



Informe Pruebas Teórico Practicas para Conductores de Vehículo

Señores

Transporte Seguro y Especializado TSE

Francisco Javier León Vinchery

Gerente

Profesionales en Seguridad Vial

Bogotá

2021



INTRODUCCION

Dentro de la implementación del PESV se puede evidenciar un sin número de actividades que buscan direccionar las funciones de los actores viales y de aquellos que integran acciones en seguridad vial dentro de las empresas.

Teniendo en cuenta los campos de acción o pilares del PESV, dentro de los factores que inciden en la accidentalidad vial, se habla del COMPORTAMIENTO HUMANO, VEHICULOS SEGUROS E INFRAESTRUCTURA, siendo el primero de estos el factor que más incidencia tiene en los siniestros viales a nivel mundial y que dentro de las actividades programadas por las empresas se evidencia que aún sigue siendo el factor en el que incurren los conductores y que pueden ser factores de riesgo en cualquier momento durante la operación de sus vehículos.

Dicho plan estratégico de seguridad vial (PESV) es propuesto por el Ministerio de Transporte y de aquellas autoridades y organismos de control que hacen parte responsable de la movilidad y seguridad vial de las empresas del país, que pretenden dar solución a la problemática de la accidentalidad vial, la adopción de buenas prácticas en las entidades ha generado conciencia en los conductores y de los actores viales que se ven inmersos dentro de las empresas; los hábitos, comportamientos y conductas sociales forman una cultura social durante los desplazamientos con los cuales el individuo opta por tener criterio autónomo hacia su acción como responsabilidad.

En la legislación vemos que la ley 769/2002, la resolución 1565/2014, la Ley 2050/2020, ley 1503/2011 y el Decreto 2851/2013 hacen énfasis sobre los actores viales, su movilidad y la inserción en procesos de formación con el objeto de reducir las cifras de siniestralidad a nivel nacional.



JUSTIFICACION

Para lograr cambios sostenibles en seguridad vial necesitamos comenzar comprometiendo a las empresas que fabrican, comercializan y contratan conductores, y además tienen bajo cargo las funciones misionales con sus sub alternos, sobre la situación de los factores que inciden en la accidentalidad desde el contexto empresa, transportadores y cuerpo administrativo de la mismas; dichas funciones encajan en acciones o políticas de estado junto con las acciones en calidad de mejora. Para lograr y comprender la magia que esto implica a nivel penal, y la complejidad de la seguridad vial requerimos contar con una visión integral, es decir, necesitamos tener en cuenta las diferentes perspectivas y características que la componen, tanto su relación con el entorno, medio ambiente y el ser humano el cual se enfoca a trabajar con las diferentes áreas y sectores que están involucradas a hacer parte del cambio.

Se necesitan acciones coordinadas de diferentes sectores, entre ellos salud, transporte, educación, obras públicas, desarrollo urbano, movilidad y medio ambiente. La sostenibilidad de la congruencia de nuestros roles, eso nos permitirá tener un panorama integral sobre el reto al que enfrentamos, las estrategias que actualmente se implementan en América Latina y el Caribe y las oportunidades de mejora que tenemos de cara a las metas de los objetivos del desarrollo al interior de la empresa hacia el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.



OBJETIVO

Identificar los conocimientos previos a la operación de un vehículo y las habilidades a desarrollar en la práctica.

FICHA TECNICA DEL DIAGNOSTICO Y EVALUACION

Empresa:	Transporte seguro y Especializado
Fecha:	19 de Junio de 2021
Contacto:	Marlin Hincapie Valencia
Asistentes:	01
Ciudad:	Bogotá
Sitio de Capacitación:	Municipio de soacha y enlace Meet
Instructor:	Oswaldo Aponte y Francisco León

Criterios para el desarrollo de la actividad

Esta actividad se desarrolló el 19 de junio de 2021 con los instructores Oswaldo Aponte Quete y Francisco Javier León de la empresa AUTOESTIMA S.A.S., dicha práctica junto con la prueba teórica está diseñadas bajo unos formatos estandarizados por la empresa, en ella se tocan temas de interés general sobre normatividad del tránsito, señalización vial, normas de comportamiento y conocimientos generales en cuanto a la profesión como conductor.

