CENTRO DE CIENCIA PARA LA APROPIACIÓN SOCIAL DEL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL

CUARTO INFORME – DICIEMBRE DE 2019

CONTRATO 2019 – 1787 GRUPOS 1 Y 2

OBJETO: Realizar capacitaciones teórico-prácticas en Seguridad Vial y en Eco-conducción a grupos de motociclistas y a operadores del Sistema Integrado de Transporte Público y actividades de concientización a peatones, ciclistas, motociclistas y conductores.

TABLA DE CONTENIDO

		Pag
1.	RUTA METODOLÓGICA	3
	GRUPO 1 - MOTOCICLISTAS	
2	INTRODUCCIÓN	4
3	ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN EL PERIODO REPORTADO	4
4	RECURSOS UTILIZADOS DURANTE EL PERIODO REPORTADO.....	5
5	NÚMERO TOTAL DE MOTOCICLISTAS CAPACITADOS EN EL PERIODO.	10
6	MEMORIAS DE LA CAPACITACIÓN	12
7	ENCUESTAS DE SATISFACCIÓN	16
8	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	17
9	ANEXOS	18
	GRUPO 2- SITP	
10	INTRODUCCIÓN	19
11	NUMERO DE FORMADOS EN EL PERIODO	19
11.1	CONSORCIO EXPRESS	20
11.2	MASIVO CAPITAL	20
11.3	SUMA	21
11.4	GMOVIL	21
11.5	TTIB	22
12	ENTREGADE MATERIALES	22
13	ANÁLISIS DE LAS EVALUACIONES	23
13.1	CONSORCIO EXPRESS	23
13.2	MASIVO CAPITAL	35
13.3	SUMA	46
13.4	GMOVIL	56
13.5	ETIB	67
14	MEMORIAS DE LAS CAPACITACIONES	78
14.1	CONSORCIO EXPRESS	78
14.2	MASIVO CAPITAL	79
14.3	SUMA	80
14.4	GMOVIL	81
14.5	ETIB	82
15	ANALISIS DE LAS ENCUESTAS DE SATISFACCIÓN.....	82
15.1	CONSORCIO EXPRESS	83
15.2	MASIVO CAPITAL	83
15.3	SUMA	85
15.4	GMOVIL	86
15.5	ETIB	87
16	REGISTRO FOTOGRÁFICO	88
17	CONCLUSIONES	106
18	ANEXOS	106

1. RUTA METODOLÓGICA

A continuación, se presentan los elementos que dan soporte metodológico al proceso de formación con motociclistas y operadores del SITP, en Bogotá D.C. Para el proceso de formación en seguridad vial y en cumplimiento a la Ley 1503 del 2011, se establece una serie de objetivos didácticos, contenidos y actividades basadas en un trabajo transdisciplinar y bajo una visión integradora desde el modelo constructivista propuesto por Cev Vygotski, Jean Piaget y David P. Ausbel, quienes conciben el proceso de enseñanza aprendizaje como una actividad crítica y al docente como un profesional autónomo que investiga reflexionando sobre la práctica o la realidad. En una segunda definición el constructivismo expresa la existencia y prevalencia de procesos activos en la construcción del conocimiento, lo que indica que hay un sujeto cognitivo aportante, que rebasa a través de su labor constructivista lo que entonces le ofrece. Esto permite explicar la génesis del comportamiento y el aprendizaje, enfatizando desde luego en los mecanismos de influencia sociocultural (Vygotsky) Socio afectivo (Vygotsky),o (Wallon)o intelectuales y endógenos (Piaget).

Así, este modelo permite percibir el error como un indicador y analizador del proceso formativo, a tal punto que los errores cometidos se consideren como momentos de oportunidad para encontrar soluciones y perfeccionar cono- cimientos aprendidos de manera previa, que en el caso particular de la seguridad vial se traduce en la apropiación no solo del conocimiento (normatividad) sino también de una concientización-sensibilización hacia una cultura de la conducción preventiva y desde un enfoque social a partir de la relación con el entorno-ambiente como constructores activos.

En este sentido, el desarrollo de las temáticas se enmarca en tres ejes: siniestralidad, normatividad y sentido y apropiación de la norma, de los cuales se derivan contenidos relacionados con técnicas de conducción, factor humano, riesgo en la conducción, seguridad activa y pasiva, mecánica básica, eco-conducción, primeros auxilios, estrés y sustancias psicoactivas en la conducción, entre otros aspectos que finalmente se unifican al propósito del plan Decenal para la Movilidad, reducir las cifras de siniestralidad y la Política de Visión Cero en el ámbito distrital cero muertes en el tránsito, todos los eventos viales son evitables.

De acuerdo con las ideas desarrolladas durante el proceso de formación se incorpora la participación de actividades conjuntas en las que los asistentes deben interactuar con iguales, esto con el fin de desarrollar un nivel de conocimiento comprensivo para asumir una actitud crítica y reflexiva, replantear y orientar el quehacer diario a partir de acciones concretas que contribuyan el análisis, la crítica en la construcción del conocimiento y la acción sobre la realidad.

GRUPO 1 – MOTOCICLISTAS

2. INTRODUCCIÓN GRUPO 1

Dentro de las actividades desarrolladas para el cumplimiento a los objetivos del contrato 2019 - 1787, nos permitimos relacionar las actividades desarrolladas el mes de enero del año en curso para el grupo 1.

3. ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN EL PERIODO REPORTADO

Las actividades de mes, iniciaron con la reunión de seguimiento convocada por el Supervisor del Contrato, en esta reunión, se hizo revisión del estado de avance del proyecto y el trabajo adelantar en el próximo mes.

Para el presente año 2020, se optó por solicitar el cambio del lugar de ejecución del contrato. En el año 2019 en los meses de octubre, noviembre y diciembre, se adelantó los cursos teóricos práctico de conducción para motociclistas en el parqueadero de Jumbo de la Calle 30 (NQS) con Carrera 19. No obstante, con el ánimo de mejor las condiciones de comodidad de los asistentes, se gestionó el cambio de lugar al parqueadero Centro Comercial Calima. En este espacio, los asistentes podrán recibir la teoría en un salón de clases con mayor comodidad; la pista de los ejercicios prácticos y los sanitarios se encuentran a pocos metros del salón, en comparación en Jumbo donde la teoría se realizaba en varias carpas al aire libre y los sanitarios se encontraban distantes a éstas. Mediante oficio se envió la solicitud para el cambio de lugar. De igual manera por oficio se recibió aprobación por parte de la Entidad para iniciar desde 11 de enero de 2020 el curso en el Centro Comercial Calima. Se aclara que, con el cambio de lugar, no tiene implicaciones en recursos adicionales y/o tiempo para la ejecución del contrato, el ingreso al estacionamiento del Centro Comercial no tiene ningún costo para los participantes.

Por otro lado, durante el mes de enero se adelantaron 14 jornadas del curso teórico práctico en conducción para motociclistas.

En referencia a las actividades de confirmación y reprogramación, a partir de la base de datos entregada por la Secretaría Distrital de Movilidad, se procedió a confirmar la asistencia al curso en la fecha indicada durante el mes y/o reprogramar en caso de que la persona inscrita lo haya solicitado; lo anterior se realizó con dos días de anticipación a la fecha indicada de tomar el curso. También, al momento de la llamada, se les informa que el servicio de parqueadero es gratuito lo cual ha motivado la asistencia al curso.

En la siguiente tabla se resume lo expuesto anteriormente:

Tabla 1. Resumen de actividades durante el mes de enero 2020- Grupo 1

FECHA	ACTIVIDAD
08/01/20	Se adelantó reunión de seguimiento al contrato en las instalaciones de la Secretaría Distrital de Movilidad
09/01/20	Se envía oficio solicitando cambio de lugar del parqueadero de Jumbo Calle 30 con Carrera 19 al Parqueadero del Centro Comercial Calima.
10/01/20	Aprobación por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad el lugar propuesto para adelantar las capacitaciones del grupo 1 (Parqueadero Centro Comercial Calima)
11/01/20 al 31/01/20	Se realiza jornada de capacitación teórico practica los martes, miércoles, jueves, viernes (empresas o instituciones) y sábados durante

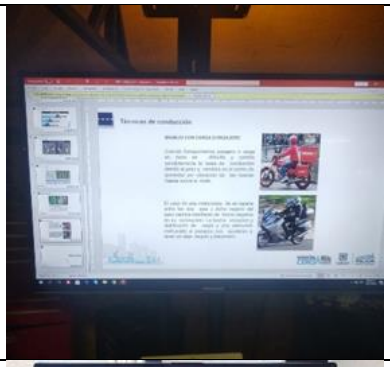
FECHA	ACTIVIDAD
	el periodo de reporte.
07/01/20 al 29/01/20	Actividades de confirmación de asistencia y reprogramación del curso.

Fuente: Elaboración propia

4. RECURSOS UTILIZADOS DURANTE EL PERIODO REPORTADO

De acuerdo con las indicaciones del Anexo de Especificaciones técnicas se utilizaron los siguientes materiales y equipos para el desarrollo de cada uno de los módulos exigidos.

Tabla 2. Recursos utilizados

RECURSO	FOTOGRAFÍA
Televisor	
Portátil	
Sonido Básico (cabina parlante, micrófono)	

RECURSO	FOTOGRAFÍA
Casco certificado DOT, ECE 2205, NT 4533	
Rodilleras	
Protectores Hombro	
Protector espalda	

RECURSO	FOTOGRAFÍA
Rodilleras	
Protector pecho (airbag)	
Chaqueta y pantalón	
Botas de protección	

RECURSO	FOTOGRAFÍA
Moto 125 cc	
Moto 125 cc	

RECURSO HUMANO

El equipo de trabajo que se encuentra dictando el curso y aprobado por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Tabla 3. Recurso humano disponible

CARGO	NOMBRE
COORDINADOR DEL CURSO	Daniel Villaveces Prada
PEDAGOGO EN SEGURIDAD VIAL	Libia Patricia Rodríguez
INSTRUCTOR CONDUCCIÓN MOTOCICLETA	William Cuellar
MONITOR	Oscar Cubides
MONITOR	Cesar Palacios
TÉCNICO EN MECÁNICA AUTOMOTRIZ MOTOS	Carlos Gil
PROFESIONAL DE SALUD	Yennifer Acosta

Fuente: Elaboración propia

RECURSOS ADICIONALES

A continuación, se relaciona recursos, equipos y herramientas adicionales, que no se encuentran en el Anexo de Especificaciones técnicas; pero son ofrecidos voluntariamente por ANDIRESCATE S.A.S, sin que esto le genere costos adicionales a la Secretaría Distrital de Movilidad, estos costos son asumidos por la empresa. Estos recursos, equipos y herramientas,

contribuyen a entender de mejor manera las temáticas solicitas por la Secretaría Distrital de Movilidad en el Anexos de Especificaciones técnicas.

Tabla 3. Recursos adicionales

RECURSO	FOTOGRAFÍA
Software vial test: De manera dinámica el personal participante puede comprender los niveles de alcohol y la pérdida de sus capacidades fisiológicas al conducir. Por otra parte, se evidencia el tiempo de reacción en el momento de una frenada de emergencia.	
Tablero inteligente: A través del uso del tablero “partes de la motocicleta” se puede reconocer fácilmente los componentes y su correcto funcionamiento.	
Profundimetro electrónico: mediante esta herramienta el participante puede identificar con exactitud el labrado de sus llantas es el seguro (mínimo 1,6 mm).	
Clínica de cascos: Se entrega un metro a cada uno de los participantes para que este pueda identificar su talla correcta de casco.	

RECURSO	FOTOGRAFÍA
Logístico: Contamos con una persona encargada exclusivamente de gestionar los listados de asistencia, autoevaluación y encuesta de satisfacción.	

Fuente: Elaboración propia

Los días que han asistido más de 30 participantes por jornada hemos contado con tres monitores adicionales, de igual manera se realiza montaje de una pista de ejercicios extra. Con el fin de garantizar el desarrollo de los ejercicios prácticos de acuerdo con lo descrito en el contrato. Se aclara que el personal adicional es ofrecido voluntariamente por ANDIRESCATE S.A.S, sin que esto le genere costos adicionales a la Secretaría Distrital de Movilidad, estos costos son asumidos por la empresa, y de igual manera estos cumplen con el perfil solicitado Anexo de Especificaciones técnicas y son supervisados por el Instructor principal del curso.

5. NÚMERO TOTAL DE MOTOCICLISTAS CAPACITADOS DURANTE EL PERIODO REPORTADO

En la siguiente tabla se relaciona las fechas de capacitación y el número de personas formadas. Se aclara, que se lleva un registro de asistencia tanto en la jornada de la mañana como en la tarde. Aquellas personas que se encuentran en ambos registros son los que se le otorgan el certificado de asistencia por completar la totalidad del curso, y son lo que se relaciona a la Secretaría Distrital de Movilidad. Aquellas personas, que se solo tomaron una jornada sea mañana o tarde, son reprogramados en la fecha que mejor se les acomode, para completar la jornada que les hace falta y de esta manera entregarles el certificado de asistencia y poder relacionarlo como persona que tomó el curso completo.

Para la verificación de las personas capacitadas se anexa copia de los listados de asistencia tanto físico y magnético (Ver Anexo 2) y la verificación a través de la entrega de certificados que se encuentran escaneados en el Anexo 3. De igual manera, en el Anexo 6 se encuentra el registro fotográfico y fílmico de cada una de las jornadas dictadas.

Tabla 4. Personal inscrito y asistente

DÍA	FECHA	PERSONAL INSCRITO PAGINA WEB	PERSONAL ASISTENTE		TOTAL DÍA
			JORNADA AM	JORNADA PM	
01	11/01/2020	09	23	23	23
02	14/01/2020	10	17	16	16
03	15/01/2020	05	09	09	09
04	16/01/2020	11	12	11	11
05	18/01/2020	18	18	18	18
06	21/01/2020	06	06	06	06
07	22/01/2020	05	05	06	06

08	23/01/2020	24	10	10	10
09	24/01/2020	32	37	37	37
10	25/01/2020	73	63	63	63
11	28/01/2020	72	31	31	31
12	29/01/2020	72	35	35	35
13	30/01/2020	72	29	28	28
14	31/01/2020	44	51	51	51
				TOTAL INSCRITOS PAGINA WEB	453
				TOTAL ASISTENTES	343

Grafica 1, asistencia por día

Fuente: Elaboración propia

Durante el mes de enero, se tuvo un promedio de asistencia del 75.7% (343 asistentes) del personal inscrito a través de la página web habilitada por la Secretaría Distrital de Movilidad para el proceso (453 inscritos). Se evidencia un incremento del 3% en el promedio de asistentes en comparación con el mes de diciembre del año anterior. El personal que no pudo asistir en el día que se inscribió, se procedió a realizar un nuevo agendamiento en otra fecha disponible. Durante el mes, se tuvo un promedio de 24 motociclistas asistentes, siendo el sábado 25 de enero el día de mayor asistencia con 63 motociclistas y el día 22 de enero el de menor asistencia con 5 asistentes.

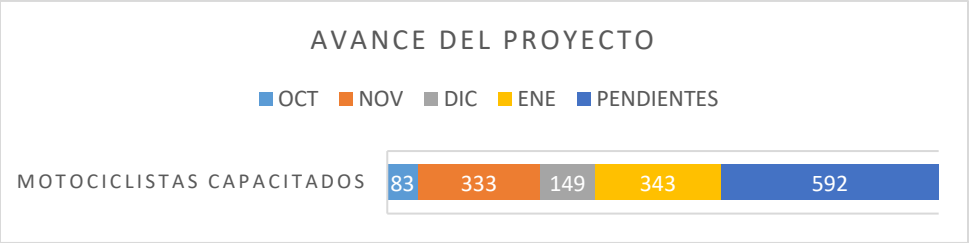
En la siguiente tabla se y gráfico se presenta el estado de avance del proyecto:

Tabla 5, consolidado de asistencia

MES	**TOTAL CERTIFICADOS**
TOTAL OCTUBRE	83
TOTAL NOVIEMBRE	333
TOTAL DICIEMBRE	149
TOTAL ENERO	343
TOTAL	**908**

Fuente: Elaboración propia

Grafica 2, avance del proyecto

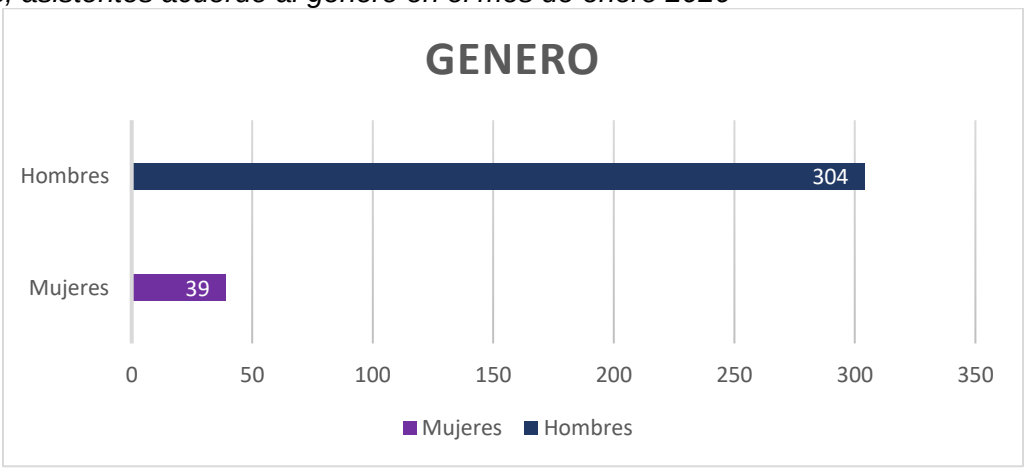


Fuente: Elaboración propia

A la fecha contamos con un porcentaje de avance del **60.5%** sobre la meta de motociclistas: 1.200 motociclistas contrato + 300 adicionales ofrecidas por Andirescate SAS en su oferta.

6. MEMORIAS DE LA CAPACITACIÓN

En el siguiente numeral, se realiza un análisis cuantitativo y cualitativo de los principales hallazgos encontrados a los motociclistas asistentes al curso. A partir del formato de evaluación solicitado en el Anexo de Especificaciones Técnicas, en donde se indaga por el uso de elementos de protección, estado motocicleta, debilidades encontradas en los componentes prácticos.
En el presente mes contamos con una participación femenina del 11.3% (39 asistentes) sobre el total de asistentes, la participación masculina es del 88.6% (304 asistentes). Se observa, que los resultados son muy similares a los presentados durante el periodo de diciembre de 2019.
Grafica 3, asistentes acuerdo al género en el mes de enero 2020



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se describen los resultados obtenidos y criterios de evaluación en cada uno de los módulos. Se observa leves variaciones en porcentajes en comparación a meses anteriores, no obstante, los hallazgos encontrados son los mismos.

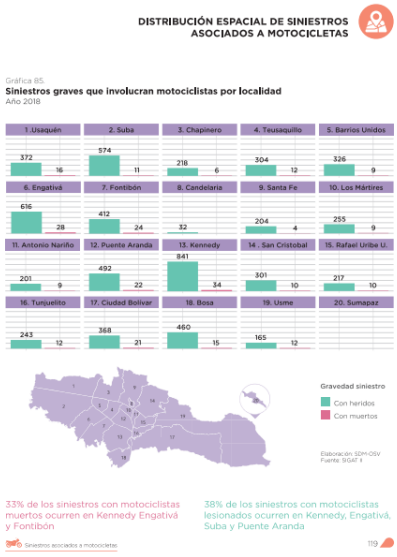
MÓDULO 1. NOCIONES BÁSICAS

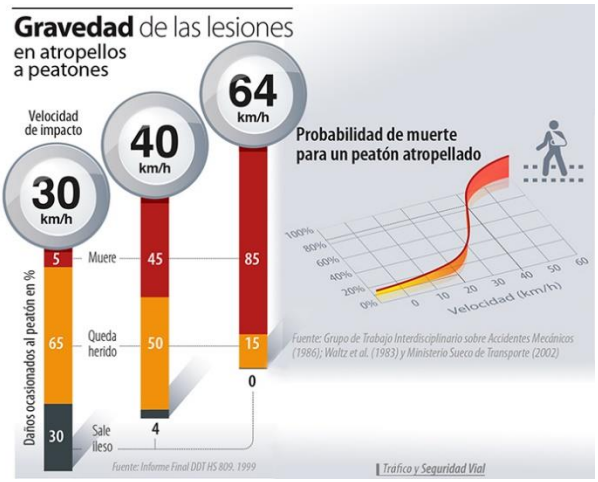
OBJETIVO DE APRENDIZAJE: Concientizar a los motociclistas para la prevención de fatalidades y las víctimas en siniestros viales con participación de motociclistas, despertando la inteligencia emocional de los conductores para que asuman actitudes más responsables como

actor vial dentro de la dinámica de movilidad de Bogotá D.C.

Consideraciones: la mayoría del personal asistente desconoce las estadísticas de siniestros viales a nivel mundial, nacional y local. Es muy importante para ellos conocer en detalle de las horas de mayor accidentalidad, las localidades y las causas principales de los eventos con motociclistas dentro de Bogotá. De igual manera se realiza énfasis en la importancia del autocuidado y la gestión adecuada de la velocidad, resaltando que la mayoría de los peatones fallecidos en Bogotá se ve involucrada una motocicleta en el hecho.

Gráfico 4. Ejemplo de temáticas de desconocimiento de los asistentes.





Fuente: Secretaría de Movilidad – DGT

MÓDULO 2. EQUIPO DE PROTECCIÓN PARA CONDUCTOR Y PASAJERO

OBJETIVO DE APRENDIZAJE: Concientizar a los motociclistas que el equipamiento de protección adecuado son elementos esenciales para ayudar a evitar lesiones en caso de siniestros viales o a reducir la gravedad de estas.

Formato autoevaluación:

EPP	CALIFICACIÓN MÁXIMA	CONVENCIONES
Casco	3/3	3. El casco es certificado y se encuentra en buen estado 0. el casco no es certificado y se encuentra en mal estado
Airbag	2/2	2. El airbag se encuentra en buen estado. 0. No cuenta con Airbag
Rodilleras	1/1	1. Cuenta con el EPP en buen estado. 0. No cuenta con rodilleras
Coderas	1/1	1. Cuenta con el EPP en buen estado. 0. No cuenta con coderas
Hombreras	1/1	1. Cuenta con el EPP en buen estado. 0. No cuenta con hombreras
Guantes	1/1	1. Cuenta con el EPP en buen estado. 0. No cuenta con guantes
Botas	1/1	1. Cuenta con el EPP en buen estado.

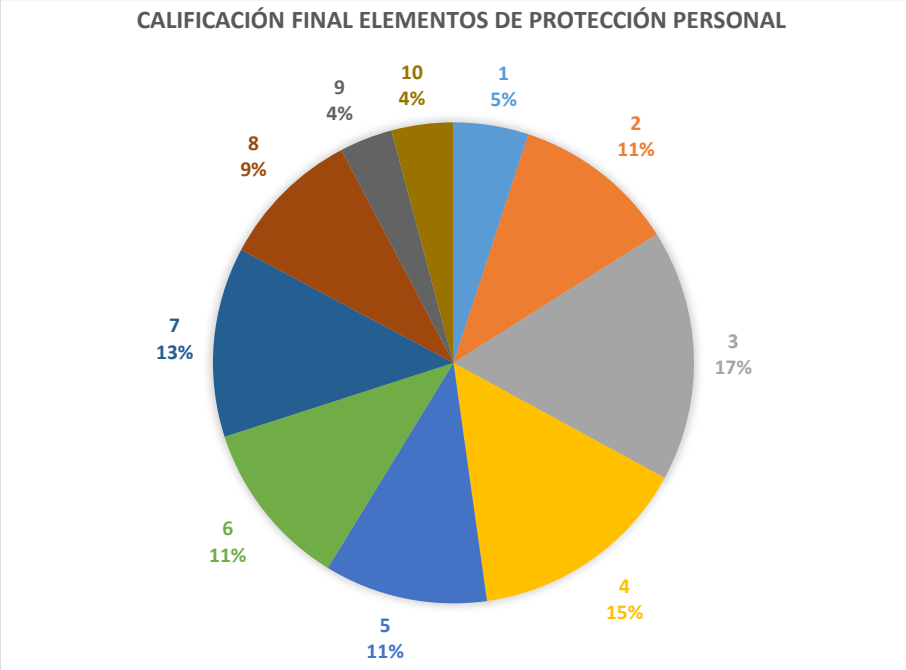
EPP	CALIFICACIÓN MÁXIMA	CONVENCIONES
		0. No cuenta con botas
RESULTADO	**10/10**	

NOTA: En los elementos de protección casco y airbag se asigna una puntación mayor teniendo en cuenta que de acuerdo con medicina legal; el 95% de las muertes de motociclistas son por causa de politraumatismo, trauma craneoencefálico y trauma de tórax cerrado. *Si su resultado es inferior a 6 es recomendable realice el cambio de sus elementos de protección personal o la adquisición de los elementos que actualmente no tiene*.

Fuente: Elaboración propia

Consideraciones: Solo el 29.6% del personal participantes cuenta con una calificación superior a 6, el 70.4% restante debe adquirir elementos de protección personal o realizar cambio de este por uno certificado. El 19.7% del personal participante no cuenta casco certificado o su casco se encuentra en mal estado. La gran mayoría del personal desconocía el tamaño correcto de su casco y las certificaciones correspondientes.

