

CONTRATO 2019 - 1787

GRUPOS 1 Y 2 QUINTO INFORME -

FEBRERO DE 2020

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

1.	RUTA METODOLÓGICA	Pag 3
	GRUPO 1 - MOTOCICLISTAS	
2	INTRODUCCIÓN	4
3	ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN EL PERIODO REPORTADO	4
4	RECURSOS UTILIZADOS DURANTE EL PERIODO REPORTADO.....	4
5	NÚMERO TOTAL DE MOTOCICLISTAS CAPACITADOS EN EL PERIODO.	9
6	MEMORIAS DE LA CAPACITACIÓN	11
7	ENCUESTAS DE SATISFACCIÓN	17
8	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	17
9	ANEXOS	17
	GRUPO 2- SITP	
10	INTRODUCCIÓN	18
11	NUMERO DE FORMADOS EN EL PERIODO	18
12	ANÁLISIS DE LAS EVALUACIONES.....	21
12.1	CONSORCIO EXPRESS	21
12.2	MASIVO CAPITAL	32
12.3	SUMA	45
12.4	GMOVIL	56
12.5	ETIB	67
12.6	AL-CAPITAL	79
13	MEMORIAS DE LAS ACPACITACIONES.....	89
13.1	CONSORCIO EXPRESS	89
13.2	MASIVO CAPITAL	93
13.3	SUMA	97
13.4	GMOVIL	99
13.5	ETIB	102
13,6	AI-CAPITAL	103
14	ENCUESTAS DE SATISFACCIÓN.....	106
14.1	CONSORCIO EXPRESS	106
14.2	MASIVO CAPITAL	107
14.3	GMOVIL	108
14.4	SUMA.....	109
14.5	ETIB	110
14.6	AL-CAPITAL	111
15	REGISTRO FOTOGRÁFICO.....	112
16	CONCLUSIONES.....	142
17	ANEXOS.....	142

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 conocimientos 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

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

3. ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN EL PERIODO REPORTADO

Durante el mes de febrero se adelantaron 19 jornadas del curso teórico practico en conducción para motociclistas y una jornada el día 4 de marzo para finalizar los cupos establecidos en el contrato.

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 febrero 2020- Grupo 1

FECHA	ACTIVIDAD
01/02/20 al 29/02/20	Se realiza jornada de capacitación teórico practica los martes, miércoles, jueves, viernes (empresas o instituciones) y sábados durante el periodo de reporte.
07/02/20 14/02/20 28/02/20	Se realiza jornada de capacitación teórico practica los viernes dirigida a empresas o instituciones enviadas por la Secretaría Distrital de Movilidad.
04/03/20	Se realiza la última capacitación teórico practica para motociclistas, al culminar los cupos establecidos en el contrato.
01/02/20 al 28/03/20	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	

RECURSO	FOTOGRAFÍA
<p>Portátil</p>	
<p>Sonido Básico (cabina parlante, micrófono)</p>	
<p>Casco certificado DOT, ECE 2205, NT 4533</p>	
<p>Rodilleras</p>	

RECURSO	FOTOGRAFÍA
Protectores Hombro	
Protector espalda	
Rodilleras	
Protector pecho (airbag)	
Chaqueta y pantalón	

RECURSO	FOTOGRAFÍA
Botas de protección	
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

CARGO	NOMBRE
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 solicitadas por la Secretaría Distrital de Movilidad en el Anexos de Especificaciones técnicas.

Tabla 3. Recursos adicionales

RECURSO	FOTOGRAFÍA
<p>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.</p>	
<p>Tablero inteligente: A través del uso del tablero “partes de la motocicleta” se puede reconocer fácilmente los componentes y su correcto funcionamiento.</p>	
<p>Profundímetro electrónico: mediante esta herramienta el participante puede identificar con exactitud el labrado de sus llantas es el seguro (mínimo 1,6 mm).</p>	

