESV.

Estudios indican que hay relación muy alta entre la siniestralidad y la falta de capacitación (falta de competencias) de los conductores de motocicleta, especialmente para aquellos conductores novatos.

Según el ONSV del total de fallecidos por siniestros viales más de la mitad (59%) fueron jóvenes y adultos entre los 15 y los 35 años por siniestros viales.



LA MOTOCICLETA Y LA SEGURIDAD

Sistemas de seguridad de las motocicletas

Pasos dados por Colombia para establecer estándares mínimos en las motos:

- Ley 2290 de 2023. Adopción del WP 29 de la ONU (Incorporación de frenos con ABS o CBS, Control de frenado en curva, Control de estabilidad y control dinámico de estabilidad).
- Resolución 20223040062115 de 2022 – Reglamento técnico para los sistemas de frenado de las motociclistas.
- Resolución 202230400065305 de 2022– Reglamento técnico para llantas neumáticas de motocicletas.



LA MOTOCICLETA Y SEGURIDAD

Rangos establecidos en el reglamento técnico de frenos para motocicleta en Colombia

TABLA DE RESUMEN

TABLA DE RESUMEN				
Etapa	Categoría Motocicleta	Criterio de clasificación	Equipamento	Tiempo de Implementación
1	L3	50 < Cilindrada < 150 4kW < Pot. Eléctrica ≤ 11 kW	ABS o CBS	36 meses después desde la publicación de la resolución
		Cilindrara ≥ 150 Pot. Eléctrica > 11 kW	ABS	
2		50 < Cilindrada ≤ 125 4kW < Pot. Eléctrica ≤ 11kW	ABS o CBS	54 meses después desde la publicación de la resolución
		Cilindrara > 125 Pot. Eléctrica > 11 kW	ABS	