Gráfico 4. Calificación final de elementos de protección personal en porcentajes



Fuente: Elaboración propia

MÓDULO 3. MECÁNICA BÁSICA MOTOCICLETA

OBJETIVO DE APRENDIZAJE: Impartir conocimientos básicos pero esenciales en eco conducción que permitan comprender el funcionamiento de la motocicleta, inspección pre operacional, el mantenimiento preventivo, correctivo, predictivo y por desempeño para operarla técnicamente con seguridad.

Formato autoevaluación:

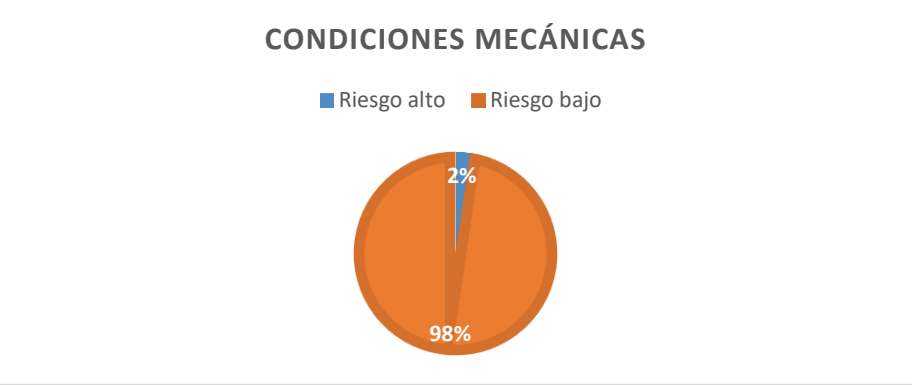
MANTENIMIENTO	CALIFICACIÓN MÁXIMA	CALIFICACIÓN
Llantas	2/2	2. Se encuentra con presión y labrado correcto 0. Requiere cambio o mantenimiento
Maniguetas y guayas	1/1	1. Se encuentra en buen estado. 0. Requiere cambio o mantenimiento.
Freno	2/2	2. Cuenta con los dos frenos en buen estado. 0. Requiere cambio o mantenimiento en los dos frenos
Kit de arrastre	1/1	1. Se encuentra en buen estado. 0. Requiere cambio o mantenimiento.
Dirección y suspensión	1/1	1. Se encuentra en buen estado. 0. Requiere cambio o mantenimiento.
Fugas de aceite	1/1	1. Se encuentra en buen estado. 0. Requiere cambio o mantenimiento.
Espejos y bocina	1/1	1. Se encuentra en buen estado. 0. Requiere cambio o mantenimiento.
Luces y direccionales	1/1	1. Se encuentra en buen estado. 0. Requiere cambio o mantenimiento.
RESULTADO	10/10	

NOTA: En los criterios llantas y frenos se asigna una puntación mayor, teniendo en cuenta su influencia determinante ante una situación de riesgo. Si su resultado es inferior a 6 es recomendable realice un mantenimiento correctivo de su motocicleta o el cambio de la parte afectada.

Fuente: Elaboración propia

Consideraciones: el 2,3% del personal evaluado presenta condiciones mecánicas riesgosas, su motocicleta requiere intervención inmediata para evita siniestros viales. Las principales novedades se presentan en los frenos y llantas de las motocicletas verificadas. Se destaca para este mes, la disminución de este porcentaje en comparación a meses anteriores, donde oscilaba cerca del 14% con condiciones mecánicas riesgosas.

Gráfico 5. Porcentaje de motocicletas en condición de riesgo por condiciones mecánicas



Fuente: Elaboración propia

MÓDULO 4. TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN PREVENTIVA

OBJETIVO DE APRENDIZAJE: Realizar ejercicios prácticos en un escenario acondicionado, que permitan mejorar las habilidades y destrezas de los motociclistas.

Para cada una de las temáticas de ejercicio propuesto se deben realizar como mínimo tres ejercicios y varias repeticiones hasta que el asistente a la capacitación se familiarice con el ejercicio y tenga el control de la motocicleta.

Formato autoevaluación:

EJERCICIO	CALIFICACIÓN MÁXIMA	CALIFICACIÓN
Proyección mirada	1/1	1. Realiza el ejercicio de manera correcta 0. No realiza el ejercicio de manera correcta
Slalom	1/1	1. Realiza el ejercicio de manera correcta 0. No realiza el ejercicio de manera correcta
Frenada	3/3	3. Realiza el ejercicio de manera correcta 0. No realiza el ejercicio de manera correcta
Evasión	3/3	3. Realiza el ejercicio de manera correcta 0. No realiza el ejercicio de manera correcta
Maniobra acompañante	2/2	2. Realiza el ejercicio de manera correcta 0. No realiza el ejercicio de manera correcta
RESULTADO	**10/10**	

NOTA: En los criterios frenada, evasión y maniobra con acompañante se asigna una puntación mayor teniendo en cuenta su influencia determinante ante una situación de riesgo. Si su resultado es inferior a 6 es recomendable realizar capacitación complementaria con el fin de mejorar sus técnicas de conducción segura.

Fuente: Elaboración propia

Consideraciones: teniendo presente que el personal realiza un autodiagnóstico de sus habilidades y destrezas, motivo por el cual en su gran mayoría la calificación es alta. A diferencia; el instructor líder y los monitores coinciden en que un gran porcentaje de los participantes no cuenta con las técnicas correctas al iniciar el curso y solo en el desarrollo de los ejercicios van adquiriendo la técnica correcta.

Aproximadamente el 14% del personal evaluado en el mes, no cuenta con el conjunto de habilidades y destrezas necesarias para una conducción segura en motocicleta presentando un riesgo alto.

Gráfico 6. Calificación final habilidades y destrezas- **Fuente: Elaboración propia**

7. ENCUESTA DE SATISFACCIÓN

A continuación, se relacionan algunas de las recomendaciones y comentarios de los participantes, de igual manera las oportunidades de mejora con sus correspondientes acciones.

Recomendaciones y comentarios

"Felicitarlos por el buen trabajo y que sigan haciendo más cursos de movilidad así y refrigerios"
"Excelente y muy preparados"
"Excelente el curso, aprendí mucho, gran facilidad y buena expresión para orientar, gracias a todos"
"Aprendí aspectos de mí y mi moto que no conocía, felicito a los instructores"
"Me gustó mucho el curso, excelentes profesores, enseñan muy bien, motivan, excelente clase. Postdata: refrigerio porfa"
"El curso es muy bueno, deberían de darle más publicidad para que tenga más acogida y venga mucha más gente a mejorar sus técnicas de manejo"
"Motivas a las empresas y a los ciudadanos para que participen en este excelente curso que es un buen ejemplo para la cultura ciudadana"

Oportunidades de mejora

Con base a las encuestas de satisfacción y su diligenciamiento, Andirescate SAS como empresa interesada a que el curso tenga un estándar de calidad y reconocimiento, ha venido realizando acciones de mejora, lo anterior con el fin de que el personal que toma el curso y la Secretaría Distrital de Movilidad, quien es nuestro cliente quede en completa satisfacción.

Tabla 6, Oportunidades de mejora

NOVEDAD	ACCIÓN DE MEJORA
"Se puede mejorar el tema de video ayudas, para ampliar los conocimientos sobre errores que puedan causar accidentes o infracciones de tránsito"	Se recomienda a la Secretaría Distrital de Movilidad grabar varias capsulas con recomendaciones de conducción segura en motocicleta y poder ser difundidas en los portales web y redes sociales. Lo anterior no solo para el curs.

Fuente: Elaboración propia

En el anexo 4 se adjunta las encuestas de satisfacción

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El curso tiene gran acogida por el personal, la gran mayoría de los participantes manifiestan que mucha de la información recibida la desconocían y que debería ser de conocimiento de todos los motociclistas.

La mayor cantidad de motociclistas asistentes al curso pertenecen a empresas que cuentan con ellos dentro de su operación.

Los particulares que asisten al curso usan la motocicleta para sus desplazamientos diarios y algunos devengan sus recursos principales a través de aplicaciones.

A la fecha contamos con un porcentaje de avance del 60.5% sobre la meta de motociclistas, lo anterior significa 908 motociclistas capacitados.

Aunque se tiene un buen porcentaje de avance del proyecto, se sugiere continuar contando con las empresas a la Red Empresarial de Seguridad Vial los lunes o viernes, sin que esto afecte los días contractuales establecidos en el Anexo de Especificaciones Técnicas.

9. ANEXOS

Anexo 1. Listados de Asistencia (físico y magnético)
Anexo 2. Relación personas capacitadas durante el periodo (magnético)
Anexo 3. Certificados de asistencia (magnético)
Anexo 4. Encuestas de Satisfacción (físico)
Anexo 5. Formato de evaluación (físico y magnético)
Anexo 6. Registro fílmico y fotográfico (magnético)

GRUPO 2 SITP

10. INTRODUCCIÓN GRUPO II

Conforme a los términos establecidos para el desarrollo de las capacitaciones en seguridad vial y eco conducción. Contrato 2019-1787 y para garantizar que estas, sean prácticas y eficaces se siguen las siguientes pautas por parte de los profesionales favoreciendo así el proceso de formación de los operadores. Se hace entrega oportuna de materiales o recursos físicos específicos y de apoyo.

11. NÚMERO DE FORMADOS EN EL PERIODO

En cumplimiento con los objetivos propuestos para el grupo dos (2) de capacitar a 3.800 operadores (conductores) del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, se presenta el siguiente informe que da fe de la gestión y formación de conductores durante el mes de diciembre en la modalidad teórico práctica, con 15 horas presenciales en temas de seguridad vial.

A continuación, se relaciona los conductores formados en el periodo correspondiente al mes de enero de 2020 discriminado por concesionario.

Ver **Anexo 8**

CONCESIONARIOS PARTICIPANTES	INFORMACIÓN DEL OPERADOR	CONDUCTORES FORMADOS
GMOVIL	GMÓVIL S.A.S. **Representante:** Juan Fernando Cajiao **Dirección:** Calle 24D # 86-53 - **Zona:** Engativá **Teléfono:** 6795900 Ext. 226 **Email:** contacto@gmovilsas.com • **Página Web:** http://www.gmovilsas.com.co	**224**
Masivo Capital	MASIVO CAPITAL S.A.S. **Representante:** Helbert Ramiro Rivera B. **Dirección:** Avenida calle 26 N°59-51 Torre 3 oficina 504 Ciudadela Empresarial Sarmiento Angulo - **Zona:** Kennedy - Suba Oriental • **Teléfono:** 2205060Ext:1101-1106 **Email:** empleo@masivocapital.com **Página Web:** http://masivocapital.co/	**210**
etib	EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ - S.A.S. ETIB S.A.S. **Representante:** Diego Martínez Montoya **Dirección:** Av. El Dorado No. 68 C61 Oficina 529 - **Zona:** Bosa **Teléfono:** 4543923 - 2659835 • **Página Web:** http://etib.com.co/	**115**
Suma	ESTE ES MI BUS S.A.S. **Representante:** Daniel Murgueito Escobar **Dirección:** TRANSV. 94 L N°80-53 - **Zona:** Calle 80 - Tintal - Zona Franca **Teléfono:** 4422584 • **Página Web:** http://esteesmibus.com/	**434**
Consorcio Express	ORGANIZACIÓN SUMA S.A.S. **Representante:** Carmen M. Martínez **Dirección:** KR 17 No.70-31 SUR, Barrio: Las Quintas del Sur - Ciudad Bolívar **Zona:** Ciudad Bolívar **Teléfono:** 3846240 **Email:** contacto@sumasas.com **Página Web:** http://sumasas.com/	**363**
	TOTAL	**1346**

11.1. Consorcio Express

CONSORCIO	LUGAR	MÓDULOS	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4	SEMANA 5	TOTAL
			29 al 05	06 al 12	13 al 19	20 al 26	27 AL 29	
Consorcio Express	**20 de Julio - Calle 161- Calle 191- Cruces -San Francisco**	**Teóricos** Domingo a Domingo	**27**	**23**	**38**	**199**	**76**	**393**
		Práctico Jueves a Domingo						

11.2. Masivo capital

CONSORCIO	LUGAR	MÓDULOS	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4	TOTAL
			7 al 9	13 al17	20 al 24	27 al 31	
MASIVO CAPITAL	CIATRAM Cll13 #36-68 PATIO BRASIL	Teóricos Lunes- Jueves- Viernes	60	32	54	64	**210**
		Prácticos Viernes					

11.3. Suma

Consorcio	Lugar	Módulos	Semana 1	Semana 2	Semana 3	Semana 4	Total
			7 al 12	13 al 19	20 al 26	26 al 31	
Suma SAS	**Carera 17 # 70 –**	**Teóricos** Domingo	228	37	61	108	434

	31 sur	a Domingo					
		Práctico Jueves a Domingo					

11.4. G- Móvil

CONSORCIO	LUGAR	MÓDULOS	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4	SEMANA 5	TOTAL
			2 al 5	07 al 12	13 al 19	20 al 26	27 AL 29	
Consorcio G-Móvil	**Patio troncal el dorado y patio Fontibón en la y**	**Teóricos** sábado Y Domingo	58	63	46	57	0	224
		Práctico Domingo						

11.5 ETIB.

CONSORCIO	LUGAR	MÓDULOS	SEMANA 1	SEMANA 2	TOTALES
			22 AL 24	27 al 29	
Consorcio Etib	DIRECCION AUTOSUR #64B 70 SUR y	**Teóricos lunes y viernes**	**71**	**44**	

	Patio San José 1				**115**

12. ENTREGA DE MATERIALES (Agenda, esfero y cartilla) Ver Anexo 8

Material impreso: **Cartilla "Salvemos vidas"** bajo un componente pedagógico promueve estrategias preventivas que se pueden poner en práctica antes, durante y después de la conducción. Los conceptos, contenidos (Seguridad vial, normativa de tránsito- Señalización, mecánica automotriz, eco conducción, primer respondientes- primeros auxilios y manejo del estrés durante la conducción). Junto con las actividades allí expuestos, están relacionados con el factor humano para el mejoramiento de la cultura vial, haciendo énfasis en los comportamientos, hábitos, actitudes y valores sociales, sin dejar de lado la normatividad vigente, la gestión del riesgo, niveles prácticos y emocionales y otros aspectos o criterios de seguridad vial.

Agenda y esfero: La estrega de estos elementos permite al operador que, al momento de escribir, tomar apuntes o dibujar a mano cree un entendimiento conceptual más fuerte y tenga mecanismos de apoyo para una posterior revisión de la información y que ayude al desarrollo de las actividades propuestas en la cartilla.

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

MOVIDA
CENTRO DE CIENCIA PARA LA APROPIACIÓN SOCIAL DEL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL

Dinámicas: Ofrecer apoyo continuo a los participantes a partir de una metodología participativa-trabajo grupal, el juego dirigido como ayuda didáctica que apoya el aprendizaje y la reflexión sobre temas particulares.

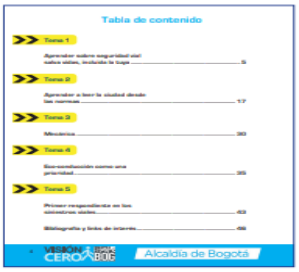
La cartilla se entrega a cada uno de los 1346 operadores que participaron en las capacitaciones, acorde a lo establecido por SDM en las especificaciones técnicas.

Ficha técnica: 48 páginas

16 cm de ancho y 22 cm de largo,

Papel Propal-cote

Carátula plastificada.



En total se entrega materiales para los 1346 operadores de los diferentes consorcios en el periodo del presente informe

13. ANALISIS DE LAS EVALUACIONES Ver Anexo 9

"Evaluar para promover el mejoramiento"

13.1 CONSORCIO EXPRESS

La evaluación, es un instrumento que se utiliza como mecanismo de interacción para obtener información efectiva y confiable e identificar puntos fuertes y débiles en el desarrollo de las competencias necesarias para desempeñarse como operador del SITP. Esta evaluación contiene 10 preguntas relacionadas con las temáticas abordadas durante el desarrollo de los módulos en cuanto a seguridad vial y eco conducción se refiere. Esta evaluación es aplicada por los pedagogos que acompañan en proceso de información y capacitación a fin de determinar acciones que garanticen el avance en un proceso de mejoramiento coherente, pertinente y oportuno en su desempeño.

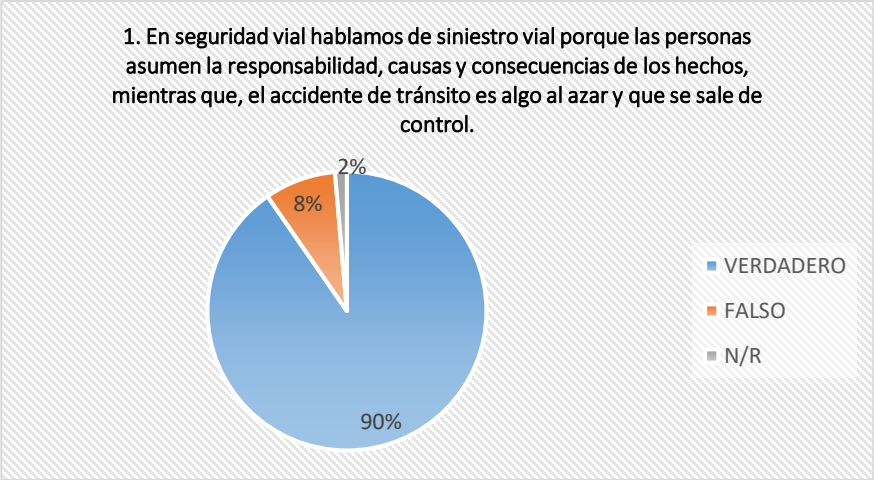
A continuación se da a conocer el análisis estadístico de las respuestas dadas en la evaluación de 363 operadores capacitados participantes que corresponden al consorcio Express, capacitados desde el 29 de Diciembre al 31 de enero de 2020 en los distintos patios: Cruces, 20 de Julio, San Francisco, 161 y 191. Para este análisis las tablas de información del consorcio se visualizaran en color verde.

1.3.1.1 1. En seguridad vial hablamos de siniestro vial porque las personas asumen la responsabilidad, causas y consecuencias de los hechos, mientras que, el accidente de tránsito es algo al azar y que se sale de control.

Para el análisis de las respuestas del anterior enunciado; el operador contó con dos opciones, la primera identificar el enunciado como verdadero y la segunda como falso, sin embargo en la recolección de las evaluaciones se evidenció un tercer factor que correspondía a aquellas hojas en donde no se da respuesta o se marcan las dos opciones haciéndola nula. Razón por la cual el proceso de tabulación se da a partir del siguiente cuadro:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 29 DE DICIEMBRE AL 05 DE ENERO	26	1	
DEL 06 DE ENERO AL 12 DE ENERO	21	1	1
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	37		1
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	176	21	2
DEL 27 DE ENERO AL 02 DE FEBRERO	68	7	1
TOTAL	328	30	5

La tabla anterior representa las variables de análisis de la evaluación en su primer enunciado, identificando los siguientes porcentajes:



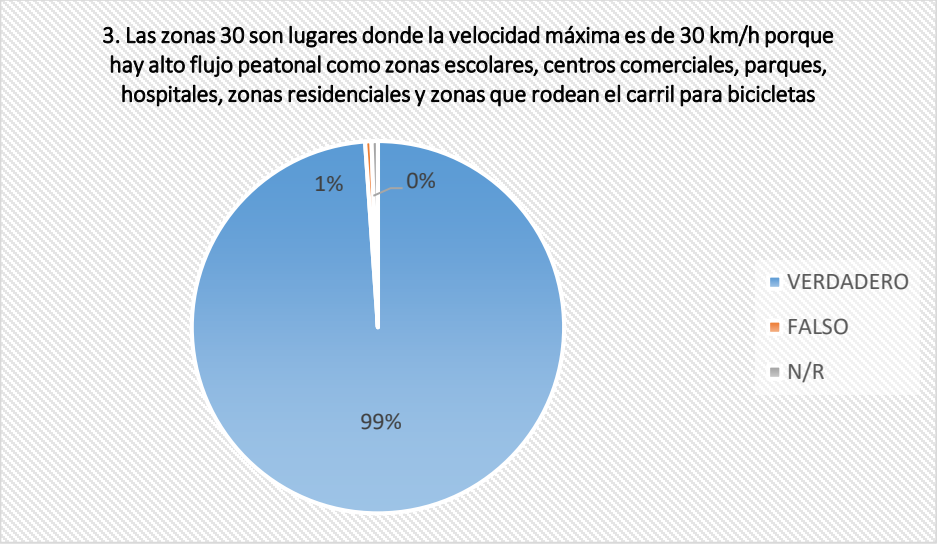
De una población de 363, el 90% consideraron que el enunciado era verdadero, acertando a la respuesta correcta debido a que en seguridad vial se habla de siniestro vial cuando las personas asumen la responsabilidad de las causas y las consecuencias de los hechos, de lo contrario el accidente es algo al azar que no se puede evitar. No obstante, el 8 % respondió de manera incorrecta a la pregunta, razón por la cual se deben considerar otras variables, como el estar desconcentrado en el momento de la capacitación, la falta de habilidades de comprensión de lectura, o la ausencia de estrategias de aprendizaje en pro de afianzar los conocimientos dados en el momento de la capacitación. De igual forma el 2% de los asistentes deciden no responder el enunciado.

1.3.1.1 2 "Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial".

De acuerdo al enunciado, los capacitados debian responder si este era verdadero o falso desde lo analizado en el modulo de seguridad vial, desde la temática, factores de riesgos que inciden en el accidente, obteniendo los siguientes datos:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 29 DE DICIEMBRE AL 05 DE ENERO	13	14	
DEL 06 DE ENERO AL 12 DE ENERO	3	15	5
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	2	36	
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	7	175	5
DEL 27 DE ENERO AL 02 DE FEBRERO	23	65	
TOTAL	48	305	10

A partir de los datos presentados en la anterior tabla, se determina en porcentajes la siguiente información:



De la población analizada el 99% de los asistentes a la capacitación, respondieron de manera correcta al considerar falso el enunciado, puesto que se establecen tres tipos de riesgos en los siniestros de tránsito, desde las diversas teorías de la seguridad vial: factor humano, factor vehículo y factor ambiental. Sin embargo el enunciado presenta un elemento distractor en donde se elimina al factor humano, distractor que logró confundir al 1% de los

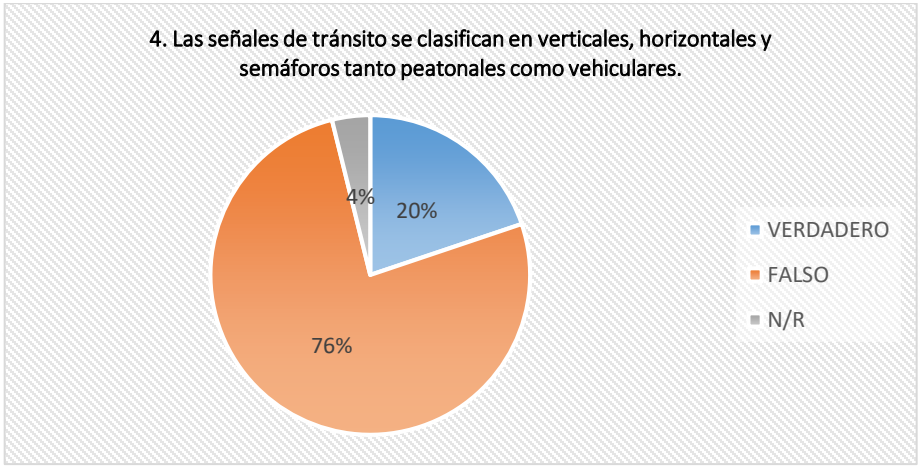
operadores que participaron en la capacitación.

1.3.1.1 3 "Las zonas 30 son lugares donde la velocidad máxima es de 30 km/h porque hay alto flujo peatonal como zonas escolares, centros comerciales, parques, hospitales, zonas residenciales y zonas que rodean el carril para bicicletas"

El anterior enunciado posibilitó la recolección de los siguientes datos de análisis:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 29 DE DICIEMBRE AL 05 DE ENERO	27	0	0
DEL 06 DE ENERO AL 12 DE ENERO	23		
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	38		
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	182	1	2
DEL 27 DE ENERO AL 02 DE FEBRERO	89	1	
TOTAL	359	2	2

La población muestra representada en la anterior tabla, permitió el análisis de los siguientes porcentajes:



La gráfica, identifica que el 76% de la población a identificado la respuesta correcta, debido

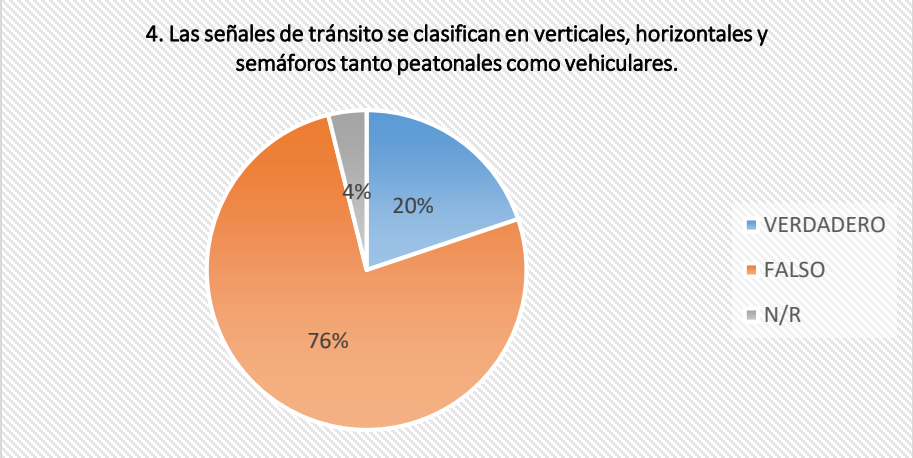
a que el enunciado es falso desde el código de tránsito y transporte, adicional a ello se debe analizar que agentes distractores intervinieron para que el 20% considerara el enunciado como verdadero y el 4% restante decidiera, no responder al cuestionamiento, razón por la cual se aconseja a los consorcios hacer enfasis en la enseñanza del código de transito y transporte.