La metodología usada fue presencial para el desarrollo de la práctica donde se realizó un acompañamiento continuo junto con el conductor por diversos lugares del municipio de Soacha Cundinamarca buscando evidenciar el nivel técnico a la profesión en el rol como conductor y con los cuales se deduce el desarrollo intelectual y cognitivo que puede tener en el momento de saber interpretar los componentes de la vía o del vehículo como tal.

En el segmento se revisan diferentes áreas de la conducción teniendo como referencia la Resolución 3245 de 2009 la cual profundiza en los siguientes temas:



- ▲ Normas de seguridad.
- ▲ Respeto de las normas de tránsito.
- ▲ Exigencia y uso adecuado del cinturón.
- ▲ Uso adecuado de manos sobre el volante.
- ▲ Interpretación de la señalización.
- ▲ Operación del vehículo.
- ▲ Uso equipos bidireccionales.
- ▲ Adaptación al medio
- ▲ Ética, prevención de conflictos y comunicación.
- ▲ Normativa de tránsito, transporte y la movilidad
- ▲ Operación técnica y mecánica del vehículo.
- ▲ Técnicas de conducción.
- ▲ Inspección de vehículo.

VELOCIDAD ADECUADA: De acuerdo a la Ley 769 de 2020 CNT, en su Artículo 106 límites de velocidad establece que en las vías urbanas la velocidad máxima y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso se podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora, el límite de velocidad para los vehículos de servicio de carga y de transporte escolar, será de 60 kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de 30 kilómetros por hora. No obstante, la velocidad establecida por la Secretaria Distrital de Movilidad a través de la **visión cero** es de 50km/h, por los corredores principales de la ciudad capital.

SEÑALIZACIÓN: El ministerio de Transporte reglamentará las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento serán responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción, todo esto bajo la Ley 769 de 2002 CNT.

FRENADAS BRUSCAS: Las técnicas de conducción dentro de la práctica, busca identificar la operación frente a la adaptación visoespacial, utilización de elementos de seguridad, puesta

<https://t.me/c/1397898328/211>

<https://wa.me/qv/F4Hh4KCOBBWD1>

<https://twitter.com/AutoestimaVial?s=09>

<https://www.facebook.com/autoestima.vial.5>

<https://www.linkedin.com/in/autoestima-vial-405675186>

<https://www.instagram.com/tuautoestimavial?r=nametag>



en marcha del motor y la eficiente utilización del sistema de frenos en relación con la distancia de frenado y demás aspectos que trata el Artículo 108 del CNT Ley 769 de 2002

MANIOBRAS PELIGROSAS: La Ley 769 de 2002 el Artículo 131 multas, nos habla en su codificación D-07 acerca de las maniobras peligrosas a las que está expuesto un conductor de vehículo automotor por las vías públicas y privadas y abiertas al público.

MALA OPERACIÓN: La durabilidad de los vehículos depende de una buena operación y esta a su vez depende de una buena capacitación por parte del conductor; es así que la Ley 769 de 2002 definiciones, nos dice que un conductor es una persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para la operación de un vehículo.

SINTESIS

A continuación, entraremos a detallar la evolución del conductor a través de las pruebas pertinentes para dejar en evidencia los conocimientos, las destrezas y habilidades Durante la actividad programada.

1. EVALUACIÓN DE CONOCIMIENTOS PREVIOS

1.1 EVALUACIÓN TEORICA

La empresa AUTOESTIMA S.A.S., tiene diseñada una evaluación teórica bajo el formato SG-FM-21 compuesta por 30 preguntas y con una puntuación máxima de 35 puntos y que en este caso se desarrolló por medio de los formularios de Google a través de enlace de participación con una duración de 45 minutos aproximadamente y bajo la supervisión continua en plataforma MEET con micrófono abierto y cámara encendida, para dar completa fidelidad a la prueba y evitar fraude o ayuda para un interés particular; dicha prueba fue notificada a través de teléfono celular personal del aspirante, y desarrollada virtualmente dando facilidad de los desplazamientos y al mismo tiempo para mitigar el acercamiento de la problemática de salud pública por la COVID-19 que padecemos a nivel nacional y mundial y ceñirnos a unos protocolos contemplados por los entes de control distrital, departamental y municipal.