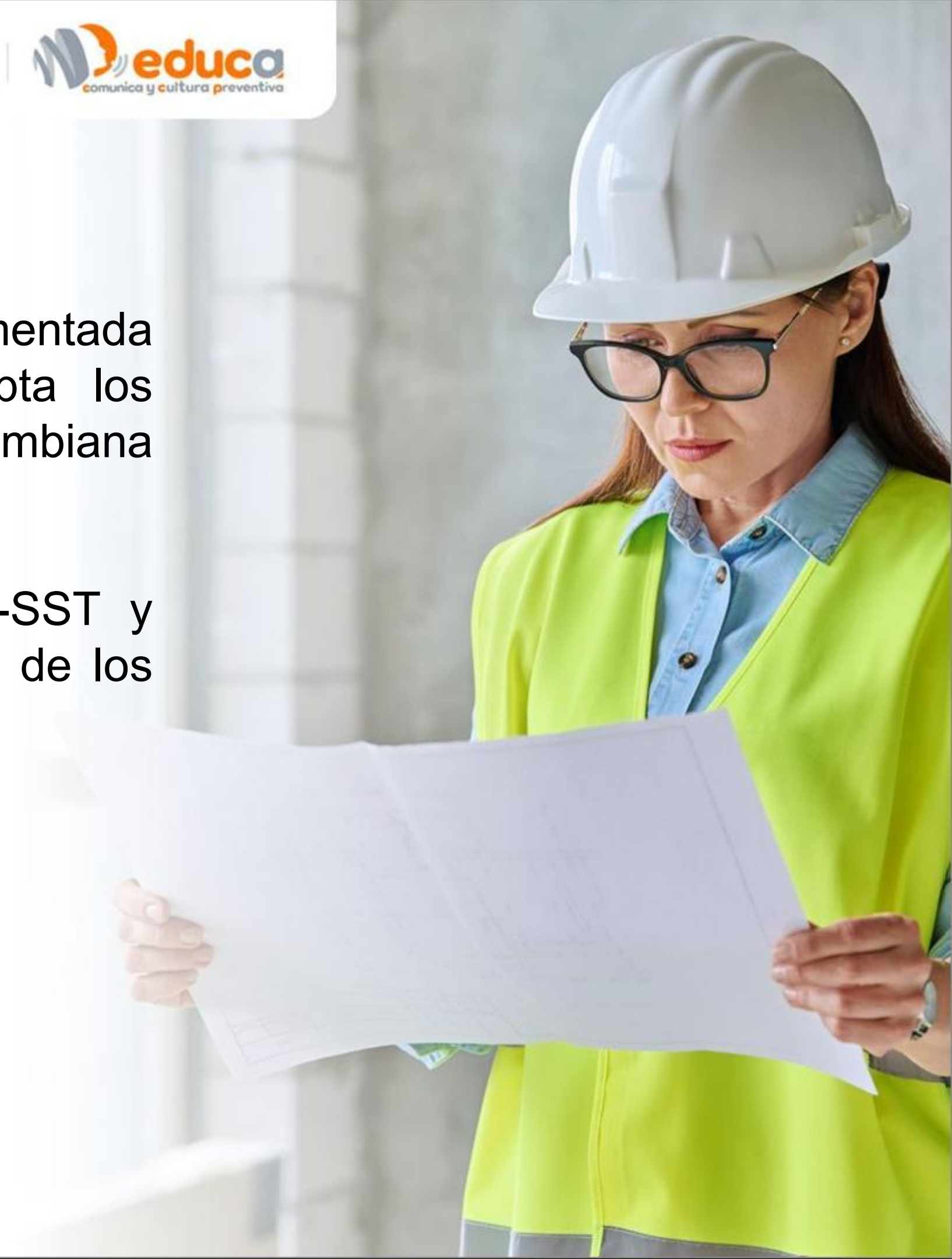


REVISIÓN PREOPERACIONAL

En Colombia esta herramienta se encuentra reglamentada mediante la Resolución 2200 de 2006 que adopta los requisitos establecidos por la Norma Técnica Colombiana NTC 5375.

Esta revisión periódica se debe incluir dentro del SG-SST y así mismo se debe tener en cuenta para la revisión de los siguientes sistemas:

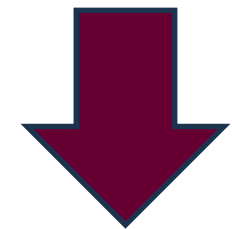
- Llantas
- Kit de arrastre
- Sistemas de frenos
- Sistema eléctrico
- Líquidos y fluidos



ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL

Recomendaciones para motociclistas en el ámbito laboral

Decreto Único
Reglamentario 1072 del
2015, estipula



En el Sistema de
Gestión de Seguridad
y salud en el Trabajo



Fuente: Decreto 1072 de 2015. Art. 2.2.4.6.15

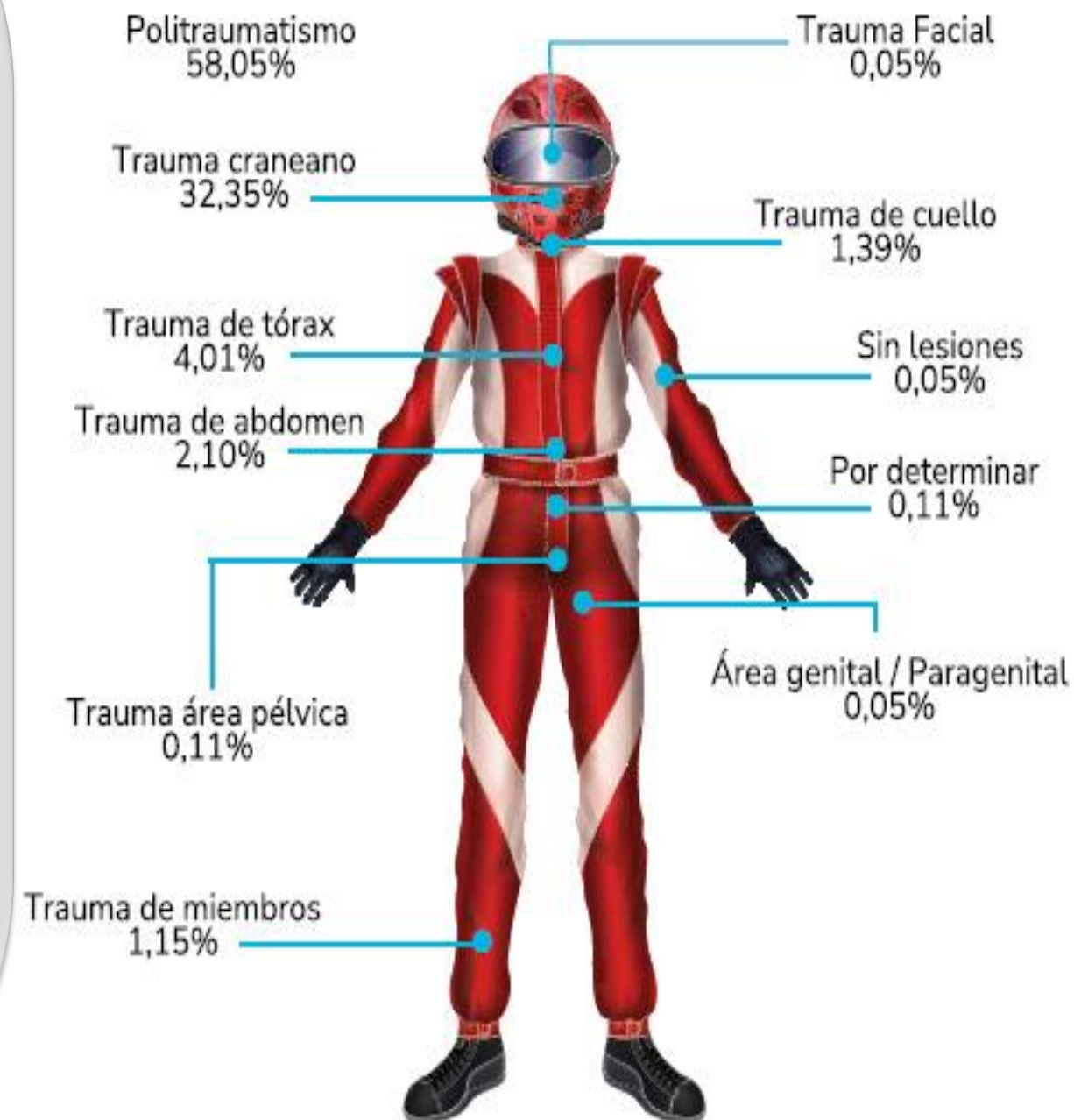


Recomendaciones para motociclistas

En el ámbito laboral

- Al implementar controles en el aseguramiento de la motocicleta, la gestión de los EPP es un factor indispensable para minimizar lesiones en caso de un siniestro vial.
- Según datos de Medicina Legal en Colombia el 32% de las lesiones fatales en motociclistas correspondieron a trauma craneano, 58% por politraumatismo, 4% trauma de tórax, 2% trauma de abdomen.

Diagnóstico de las lesiones fatales en motociclistas según la parte del cuerpo afectada (Colombia).