1.3.1.1 4. "Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares"

Frente al anterior enunciado y tras el desarrollo de la evaluación se recogieron los siguientes datos de analisis:

PREGUNTA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 29 DE DICIEMBRE AL 05 DE ENERO	22	4	1
DEL 06 DE ENERO AL 12 DE ENERO	2	10	11
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	1	37	
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	8	179	2
DEL 27 DE ENERO AL 02 DE FEBRERO	39	47	
TOTAL	72	277	14

Desde los datos recogidos en la tabla anterior, se dio paso a los siguientes porcentajes:



El enunciado de análisis identifica la clasificación de las señales de tránsito como verticales, horizontales y semáforos, sin embargo contiene en su formulación varios agentes distractores que hacen que este sea falso. Frente a dicha pregunta los operadores que participaron de la capacitación desarrollaron variables diversas en sus respuestas, en donde el 4% decidió no responder a la pregunta tal vez ; porque el conocimiento no era claro y temian responder de manera incorrecta. De igual forma el 20% consideró como verdadero el enunciado, cayendo en el error de los actores distractores puesto que según el código nacional de tránsito y transporte las señales de dividen en tres grupos; reglamentarias o prescriptiva , la preventivas y las informativas, información que esta fundamentada por el 76% de los capacitados, quienes identificaron el enunciado como falso.

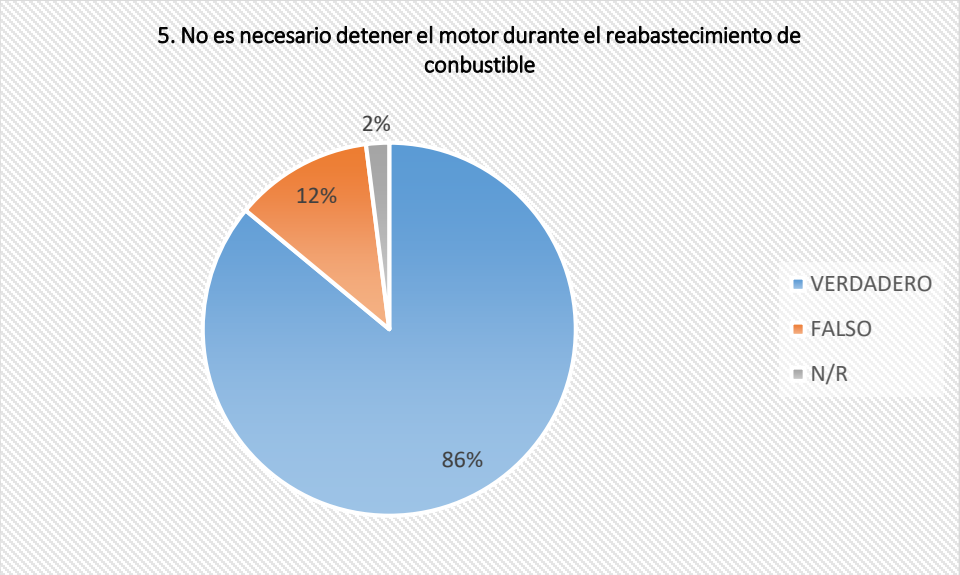
1.3.1.1 5. “No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible”

Para el enunciado anterior se contaron con los siguientes datos de tabulación:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 29 DE DICIEMBRE AL 05 DE ENERO	4	23	
DEL 06 DE ENERO AL 12 DE ENERO		22	1
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO		36	2
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	24	172	1

DEL 27 DE ENERO AL 02 DE FEBRERO	19	61	2
TOTAL	43	314	6

Frente a los datos anteriores y desde los porcentajes se eviencian los siguientes resultados:



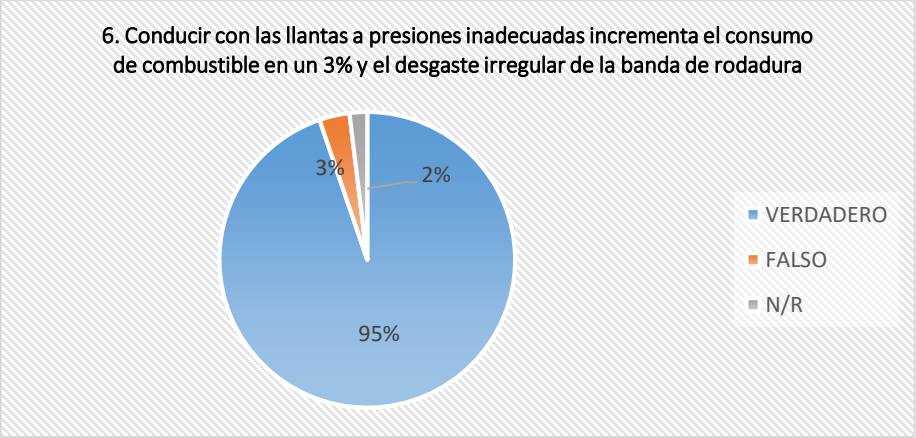
Sin lugar a dudas, el enunciado de la pregunta número 5 es totalmente incorrecto, debido a que es necesario detener el motor en el proceso de reabasteciento de combustible, un conocimiento que se denotó en el 86% de los operadores. Sin embargo el 2% de los asistentes no respondieron a la pregunta, por tanto se hace necesaria una retroalimentación del módulo de mecánica y ecoconducción frente a estos temas, para corregir estos errores o identificar si se trata de un problema de comprensión de lectura. Adicional a ello el 12% de los evaluados consideró el enunciado como verdadero, por ende se hace necesario corregir a tiempo esta mala acción.

1.3.1.1 6. “Conducir con las llantas a presiones inadecuadas incrementa el consumo de combustible en un 3% y el desgaste irregular de la banda de rodadura**”**

La sexta pregunta busca identificar si los participantes reconocen si “Conducir con las llantas a presiones inadecuadas incrementa el consumo de combustible en un 3% y el desgaste irregular de la banda de rodadura” obteniendo las siguientes respuestas:

FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 29 DE DICIEMBRE AL 05 DE ENERO	16	11	
DEL 06 DE ENERO AL 12 DE ENERO	20		3
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	35	2	1
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	206	1	3
DEL 27 DE ENERO AL 02 DE FEBRERO	67	9	
TOTAL	344	12	7

De los siguienes datos se da paso al siguiente análisis porcentual.



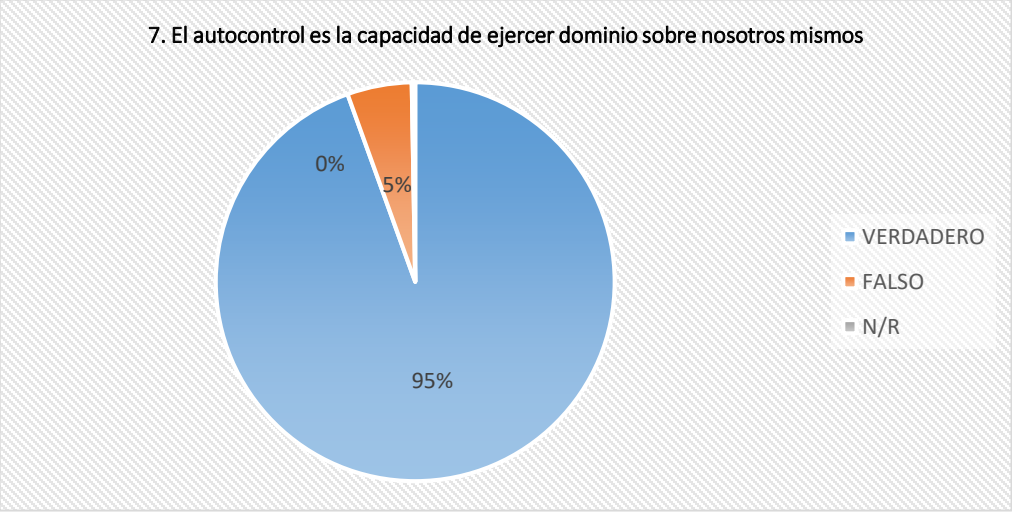
El 95% de los participantes acertaron en la respuesta, debido a que el conducir con las llantas en el estado mencionado, incrementa el consumo de combustible en 3% y su desgaste se vuelve irregular, haciendo daños en la banda de rodadura, Sin embargo el porcentaje que no respondió al enunciado fue de un 2% y un 3% consideró el enunciado como falso.

1.3.1.1 7. "El autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos."

En el enunciado se encontraron las siguientes respuestas:

FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 29 DE DICIEMBRE AL 05 DE ENERO	25	2	0
DEL 06 DE ENERO AL 12 DE ENERO	22	1	
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	38		
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	160	3	
DEL 27 DE ENERO AL 02 DE FEBRERO	98	13	1
TOTAL	343	19	1

Es indispensable considerar que el autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos, respuesta que es acertada, desde los conceptos de la neuropsicologia, así a través de la siguiente gráfica se muestran los resultados.

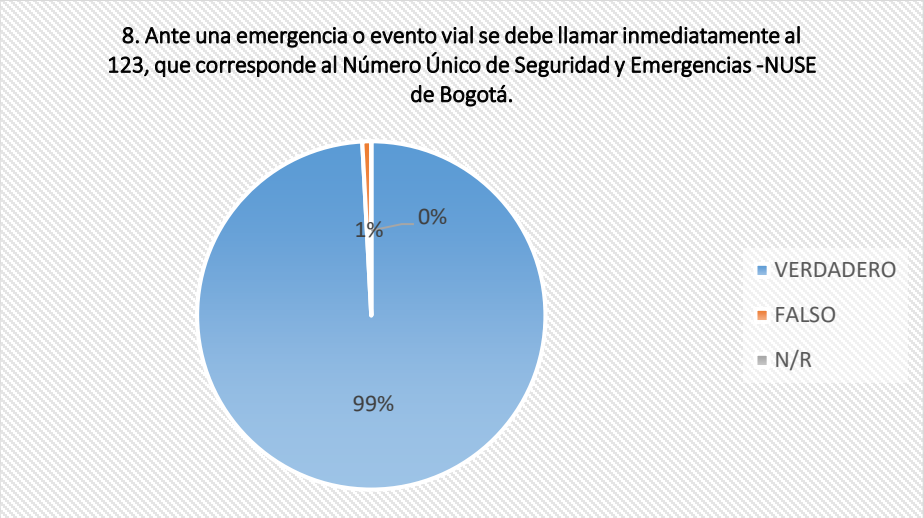


En la gráfica se evidencia que el 95% de los asistentes apropiaron el concepto de autocontrol de manera correcta, mientras que el 5% de los capacitados respondieron de manera incorrecta.

1.3.1.1 8."Ante una emergencia o evento vial se debe llamar inmediatamente al 123, que corresponde al Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE de Bogotá" se dan los siguientes resultados:

FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 29 DE DICIEMBRE AL 05 DE ENERO	26	1	0
DEL 06 DE ENERO AL 12 DE ENERO	22	1	
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	57		
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	190	1	
DEL 27 DE ENERO AL 02 DE FEBRERO	65		
TOTAL	360	3	0

A partir de esta información se diseña la siguiente grafica de porcentajes:



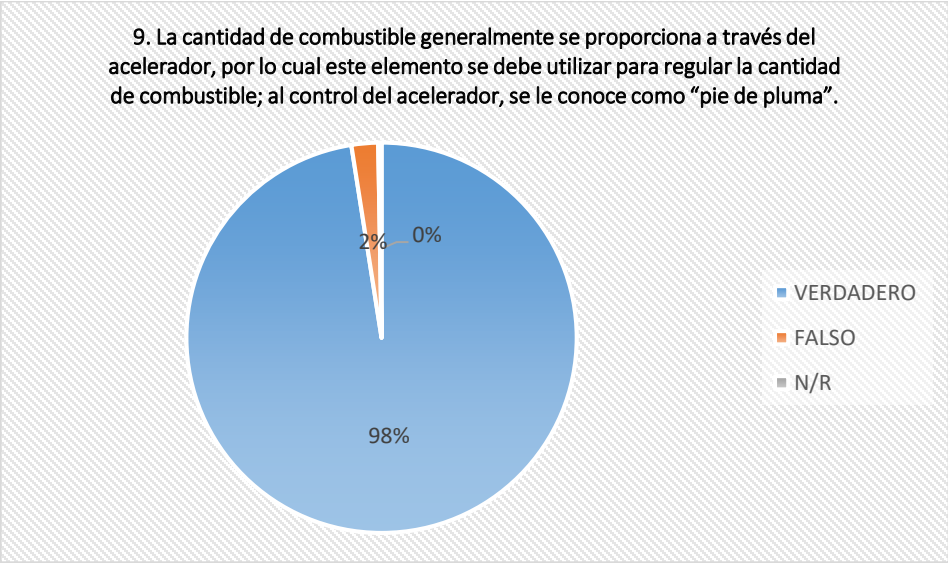
El 99% de los asistentes a la capacitación respondieron de manera correcta a esta afirmación debido a que ante una emergencia o evento vial se debe llamar inmediatamente al 123, que corresponde al Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE de Bogotá, hecho que fue considerado como verdadero por los encuestados. Sin embargo, el 1% lo consideró como falso por tanto su respuesta es incorrecta.

1.3.1.1 9. “La cantidad de combustible generalmente se proporciona a través del acelerador, por lo cual este elemento se debe utilizar para regular la cantidad de combustible; al control

del acelerador, se le conoce como “pie de pluma”

	VERDADERO	FALSO	N/R
FECHAS			
DEL 29 DE DICIEMBRE AL 05 DE ENERO	23	4	0
DEL 06 DE ENERO AL 12 DE ENERO	19	4	
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	38		
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	199		
DEL 27 DE ENERO AL 02 DE FEBRERO	75		1
TOTAL	354	8	1

Desde los datos expuestos en la tabla, se puede identificar los siguientes porcentajes:



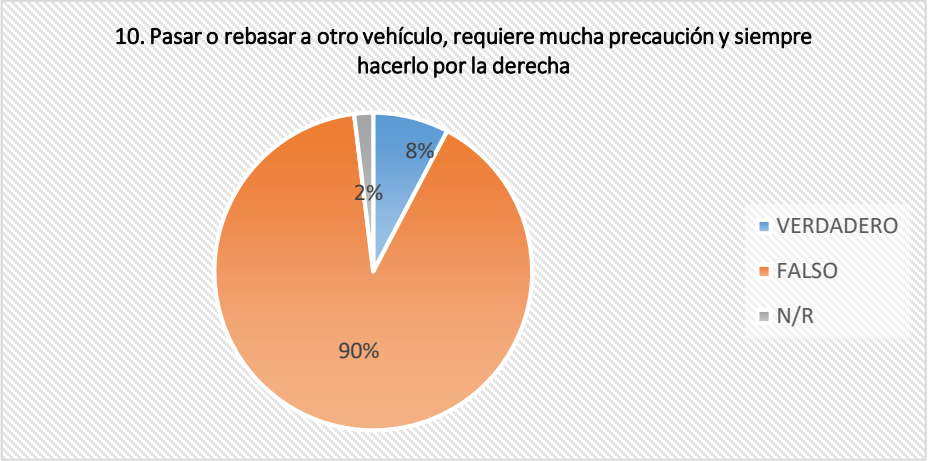
El 98 % de los capacitados respondieron de manera acertada en el cuestionamiento nueve. Sin embargo el 2% de la población evaluada respondió de manera incorrecta, razón por la cual es indispensable afianzar estos conocimientos.

1.3.1.1 10. “Pasar o rebasar a otro vehículo, requiere mucha precaución y siempre hacerlo por la derecha”

A lo que se dieron los siguientes resultados:

	VERDADERO	FALSO	N/R
FECHAS			
DEL 29 DE DICIEMBRE AL 05 DE ENERO	2	24	1
DEL 06 DE ENERO AL 12 DE ENERO	18		5
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	1	37	
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	2	183	
DEL 27 DE ENERO AL 02 DE FEBRERO	5	84	1
TOTAL	28	328	7

Para determinar el porcentaje de asistentes que respondieron de manera correcta este cuestionamiento de normatividad, se grafican a continuación los porcentajes:



.

El 90% de los evaluados acertaron con la respuesta, puesto que el enunciado tiene un elemento distractor que da paso a la confusión, como sucedió con el 8% de los participantes quienes consideraron verdadera la afirmación, sin percatarse que el código permite el adelantamiento por la izquierda, de igual forma el 2% decidió no contestarla bien sea por distracción o ausencia del conocimiento.

13.2. Masivo capital

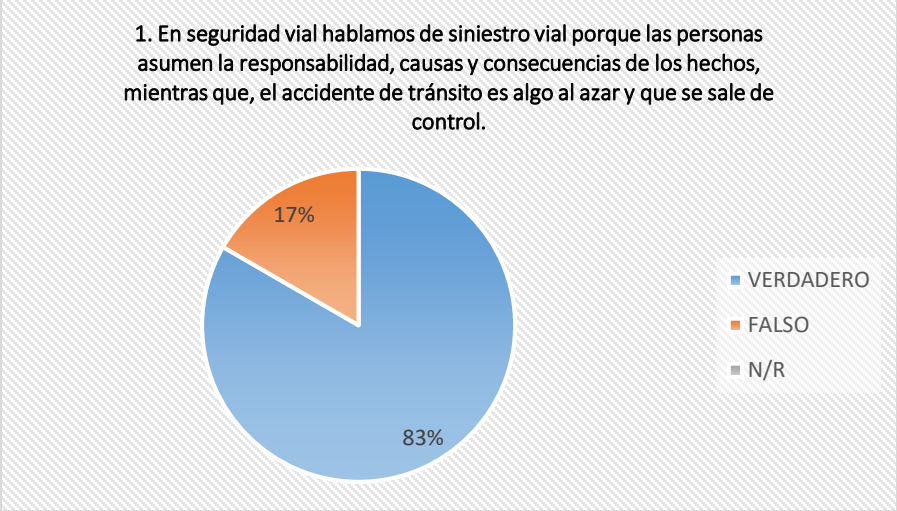
A continuación se da a conocer el análisis estadístico de las respuestas dadas en la evaluación de los operadores capacitados, que corresponden al consorcio Masivo Capital desde el 07 al 31 de enero de 2020. Para dicho análisis las tablas de información se presentarán en color naranja.

1.3.1.1 1. En seguridad vial hablamos de siniestro vial porque las personas asumen la responsabilidad, causas y consecuencias de los hechos, mientras que, el accidente de tránsito es algo al azar y que se sale de control.

Para el análisis de las respuestas del enunciado el operador contó con dos posibles respuestas, afirmar como verdadero o como falso. El proceso de tabulación se da a partir del siguiente cuadro:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
7 Enero	16	15	
9 Enero	19	10	
13 al 17 Enero	28	4	
20 al 24 Enero	52	2	
27 AL 31 Enero	60	4	
TOTAL	175	35	

La tabla anterior representa las variables de análisis, de la evaluación en su primer enunciado, identificando los siguientes porcentajes:



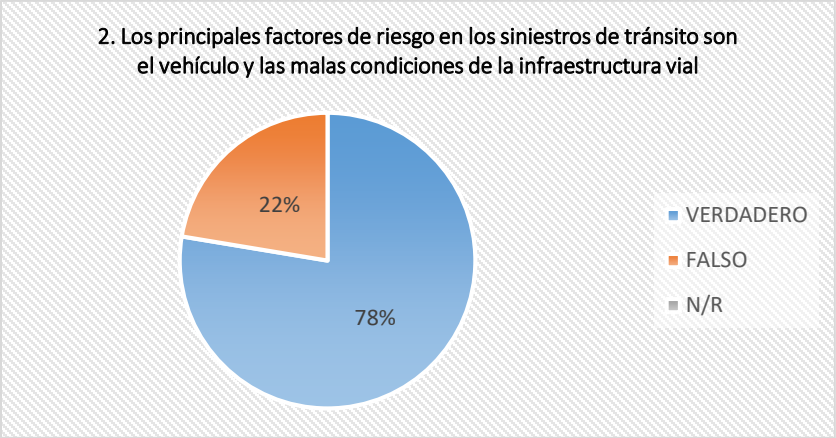
De la población muestra de 210, el 83 % consideraron que el enunciado era verdadero, acertando a la respuesta correcta debido a que en seguridad vial se habla de siniestro vial cuando las personas asumen la responsabilidad de las causas y las consecuencias de los hechos, de lo contrario el accidente es algo al azar que no se puede evitar. No obstante el 17 % respondió de manera incorrecta a la pregunta, razón por la cual se deben considerar otras variables, como la falta de comprensión de lectura. Sin embargo es importante resaltar que en los conocimientos previos, la mayoría de operadores desconocían la diferencia entre siniestro vial y accidente de tránsito y que durante el proceso de capacitación se logró la apropiación de estos términos.

1.3.1.1 2 "Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial"

De acuerdo al enunciado, los capacitados debían responder si este era verdadero o falso desde lo analizado en el módulo de seguridad vial, desde la temática, factores de riesgos que inciden en el siniestro, obteniendo los siguientes datos:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
7 Enero	21	10	
9 Enero	19	10	
13 al 17 Enero	22	10	
20 al 24 Enero	53	1	
27 al 31 Enero	48	16	
TOTAL	163	47	

A partir de los datos presentados en la anterior tabla, se determina en porcentajes la siguiente información:

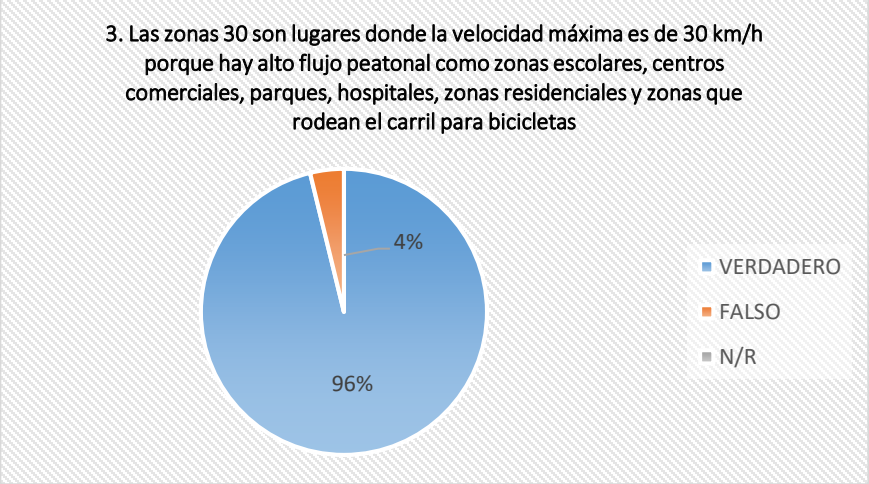


De la población muestra analizada el 78% de los asistentes a la capacitación respondieron de manera correcta al considerar falso el enunciado puesto que se establecen tres tipos de riesgos en los siniestros de tránsito, desde las diversas teorías de la seguridad vial: factor humano, factor vehículo y factor ambiental. Sin embargo, el enunciado presenta un elemento distractor en donde se elimina al factor humano, distractor que logro confundir al 22% de los operadores que participaron en la capacitación. Se hace necesario reforzar este concepto para que se reconozca que el siniestro vial se presenta por la incidencia del ser humano, por lo tanto es prevenible y evitable.

1.3.1.1 3 “Las zonas 30 son lugares donde la velocidad máxima es de 30 km/h porque hay alto flujo peatonal como zonas escolares, centros comerciales, parques, hospitales, zonas residenciales y zonas que rodean el carril para bicicletas”

El anterior enunciado posibilito la recolección de los siguientes datos de análisis:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
7 Enero	28	3	
9 Enero	25	4	
13 al 17 Enero	31	1	
20 al 24 Enero	54	0	
27al 31 Enero	64	0	
TOTAL	202	8	



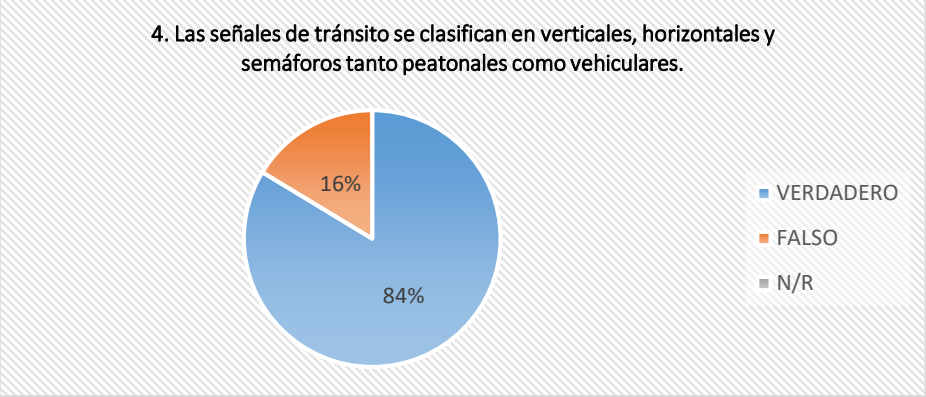
La gráfica, identifica que el 96% de la población a identificado la respuesta correcta, debido a que el enunciado es vedadero desde el código de tránsito y transporte, el 4% de la población capacitada no tiene claridad sobre la norma, razón por la cual se debe profundizar sobre la misma.