RECURSO	FOTOGRAFÍA
<p>Clínica de cascos: Se entrega un metro a cada uno de los participantes para que este pueda identificar su talla correcta de casco.</p>	
<p>Logístico: Contamos con una persona encargada exclusivamente de gestionar los listados de asistencia, autoevaluación y encuesta de satisfacción.</p>	

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 y comodidad de los asistentes. 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

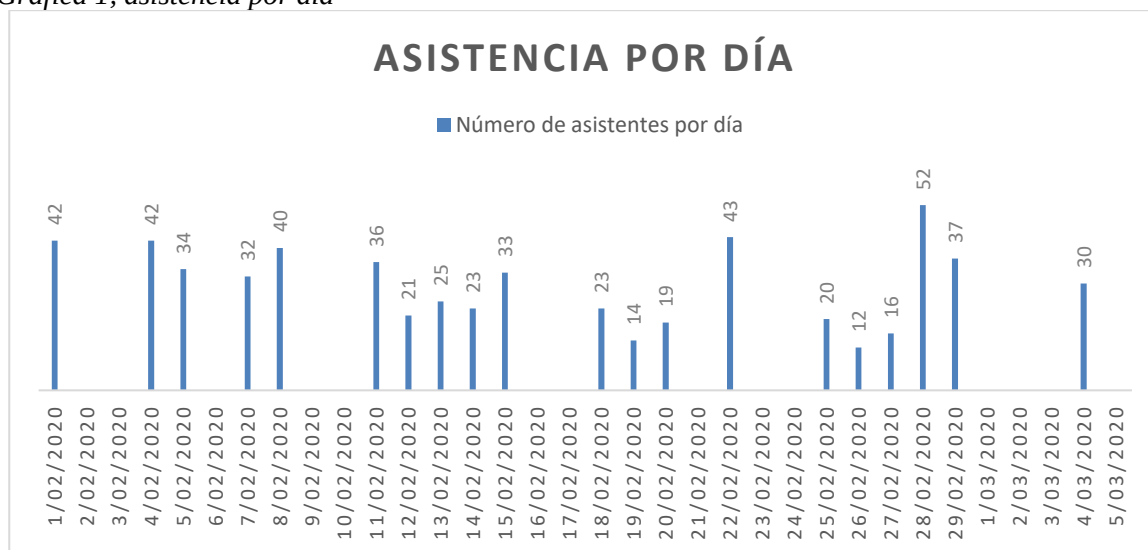
En la siguiente tabla se relaciona las fechas de capacitación y el número de personas formadas. Se aclara, que se lleva un registro de asistencia tanto en la jornada de la mañana como en la tarde. Aquellas personas que se encuentran en ambos registros son los que se le otorgan el certificado de asistencia 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	
1	1/02/2020	73	42	42	42
2	4/02/2020	53	42	42	42
3	5/02/2020	43	34	34	34
4	7/02/2020	28	33	32	32
5	8/02/2020	74	40	40	40
6	11/02/2020	43	36	36	36
7	12/02/2020	33	23	21	21
8	13/02/2020	36	25	25	25
9	14/02/2020	16	23	23	23
10	15/02/2020	65	33	33	33
11	18/02/2020	30	23	23	23
12	19/02/2020	21	15	14	14
13	20/02/2020	29	19	19	19
14	22/02/2020	64	43	43	43
15	25/02/2020	20	24	20	20
16	26/02/2020	06	12	12	12
17	27/02/2020	24	16	16	16
18	28/02/2020	71	52	52	52
19	29/02/2020	66	39	37	37
20	4/03/2020	21	32	30	30
TOTAL INSCRITOS PAGINA WEB					816
TOTAL ASISTENTES					594

Grafica 1, asistencia por día



Fuente: Elaboración propia

Durante el mes de febrero, se tuvo un promedio de asistencia del 78,2% (594 asistentes) del personal inscrito a través de la página web habilitada por la Secretaría Distrital de Movilidad para el proceso (816 inscritos). De igual manera se evidencia un incremento del 7% en el promedio de asistentes en comparación con el mes de enero del presente año. 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 29 motociclistas asistentes por jornada, siendo el viernes 28 de febrero el día de mayor asistencia con 52 motociclistas y el día 26 de febrero el de menor asistencia con 12 asistentes.