RECOMENDACIONES PARA MOTOCICLISTAS

Matriz de elementos de protección personal

Parte del cuerpo	Elemento	Norma guía	Requisitos técnicos de referencia
Cabeza	Casco para motociclistas	Resolución 1080 de 2019, actualizada mediante la resolución 20233040005155 de 2023 / NTC 4533:2017/ FMVSS 218/ECE 22,05 o superior	- La construcción del casco debe incluir una coraza exterior dura con medios adicionales de la absorción de la energía del impacto y un sistema de retención (asegurado por debajo de la mandíbula inferior) protegidos contra abrasión, - El casco protector puede estar equipado con aletas para las orejas y una cortina para el cuello, También puede tener una visera desprendible, un visor y una cubierta facial inferior. - El visor no debe incluir ninguna parte con posibilidad de deteriorar la visión perisférica del usuario, - El casco no debe afectar de forma peligrosa la capacidad del usuario para escuchar, - La etiqueta incluida en el casco debe contener la información: nombre del producto, talla, país de origen, indicación del reglamento, estándar o norma técnica que cumple.
Extremidades articulares	Protección para articulaciones de los motociclistas	UNE-EN-1621 - 1:2023	- Los protectores de las articulaciones (hombro, codo y antebrazo, cadera, rodilla y zona superior de la tibia, zona de la pierna) deben estar elaborados en materiales para absorción de energía/dispersión de impactos e ir provistos de un sistema de sujeción capaz de asegurar que el protector se mantenga en su posición durante su uso. - Así mismo, deben aportar una zona de protección con las dimensiones mínimas descritas por el fabricante, - No se admiten protectores contra impactos con bordes cortantes o con cualquier característica de diseño que cause problemas ergonómicos.



Matriz de elementos de protección personal

Parte del cuerpo	Elemento	Norma guía	Requisitos técnicos de referencia
Espalda	Protección de espalda para motociclistas	UNE-EN-1621 - 2:2014	- Los dispositivos específicos para llevar en la espalda deben estar destinados a reducir la gravedad de las lesiones causadas por impactos. Su uso debe ser seguro y se deben llevar con comodidad, - Los materiales de fabricación no deben poner en peligro a quienes entren en contacto con los protectores, - Los protectores de espalda deben ir marcados con la talla y deben tener una zona mínima de protección con la talla del usuario,
Pecho	Protectores de pecho para motociclistas	UNE-EN-1621 - 3:2018	- Los protectores de pecho deben garantizar una elevada absorción de impactos, adaptación al cuerpo y completa movilidad, - Su material debe permitir transpirabilidad, - Los protectores de pecho deben ir marcados con la talla y deben tener una zona mínima de protección en proporción con la talla del usuario,



Matriz de elementos de protección personal

Parte del cuerpo	Elemento	Norma guía	Requisitos técnicos de referencia
Pecho y dorso	Protectores inflables para motocicletas	UNE-EN 1621 - 4:2013	- Los protectores inflables deben cumplir con la seguridad de uso, la comodidad para su porte y la adecuación a su objetivo. - Las zonas del cuerpo declaradas como protegidas deben quedar cubiertas por el protector cuando esté inflado. - El protector inflable debe ir provisto de dispositivos de sujeción adecuados y regulables. - No debe haber presente ningún borde cortante con el protector, así como debe tener presente una capa de material de atenuación de impactos entre todo elemento rígido presente en los sistemas de inflado o de activación y el cuerpo del usuario. - Los protectores inflables deben ir marcados con la talla del usuario. - La atenuación de impactos, el tiempo de actuación y el tiempo de duración debe ser tal que reduzca la gravedad de lesiones en caso de accidentes de motocicleta.
Manos	Guantes para motociclistas	UNE-EN-13594 :2015	- Los guantes para motociclistas deben estar destinados a aportar protección frente a las condiciones ambientales, sin reducir la habilidad del usuario para manejar los controles e interruptores de la motocicleta. - Deben estar concebidos para proporcionar protección mecánica a las manos y muñecas en caso de accidentes.



Matriz de elementos de protección personal

Parte del cuerpo	Elemento	Norma guía	Requisitos técnicos de referencia
Pies	Botas para motociclistas	UNE-EN-13634:2015	- El calzado de protección para motociclistas debe garantizar una protección eficaz en caso de accidentes y brindar un alto nivel de comodidad para todos los tipos de conducción, - Debe proporcionar resistencia a impacto, abrasión, desgarró y perforación. - Las suelas del calzado deben asegurar rigidez transversal.
Cuerpo	Chaquetas, pantalones y trajes de una o dos piezas para motociclistas	UNE-EN-13595-1:2002 vigente hasta 2023	- Las chaquetas, pantalones y trajes de una o dos piezas deben proporcionar seguridad, funcionalidad y confort, - Deben proporcionar resistencia a la abrasión, rasgadura, a los cortes por impacto, a la ruptura (costuras, cremalleras). - Las chaquetas, pantalones y trajes deben ir marcados co la talla del usuario,
	Ropa de protección para motociclistas profesionales	UNE-EN-13595-1:2002 vigente hasta 2023	
	Prendas de protección para motociclistas	UNE-EN-17092	