1.3.1.1 4. "Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares"

Frente al anterior enunciado y tras el desarrollo de la evaluación se recogieron los siguientes datos de analisis:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
7 Enero	15	16	
9 Enero	25	4	
13 al 17 Enero	26	6	
20 al 24 Enero	50	4	
27al 31 Enero	58	4	
TOTAL	174	34	

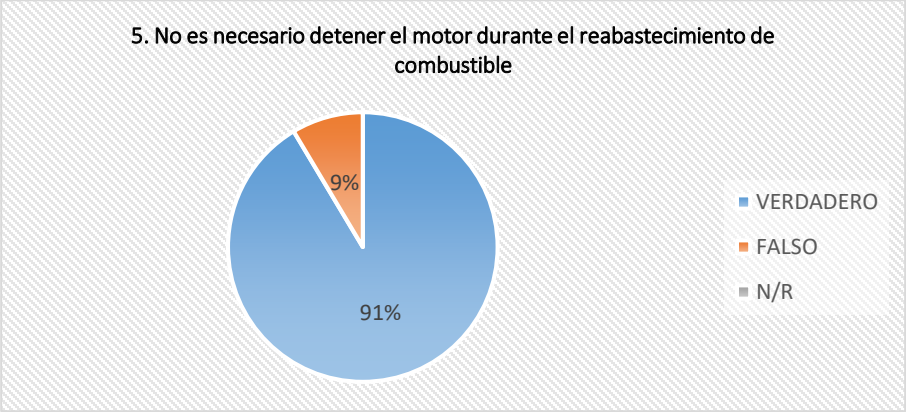
Desde los datos recogidos en la tabla anterior, resultaron los siguientes porcentajes:



El enunciado de análisis identifica la clasificación de las señales de tránsito como verticales, horizontales y semáforos.Sin embargo contiene en su formulación varios agentes distractores que hacen que este sea falso. Frente a dicha pregunta, los operadores que participaron de la capacitación desarrollaron variables diversas en sus respuestas, en donde el 84% respondió de forma positiva a la pregunta y un 16% contestó de forma negativa, puesto que según el código nacional de tránsito y transporte las señales de dividen en tres grupos; reglamentarias o prescriptiva, la preventivas y las informativas, información que esta fundamentada por el 16% de los capacitados quienes identificaron el enunciado como falso. Durante el proceso de capacitación se evidencia el poco conocimineto teórico que tienen los operadores y por medio de la evaluación se logra comprobar que adqurieron nuevos conocimientos y aclararon dudas frente a esta temática.

1.3.1.1 5. “No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible”

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
Enero	28	3	
Enero	23	6	
3 al 17 Enero	24	8	
0 al 24 Enero	53	1	
7al 31 Enero	64	0	
OTAL	192	18	

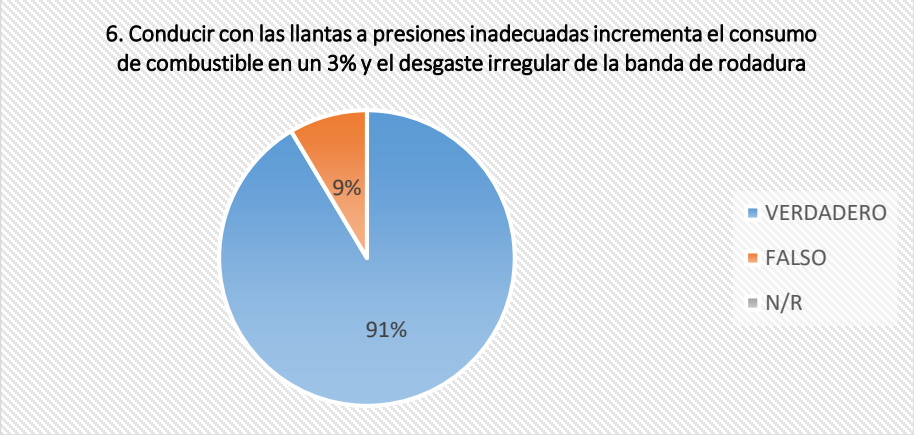


Sin lugar a dudas el enunciado de a la pregunta número 5 es totalmente incorrecto, debido a que es necesario detener el motor en el proceso de reabasteciento de combustible, un conocimiento que se denotó en el 91% de los operadores. Sin embargo el 9% de los asistentes respondieron a la pregunta de forma negativa por tanto se hace necesaria una retroalimentación del módulo de mecánica y ecoconducción frente a estos temas para corregir errores o identificar si se trata de un problema de comprensión de lectura

1.3.1.1 6. “Conducir con las llantas a presiones inadecuadas incrementa el consumo de combustible en un 3% y el desgaste irregular de la banda de rodadura” La sexta pregunta busca identificar si los participantes reconocen si “Conducir con las llantas a presiones inadecuadas incrementa el consumo de combustible en un 3% y el desgaste irregular de la banda de rodadura” obteniendo las siguientes respuestas:

FECHA	VERDADERO	FALSO
7 Enero		
DEL 7 DE ENERO	28	3
DEL 9 DE ENERO	23	6
DEL 13 DE ENERO AL 17 DE ENERO	24	8
DEL 20 DE ENERO AL 24 DE ENERO	53	1
DEL 27 DE ENERO AL 31 DE ENERO	64	0
TOTAL	192	18

De los siguientes datos se da paso al siguiente análisis porcentual.



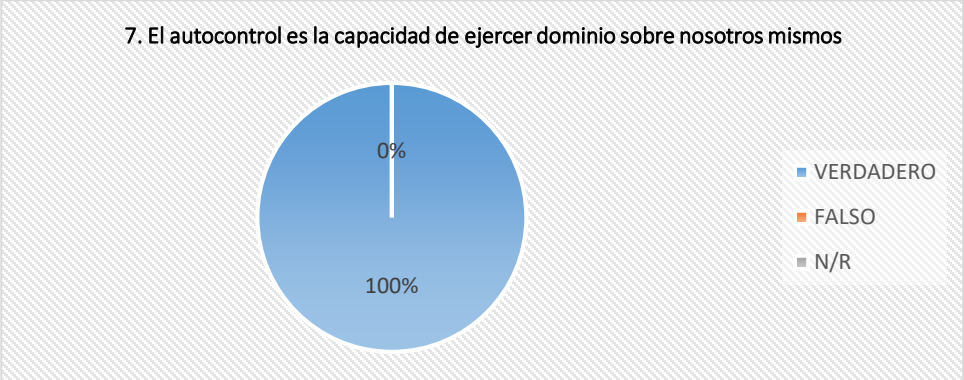
El 91% de los participantes acertaron en la respuesta debido a que el conducir con las llantas en el estado descrito, incrementa el consumo de combustible en 3% y su desgaste se vuelve irregular, haciendo daños en la banda de rodadura, un 9% contesto de forma negativa, por tal razón se hace necesario reforzar esta temática.

1.3.1.1 7. "El autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos."

En el enunciado se encontraron las siguientes respuestas:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
7 Enero	31	0	
9 Enero	29	0	
13 al 17 Enero	32	0	
20 al 24 Enero	54	0	
27al 31 Enero	64	0	
TOTAL	210	0	

Es indispensable considerar que el autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos, respuesta que es acertada, desde los conceptos de la neuropsicologia, la siguiente gráfica da cuenta de dichos resultados demostrando que el concepto quedó claro para los operadores.

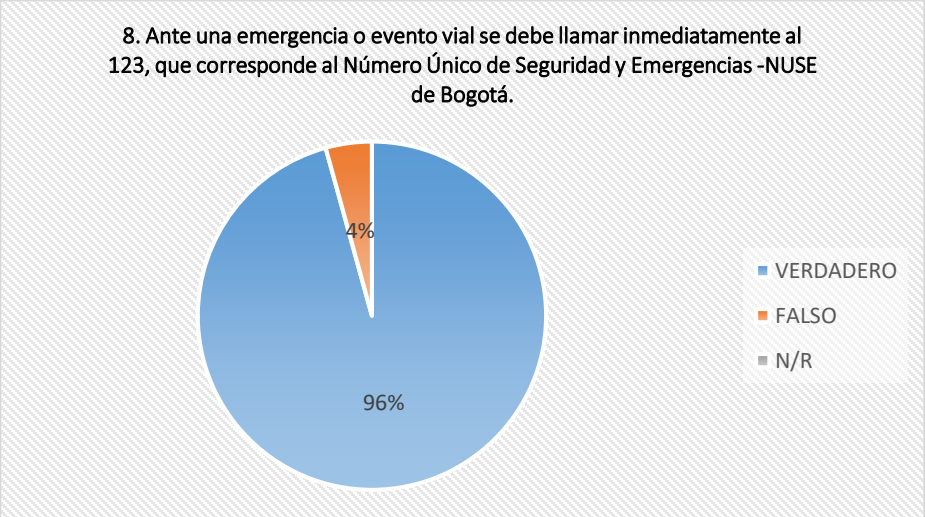


En la gráfica se evidencia que el 100% de los asisentes comprendieron el concepto de autocontrol y su relevancia para evitar o minimizar riesgos frente al siniestro vial.

1.3.1.1.8. "Ante una emergencia o evento vial se debe llamar inmediatamente al 123, que corresponde al Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE de Bogotá" con referencia a esta pregunta se reflejan los siguentes resultados:

FECHAS	VERDADERO	FALSO
DEL 7 DE ENERO	25	6
DEL 9 DE ENERO	29	0
DEL 13 DE ENERO AL 17 DE ENERO	29	3
DEL 20 DE ENERO AL 24 DE ENERO	54	0
DEL 27 DE ENERO AL 31 DE ENERO	64	0
TOTAL	201	9

A partir de esta información se diseña la siguiente gráfica de porcentajes:



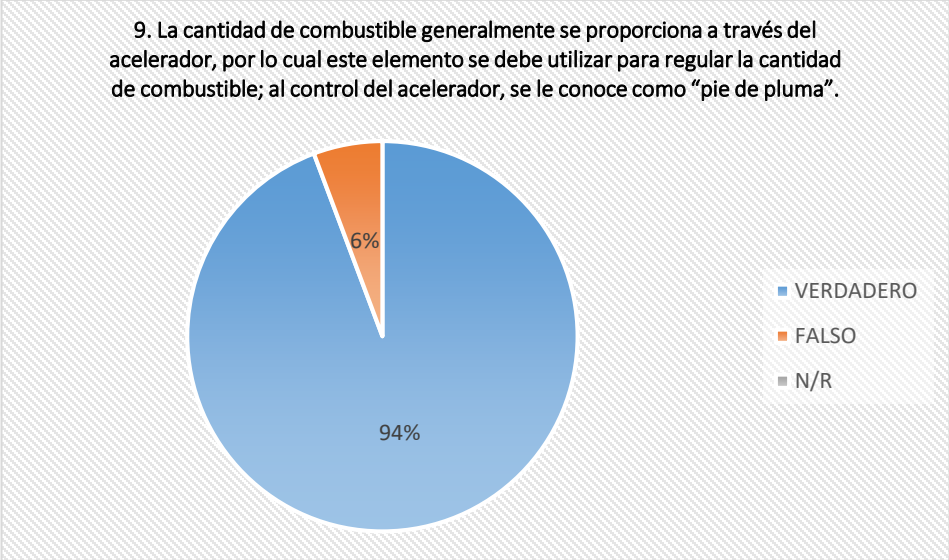
El 96% de los asistentes a la capacitación respondieron de manera correcta a esta afirmación, debido a que ante una emergencia o evento vial se debe llamar inmediatamente al 123, que corresponde al Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE de Bogotá, hecho que fue considerado como verdadero por los encuestados. Sin embargo el 4% Considero como falso el enunciado, razón por la cual se debe reforzar esta información, aclarando que es el protocolo a nivel Distrital, asi se tenga una orientación especifica desde la empresa, ya que durante el proceso de los operadores manifestaron que ellos tenian que llamar a centro de operaciones de Masivo Capital.

1.3.1.1 9. “La cantidad de combustible generalmente se proporciona a través del acelerador, por lo cual este elemento se debe utilizar para regular la cantidad de combustible; al control del acelerador, se le conoce como “pie de pluma”

FECHAS	VERDADERO	FALSO
DEL 7 DE ENERO	30	1
DEL 9 DE ENERO	25	4
DEL 13 DE ENERO AL 17 DE ENERO	25	7
DEL 20 DE ENERO AL 24 DE ENERO	54	0
DEL 27 DE ENERO AL 31 DE ENERO	64	0
TOTAL	198	12

Desde los datos expuestos en la tabla, se pueden identificar los siguientes porcentajes:

El 94 % de los capacitados respondieron de manera acertada en el cuestionamiento nueve. Sin embargo el 6% de la población evaluada respondió de manera incorrecta, razón por la cual es indispensable afianzar estos conocimientos.

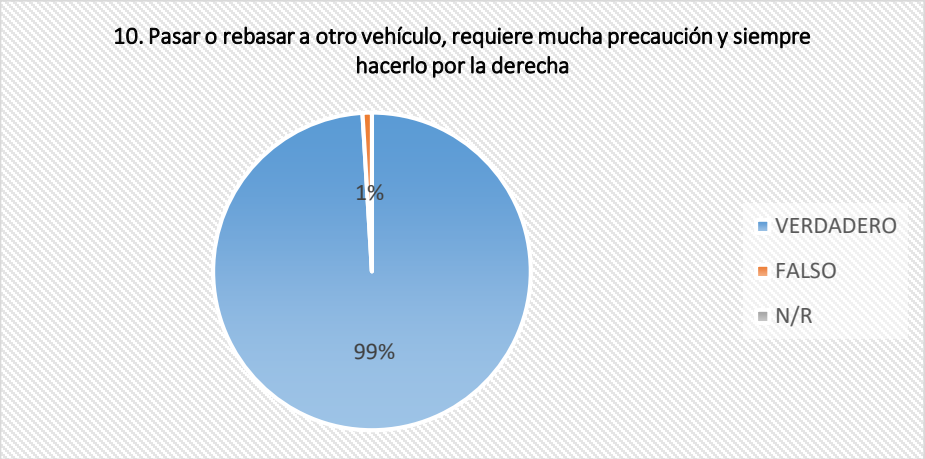


1.3.1.1 10. "Pasar o rebasar a otro vehículo, requiere mucha precaución y siempre hacerlo por la derecha"

Los resultados para esta respuesta fueron los siguientes:

	VERDADERO	FALSO
FECHA		
DEL 7 DE ENERO	30	1
DEL 9 DE ENERO	29	0
DEL 13 DE ENERO AL 17 DE ENERO	32	0
DEL 20 DE ENERO AL 24 DE ENERO	54	0
DEL 27 DE ENERO AL 31 DE ENERO	63	1
TOTAL	208	2

Según la gráfica podemos observar, que solo el 1 porciento respondió de forma negativa, lo que evidencia que la mayoria tienen claro que esta maniobra de adelantamiento se debe realizar siempre por la izquierda.



En términos generales podemos concluir que los 210 operadores capacitados en Masivo Capital, durante el mes de enero, en un alto porcentaje, comprendieron diferentes conceptos sobre movilidad y seguridad vial, que en sus conocimientos previos, no tenian claro o desconocian, y que un número muy bajo de los mismos presenta alguna dificultad para comprender dichos conceptos, por lo tanto se recomienda profundizar en estos aspectos y aclarar las diferentes dudas que se presenten al respecto.

13.3 SUMA

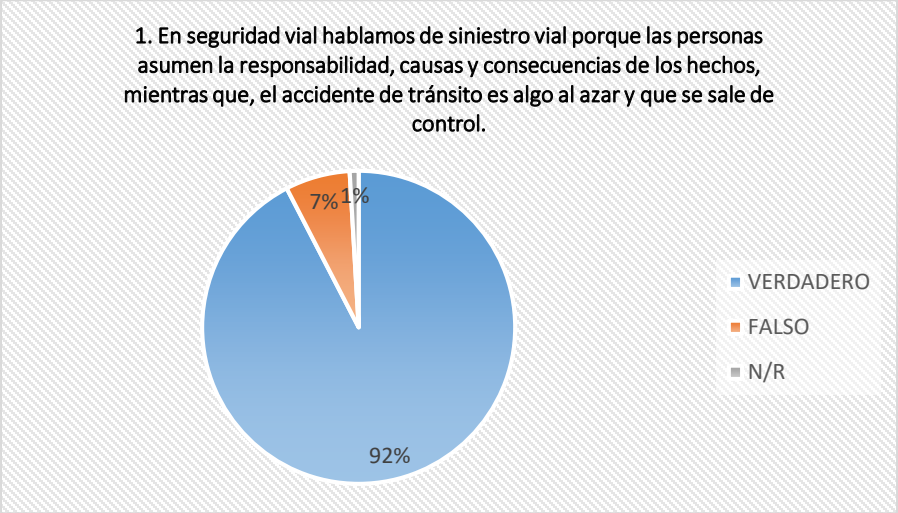
A continuación se da a conocer el análisis estadístico de las respuestas dadas en la evaluación de los operadores capacitados con una muestra base 434 participantes que corresponden al consorcio Suma SAS, capacitados desde el 7 de Enero hasta el 31 de enero de 2020 en las instalaciones de Patio Jardín carrera 17 # 70 sur – 31. Para este análisis las tablas de información se presentan en color morado.

1.3.1.1 1. En seguridad vial hablamos de siniestro vial porque las personas asumen la responsabilidad, causas y consecuencias de los hechos, mientras que, el accidente de tránsito es algo al azar y que se sale de control.

Para el análisis de las respuestas denunciado el operador contó con dos posibles respuestas, afirmar como verdadero el enunciado o como falso. Sin embargo en la recolección de las evaluaciones se evidenció un tercer factor que correspondía a aquellas hojas en donde no se da respuesta o se marcan las dos opciones haciendo nula la respuesta. Razón por la cual el proceso de tabulación se da a partir del siguiente cuadro:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 7 al 12 de Enero	209	16	3
DEL 13 al 19 de Enero	35	2	0
DEL 20 al 25 de Enero	57	3	1
DEL 26 al 31 de Enero	100	8	0
TOTAL	401	29	4

La tabla anterior representa las variables de análisis de la evaluación en su primer enunciado, identificando los siguientes porcentajes:



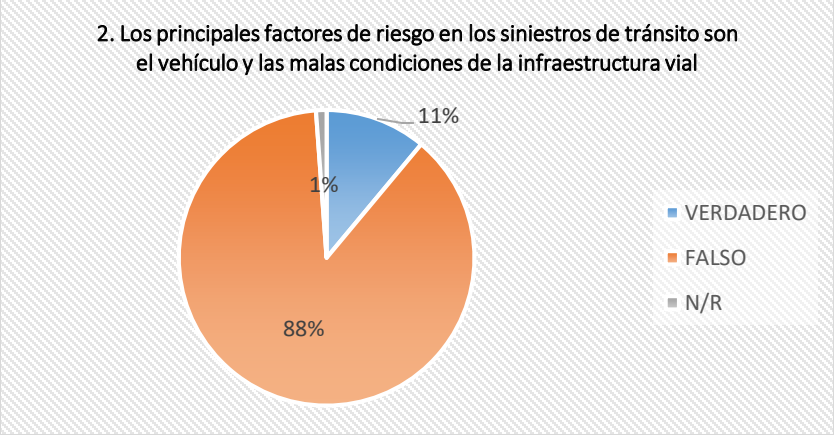
De la población de 434, el 92% consideraron que el enunciado era verdadero, acertando a la respuesta correcta debido a que en seguridad vial se habla de siniestro vial; cuando las personas asumen la responsabilidad de las causas y las consecuencias de los hechos, de lo contrario el accidente es algo al azar que no se puede evitar. No obstante el 7% respondió de manera incorrecta a la pregunta, razón por la cual se deben considerar otras variables, como el estar desconcentrado en el momento de la capacitación, la falta de habilidades de comprensión de lectura, o la ausencia de estrategias de aprendizaje en pro de afianzar los conocimientos dados en el momento de la capacitación. De igual forma el 1% de los asistentes deciden no responder el enunciado.

1.3.1.1 2 "Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial"

De acuerdo al enunciado, los capacitados debian responder si este era verdadero o falso, desde lo analizado en el módulo de seguridad vial, desde la temática, factores de riesgos que inciden en el accidente, obteniendo los siguientes datos:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 7 al 12 de Enero	24	202	2
DEL 13 al 19 de Enero	1	36	0
DEL 20 al 25 de Enero	3	55	3
DEL 26 al 31 de Enero	20	88	0
TOTAL	48	381	5

A partir de los datos presentados en la anterior tabla, se determina en porcentajes la siguiente información:



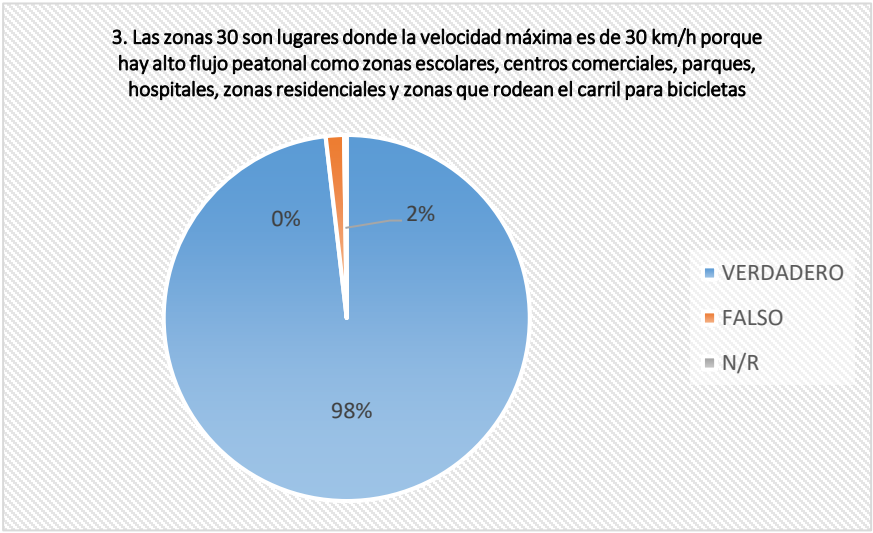
De la población analizada el 88% de los asistentes a la capacitación respondieron de manera correcta al considerar falso el enunciado puesto que, se establecen tres tipos de riesgos en los siniestros de tránsito, desde las diversas teorías de la seguridad vial: factor humano, factor vehículo y factor ambiental. Sin embargo, el enunciado presenta un elemento distractor en donde se elimina al factor humano, distractor que logró confundir al 11% de los operadores que participaron en la capacitación y que el 1% decidieran no responder al mismo, tal vez por la misma confusión.

1.3.1.1 3 "Las zonas 30 son lugares donde la velocidad máxima es de 30 km/h porque hay alto flujo peatonal como zonas escolares, centros comerciales, parques, hospitales, zonas residenciales y zonas que rodean el carril para bicicletas"

El anterior enunciado posibilitó la recolección de los siguientes datos de análisis:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 7 al 12 de Enero	225	3	0
DEL 13 al 19 de Enero	37	0	0
DEL 20 al 25 de Enero	59	1	1
DEL 26 al 31 de Enero	105	3	0
TOTAL	426	7	1

La población muestra representada en la anterior tabla, posibilitó el análisis de los siguientes porcentajes:



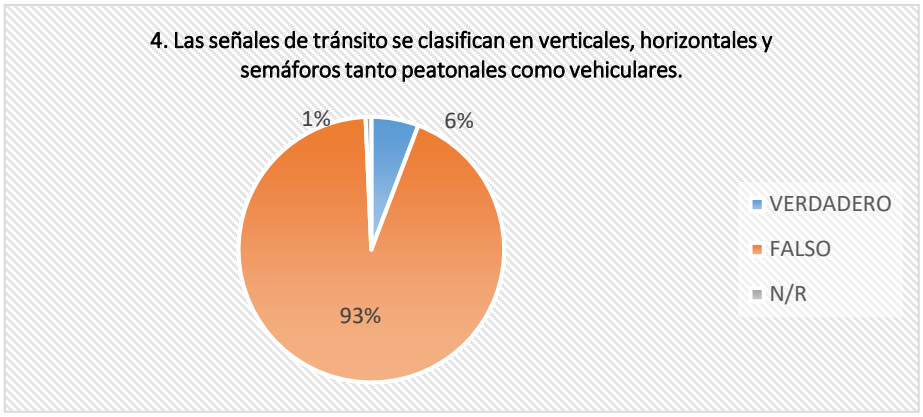
La gráfica, identifica que el 98% de la población a identificado la respuesta correcta, debido a que el enunciado es vedadero desde el código de tránsito y transporte, adicional a ello se debe analizar que agentes distractores intervinieron para que el 0% considerara el enunciado como falso y el 2% restante decidiera no responder al cuestionamiento razón por la cual se aconseja a los consorcios hacer enfasis en la enseñanza del código de transito y transporte.

