



AUTOESTIMA S.A.S

"el valor de salvar vidas"

Licencia de Prestación de Servicios en SST Res.7439/27/08/2019

Profesionales en Seguridad Vial

tuautoestimavial@Gmail.com

Informe Pruebas Teórico Practicas para Conductores de Vehículo

Señores

Transporte Seguro y Especializado TSE

Francisco Javier León Vinchery

Gerente

CONOCIMIENTO-LIDERAZGO-CREATIVIDAD-LIBERTAD

Profesionales en Seguridad Vial

Bogotá

2020

INFORME FINAL

1

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 la empresa 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 y del país, que pretenden dar solución a la problemática de la accidentalidad vial, la adopción crear buenas prácticas en las entidades a 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 la empresa que contrata, 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 y de las empresas 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.

CONOCIMIENTO-LIDERAZGO-CREATIVIDAD-LIBERTAD

OBJETIVO

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

FICHA TECNICA DEL DIAGNOSTICO Y EVALUACION

Empresa:	Transporte <seguro y Especializado
Fecha:	26 de diciembre de 2020
Contacto:	Sergio Andres Espinosa
Asistentes:	01
Ciudad:	Bogotá
Sitio de Capacitación:	Transversal 60 # 124-20
Instructor:	Oswaldo Aponte Quete

Crterios para el desarrollo de la actividad

Esta actividad se desarrolló con el Instructor OSWALDO APONTE QUETE de la empresa AUTOESTIMA S.A.S., en donde se realizó el 26 de diciembre del año 2020 la prueba teórica y práctica de conocimientos previos compuesta de 30 preguntas de interés general sobre normatividad vigente del tránsito, señalización vial, normas de comportamiento y conocimientos generales en cuanto a la profesión como conductor.

La metodología usada fue generar una supervisión continua y dirigida durante la prueba teórica y práctica, con el fin de evidenciar el nivel de conocimientos, técnicas tenientes 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

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:

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

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

Durante la actividad programada se evidenciaron factores de riesgos que se visualizan a continuación.

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 en las cuales 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 mas 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.




PARTICIPANTES PRUEBAS TEÓRICAS

NOMBRES	CEDULA	PUNTAJE	%
Jorge Enrique García Daza	80266186	22/30	73%




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

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

Etapa #2 Operación del Vehículo

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

Etapa #3 Maniobra de Parqueo en Reversa

-  Retroceso a la izquierda
-  Retroceso a la derecha

Etapa #4 Estacionamiento en espacio reducido

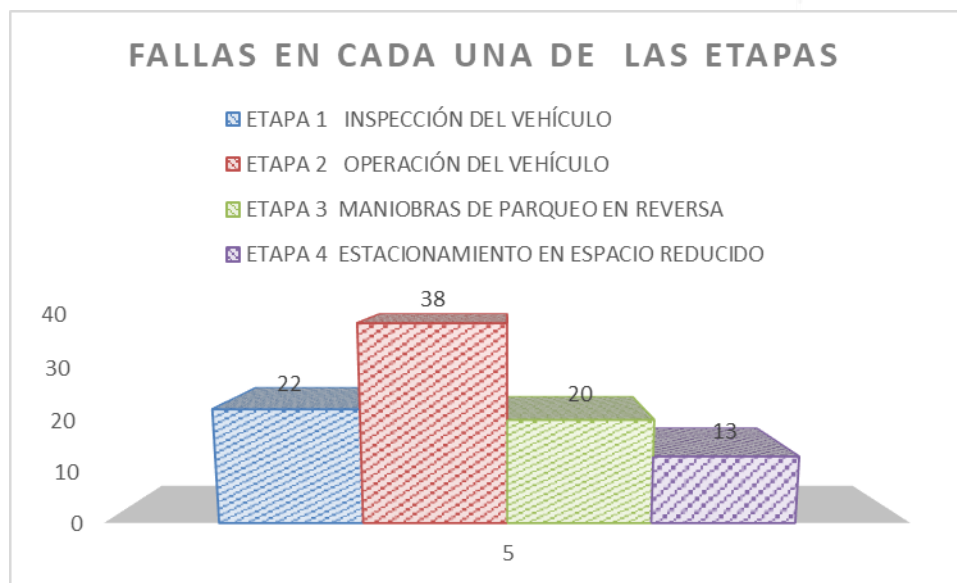
Conductor #1

DATOS DEL CONDUCTOR	
NOMBRE	CEDULA
Jorge Enrique García Daza	80266186

En la siguiente tabla se mostrarán las fallas cometidas durante la práctica por parte del conductor #1 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 93 puntos positivos de 100

ETAPA 1	INSPECCIÓN DEL VEHÍCULO	22
ETAPA 2	OPERACIÓN DEL VEHÍCULO	38
ETAPA 3	MANIOBRAS DE PARQUEO EN REVERSA	20
ETAPA 4	ESTACIONAMIENTO EN ESPACIO REDUCIDO	13

Con base al resultado anterior, el factor de riesgo al cual se encuentra inmerso el conductor está en 7 puntos de 100, es decir esta en un **Riesgo Bajo** 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

CONOCIMIENTO-LIDERAZGO-CREATIVIDAD-LIBERTAD

Indicador de Riesgo

Basados en los resultados de la práctica, el conductor tubo fallas en la etapa II referente a la operación del vehículo con base a la verificación de los testigos del tablero y funcionamiento del limpia brisas, verificación del apagado de los accesorios del interior del vehículo, verificación de la bocina y pito de reversa.

Siguiendo los lineamientos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, podemos deducir 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. 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.

Cordialmente:


OSWALDO APONTE QUETE
Seguridad vial control tránsito y transporte
Registró 36315244 15/06/2017
C.C 79131738


FRANCISCO JAVIER LEON VINCHERY
Profesional en Seguridad Vial
Registró SNIES 51572 Res. 238/2012
C.C 80096030