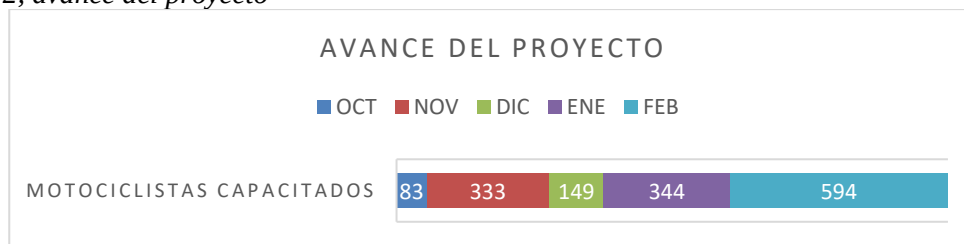
En la siguiente tabla se y gráfico se presenta el estado de avance del proyecto:

Tabla 5, consolidado de asistencia

MES	TOTAL CERTIFICADOS
TOTAL OCTUBRE	83
TOTAL NOVIEMBRE	333
TOTAL DICIEMBRE	149
TOTAL ENERO	343
TOTAL FEBRERO	594
TOTAL	1502

Fuente: Elaboración propia

Grafica 2, avance del proyecto



Fuente: Elaboración propia

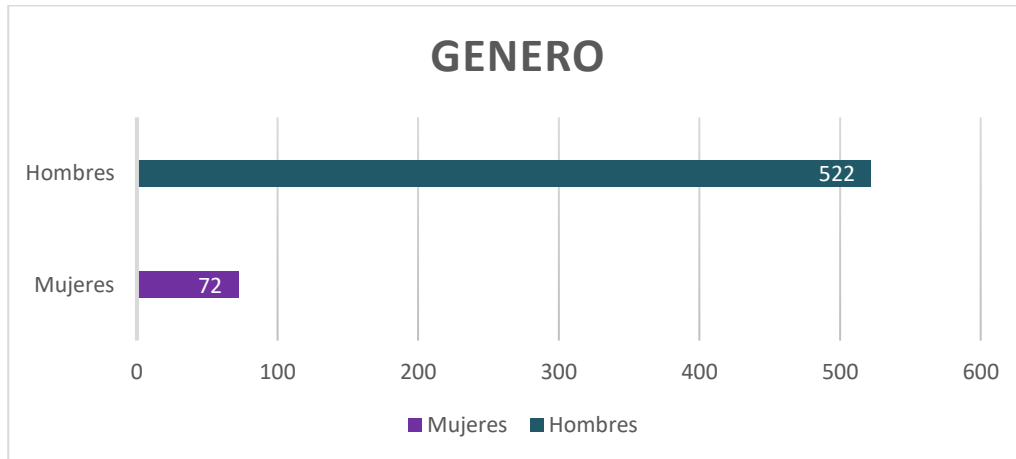
A la fecha contamos con un cumplimiento del 100% sobre la meta de motociclistas: 1.200 motociclistas contrato + 300 adicionales ofrecidas por Andirescate SAS en su oferta.

6. MEMORIAS DE LA CAPACITACIÓN

En el siguiente numeral, se realiza un análisis cuantitativa y cualitativa 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 12.1% (72 asistentes) sobre el total de asistentes, la participación masculina es del 87.9% (522 asistentes). Se observa, que los resultados son muy similares a los presentados durante el periodo de enero del presenta año.