1.3.1.1 4. "Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares"

Frente al anterior enunciado y tras el desarrollo de la evaluación se recogieron los siguientes datos de análisis:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 7 al 12 de Enero	3	225	0
DEL 13 al 19 de Enero	3	33	1
DEL 20 al 25 de Enero	2	58	1
DEL 26 al 31 de Enero	17	90	1
TOTAL	25	406	3

Desde los datos recogidos en la tabla anterior, se dio paso a los siguientes porcentajes:



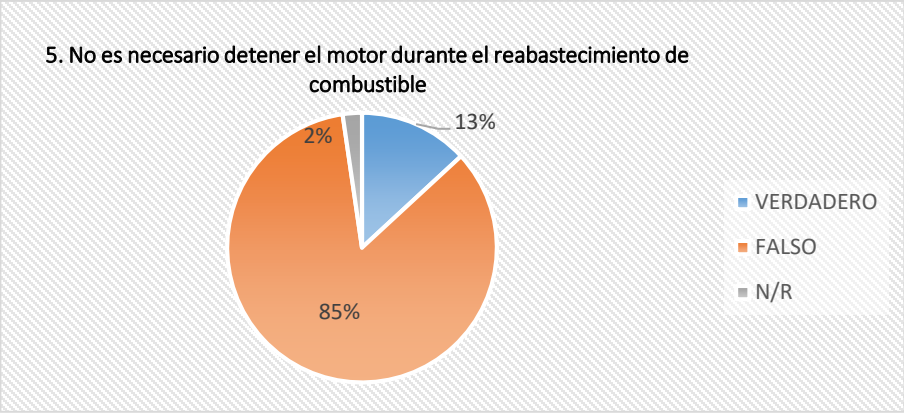
El enunciado de análisis identifica la clasificación de las señales de tránsito como verticales, horizontales y semáforos. Frente a dicha pregunta los operadores que participaron de la capacitación desarrollaron variables diversas en sus respuestas, en donde el 1% decidió no responder a la pregunta tal vez porque el conocimiento no era claro y temian responder de manera incorrecta. De igual forma el 6% consideró como verdadero el enunciado, cayendo en el error de los actores distractores puesto que según el código nacional de tránsito y transporte las señales se dividen en tres grupos; reglamentarias o prescriptiva , las preventivas y las informativas, información que esta fundamentada por el 93% de los capacitados quienes identificaron el enunciado como falso.

1.3.1.1 5. “No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible”

Para el enunciado anterior se contaron con los siguientes datos de tabulación:

FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 7 al 12 de Enero	4	224	0
DEL 13 al 19 de Enero	0	37	0
DEL 20 al 25 de Enero	53	8	0
DEL 26 al 31 de Enero	0	98	10
TOTAL	57	367	10

Frente a los datos anteriores y desde los porcentajes se eviencian los siguientes resultados:



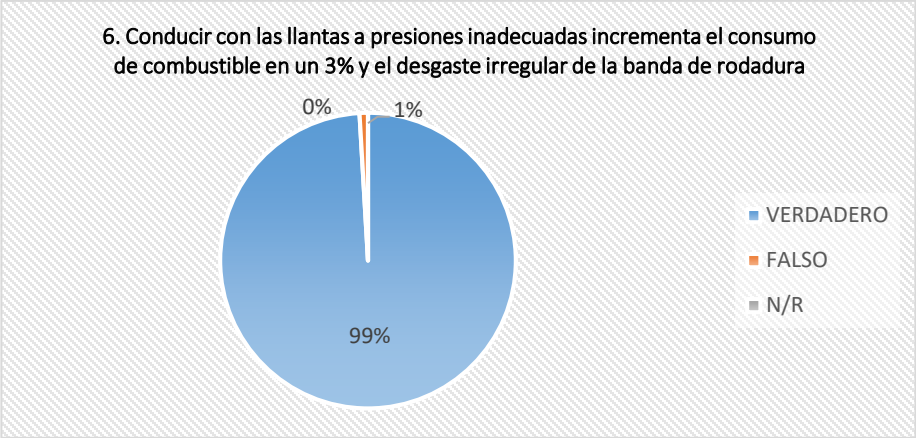
Sin lugar a dudas el enunciado de la pregunta número 5 es totalmente incorrecto, debido a que es necesario detener el motor en el proceso de reabasteciento de combustible, un conocimiento que se denotó en el 85% de los operadores. Sin embargo el 2% de los asistentes no respondieron a la pregunta, por tanto se hace necesaria una retroalimentación del módulo de mecánica y ecoconducción frente a estos temas para corregir estos errores o identificar si se trata de un problema de comprensión de lectura. Adicional a ello el 13% de los evaluados consideró el enunciado como verdadero, por ende se hace necesario corregir a tiempo esta mala acción.

1.3.1.1 6. "Conducir con las llantas a presiones inadecuadas incrementa el consumo de combustible en un 3% y el desgaste irregular de la banda de rodadura**"**

La sexta pregunta busca identificar si los participantes reconocen si "Conducir con las llantas a presiones inadecuadas incrementa el consumo de combustible en un 3% y el desgaste irregular de la banda de rodadura" obteniendo las siguientes respuestas:

FECHAS	VERDADERO	FALSO		N/R
DEL 7 al 12 de Enero	224	4		0
DEL 13 al 19 de Enero	37	0		0
DEL 20 al 25 de Enero	61	0		0
DEL 26 al 31 de Enero	108	0		0
TOTAL	430	4		0

De los siguienes datos se da paso al siguiente analisis porcentual.



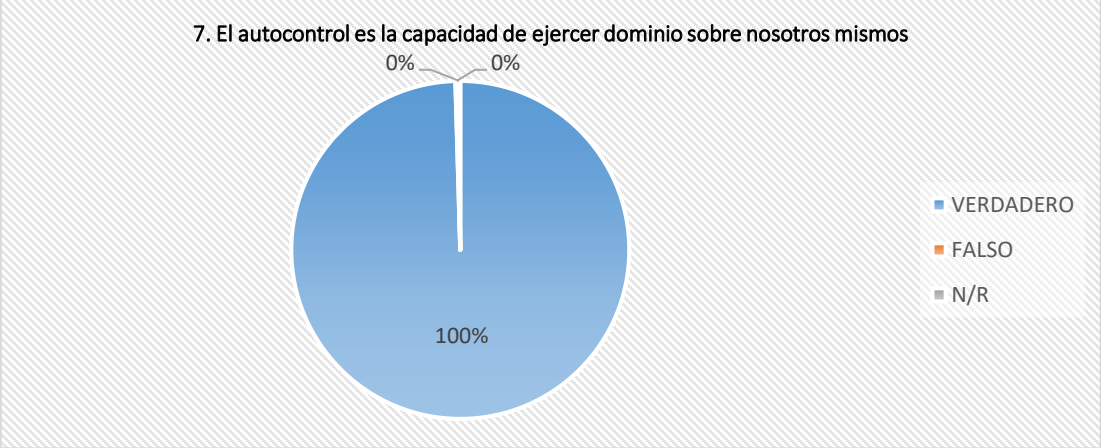
El 99% de los participantes acertaron en la respuesta debido a que el conducir con las llantas en el estado descrito, incrementa el consumo de combustible en 3% y su desgaste se vuelve irregular, haciendo daños en la banda de rodadura, un 1% considero el enunciado como falso.

1.3.1.1 7. “El autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos.”

En el enunciado se encontraron las siguientes respuestas:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 7 al 12 de Enero	226	1	1
DEL 13 al 19 de Enero	37	0	0
DEL 20 al 25 de Enero	61	0	0
DEL 26 al 31 de Enero	108	0	0
TOTAL	432	1	1

Es indispensable considerar que el autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos, respuesta que es acertada, desde los conceptos de la neuropsicología, así a través de la siguiente gráfica se muestran los resultados.

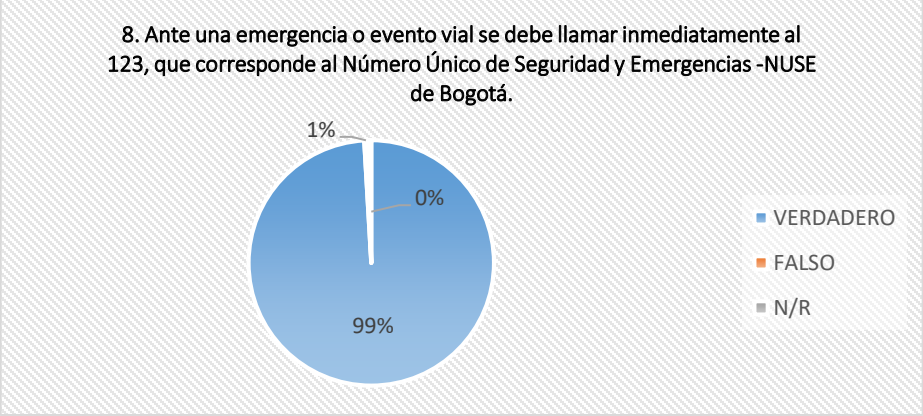


En la gráfica se evidencia que el 100% de los asistentes apropiaron el concepto de autocontrol de manera correcta.

1.3.1.1 8."Ante una emergencia o evento vial se debe llamar inmediatamente al 123, que corresponde al Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE de Bogotá" se dan los siguientes resultados:

FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 7 al 12 de Enero	224	2	2
DEL 13 al 19 de Enero	37	0	0
DEL 20 al 25 de Enero	61	0	0
DEL 26 al 31 de Enero	108	0	0
TOTAL	430	2	2

A partir de esta información se diseña la siguiente grafica de porcentajes:

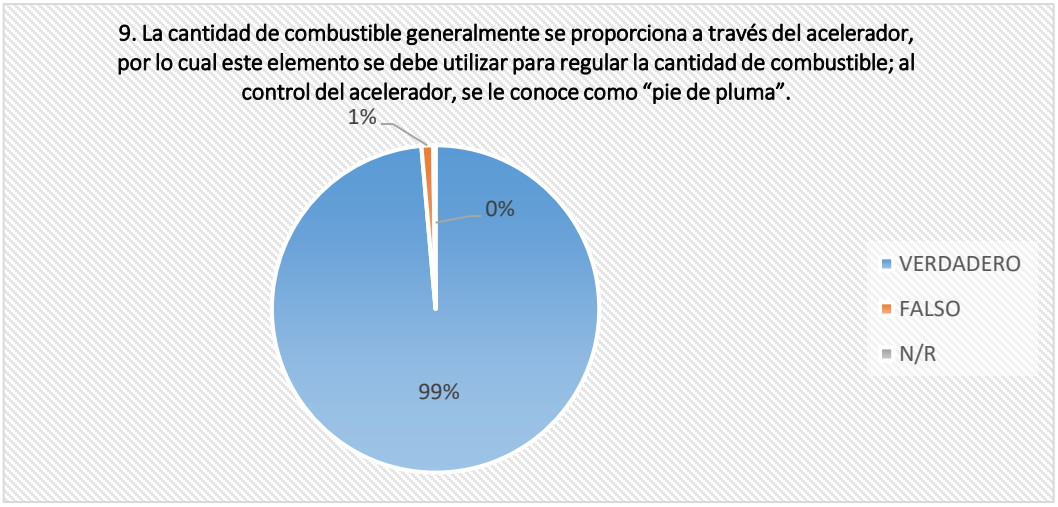


El 99% de los asistentes a la capacitación respondieron de manera correcta a esta afirmación debido a que ante una emergencia o evento vial se debe llamar inmediatamente al 123, que corresponde al Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE de Bogotá, hecho que fue considerado como verdadero por los encuestados. Sin embargo el 1% Consideró como falso el enunciado por tanto su respuesta es incorrecta.

1.3.1.1 9. "La cantidad de combustible generalmente se proporciona a través del acelerador, por lo cual este elemento se debe utilizar para regular la cantidad de combustible; al control del acelerador, se le conoce como "pie de pluma"

	VERDADERO	FALSO	N/R
FECHA			
DEL 7 al 12 de Enero	222	5	1
DEL 13 al 19 de Enero	37	0	0
DEL 20 al 25 de Enero	61	0	0
DEL 26 al 31 de Enero	108	0	0
TOTAL	428	5	1

Desde los datos expuestos en la tabla, se puede identificar los siguientes porcentajes:



El 99 % de los capacitados respondieron de manera acertada en el cuestionamiento nueve. Sin embargo el 1% de la población evaluada, respondió de manera incorrecta, razón por la cual es indispensable afianzar estos conocimientos.

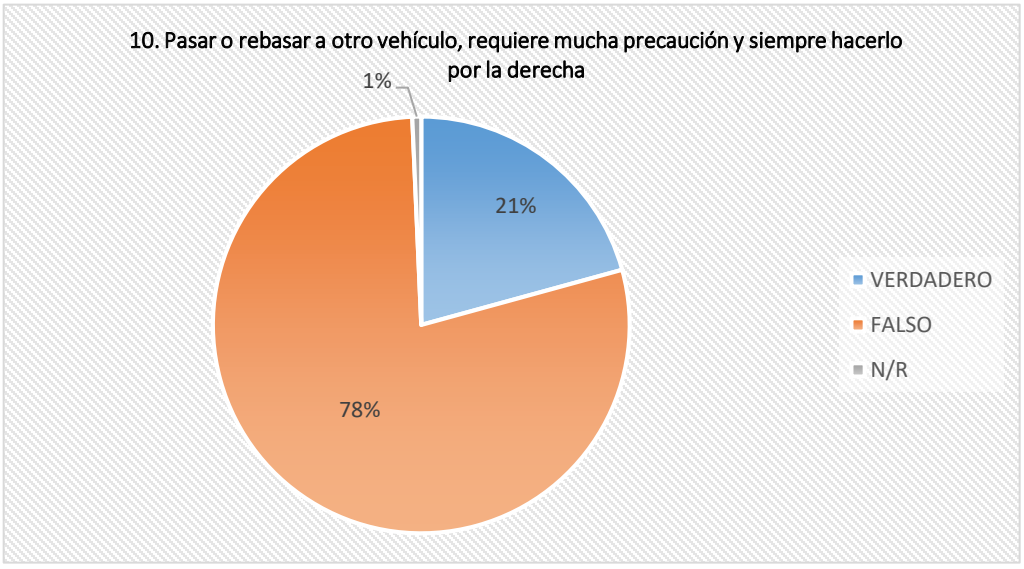
1.3.1.1 10. "Pasar o rebasar a otro vehículo, requiere mucha precaución y siempre hacerlo por la derecha"

A lo que se dieron los siguientes resultados:

	VERDADERO	FALSO	N/R
FECHA			
DEL 7 al 12 de Enero	1	224	3
DEL 13 al 19 de Enero	0	37	0
DEL 20 al 25 de Enero	0	61	0
DEL 26 al 31 de Enero	89	19	0
TOTAL	90	341	3

Para detrminaar el porcentaje de asistentes que respondieron de manera correcta este cuestionamiento de normatividad se grafican a continuación los porcentajes:

.



Tan solo el 78% de los evaluados acertaron con la respuesta, puesto que el enunciado tiene un

elemento distractor que da paso a la confusión, como sucedió con el 21% de los participantes quienes consideraron verdadera la afirmación, sin percatarse que el código permite el adelantamiento por la izquierda, de igual forma el 1% decidió no contestarla bien sea por distracción o ausencia del conocimiento.

13.4. GMOVIL

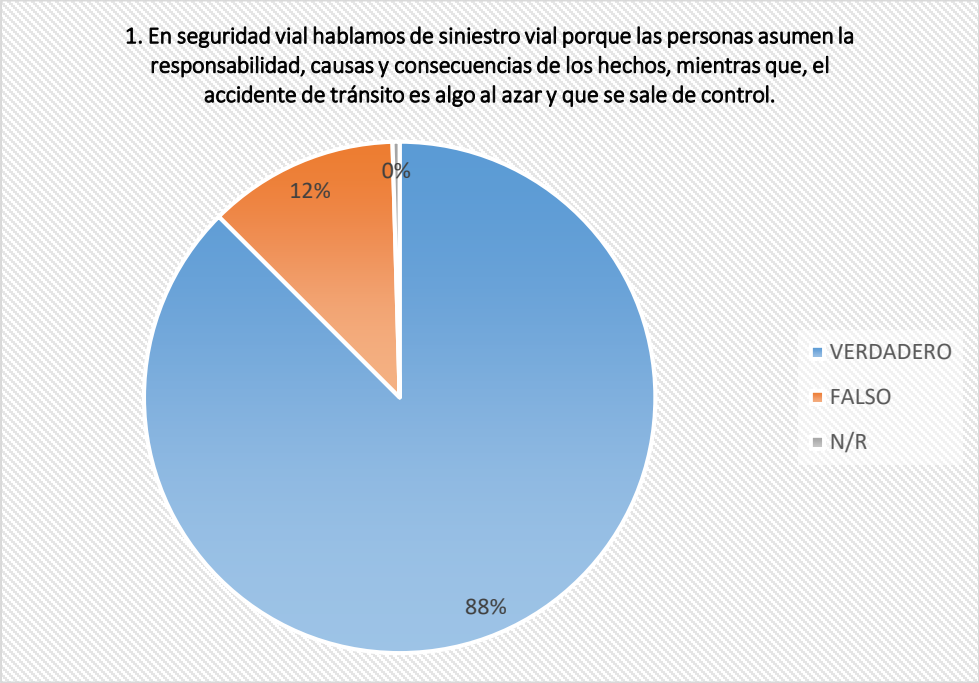
A continuación se da a conocer el análisis estadístico de las respuestas dadas en la evaluación de los operadores capacitados con una muestra base de 224 participantes que corresponden al consorcio Gmovil, capacitados desde el 2 de Enero 2020 al 31 de enero de 2020 en los distintos patios: patio Troncal el Dorado y patio Fontibón la Y, datos que se presentarán en tablas de color azul.

1.3.1.1 1. En seguridad vial hablamos de siniestro vial porque las personas asumen la responsabilidad, causas y consecuencias de los hechos, mientras que, el accidente de tránsito es algo al azar y que se sale de control.

Para el análisis de las respuestas denunciado el operador contó con dos posibles respuestas, afirmar como verdadero el enunciado o como falso. Sin embargo en la recolección de las evaluaciones se evidenció un tercer factor que correspondía a aquellas hojas en donde no se da respuesta o se hará una opción haciendo nula la respuesta. Razón por la cual el proceso de tabulación se da a partir del siguiente cuadro:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 2 DE ENERO AL 5 DE ENERO	51	7	0
DEL 6 DE ENERO AL 12 DE ENERO	51	11	1
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	38	8	0
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	56	1	0
	196	27	1

La tabla anterior representa las variables de análisis de la evaluación en su primer enunciado, identificando los siguientes porcentajes:



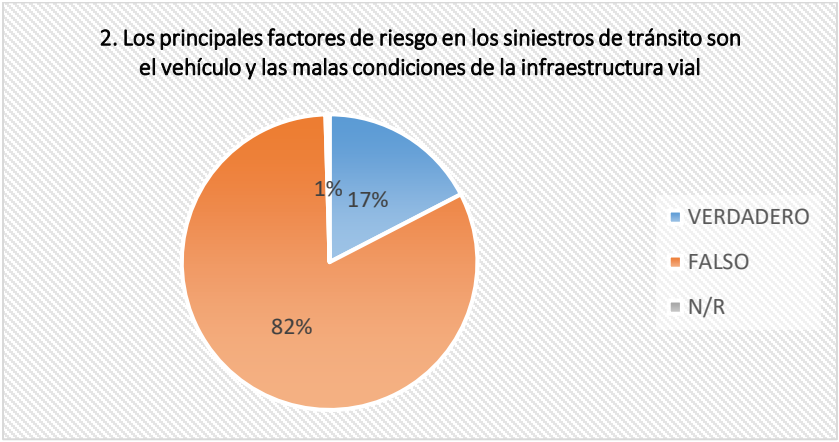
De la población muestra de 224, el 88% consideraron que el enunciado era verdadero, acertando a la respuesta correcta debido a que en seguridad vial se habla de siniestro vial cuando las personas asumen la responsabilidad de las causas y las consecuencias de los hechos, de lo contrario el accidente es algo al azar que no se puede evitar. No obstante el 12% respondió de manera incorrecta a la pregunta, razón por la cual se deben considerar otras variables, como el estar desconcentrado en el momento de la capacitación, la falta de habilidades de comprensión de lectura, o la ausencia de estrategias de aprendizaje en pro de afianzar los conocimientos dados en el momento de la capacitación.

1.3.1.1 2 "Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial"

De acuerdo al enunciado, los capacitados debian responder si este era verdadero o falso, desde lo analizado en el módulo de seguridad vial, desde la temática; factores de riesgos que inciden en el accidente, obteniendo los siguientes datos:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 2 DE ENERO AL 5 DE ENERO	6	52	
DEL 6 DE ENERO AL 12 DE ENERO	23	39	1
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	7	39	0
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	3	54	
	39	184	1

A partir de los datos presentados en la anterior tabla, se determina en porcentajes la siguiente información:



De la población muestra analizada el 82% de los asistentes a la capacitación respondieron de manera correcta al considerar falso el enunciado puesto que se establecen tres tipos de riesgos en los siniestros de tránsito, desde las diversas teorías de la seguridad vial: factor humano, factor vehículo y factor ambiental. Sin embargo el enunciado presenta un elemento distractor en donde se elimina al factor humano, distractor que logró confundir al 7% de los operadores que participaron en la capacitación y que el 1% decidieran no responder al mismo, tal vez por la misma confusión.

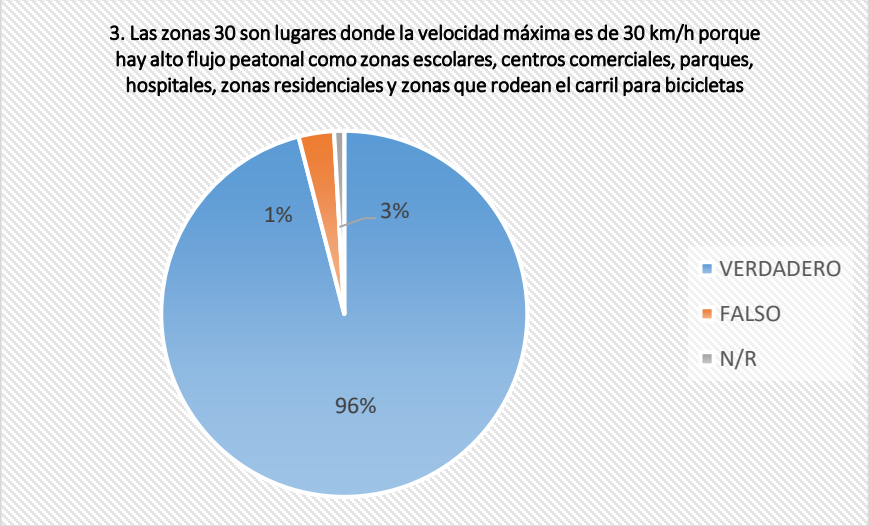
1.3.1.1 3 “Las zonas 30 son lugares donde la velocidad máxima es de 30 km/h porque hay alto flujo peatonal como zonas escolares, centros comerciales, parques, hospitales, zonas

residenciales y zonas que rodean el carril para bicicletas”

El anterior enunciado posibilitó la recolección de los siguientes datos de análisis:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 2 DE ENERO AL 5 DE ENERO	55	2	1
DEL 6 DE ENERO AL 12 DE ENERO	59	3	1
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	45	1	0
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	56	1	0

La población muestra representada en la anterior tabla, posibilito el análisis de los siguientes porcentajes:



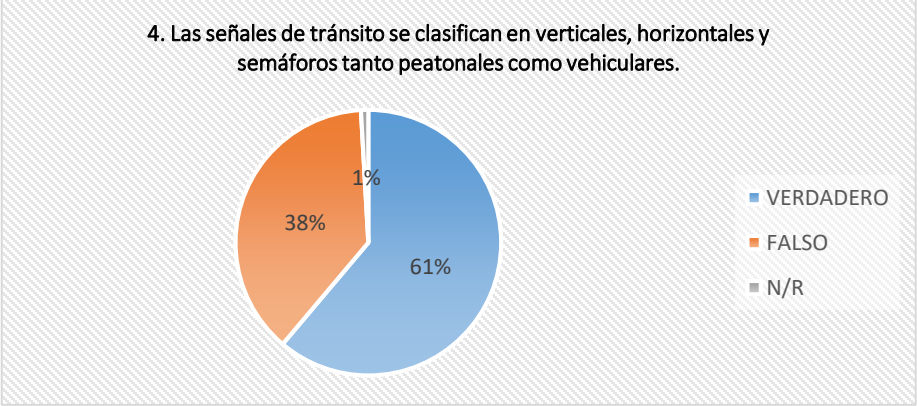
La gráfica, identifica que el 96% de la población a identificado la respuesta correcta, debido a que el enunciado es vedadero desde el código de tránsito y transporte, adicional a ello se debe analizar que agentes distractores intervinieron para que el 1% considerara el enunciado como falso y el 3% restante decidiera no responder al cuestionamiento razón por la cual se aconseja a los consorcios hacer enfasis en la enseñanza del código de traánsito y transporte.