 <https://t.me/c/1397898328/211>

 <https://wa.me/qr/F4HFHKUODBBWD1>

 <https://twitter.com/AutoestimaVial?s=09>

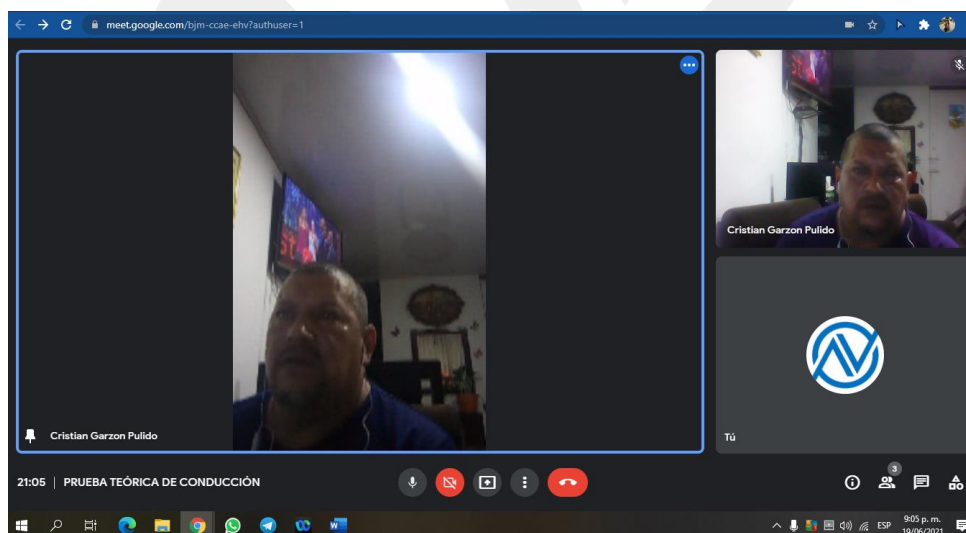
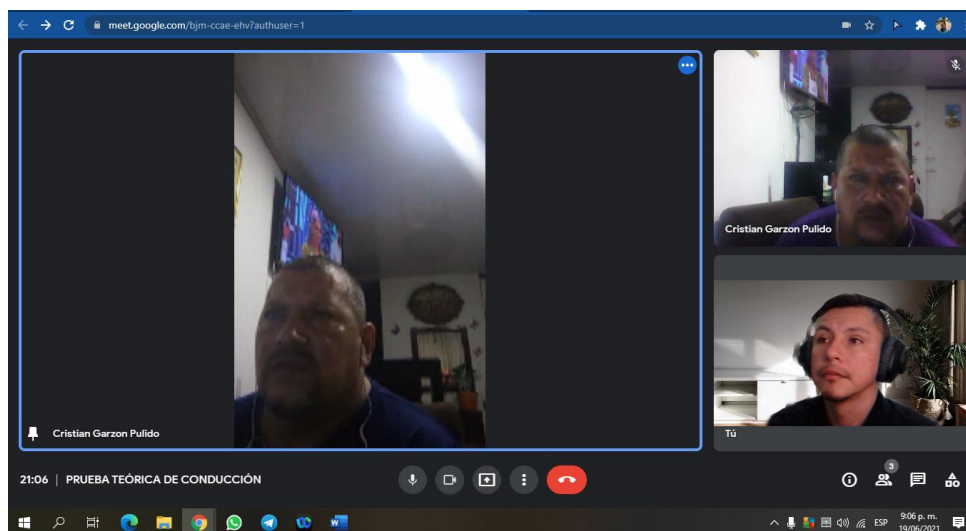
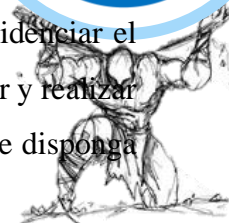
 <https://www.facebook.com/autoestima.vial.5>

 <https://www.linkedin.com/in/autoestima-vial-405675186>

 <https://www.instagram.com/tuautoestimavial?r=nametag>



En dicha prueba se tocan temas pertinentes a la seguridad vial en especial al código Nacional de Tránsito de Colombia; al mismo tiempo se hace un sondeo de aspectos básicos fundamentales para medir el grado de conocimientos buscando evidenciar el factor más preminente al cual se le debe hacer referencia buscando socializar y realizar un cronograma de capacitación para optimizar la prestación del servicio que disponga la empresa.