Grafica 3, asistentes acuerdo al género en el mes de febrero 2020



Fuente: Elaboración propia

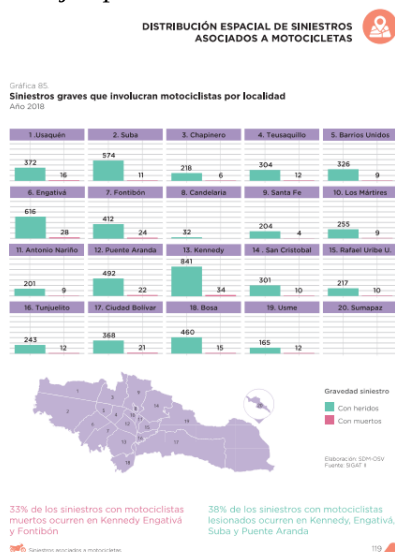
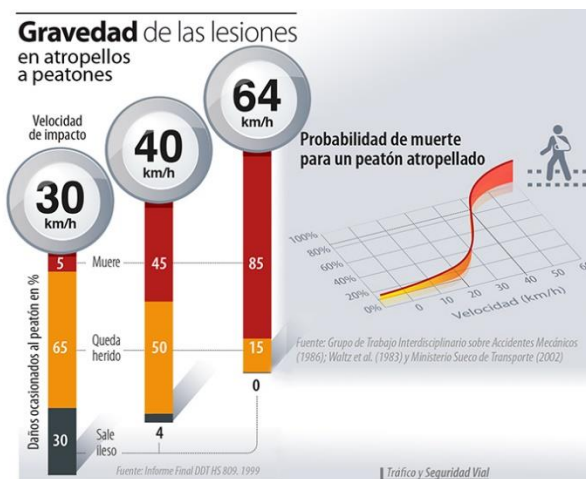
A continuación, se describen los resultados obtenidos y criterios de evaluación en cada uno de los módulos. Se observa leves variaciones en porcentajes en comparación a meses anteriores, no obstante, los hallazgos encontrados son los mismos.

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:

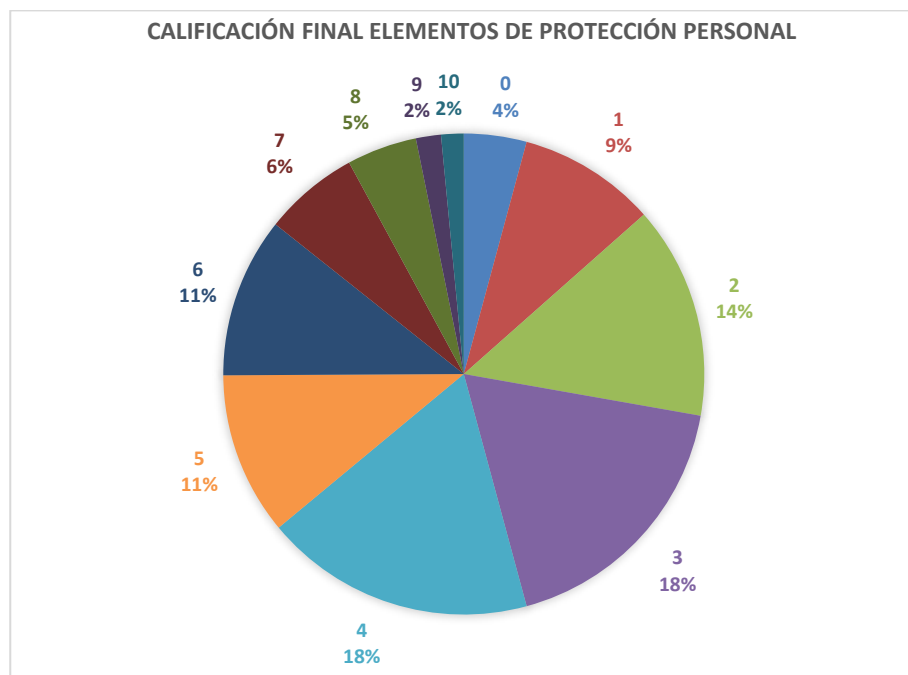
EPP	CALIFICACIÓN MÁXIMA	CONVENCIONES
Casco	3/3	3. El casco es certificado y se encuentra en buen estado 0. el casco no es certificado y se encuentra en mal estado
Airbag	2/2	2. El airbag se encuentra en buen estado. 0. No cuenta con Airbag
Rodilleras	1/1	1. Cuenta con el EPP en buen estado. 0. No cuenta 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. 0. No cuenta con botas
RESULTADO	10/10	

NOTA: En los elementos de protección casco y airbag se asigna una puntuación 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 25% del personal participantes cuenta con una calificación superior a 6, el 75% restante debe adquirir elementos de protección personal o realizar cambio de este por uno certificado. El 31,3% del personal participante no cuenta con 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. En comparación al mes de enero, los porcentajes se incrementaron en lo relacionado de no contar con un casco certificado o su casco se encuentra en mal estado (19,7% enero); y disminuyeron los participantes que cuenta con una calificación superior a 6 (29,6%) frente al uso de elementos de protección.