1.3.1.1 4. "Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares"

Frente al anterior enunciado y tras el desarrollo de la evaluación se recogieron los siguientes datos de analisis:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 2 DE ENERO AL 5 DE ENERO	11	47	0
DEL 6 DE ENERO AL 12 DE ENERO	33	28	2
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	37	9	0
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	56	1	0
TOTAL	137	85	2

Desde los datos recogidos en la tabla anterior, se dio paso a los siguientes porcentajes:



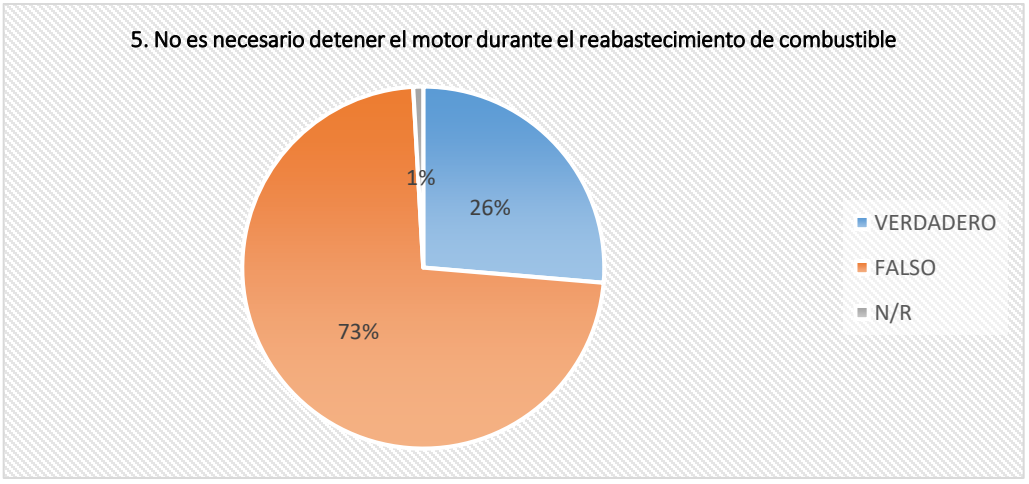
El enunciado de análisis identifica la clasificación de las señales de tránsito como verticales, horizontales y semáforos. Sin embargo, contiene en su formulación varios agentes distractores que hacen que este sea falso. Frente a dicha pregunta los operadores que participaron de la capacitación desarrollaron variables diversas en sus respuestas, en donde el 1% decidió no responder a la pregunta tal vez porque el conocimiento no era claro y temian responder de manera incorrecta. De igual forma el 61% consideró como verdadero el enunciado, cayendo en el error de los actores distractores puesto que según el código

nacional de tránsito y transporte las señales de dividen en tres grupos; reglamentarias o prescriptiva , la preventivas y las informativas, información que esta fundamentada por el 38% de los capacitados quienes identificaron el enunciado como falso.

1.3.1.1 5. "No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible" Para el enunciado anterior se contaron con los siguientes datos de tabulación:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 2 DE ENERO AL 5 DE ENERO	7	51	0
DEL 6 DE ENERO AL 12 DE ENERO	25	37	1
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	27	18	0
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	0	57	1
TOTAL	59	163	2

Frente a los datos anteriores y desde los porcentajes se eviencian los siguientes resultados:



Sin lugar a dudas el enunciado de la pregunta número 5 es totalmente incorrecto, debido a que es necesario detener el motor en el proceso de reabasteciento de combustible, un conocimiento que se denotó en el 73% de los operadores. Sin embargo el 1% de los

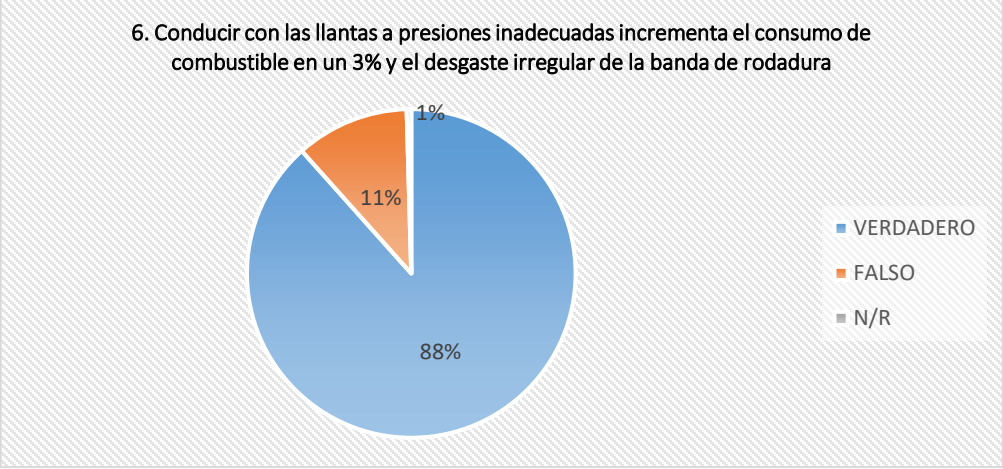
asistentes no respondieron a la pregunta, por tanto se hace necesaria una retroalimentación del módulo de mecánica y ecoconducción frente a estos temas para corregir estos errores o identificar si se trata de un problema de comprensión de lectura. Adicional a ello el 26% de los evaluados consideró el enunciado como verdadero, por ende se hace necesario corregir a tiempo esta mala acción.

1.3.1.1 6. "Conducir con las llantas a presiones inadecuadas incrementa el consumo de combustible en un 3% y el desgaste irregular de la banda de rodadura**"**

La sexta pregunta busca identificar si los participantes reconocen si "Conducir con las llantas a presiones inadecuadas incrementa el consumo de combustible en un 3% y el desgaste irregular de la banda de rodadura" obteniendo las siguientes respuestas:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 2 DE ENERO AL 5 DE ENERO	58	0	0
DEL 6 DE ENERO AL 12 DE ENERO	39	23	1
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	45	1	0
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	56	1	0
TOTAL	198	25	1

De los siguienes datos se da paso al siguiente analisis porcentual.



El 88% de los participantes acertaron en la respuesta debido a que el conducir con las llantas en el estado descrito, incrementa el consumo de combustible en 3% y su desgaste se vuelve irregular, haciendo daños en la banda de rodadura. Sin embargo, fue menor el porcentaje que no respondió al enunciado con un 1% y un 11% consideró el enunciado como falso.

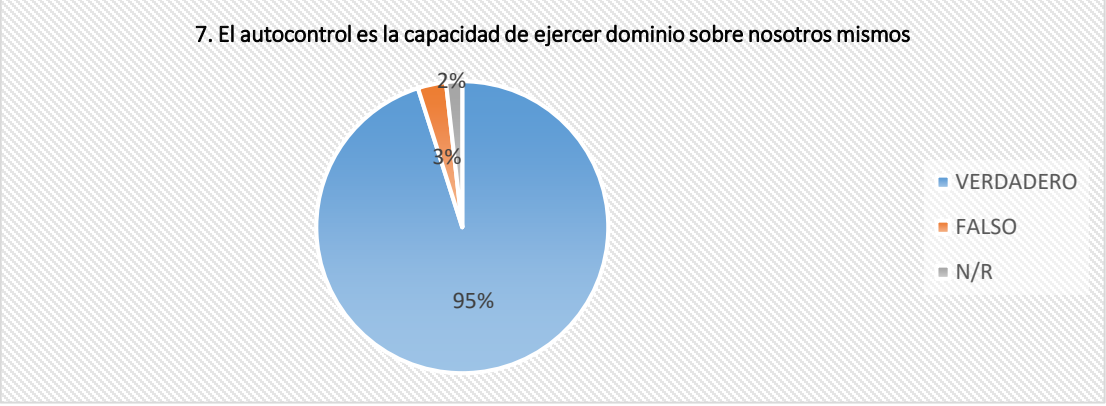
FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 2 DE ENERO AL 5 DE ENERO	54	4	0
DEL 6 DE ENERO AL 12 DE ENERO	58	4	1
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	46	0	0
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	56	1	0
TOTAL	214	9	1

1.3.1.1 7.

“El autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos.”

En el enunciado se encontraron las siguientes respuestas:

Es indispensable considerar que el autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos, respuesta que es acertada, desde los conceptos de la neuropsicología, asi a través de la siguiente gráfica se muestran los resultados.

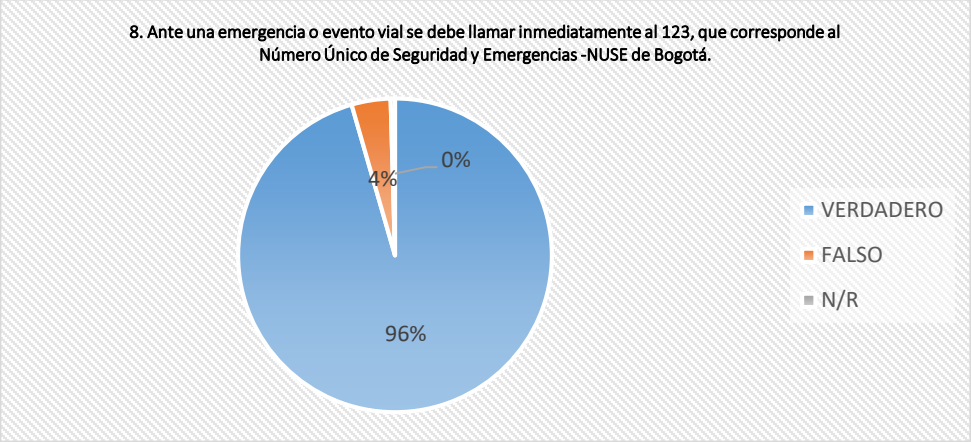


En la gráfica se evidencia que el 95% de los asistentes apropiaron el concepto de autocontrol de manera correcta, mientras que el 3% de los capacitados respondieron de manera incorrecta.

1.3.1.1 8."Ante una emergencia o evento vial se debe llamar inmediatamente al 123, que corresponde al Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE de Bogotá" se dan los siguientes resultados:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 2 DE ENERO AL 5 DE ENERO	58	0	0
DEL 6 DE ENERO AL 12 DE ENERO	53	6	4
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	45	1	0
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	57	0	0
TOTAL	213	7	4

A partir de esta información se diseña la siguiente grafica de porcentajes:

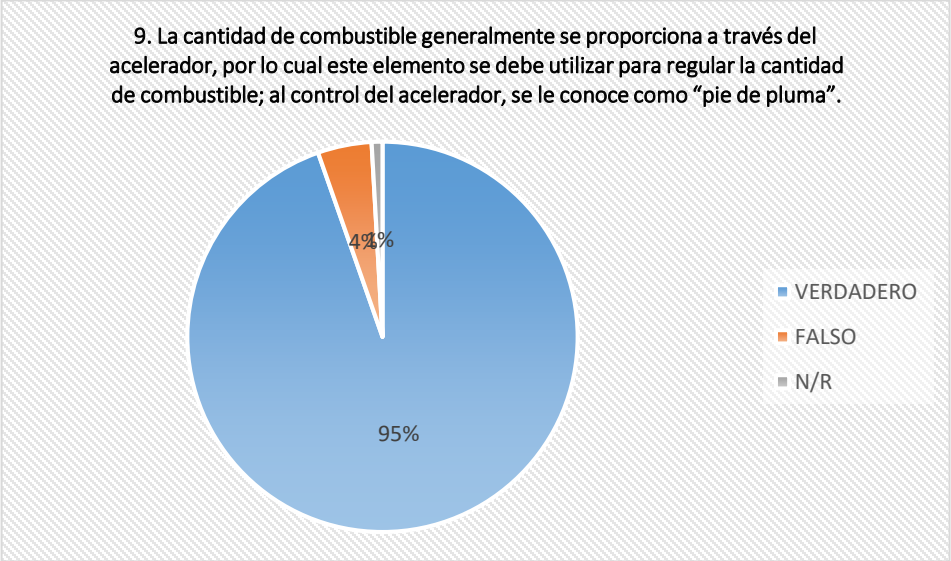


El 96% de los asistentes a la capacitación respondieron de manera correcta a esta afirmación debido a que ante una emergencia o evento vial se debe llamar inmediatamente al 123, que corresponde al Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE de Bogotá, hecho que fue considerado como verdadero por los encuestados. Sin embargo el 4% consideró como falso el enunciado por tanto su respuesta es incorrecta.

1.3.1.1 9. "La cantidad de combustible generalmente se proporciona a través del acelerador, por lo cual este elemento se debe utilizar para regular la cantidad de combustible; al control del acelerador, se le conoce como "pie de pluma"

Desde los datos expuestos en la tabla, se puede identificar los siguientes porcentajes:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 2 DE ENERO AL 5 DE ENERO	58	0	0
DEL 6 DE ENERO AL 12 DE ENERO	51	10	2
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	46	0	0
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	57	0	0
TOTAL	212	10	2

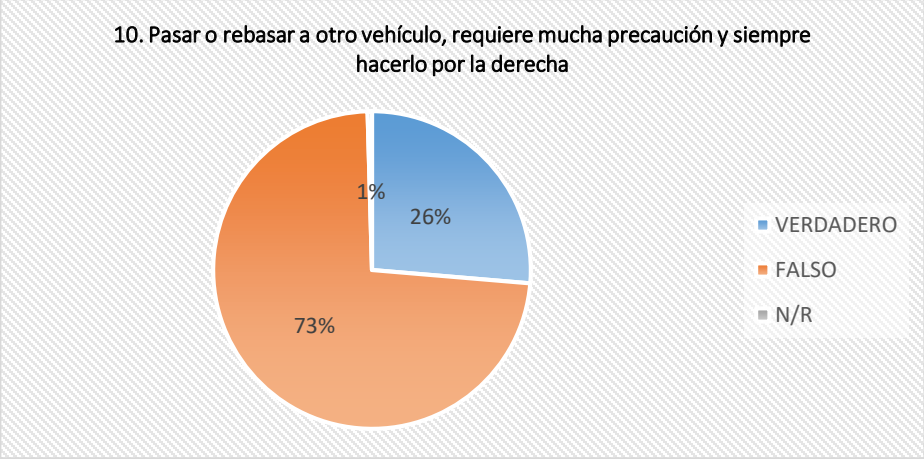


El 95 % de los capacitados respondieron de manera acertada en el cuestionamiento nueve. Sin embargo el 4% de la población evaluada respondió de manera incorrecta, razón por la cual es indispensable afianzar estos conocimientos.

1.3.1.1 10. "Pasar o rebasar a otro vehículo, requiere mucha precaución y siempre hacerlo por la derecha" A lo que se dieron los siguientes resultados:

	VERDADERO	FALSO	N/R
FECHA			
DEL 2 DE ENERO AL 5 DE ENERO	5	53	0
DEL 6 DE ENERO AL 12 DE ENERO	53	9	1
DEL 13 DE ENERO AL 19 DE ENERO	1	45	0
DEL 20 DE ENERO AL 26 DE ENERO	0	57	0
TOTAL	59	164	1

Para determinar el porcentaje de asistentes que respondieron de manera correcta este cuestionamiento de normatividad se grafican a continuación los porcentajes:



Tan solo el 73 % de los evaluados acertaron con la respuesta, puesto que el enunciado tiene un elemento distractor que da paso a la confusión, como sucedió con el 26% de los participantes quienes consideraron verdadera la afirmación, sin percatarse que el código permite el adelantamiento por la izquierda, de igual forma el 1% decidió no contestarla bien sea por distracción o ausencia del conocimiento.

13.5. ETIB

A continuación, se da a conocer el análisis estadístico de las respuestas dadas en la evaluación de los operadores capacitados con una muestra base de 115 participantes que corresponden al consorcio Etib, capacitados desde el 22 de Enero al 29 de enero de 2020 en los distintos patios: Auto Sur y San José

Análisis de las evaluaciones par operadores del SITP presentadas por el grupo 1 al 5 del Consorcio Etib de la semana comprendida entre el día 22 de enero al 29 de enero del 2019.

1.1.1.1 1. En seguridad vial hablamos de siniestro vial porque las personas asumen la responsabilidad, causas y consecuencias de los hechos, mientras que, el accidente de tránsito es algo al azar y que se sale de control.

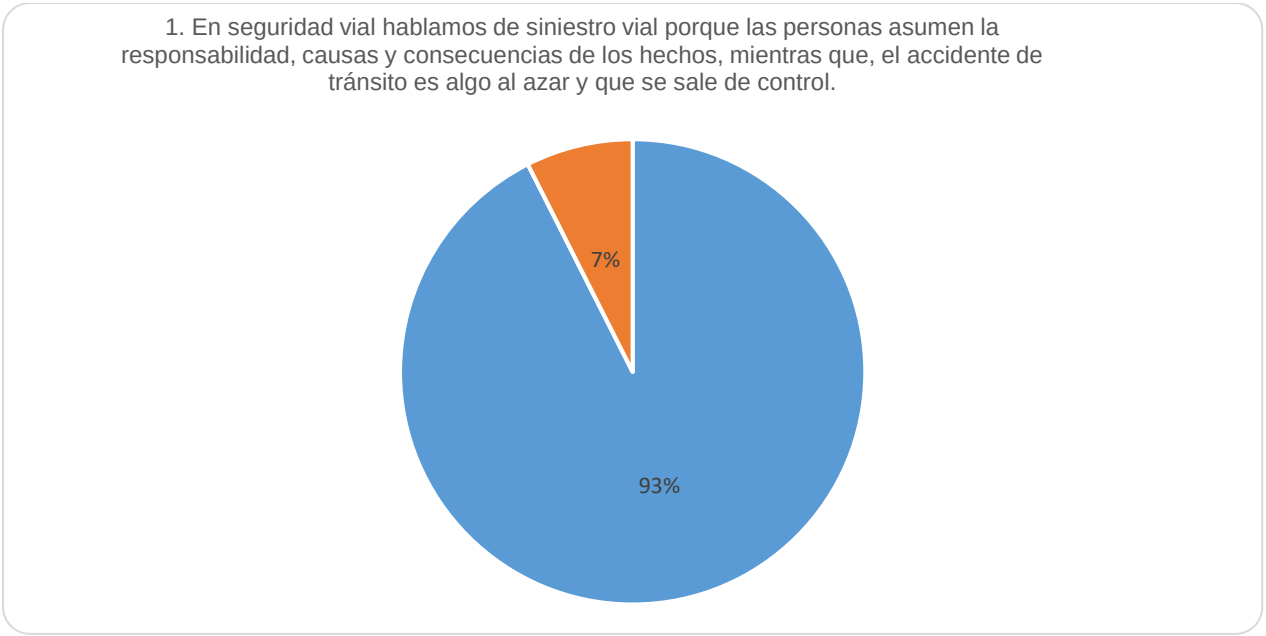
Para el análisis de las respuestas denunciado el operador conto con dos posibles

respuestas, afirmar como verdadero el enunciado o como falso. Sin embargo, en la recolección de las evaluaciones se evidenció un tercer factor que correspondía a aquellas hojas en donde no se da respuesta o se marcan las dos opciones haciendo nula la respuesta. Razón por la cual el proceso de tabulación se da a partir del siguiente cuadro:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 22 AL 24 DE ENERO	64	7	
DEL 27 AL 30 DE ENERO	44	0	0
TOTAL	108	7	

A la primera pregunta: En seguridad vial hablamos de siniestro vial porque las personas asumen la responsabilidad, causas y consecuencias de los hechos, mientras que, el accidente de tránsito es algo al azar y que se sale de control, los resultados fueron los siguientes:

El 93 % de los participantes acertaron con la respuesta, debido a que en seguridad vial se habla de siniestro vial cuando las personas asumen la responsabilidad de las causas y las consecuencias de los hechos, de lo contrario el accidente es algo al azar que no se puede controlar. Sin embargo, el 7 % respondió de manera incorrecta, razón por la cual se debe retroalimentar en estas temáticas.

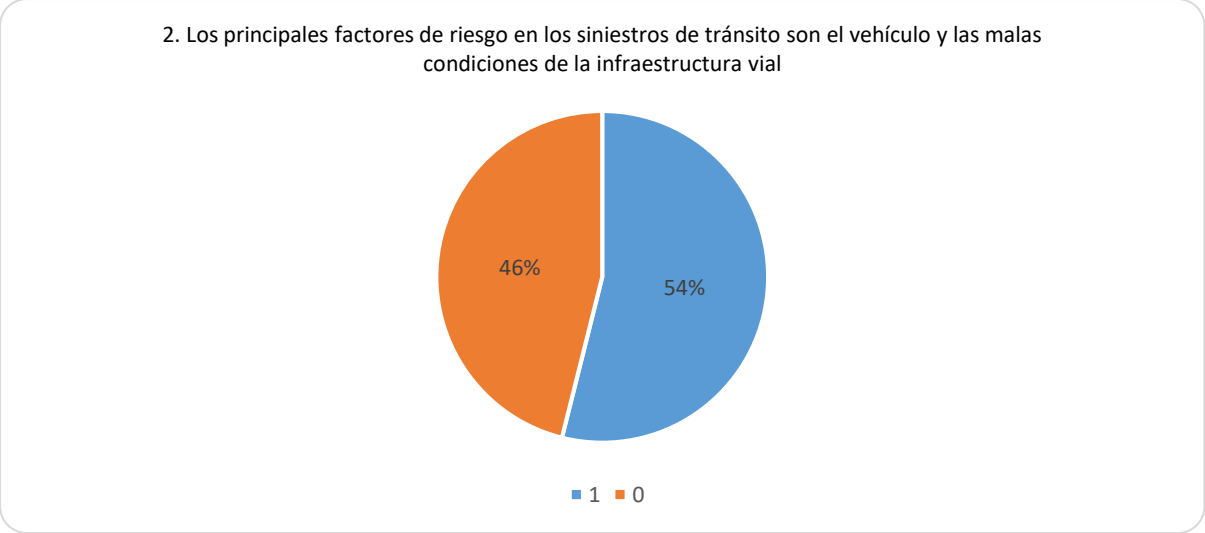


1.1.1.1 2 "Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial"

La segunda pregunta hacia relación a: "Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial" De acuerdo con el enunciado, los capacitados debían responder si este era verdadero o falso desde lo analizado en el módulo de seguridad vial, desde la temática, factores de riesgos que inciden en el accidente, obteniendo los siguientes datos:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 22 AL 24 DE ENERO	62	9	
DEL 27 AL 30 DE ENERO	0	44	
TOTAL	62	53	0

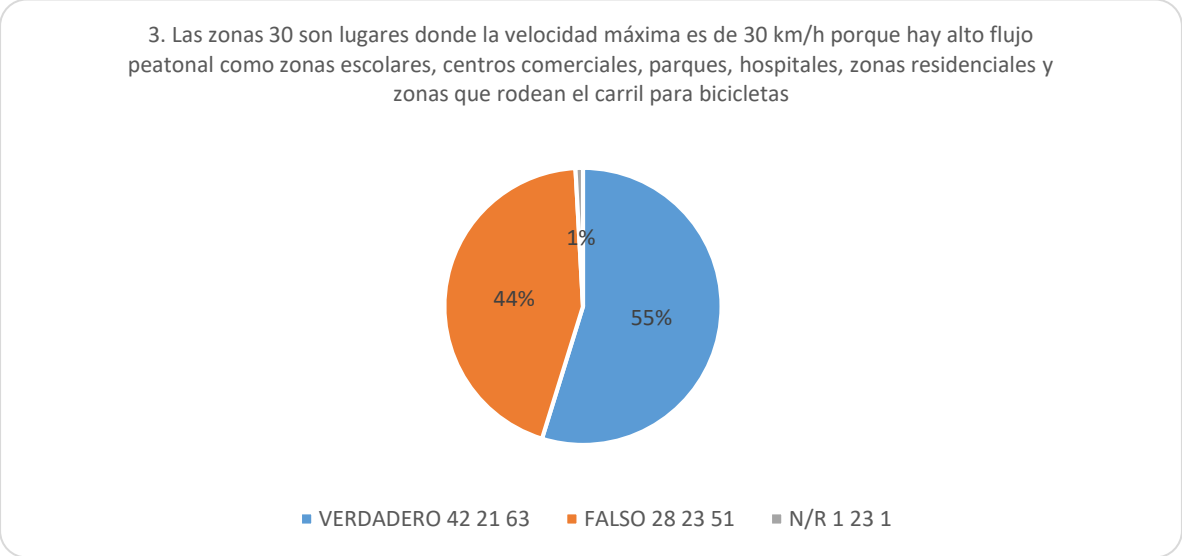
El 54% de los asistentes a la capacitación respondieron de manera correcta, debido a que es falso que los principales riesgos en los siniestros de tránsito se den por el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial, puesto que se deben considerar otros factores como el humano, el ambiental, entre otros. No obstante, el 46 % responde de manera incorrecta por ello se hace importante retroalimentar en aspectos como las buenas prácticas en seguridad vial y la prevención de los hechos en el tránsito.