ACCIONES DE CONTROL POR PARTE DE LOS EMPLEADORES DE MOTOCICLISTAS

- 
- Control y prevención de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas.
 - Control de fatiga y horas de conducción.
 - Velocidades promedio y máximas de circulación en diferentes vías y tipos de espacio público.
 - No uso de elementos distractores en la conducción.
 - Uso de elementos de protección.
 - Seguimiento del estado operacional de la motocicleta.
 - Estas políticas deben ser debidamente divulgadas en los espacios definidos por la empresa (inducciones, reinducciones, capacitaciones, etc.).

PROCESOS DE AUDITORIA Y PLANES DE MEJORAMIENTO

Etapas del proceso de auditoría

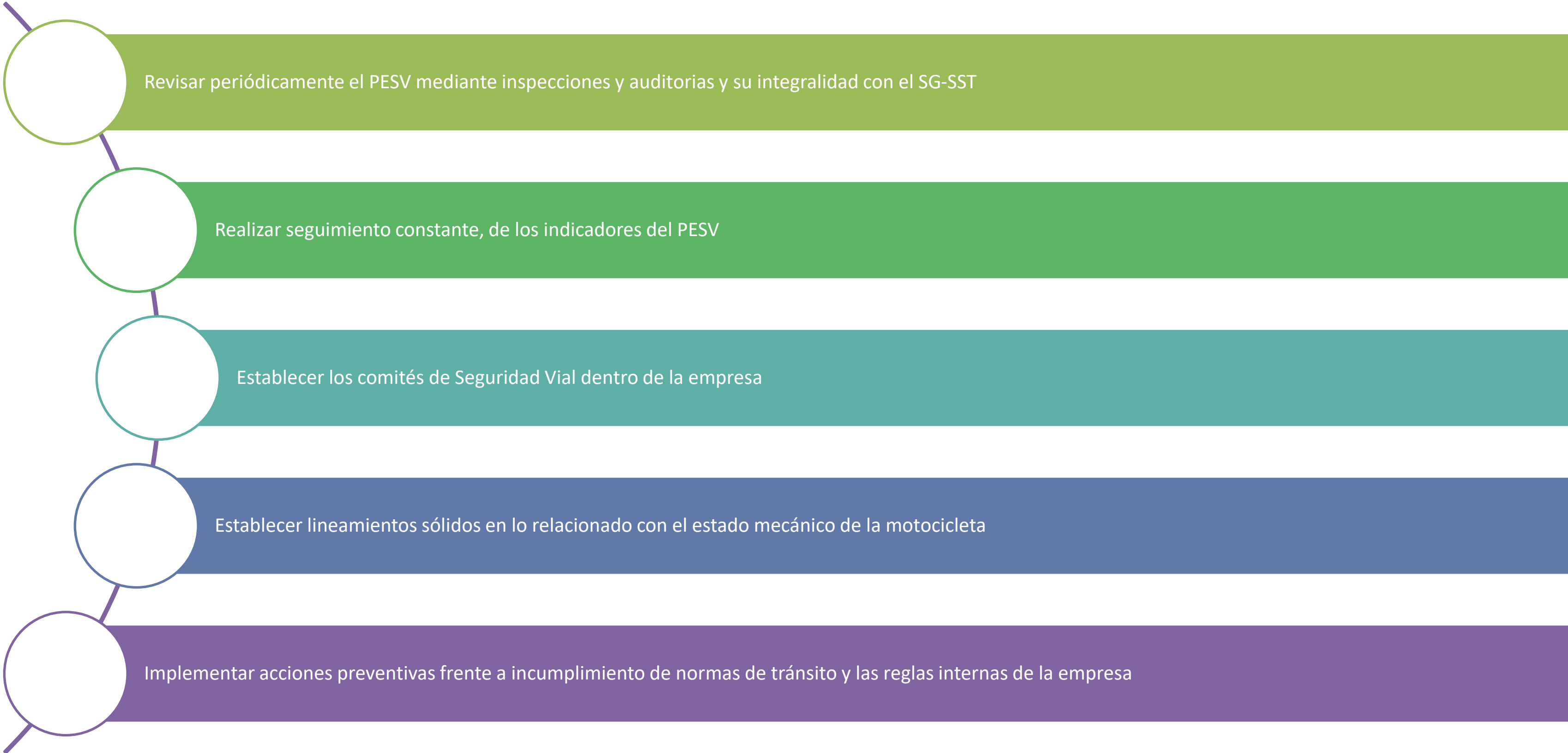


Al identificar aspectos críticos que requieren mejora para el cumplimiento del PESV y/o el SG-SST se realizará por medio de auditorías internas o externas (mínimo una vez al año)

Se recomienda que la auditoría contemple como mínimo los siguientes temas:

- Cumplimiento de los requerimientos legales.
- Seguimiento a reuniones del Comité de Seguridad Vial.
- Soportes de divulgación de la política de seguridad vial.
- Revisión de soportes de ejecución de exámenes médicos y pruebas de ingreso a conductores de motocicleta.
- Seguimiento de ejecución de planes de mantenimiento e inspecciones.
- Revisión de planificación de rutas de los motociclistas en su jornada laboral.
- Seguimiento a indicadores.
- Divulgación de las investigaciones realizadas por la empresa de los accidentes viales presentados en su operación.

RECOMENDACIONES FINALES



Revisar periódicamente el PESV mediante inspecciones y auditorias y su integralidad con el SG-SST

Realizar seguimiento constante, de los indicadores del PESV