- <https://t.me/c/1397898328/211>
- <https://wa.me/qr/F4HFHKUODBBWD1>
- <https://twitter.com/AutoestimaVial?s=09>
- <https://www.facebook.com/autoestima.vial.5>
- <https://www.linkedin.com/in/autoestima-vial-405675186>
- <https://www.instagram.com/tuautoestimavial?r=nametag>



PARTICIPANTES PRUEBAS TEÓRICAS

NOMBRES	CEDULA	PUNTUACIÓN	%
David Javier Garzón	79869773	17/35	48%

A continuación, se evidencia un muestreo del 10% de las preguntas que se desarrollaron en la prueba teórica, y la evidencia estadística de la puntuación del señor **David Javier Garzón**



✘ 3. Según el Artículo 3 del Código Nacional de Tránsito, ¿cual de las siguientes autoridades NO es autoridad de tránsito?. *

0 / 1

- Las secretarías de Movilidad
- La policía Nacional en su especialidad de Tránsito
- La fiscalía general
- Inspector de Policía ✘

Respuesta correcta

- La fiscalía general

Agregar comentarios individuales

✘ 5. El nivel de combustible es revisado en el indicador que encontramos en el tablero de instrumentos. De acuerdo con lo anterior, el operario sabe que el vehículo se encuentra sin combustible cuando la aguja marca *

0 / 1

- empty
- energy
- echele
- escaso

Respuesta correcta

- empty

Agregar comentarios individuales

✔ 16. Según el manual de infracciones al tránsito, en la codificación C-16, conducir un vehículo escolar sin los distintivos reglamentarios en la parte superior trasera y delantera de la carrocería, corresponde a la leyenda *

1 / 1

- #767
- Público
- Escolar ✔
- turismo

Agregar comentarios individuales



PRUEBA PRACTICA

La empresa **AUTOESTIMA S.A.S.**, ha establecido para las pruebas prácticas el formato SG-FM-22 el cual evalúa 4 etapas referentes a lo siguiente.



Etapa #1 Inspección del Vehículo

- A Compartimiento motor
- A Carrocería, chasis y llantas
- A Interior de la cabina

Etapa #2 Operación del Vehículo

- A Pre-encendido del vehículo
- A Encendido del vehículo
- A Operación del vehículo

Etapa #3 Maniobra de Parqueo en Reversa

- A Retroceso a la izquierda
- A Retroceso a la derecha

Etapa #4 Estacionamiento en espacio reducido

Conductor #1

DATOS DEL CONDUCTOR	
NOMBRE	CEDULA
David Javier Garzón	79869773

La realización de la prueba práctica se llevó a cabo en la ciudad de Bogotá más específicamente en el municipio de Soacha Cundinamarca, buscando tener acercamiento con la adaptación al medio con una intensidad de 46 minutos aproximadamente para llevar a cabo las diferentes etapas a la que hace referencia el formato de evaluación; para esta actividad el instructor evidencio presencialmente las habilidades y destrezas del conductor buscando dejar claridad de conceptos al momento de operar un vehículo, dichos aspectos se fueron solicitando por medio de preguntas sobre el compartimiento motor, la inspección de la carrocería y chasis antes de la

<https://l.me/c/1397898328/211>

<https://www.instagram.com/tuautoestimavial/>

<https://twitter.com/AutoestimaVial?s=09>

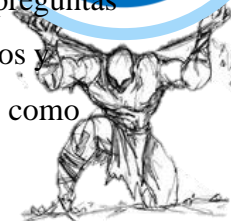
<https://www.facebook.com/autoestima.vial.5>