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 puntuación 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 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; no obstante, en comparación al mes anterior hay un leve aumento (menor al 1%) para este ítem.

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 puntuación 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 17% 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. De igual manera, si comparamos los resultados de este mes con enero de 2020, se observa un incremento de 3% en este ítem.

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

“Los instructores son personas con bastantes conocimientos y se hacen entender durante las prácticas, se aprendió bastante y es bueno que sigan fomentando más para mejorar la movilidad. Felicitaciones por la labor que realizan”

“Agradecimiento a los instructores por la motivación con que dictaron su capacitación”

“Felicitades, es un buen curso aprendí mucho que no sabía que es lo más importante el manejo de mi moto. Muchas gracias”

“Mayor duración, debería ser obligatorio”

“Excelente formación, gracias por la metodología y explicación del curso, es de gran ayuda para el tema de conducir una moto. Gracias”

“Felicitaciones por le curso, solo queda decir que faltó tiempo para profundizar más”

“Excelente curso, personal muy capacitado, se nota el profesionalismo de ellos, lástima que solo dure un día, debería extender más”

En el anexo 4 se adjunta las encuestas de satisfacción

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A la fecha contamos con un porcentaje de avance del 100% sobre la meta de motociclistas, lo anterior significa 1502 motociclistas capacitados.

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. Se destacan empresas que colaboran a través de coordinadores con el control en la asistencia, puntualidad y refuerzan la actividad con refrigerio para sus colaboradores que asisten. Se recomienda evaluar para futuras versiones considerar un módulo II para las personas que ya han tomado el curso en las ediciones anteriores y desean profundizar aún más su conocimiento.

En varias ocasiones contamos con la compañía de familiares de las personas que tomaban el curso, los cuales en la mayoría de los casos eran sus acompañantes en la moto, nos manifestaron su interés en conocer estos temas y aplicar las técnicas para ser un acompañante más seguro en la motocicleta. Se recomienda abrir la posibilidad de módulos exclusivos para acompañantes o de ser certificados como “acompañante seguro en moto” en caso de asistir a la totalidad del curso, es de tener en cuenta que el acompañante en moto es un actor vulnerable con unas cifras considerables de heridos y fallecidos a nivel nacional.

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)

RUPO 2. S.I.T.P

10. INTRODUCCIÓN

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 febrero 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 febrero de 2020 discriminado por concesionario.

CONCESIONARIOS PARTICIPANTES	INFORMACIÓN DEL OPERADOR	CONDUCTORES FORMADOS
	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	120
	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: 2205060 Ext: 1101 - 1106 Email: empleo@masivocapital.com Página Web: http://masivocapital.co/	212
	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/	344
	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/	193
	Consortio Express Representante: Luis Carlos Moreno Dirección: Carrera 69 3 25b-44 Edificio Word Bussines port Décimo Piso Zona: Centro Página Web: http://express.com/	645
	Sistema Transmilenio ALCAPITAL Representante: Viviana Delgado Araque Dirección: Autop. Norte No. 197-75 Ofc. 101 CC Mega Outlet Teléfono: 6762126 email: diaugusto1@hotmail.com	39
	TOTAL	1553

Ver Anexo 1

Consortio Express

Del 01 de febrero al 29 de febrero							
CONSORCIO	LUGAR	MÓDULOS	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4	TOTAL
			01 al 09	10 al 16	17 al 23	24 al 29	
CONSORCIO EXPRESS	CRUCES 20 JULIO CALLE 161 CALLE 191 SAN FRANCISCO	Teóricos Domingo a Domingo Práctico Jueves a Domingo	147	145	195	158	645