1.1.1.1 3 “Las zonas 30 son lugares donde la velocidad máxima es de 30 km/h porque hay alto flujo peatonal como zonas escolares, centros comerciales, parques, hospitales, zonas residenciales y zonas que rodean el carril para bicicletas”

Para la tercera pregunta, “las zonas 30 son lugares donde la velocidad máxima es de 30 km/h porque hay alto flujo peatonal como zonas escolares, centros comerciales, parques, hospitales, zonas residenciales y zonas que rodean el carril para bicicletas” frente al anterior enunciado los participantes respondieron así:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 22 AL 24 DE ENERO	42	28	1
DEL 27 AL 30 DE ENERO	21	23	
TOTAL	63	51	1



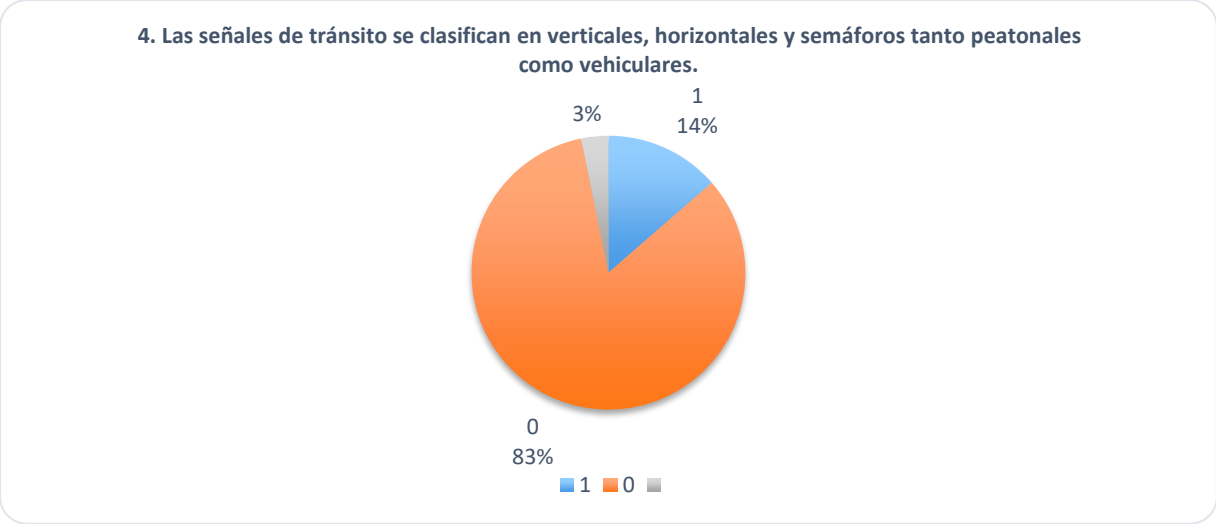
El 55% de los participantes identifican la respuesta correcta, al ser un enunciado completamente verdadero. Sin embargo 45 % de los asistentes marcaron de manera incorrecta al enunciado al considerarlo falso. Debido a que el enunciado es verdadero desde el Código Nacional De Tránsito y Transporte, razón por la cual se aconseja a los consorcios hacer énfasis en la enseñanza de las velocidades

1.1.1.1 4. "Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares"

En la cuarta pregunta: Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares. Se obtuvieron las siguientes respuestas:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 22 AL 24 DE ENERO	17	60	4
DEL 27 AL 30 DE ENERO	0	44	
TOTAL	17	104	4

El 86 % de los encuestados consideran falso que las señales de tránsito se clasifiquen en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares, enunciado totalmente falso. Solo el 14 % respondieron de manera errada. Se hace relevante no solo para este número de operadores que contesto de manera incorrecta sino para todos los grupos participantes hacer énfasis en el artículo 111 del código nacional de tránsito ya que se identifica confusión en los términos relacionados como tipo, color, y forma de las señales de tránsito.



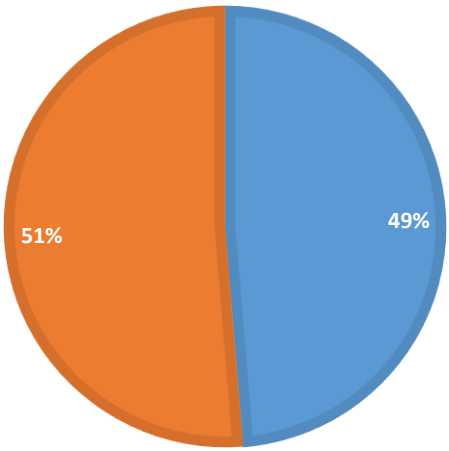
1.1.1.1 5. "No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible"

El enunciado número cinco, identifica lo siguiente: “No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible” se obtuvieron los siguientes resultados:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 22 AL 24 DE ENERO	33	38	0
DEL 27 AL 30 DE ENERO	23	21	0
TOTAL	56	59	0

El 51 % de los participantes respondieron de manera correcta, pues es necesario detener el motor en el reabastecimiento de combustible. Sin embargo, el 49 % no tiene claro este concepto, por lo tanto, se hace necesaria una retroalimentación del módulo de mecánica y eco conducción frente a estos temas para corregir estos errores o identificar si se trata de un problema de comprensión de lectura.

5. No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible

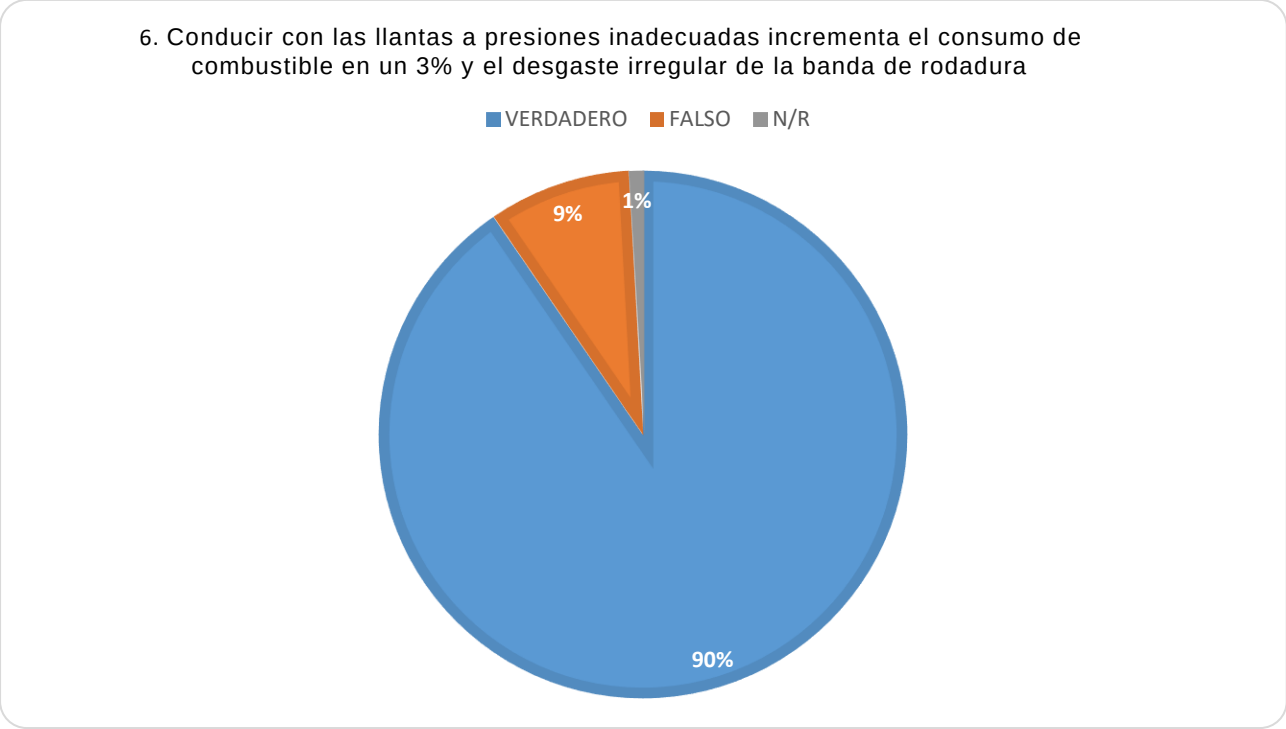


1.1.1.1 6. “Conducir con las llantas a presiones inadecuadas incrementa el consumo de combustible en un 3% y el desgaste irregular de la banda de rodadura**”**

La sexta pregunta busca identificar si los participantes reconocen si “Conducir con

las llantas a presiones inadecuadas incrementa el consumo de combustible en un 3% y el desgaste irregular de la banda de rodadura" obteniendo las siguientes respuestas:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 22 AL 24 DE ENERO	60	10	1
DEL 27 AL 30 DE ENERO	44	0	0
TOTAL	104	10	1



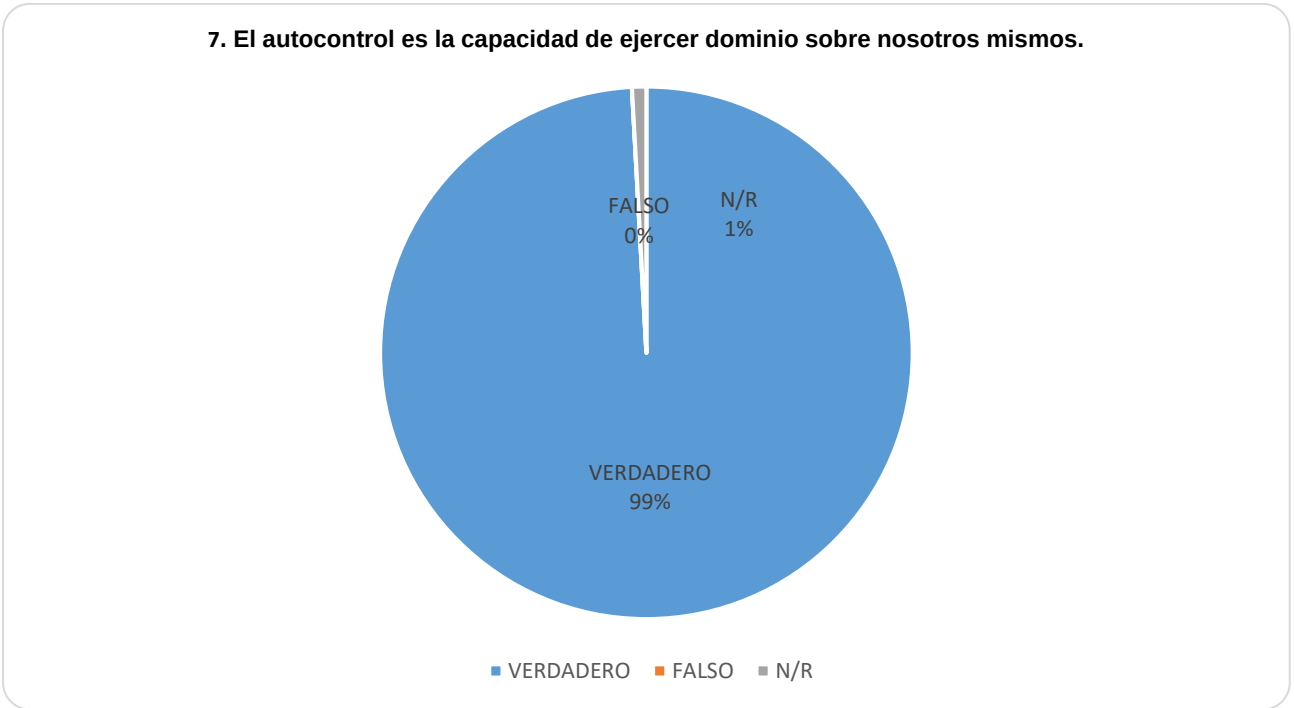
El 90 % de los participantes acertaron en la respuesta debido a que el conducir con las llantas en el estado descrito, incrementa el consumo de combustible en 3% y su desgaste se vuelve irregular, haciendo daños en la banda de rodadura. Sin embargo, algunos de los asistentes quienes representan el 9 % consideraron una respuesta incorrecta y el 1% desconoce la respuesta.

1.1.1.1 7. "El autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos."

En el séptimo enunciado se pregunta a través de la siguiente afirmación: "El autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos. "Dando las siguientes respuestas:

FECHA	VERDADER	FALSO	N/R
DEL 22 AL 24 DE ENERO			
DEL 27 AL 30 DE ENERO			
TOTAL			

El 99% de las respuestas consideran que el autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos, respuesta que es acertada, desde los conceptos de la neuropsicología solo el 1%no reconoce el término.



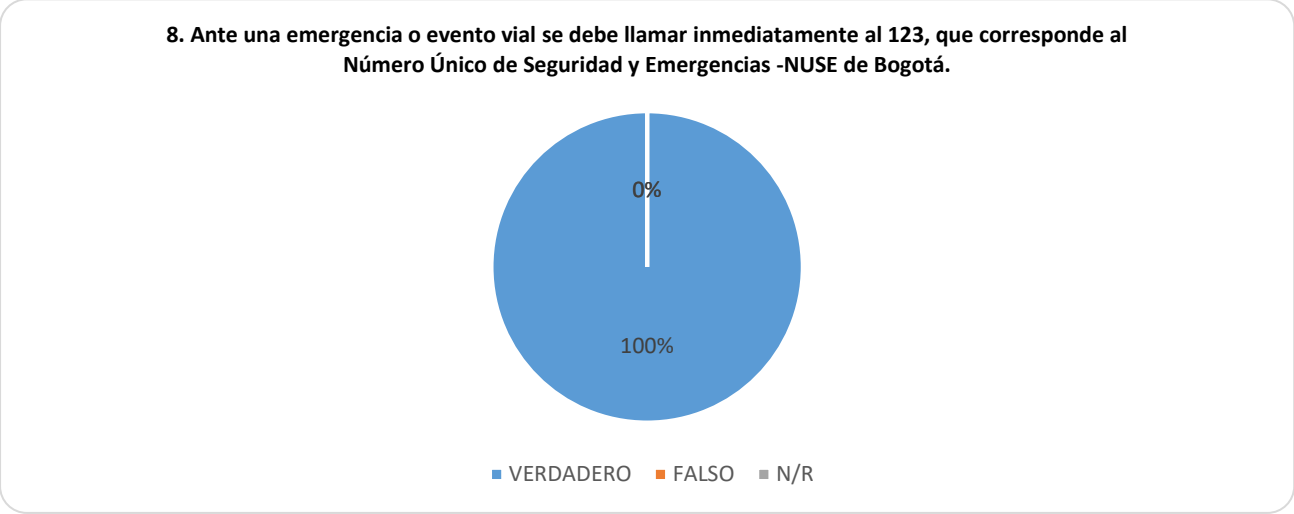
1.1.1.1 8."Ante una emergencia o evento vial se debe llamar inmediatamente al 123, que

corresponde al Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE de Bogotá”

En el octavo enunciado “Ante una emergencia o evento vial se debe llamar inmediatamente al 123, que corresponde al Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE de Bogotá” se dan los siguientes resultados:

FECHA	VERDADERO	FALSO	N/R
DEL 22 AL 24 DE ENERO	71	0	0
DEL 27 AL 30 DE ENERO	44	0	0
TOTAL	115	0	0

Ante una emergencia o evento vial se debe llamar inmediatamente al 123, que corresponde al Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE de Bogotá, hecho que fue considerado como verdadero por el 100% de los encuestados.



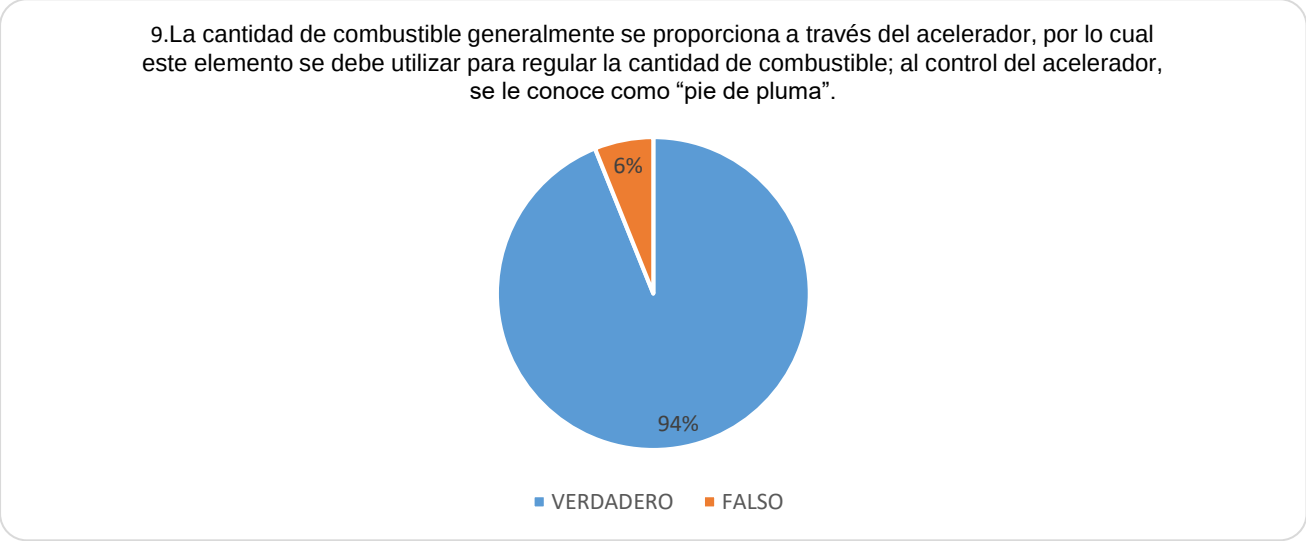
1.1.1.1 9. “La cantidad de combustible generalmente se proporciona a través del acelerador, por lo cual este elemento se debe utilizar para regular la cantidad de

combustible; al control del acelerador, se le conoce como “pie de pluma”

La novena pregunta; busca identificar el aprendizaje de los asistentes frente a “La cantidad de combustible generalmente se proporciona a través del acelerador, por lo cual este elemento se debe utilizar para regular la cantidad de combustible; al control del acelerador, se le conoce como “pie de pluma”.”

FECHA	VERDADERO	FALSO	
DEL 22 AL 24 DE ENERO	64	7	0
DEL 27 AL 30 DE ENERO	44		0
TOTAL	108	7	0

El 94 % de los capacitados respondieron de manera acertada en el cuestionamiento nueve. Sin embargo, el 6% de la población evaluada respondió de manera incorrecta, razón por la cual es indispensable afianzar estos conocimientos.

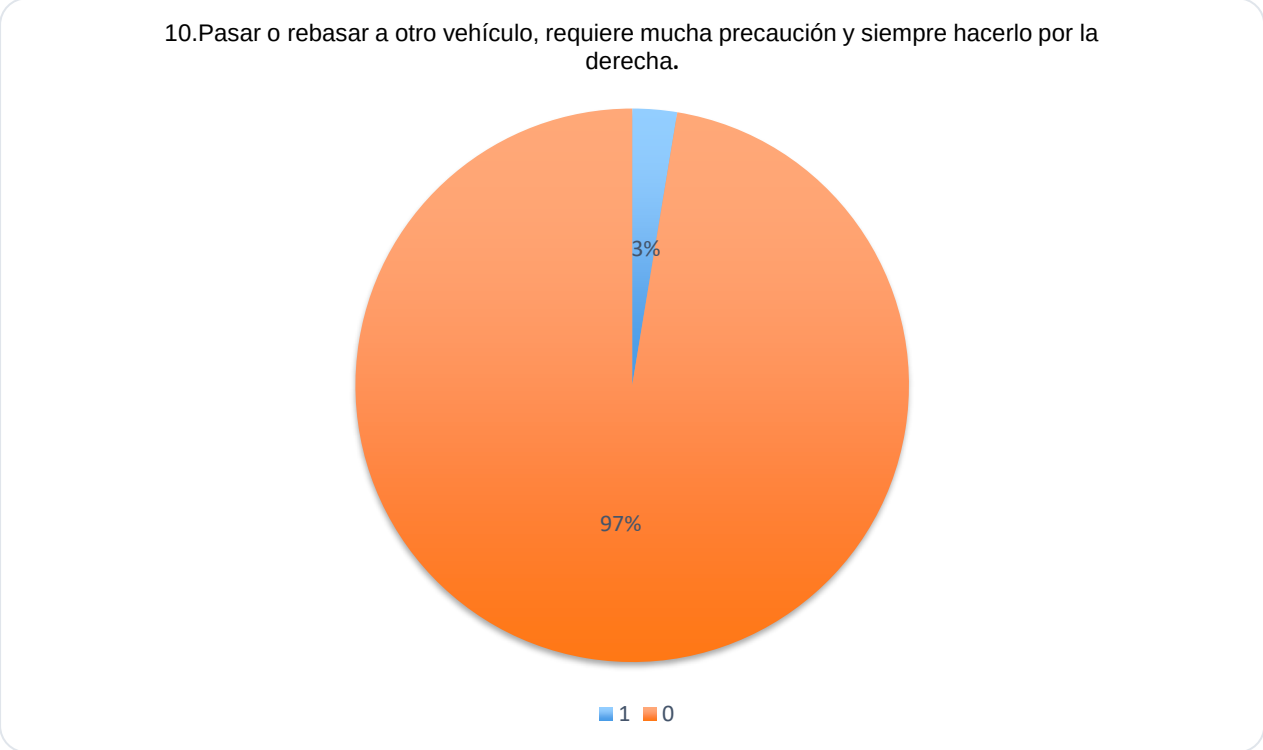


1.1.1.1 10. “Pasar o rebasar a otro vehículo, requiere mucha precaución y siempre hacerlo por la derecha” A lo que se dieron los siguientes resultados:

Finalmente, el último enunciado de falso y verdadero, corresponde a la siguiente oración: Pasar o rebasar a otro vehículo, requiere mucha precaución y siempre hacerlo por la derecha. A lo que se dieron los siguientes resultados:

FECHA	VERDADERO	FALSO	
DEL 22 AL 24 DE ENERO	3	68	0
DEL 27 AL 30 DE ENERO		44	0
TOTAL	3	112	0

El 97% de los asistentes respondieron de manera correcta este cuestionamiento de normatividad mientras que uno de nuestros asistentes, y él 3%lo hizo de manera errónea.



14. MEMORIAS DE LAS CAPACITACIONES

Para la obtención de la medición de la satisfacción se hace uso de la "encuesta de satisfacción referente a los recursos físicos y de servicio" ofertado a cada uno de los asistentes toda vez termine el evento o capacitación. Esta, se realiza de forma presencial en los diferentes escenarios de capacitación.

Para realizar el análisis estadístico de la información obtenida se realiza una presentación en gráficas las cuales muestran los resultados de las encuestas aplicadas a los operadores sobre su satisfacción del servicio brindado. Así, la información obtenida comparada y examinada permite generar un informe que consolida los ítems evaluados como: competencias de los pedagogos respecto a los temas expuestos, el conocimiento frente a los temas desarrollados, actividades propuestas, manejo e idoneidad en el desarrollo de las temáticas, utilidad de los recursos físicos, logísticos y tiempos. Estos ítems evaluados se enmarcan en las variables de **1.** Deficiente. **3.** Satisfactorio. **5.** Sobresaliente, los cuales permitieron indagar la percepción de los operadores frente al desempeño del profesional, espacios y condiciones para el desarrollo de las capacitaciones.

A partir de las respuestas que se recopilaron a través 8 preguntas específicas y tres opciones de respuesta las cuales contienen unos porcentajes de la cantidad de personas que dieron una respuesta particular.