Establecer los comités de Seguridad Vial dentro de la empresa

Establecer lineamientos sólidos en lo relacionado con el estado mecánico de la motocicleta

Implementar acciones preventivas frente a incumplimiento de normas de tránsito y las reglas internas de la empresa



POSITIVA
COMPANÍA DE SEGUROS

suma 5.0



educa
comunica y cultura preventiva

Bibliografías

- Congreso de Colombia. (2002). Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Congreso de Colombia. (2011).
- 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. Congreso de Colombia. (2012).
- Ley 1562 de 2012. Por la cual se modifica el Sistema General de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo. Congreso de Colombia. (2022).
- Ley 2251 de 2022. Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de Sistema Seguro y se dictan otras disposiciones.
- Ministerio de Transporte. (2019). Resolución 1080 de 2019. Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para motociclistas.
- Ministerio de Transporte. (2022). Resolución 40595 de 2022. Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) y se dictan otras disposiciones. Ministerio del Trabajo. (2015).
- Decreto 1072 de 2015. Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo. Ministerio del Trabajo. (2019)..

Evaluémonos



Preguntas



Recuerda que Positiva tiene para ti:



posipedia

<https://www.posipedia.com.co/>



Cursos virtuales



Artículos



Audios



Juegos digitales



OVAs



Guías



Mailings



Videos



¿Quieres profundizar tus conocimientos y
potenciar tus competencias en SST?

¡Capacítate y fortalece
la seguridad de tu empresa!

CURSOS

**VIRTUALES SG-SST
DE 50 Y 20 HORAS**

Escanea e insíbete



Para trabajadores de todas las empresas, áreas y sectores.

¡TE ESPERAMOS!