Masivo capital

Del 01 de febrero al 29 de febrero							
CONSORCIO	LUGAR	MÓDULOS	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4	TOTAL
			01 al 09	10 al 16	17 al 23	24 al 29	
CONSORCIO MASIVO CAPITAL	CIATRAM CALLE 13 37-60 PATIO BRASIL. CALLE 49 SUR #89-65	Teóricos Lunes - martes Práctico Viernes	51	58	41	62	212

Suma

Del 01 de febrero al 29 de febrero							
CONSORCIO	LUGAR	MÓDULOS	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4	TOTAL
			01 al 09	10 al 16	17 al 23	24 al 29	
CONSORCIO SUMA	CARRERA 17 # 70-31 SUR	Teóricos Domingo a Domingo Práctico Jueves a Domingo	35	79	51	28	193

G- Móvil

Del 01 de febrero al 29 de febrero							
CONSORCIO	LUGAR	MÓDULOS	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4	TOTAL
			01 al 09	10 al 16	17 al 23	24 al 29	
CONSORCIO GMOVIL	PATIO LA Y FONTIBON	Teóricos sábado Práctico Domingo	59	23	18	20	120

ETIB

Del 01 de febrero al 29 de febrero							
CONSORCIO	LUGAR	MÓDULOS	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4	TOTAL
			01 al 09	10 al 16	17 al 23	23 al 29	
ETIB	Av. El Dorado No. 68 C61 Oficina 529 - Zona: Bosa	Teóricos Lunes a viernes Práctico Lunes a Viernes	117	64	77	86	344

Al-Capital

Del 01 de febrero al 29 de febrero							
CONSORCIO	LUGAR	MÓDULOS	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4	TOTAL
			01 al 09	10 al 16	17 al 23	24 al 29	
CONSORCIO ALCAPITAL	PATIO LA CONEJERA SUBA	Teóricos Sábado Práctico Domingo	16	18	0	5	39

12.. ANALISIS DE LAS EVALUACIONES

“Evaluar para promover el mejoramiento”

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.

12.1 CONSORCIO EXPRESS

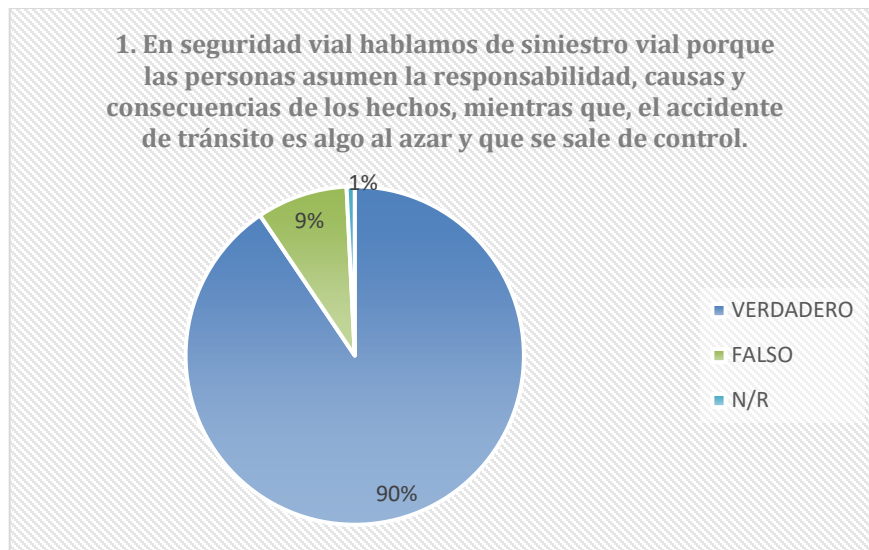
A continuación, se da a conocer el análisis estadístico de las respuestas dadas en la evaluación de 645 operadores capacitados participantes que corresponden al Consorcio Express, capacitados desde el 01 de febrero al 29 de febrero de 2020 en los distintos patios: Cruces, 20 de Julio, San Francisco, 161 y 191. Para este análisis las tablas de información del consorcio se visualizarán a continuación:

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:

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.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	132	1		
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	114	28	3	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	176	18	1	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	162	9	1	
TOTALES	584	56	5	645

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



De una población de 645, 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 9 % 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.