La tabla muestra de manera concreta los índices de respuesta por medio de una tabulación cruzada pues, en esta se podrá ver podrás ver los resultados de la pregunta sobre la satisfacción del servicio. A través de gráficas las cuales, contienen las conclusiones respectivas con el total de encuestas aplicadas en cada proceso-

Con el propósito que la información contenida en el formato con (fecha, nombre del concesionario, nombre del módulo y reflexión o aporte) con registro de las capacitaciones realizadas y que esta no se pierda o sea vulnerada desde el componente humano se generan las memorias en físico y virtual donde se evidencia la disponibilidad, integridad y confidencialidad del mismo acorde a cada capacitación realizada

14.1. Consorcio Express

Fecha	Concesionario	Módulo Teórico	Reflexión o aporte
Del 29 de Diciembre al 31 de Enero	Consorcio Express	SEGURIDAD VIAL	" Las normas se actualizan debemos estar preparados y capacitados en los cambios en seguridad vial "
Del 29 de Diciembre al 31 de Enero	Consorcio Express	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	" En ocasiones creemos que sabemos demasiado de tránsito pero no es así "

Del 29 de Diciembre al 31 de Enero 07	Consorcio Express	MECANICA AUTOMOTRIZ	" Mecánica no es solo reparar, también se trata de prevenir "
Del 29 de Diciembre al 31 de Enero	Consorcio Express	ECO - CONDUCCIÓN	" Teniendo buenas técnicas de conducción contribuimos a disminuir la contaminación en la ciudad "
Del 29 de Diciembre al 31 de Enero	Consorcio Express	AUTOCONTROL, MANEJO DE ESTRÉS Y COMUNICACIÓN	" El poder de nuestra mente es tal que es quien debe controlar nuestras emociones "
Del 29 de Diciembre al 31 de Enero	Consorcio Express	PRIMEROS AUXILIOS	" Debemos llamar al 123 primero que a la empresa "
Del 29 de Diciembre al 31 de Enero	Consorcio Express	PRÁCTICA	" Se afianzan los conocimientos teóricos y se fortalece la técnica de conducción"

14.2. Masivo Capital

Fecha	Concesionario	Módulo Teórico	Reflexión o aporte
07-01-2020	Masivo Capital	SEGURIDAD VIAL	" La estabilidad laboral, como base para los proyectos de vida" " El cuidado de la vida frente al siniestro vial"
07-01-2020	Masivo Capital	MECÁNICA AUTOMOTRIZ	" La importancia de la revisión técnico mecánica" " La complejidad del motor
09-01-2020	Masivo Capital	ECO - CONDUCCIÓN	"Poner en práctica lo aprendido para mejorar la movilidad, el medio ambiente y proteger la vida"
09-01-2020	Masivo Capital	PRIMEROS AUXILIOS	" Vitales para nuestro aprendizaje diario y para cuando ocurra un accidente"
09-01-2020	Masivo Capital	NORMATIVIDAD	"Nos sensibilizó frente a la importancia de cumplir con las normas de tránsito durante la conducción"
09-01-2020	Masivo Capital	SEGURIDAD VIAL	" Los peatones siempre tienen la prelación así se atraviesen"
13 al 17-01-2020	Masivo Capital	SEGURIDAD VIAL	"El manejo preventivo es seguridad y protección"
20 al 24-01-2020	Masivo Capital	AUTO CONTROL Y MANEJO DEL ESTRÉS	"La autorregulación mental y su importancia para prevenir el siniestro vial"
20 al 24-01-2020	Masivo Capital	NORMATIVIDAD	"Reconocer el significado de la intermitencia en un semáforo peatonal"
20 al 24-01-	Masivo Capital	SEGURIDAD VIAL	"El efecto ventury y su importancia de conocerlo"

2020			
20 al 24 -01-2020	Masivo Capital	MECÁNICA Y ECO CONDUCCIÓN	" El Motor y la compresión, proceso por el cual la mezcla de aire y combustible es comprimida"
27 al 31-01-2020	Masivo Capital	SEGURIDAD VIAL	"Es importante conocer las normas y aplicar las técnicas de manejo para preservar la vida". "Se reconoce la diferencia entre accidente y siniestro vial, para tener en cuenta que el siniestro vial es por incidencia del ser humano y por eso se puede prevenir."
27 al 31-01-2020	Masivo Capital	NORMATIVIDAD	"Conocer las leyes ,normas e infracciones para no cometerlas"
27 al 31-01-2020	Masivo Capital	PRIMEROS AUXILIOS	"Los conocimientos en primeros auxilios, nos ayudan a salvar vidas"
27 al 31-01-2020	Masivo Capital	AUTOCONTROL Y MANEJO DEL ESTRÉS	"Nos ayuda a conocernos mejor para tener la capacidad de tomar decisiones adecuadas en un momento difícil"
27al 31-01-2020	Masivo Capital	ECO CONDUCCIÓN	" La eco conducción contribuye a mitigar la contaminación ambiental y reducir gastos operacionales"
27al 31-01-2020	Masivo Capital	PRÁCTICA	Nos ayuda a reconocer el vehículo y conducir correctamente, en situaciones que exigen presión"

14.3. SUMA

Fecha	Concesionario	Módulo Teórico	Reflexión o aporte
7 al 12 de Enero	Suma SAS	SEGURIDAD VIAL	La seguridad vial no es una cuestión de políticas de estado o de la empresa, es un asunto que nos corresponde a todos los actores viales
3 al 19 de Enero	Suma SAS	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	Es interesante saber que los peatones y ciclista no tienen la prioridad en la vía pero también

			tienen responsabilidades que le impiden atravesarse como quieran
20 al 25 de Enero	Suma SAS	MECANICA AUTOMOTRIZ	Muy interesante descubrir que después de 15 años de conducción no sabía a profundidad como leer un aceite multigrado
26 al 31 de Enero	Suma SAS	ECO - CONDUCCIÓN	El pie de pluma por sí solo no sirve para minimizar el consumo de combustible
7 al 12 de Enero	Suma SAS	AUTOCONTROL, MANEJO DE ESTRÉS Y COMUNICACIÓN	La batalla más grande es la de vivir día a día con los demonios que llevamos dentro
3 al 19 de Enero	Suma SAS	PRIMEROS AUXILIOS	Es muy importante saber que la omisión de socorro es algo muy delicado
20 al 25 de Enero	Suma SAS	PRÁCTICA	Es interesante cuando se conoce las capacidades del motor como se le puede sacar el mejor rendimiento sin necesidad de aumentar el gasto de combustible

14.4. GMOVIL

Fecha	Concesionario	Módulo Teórico	Reflexión o aporte
Del 2 de Enero al 31 de Enero	Gmovil	SEGURIDAD VIAL	" Es nuestro deber como conductores tener conductas adecuadas y seguras para minimizar la accidentalidad vial "
Del 2 de Enero al 31 de Enero	Gmovil	NORMATIVA DE TRANSITO Y SEÑALIZACIÓN	" Muchas veces somos confiados a la hora de conducir y no prestamos la atención necesaria a lo que nos informa una señal de transito "
Del 2 de Enero al 31 de Enero	Gmovil	MECANICA AUTOMOTRIZ	" Mecánica no es solo reparar, también se trata de prevenir "
Del 2 de Enero al 31 de Enero	Gmovil	ECO - CONDUCCIÓN	" Teniendo buenas técnicas de conducción contribuimos a disminuir la contaminación en la ciudad "
Del 2 de Enero al 31 de Enero	Gmovil	AUTOCONTROL, MANEJO DE ESTRÉS Y COMUNICACIÓN	" Los horarios son muy importantes, no deben exceder nuestra capacidad "
Del 2 de Enero al 31 de Enero	Gmovil	PRIMEROS AUXILIOS	" Realizar un procedimiento inadecuado a la hora de prestar un primer auxilio tiene implicaciones legales "

Del 2 de Enero al 31 de Enero	Gmovil	PRÁCTICA	“ Se afianzan los conocimientos teóricos y se fortalece la técnica de conducción”

14.5. ETIB

Fecha	Concesionario	Módulo Teórico	Reflexión o aporte
22,23 y 24 enero	**ETIB**	**SEGURIDAD VIAL**	**“la** mayoría **de los conductores** tenemos desconocimiento **acerca de la** existencia **del número de siniestros viales”**
22,23 y 24 enero	**ETIB**	**AUTOCONTROL**	"el hecho **de** aplicación **de la norma** en general es un acto cuidar mi vida y también al de los demás, saber controlar quien soy”
27, 28, 29 de enero	**ETIB**	**NORMATIVIDAD**	“tenemos que ponernos las pilas y concienciar a todos sobre lo peligroso que es ponerse al volante bajo **los** efectos del alcohol”
27, 28, 29 de enero	**ETIB**	**SEGURIDAD VIAL**	**“en ocasiones no solo** las altas velocidades y **la** pésima conducción son lo que distingue a una gran parte **de los conductores**, sino, en pocas palabras, **la** irresponsabilidad y la falta de autorregulación”

15. ANALISIS DE LAS ENCUESTAS DE SATISFACCIÓN

Ver Anexo 11

Para la obtención de la medición de la satisfacción se hace uso de la “encuesta de satisfacción referente a los recursos físicos y de servicio” ofertado a cada uno de los asistentes toda vez termine el evento o capacitación. Esta, se realiza de forma presencial en los diferentes escenarios de capacitación.

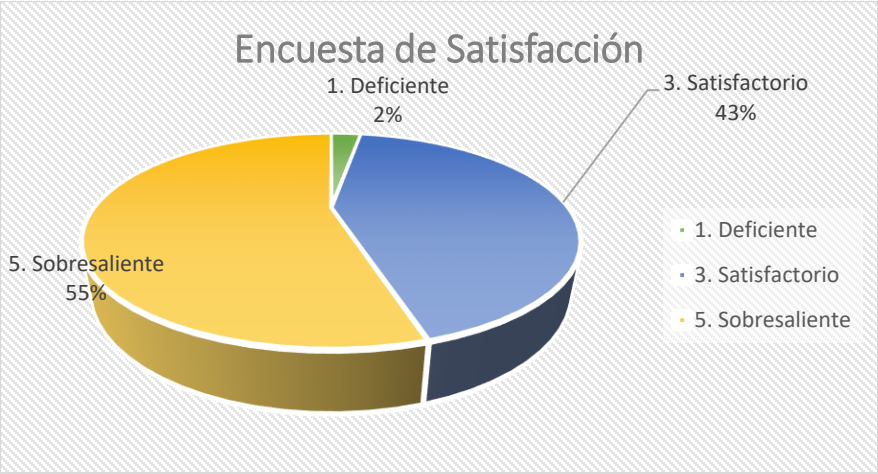
Para realizar el análisis estadístico de la información obtenida se realiza una presentación en gráficas las cuales muestran los resultados de las encuestas aplicadas a los operadores sobre su satisfcción del servicio brindado. Así, la información obtenida comparada y examinada permite generar un informe que consolida los ítems evaluados como: competencias de los pedagogos respecto a los temas expuestos, el conocimiento frente a los temas desarrollados, actividades propuestas, manejo e idoneidad en el desarrollo de las temáticas, utilidad de los recursos físicos, logísticos y tiempos. Estos ítems evaluados se enmarcan en las variables de **1.** Deficiente. **3.** Satisfactorio. **5.** Sobresaliente, los cuales permitieron indagar la percepción de los operadores frente al desempeño del profesional, espacios y condiciones para el desarrollo de las capacitaciones.

A partir de las respuestas que se recopilaron a través 8 preguntas específicas y tres opciones de respuesta las cuales contienen unos porcentajes de la cantidad de personas que dieron una respuesta particular.

La tabla muestra de manera concreta los índices de respuesta por medio de una tabulación cruzada pues, en esta se podrá ver podrás ver los resultados de la pregunta sobre la satisfacción del servicio. A través de gráficas las cuales, contienen las conclusiones respectivas con el total de encuestas aplicadas en cada proceso

15.1 Consorcio Express

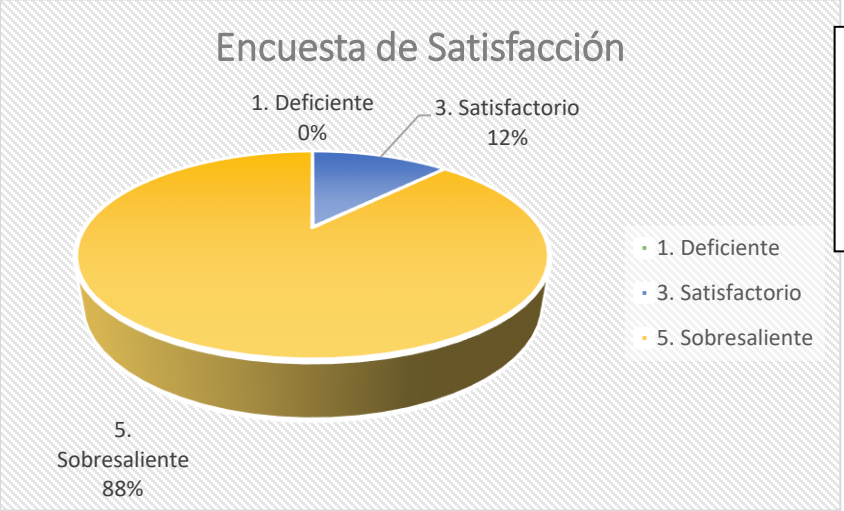
ENCUESTA DE SATISFACCIÓN				
Preguntas	Respuestas			
	1. Deficiente	3. Satisfactorio	5. Sobresaliente	Total
1. La capacitación aportó para su desarrollo personal y laboral como operador del SITP	1	22	340	363
2. Los temas de la capacitación cumplieron con sus expectativas, aprendió nuevos conocimientos y prácticas sobre seguridad vial y eco-conducción	2	27	334	363
3. Las actividades propuestas promovieron la participación y el cumplimiento objetivo de la capacitación	1	33	329	363
4. Los capacitadores demostraron manejo e idoneidad en el desarrollo de los temas	1	23	339	363
5. El tiempo fue adecuado y suficiente para el desarrollo de las temáticas	4	58	301	363
6. Los recursos audiovisuales fueron adecuados	4	39	320	363
7. El espacio y el lugar cumplían con las condiciones adecuadas para realizar la capacitación	2	37	324	363
8. La capacitación en general cumplió sus expectativas	1	25	337	363
	16	264	337	617



Análisis:
El 99% de la población encuestada refiere que las capacitaciones han superado destacadamente las expectativas, calificándola como sobresaliente.

15.2 MASIVO CAPITAL

Preguntas	Respuestas			
	1. Deficiente	3. Satisfactorio	5. Sobresaliente	Total
1. La capacitación aportó para su desarrollo personal y laboral como operador del SITP	0	20	174	194
2. Los temas de la capacitación cumplieron con sus expectativas, aprendió nuevos conocimientos y prácticas sobre seguridad vial y eco-conducción	0	18	174	194
3. Las actividades propuestas promovieron la participación y el cumplimiento objetivo de la capacitación	0	19	174	194
4. Los capacitadores demostraron manejo e idoneidad en el desarrollo de los temas	0	18	177	194
5. El tiempo fue adecuado y suficiente para el desarrollo de las temáticas	0	33	161	194
6. Los recursos audiovisuales fueron adecuados	0	39	155	194
7. El espacio y el lugar cumplían con las condiciones adecuadas para realizar la capacitación	0	33	159	194
8. La capacitación en general cumplió sus expectativas	0	8	184	194
	0	188	1358	1546

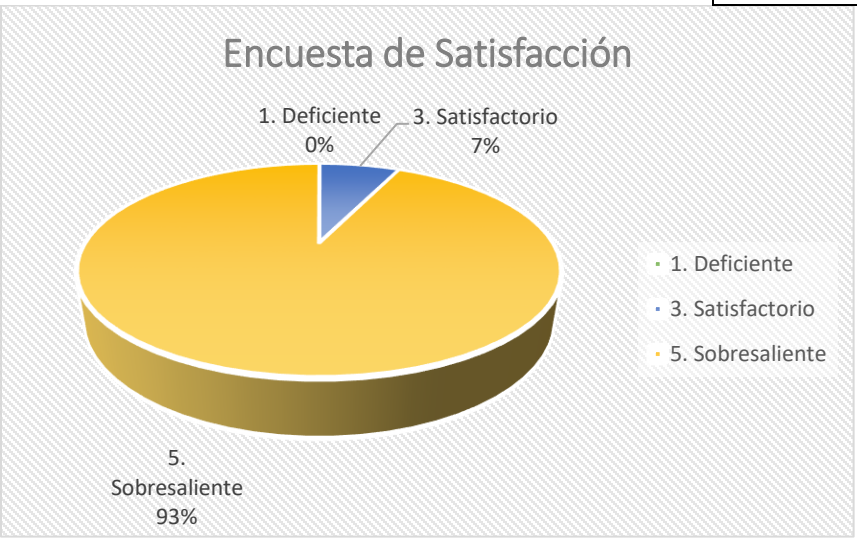


Análisis:
El 88% de la población encuestada refiere que las capacitaciones han superado destacadamente las expectativas.

15.3 G-MOVIL

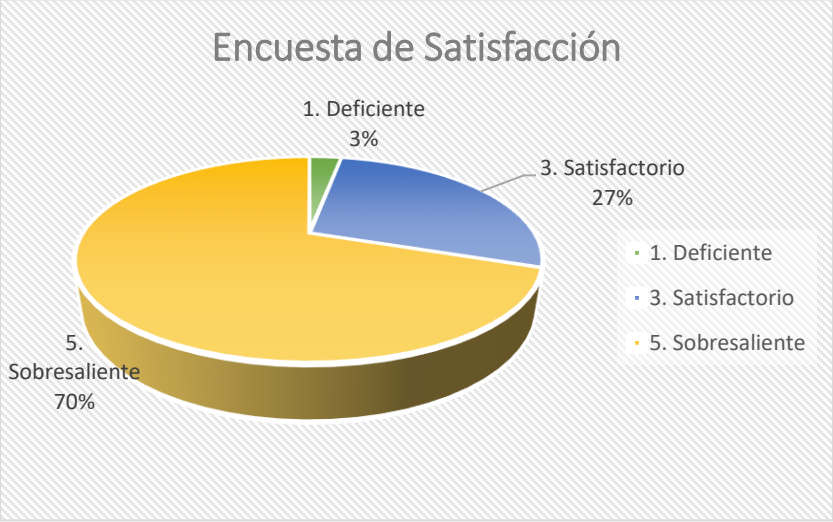
ENCUESTA DE SATISFACCIÓN				
Preguntas				
	1. Deficiente			
1. La capacitación aportó para su desarrollo personal y laboral como operador del SITP	0			
2. Los temas de la capacitación cumplieron con sus expectativas, aprendió nuevos conocimientos y prácticas sobre seguridad vial y eco-conducción	0			224
3. Las actividades propuestas promovieron la participación y el cumplimiento objetivo de la capacitación	0	17	207	224
4. Los capacitadores demostraron manejo e idoneidad en el desarrollo de los temas	0	9	215	224
5. El tiempo fue adecuado y suficiente para el desarrollo de las temáticas	1	17	206	224
6. Los recursos audiovisuales fueron adecuados	0	31	193	224
7. El espacio y el lugar cumplían con las condiciones adecuadas para realizar la capacitación	0	10	214	224
8. La capacitación en general cumplió sus expectativas	0	17	207	224
	1	123	1668	1792

Análisis:
El 93% de la población encuestada refiere que las capacitaciones han superado destacadamente las expectativas.



ENCUESTA DE SATISFACCIÓN				
Preguntas	Respuestas			
	1. Deficiente	3. Satisfactorio	5. Sobresaliente	Total
1. La capacitación aportó para su desarrollo personal y laboral como operador del SITP	0	8	426	434
2. Los temas de la capacitación cumplieron con sus expectativas, aprendió nuevos conocimientos y prácticas sobre seguridad vial y eco-conducción	0	18	416	434
3. Las actividades propuestas promovieron la participación y el cumplimiento objetivo de la capacitación	0	21	413	434
4. Los capacitadores demostraron manejo e idoneidad en el desarrollo de los temas	0	11	423	434
5. El tiempo fue adecuado y suficiente para el desarrollo de las temáticas	3	41	390	434
6. Los recursos audiovisuales fueron adecuados	14	38	382	434
7. El espacio y el lugar cumplían con las condiciones adecuadas para realizar la capacitación	0	15	419	434
8. La capacitación en general cumplió sus expectativas	0	14	420	434
	17	166	420	

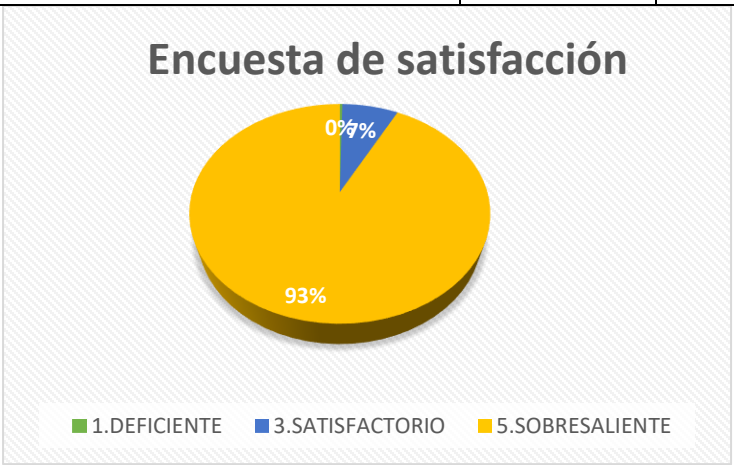
15.4 SUMA



Análisis:
El 70% de la población encuestada refiere que las capacitaciones han superado destacadamente las expectativas, seguido de un 27 % de una percepción satisfactoria, en contraste el 3% considero que hiso falta algo más en el uso de la presentación.

15.5 ETIB

ENCUESTA DE SATISFACCION	RESPUESTAS			
PREGUNTAS	**1.DEFICIENTE**	**3.SATISFACTORIO**	**5.SOBRESALIENTE**	**TOTAL**
1. La capacitación aportó para su desarrollo personal y laboral como operador del SITP.		8	107	115
2. Los temas del a capacitación cumplieron con sus expectativas, aprendió nuevos conocimientos y prácticas sobre seguridad vial y eco-conducción		6	109	115
3. las actividades propuestas promovieron la participación y el cumplimiento, objetivo de la capacitación		11	104	115
4. Los capacitadores demostraron manejo e idoneidad en el desarrollo de los temas	2	6	109	115
5. El tiempo fue adecuado y suficiente para el desarrollo de las temáticas		6	107	115
6. Los recursos audiovisuales fueron adecuados	1	17	97	115
7. El espacio y el lugar cumplían con las condiciones adecuadas para realizar la capacitación		6	109	115
8. La capacitación en general cumplió con sus expectativas		7	108	115



El 90% de la población encuestada refiere que las capacitaciones han superado destacadamente las expectativas.

16. REGISTRO FOTOGRÁFICO

El registro fotográfico se toma como fuente documental que soporta la evidencia del desarrollo de las actividades durante el proceso de capacitación con el propósito de organizar, clasificar y conservar las memorias de los diferentes eventos realizados.

Consorcio	**Consorcio Express**	**Fecha**	**29 de Dic al 31 de Ene**

1. **Entrega de material Patio 20 de Julio**

2. **Pausas activas antes de práctica**

3. **Mecánica de vehículos**

Consorcio	EXPRESS	Fecha	29 de Dic al 31 de Enero.

4. Módulo control de emociones

5.Módulo Mecánica

5. Módulo control de emociones

6. Seguridad vial

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

CENTRO DE CIENCIA PARA LA APROPIACIÓN SOCIAL DEL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL

Concesionario	MASIVO CAPITAL	Fecha	07-01-2020

Consorcio	MASIVO CAPITAL	Fecha	09-01-2020

MÓDULO PRIMEROS AUXILIOS. EJERCICIOS DE PAUSAS ACTIVAS ATENCIÓN PACIENTE EPELIPSIA

Consorcio	**MASIVO CAPITAL**	**Fecha**	**13 al 17 -01-2020**

MÓDULO AUTOCONTROL Y MANEJO DEL ESTRÉS: DIMENSIONES DEL SER HUMANO

Consorcio	**MASIVO CAPITAL**	**Fecha**	**13 al 24 -01-2020**

MÓDULO AUTOCONTROL Y MANEJO DEL ESTRÉS: EJERCICIOS DE RELAJACIÓN.

Consorcio	**MASIVO CAPITAL**	**Fecha**	**20 al 24 - 01-2020**

ENTREGA DE MATERIALES.

Consorcio	**MASIVO CAPITAL**	**Fecha**	**27 al 31 - 01-2020**

MÓDULO MECANICA: EXPLICACIÓN DE LA TEMÁTICA

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

CENTRO DE CIENCIA PARA LA APROPIACIÓN SOCIAL DEL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL

Concesionario	**Consorcio G movil**	**Fecha**	**2 de enero al 31 de Enero 2020**

Fotografía módulo de primeros auxilios

Concesionario	**Consorcio Gmovil**	**Fecha**	**2 de enero al 31 de Enero 2020**

Fotografía Módulo de Mecánica de vehículo gmovil patio troncal

Fotografía Entrega de cartillas Sede patio troncal el Dorado

Fotografía Análisis de estudios de casos en el módulo de Seguridad vial

Fotografía 4. Modulo control de emociones

Concesionario	**Consorcio Gmovil**	**Fecha**	**2 de enero al 31 de Enero 2020**

Fotografía Práctica de conducción

Entrega diplomas

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

MOVIDA

CENTRO DE CIENCIA PARA LA APROPIACIÓN SOCIAL DEL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL

Concesionario	**Suma SAS**	**Fecha**	06 AL 12 DE ENERO

Desarrollo del módulo Primeros Auxilios

Consorcio	**Suma SAS**	**Fecha**	13 AL 19 DE ENERO

Fotografía 3. Análisis de estudios de casos en el módulo de Seguridad vial

Fotografía 4. Modulo control de emociones

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

MOVIDA
CENTRO DE CIENCIA PARA LA APROPIACIÓN SOCIAL DEL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL

Concesionario	**Consorcio Etib**	**Fecha**	**22 de Enero al 24 de Enero**

ACTIVIDAD DE NORMATIVIDAD

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

CENTRO DE CIENCIA PARA LA APROPIACIÓN SOCIAL DEL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL

ANALISIS ESTUDIOS DE CASO – SEGURIDAD VIAL

CLASE DE PRIMEROS AUXILIOS

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

CENTRO DE CIENCIA PARA LA APROPIACIÓN SOCIAL DEL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL

CLASE DE PRIMEROS AUXILIOS

EJERCICIOS DE AUTOCONTROL

EJERCICIO DE SEGURIDAD VIAL-PERCEPCIÓN DE RIESGO

CAPACITACIÓN EN ECO-CONDUCCIÓN

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

MOVIDA

CENTRO DE CIENCIA PARA LA APROPIACIÓN SOCIAL DEL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL

CLASE DE DESEMPEÑO Y MECÁNICA

ENTREGA DE MATERIAL

Concesionario	**Consorcio Etib**	**Fecha**	**27 de Enero al 29 de Enero**

17. CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta, que las capacitaciones son un medio por el cual se difunde conocimiento basado en la seguridad vial, es nuestra responsabilidad difundir dicha información de manera concisa y precisa para dar cumplimiento a los objetivos propuestos lo cual se evidencia a partir de lo observado en cada uno de las escalas de valoración emitidos tras las capacitaciones desarrolladas las cuales evidencian la preparación, la claridad, la experiencia y conocimiento de las temas abordadas para el completo desarrollo del evento en donde se evalúan entre un porcentaje genérico entre la escala de Sobresaliente en un 90%, donde refieren que las capacitaciones han superado su expectativa. Los temas tratados contribuyen al aprendizaje y fortalecimiento entre expositores y operadores lo cual permite concluir que las labores ejecutadas por nuestros pedagogos se encuentran dentro de una formación profesional y con competencias de experimentación dentro del marco y criterios orientados a la excelencia aun cuando hay aspectos a mejorar 10% satisfactorio y 0% deficiente para un total de 100%.

18 .ANEXOS

Anexo 7. Listado de conductores formados

Anexo 8. Entrega de materiales

Anexo 9. Evaluaciones

Anexo 10. Registro fílmico y fotográfico- CD

Anexo 11. Encuestas de satisfacción