<https://www.linkedin.com/in/autoestima-vial-405675186>

<https://www.instagram.com/tuautoestimavial/?r=nametag>



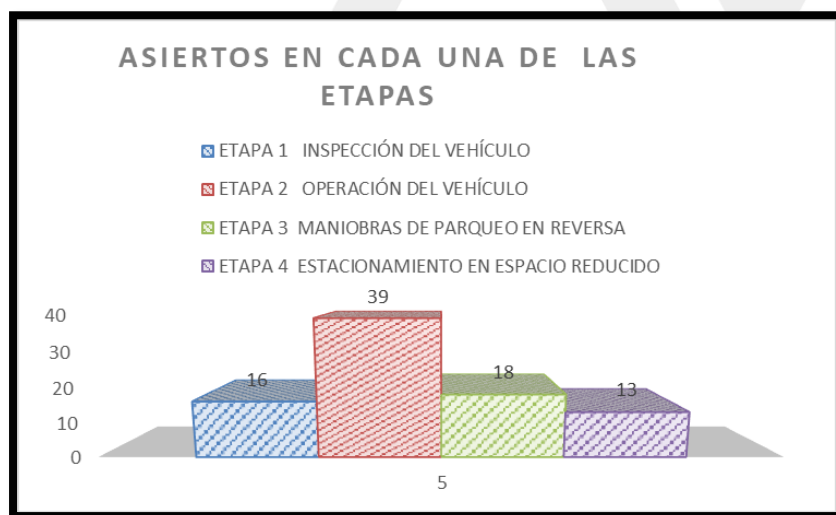
operación, la inspección interna antes de poner en marcha, operación del vehículo con preguntas durante el desplazamiento, las cuales buscan identificar conocimientos, comportamientos y conductas al momento de operar el vehículo, adicional a ello se midieron aspectos tales como parqueo y estacionamiento.



En la siguiente tabla se mostrarán las fallas cometidas durante la práctica por parte del conductor y donde el total de este resultado se le resta 100 que es el total de ítems relacionados para tener en cuenta; dicho resultado es de 86 puntos positivos de 100

ETAPA 1	INSPECCIÓN DEL VEHÍCULO	16
ETAPA 2	OPERACIÓN DEL VEHÍCULO	39
ETAPA 3	MANIOBRAS DE PARQUEO EN REVERSA	18
ETAPA 4	ESTACIONAMIENTO EN ESPACIO REDUCIDO	13

Con base al resultado anterior, la cantidad de fallas que registro el conductor al momento de la práctica fueron 14 de 100, es decir está en un **Riesgo Medio** de acuerdo al indicador contemplado por la empresa evaluadora.





INDICADOR RIESGO DEL CONDUCTOR	
60 Puntos	Riesgo Alto
61 a 75 Puntos	Riesgo Medio Alto
76 a 90 Puntos	Riesgo Medio
91 a 100 Puntos	Riesgo Bajo

Siguiendo los lineamientos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se puede concluir que dichos lineamientos buscan favorecer las empresas que tienen a su cargo empleados de mayor vulnerabilidad o que en su contexto se pueden ver involucrados en incidentes y accidentes de tránsito enfatizando el factor humano como predominante en la mala toma de decisiones al momento de razonarlas; esto en relación al SG-SST y que su referente se hace para su debido control.





RECOMENDACIONES.

1. Tener presente la trazabilidad de las pruebas teórico prácticas para los conductores de la empresa para que continúen con el enfoque del profesionalismo tal cual lo menciona la Ley 769 de 2002 en su Artículo #2 definiciones.
2. En general las actuaciones del conductor estuvieron acordes a las técnicas de conducción para la operación a la tipología del vehículo que se le asigne.
3. Felicitar a la empresa Transporte Seguro y Especializado TSE por el compromiso en la selección de su personal de conductores para que sostengan su idoneidad como conductores ejemplares ente los actores de la vía.
4. Frene al conocimiento, el aspirante no cumplió con las expectativas obteniendo un resultado por debajo del 50% de las preguntas contestadas.
5. Se debe tener en cuenta que la Empresa debe reforzar los conocimientos de sus conductores a través de capacitaciones
6. La no obtención del 70% de la aprobación en la prueba, no se le generara certificado de la misma.



Cordialmente

FRANCISCO JAVIER LEÓN VINCHERY

Representante legal

C.C. 80096030