“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 accidente, obteniendo los siguientes datos:

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

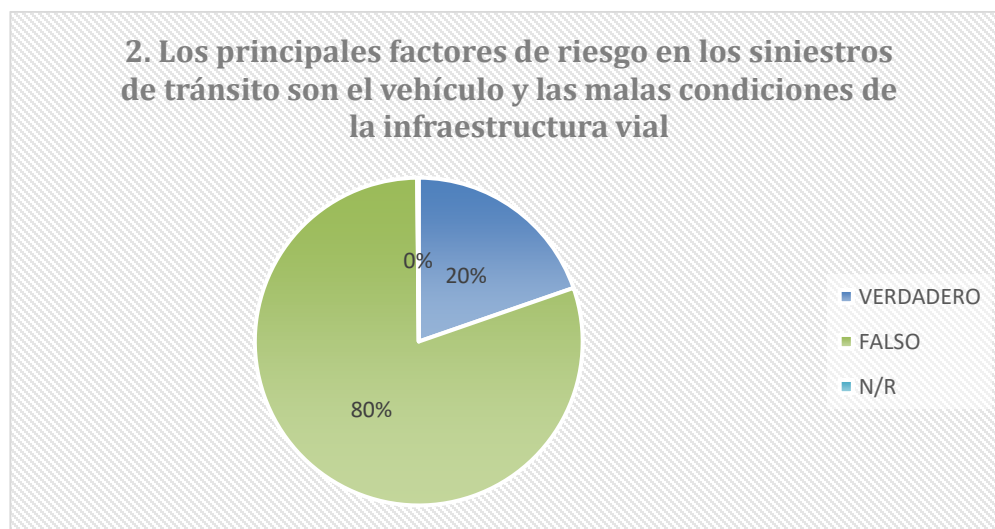
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



2. Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	32	101		
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	72	87	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	21	159	1	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	2	170		
TOTALES	127	517	1	645

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



De la población analizada el 80% 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:

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



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 20% de los operadores que participaron en la capacitación.

“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:

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	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	132	1	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	129	16		
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	166	29		
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	170	2	0	
TOTALES	597	48	0	645

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

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



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



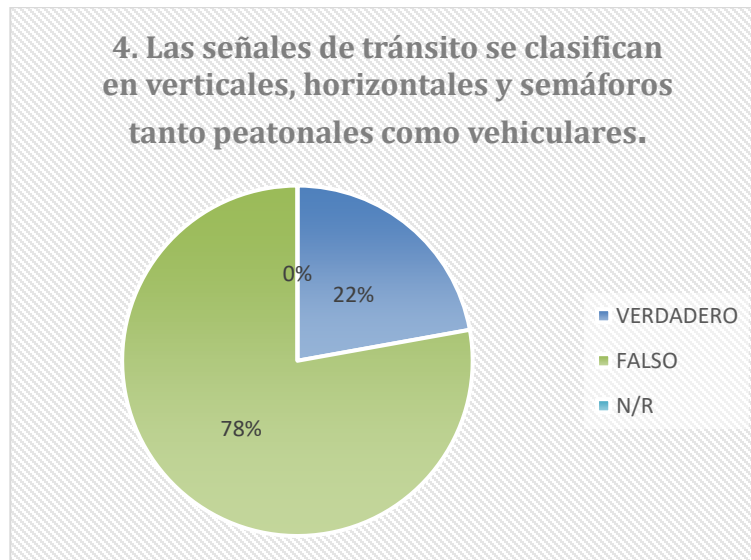
La gráfica, identifica que el 93% de la población a identificado la respuesta correcta, debido a que el enunciado es falso desde el código de tránsito y transporte, adicional a ello se debe analizar que agentes distractores intervinieron para que el 7% considerara el enunciado como verdadero.