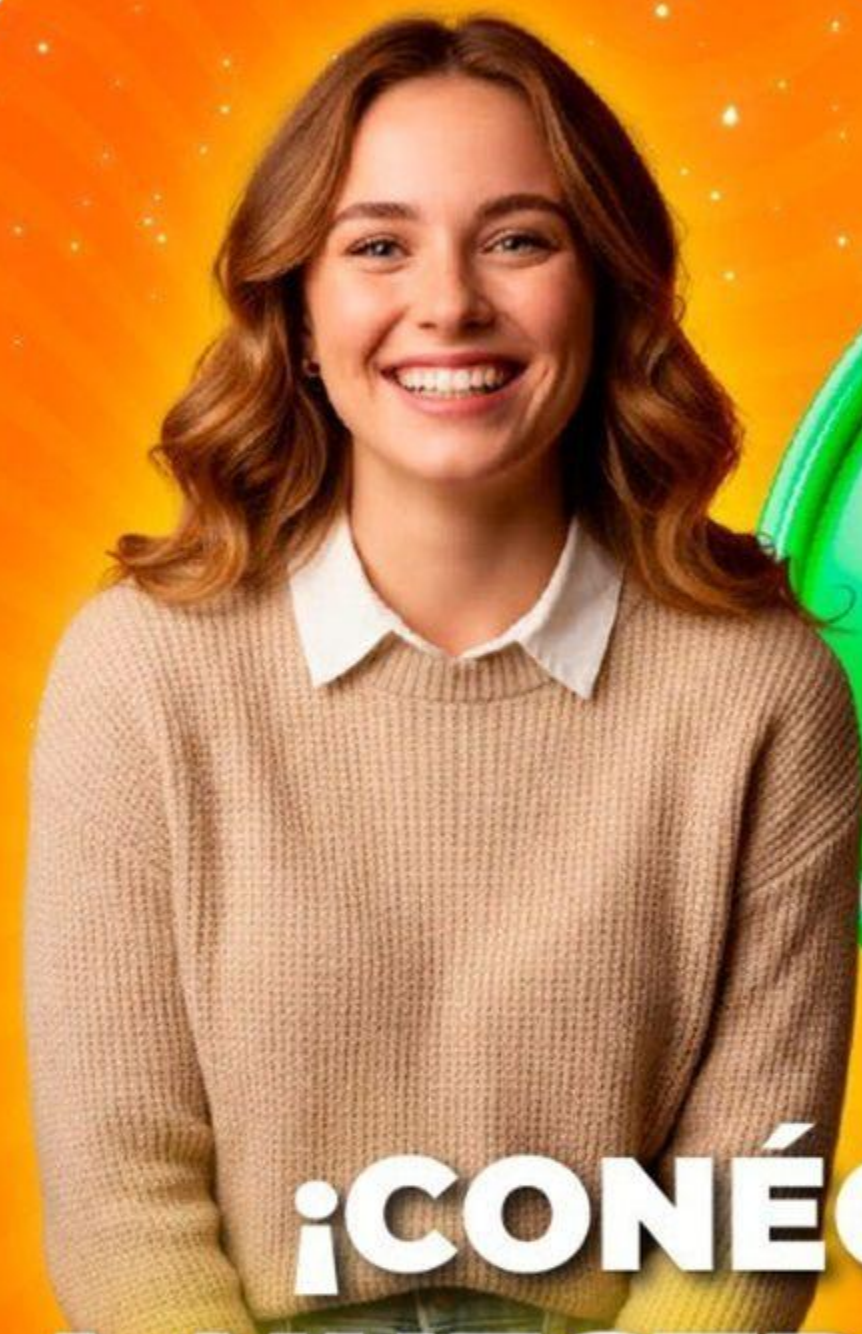


POSITIVA
COMPAÑÍA DE SEGUROS

suma 5.0



educa
comunica y cultura preventiva



**¡CONÉCTATE
A NUESTRO CANAL
de WhatsApp!**

POSITIVA PREVENCIÓN



Descubre campañas, novedades y tips en Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) que te ayudarán a fortalecer tu bienestar y la cultura de prevención laboral.

**¡Únete y sé parte de la
comunidad de Positiva!**



POSITIVA
COMPANÍA DE SEGUROS

suma 5.0

educa
comunica y cultura preventiva

¡Síguenos en nuestra COMUNIDAD EDUCATIVA!



Escanea el código QR para entrar
a nuestro Canal de Whatsapp