“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:

4. Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	10	123	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	93	52	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	39	156		
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	1	171	0	
TOTALES	143	502	0	645

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 22% 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, la preventivas y las informativas, información que está fundamentada por el 78% de los capacitados, quienes identificaron el enunciado como falso.

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

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

5. No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	6	127		

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

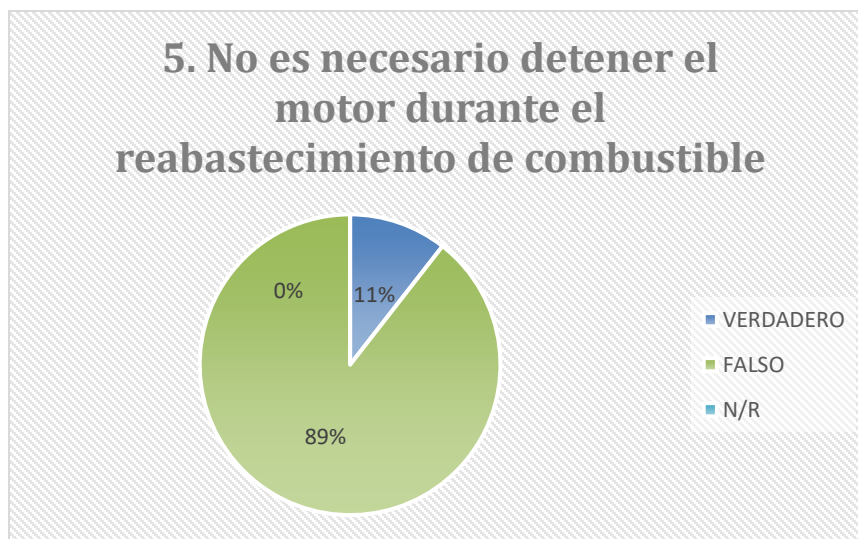
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	40	105	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	18	177	0	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	4	168	0	
TOTALES	68	577	0	645

Frente a los datos anteriores y desde los porcentajes se evidencian 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 reabasteciendo de combustible, un conocimiento que se denotó en el 89% de los operadores. Sin embargo, el 11% de los evaluados consideró el enunciado como verdadero, por ende se hace necesario corregir a tiempo esta mala acción.

“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:

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	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	132	1	0	TOTAL GENERAL

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

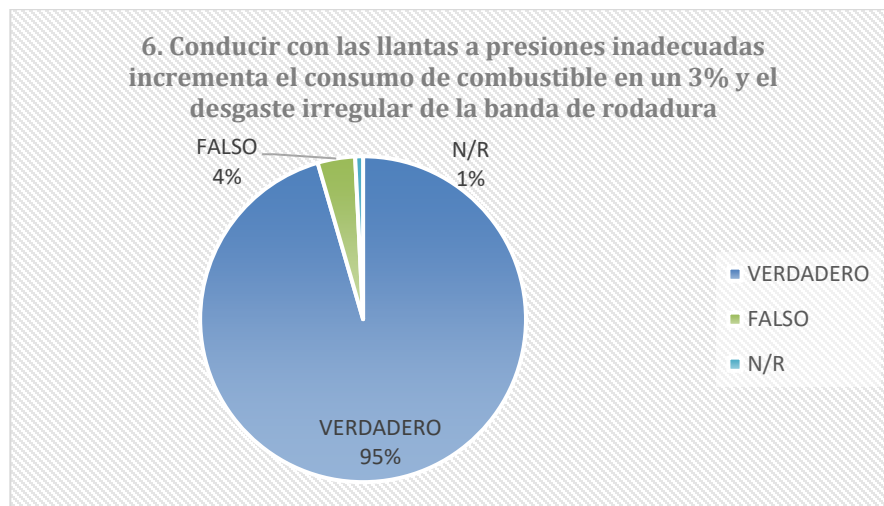
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	143	2	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	186	5	4	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	155	16	1	
TOTALES	616	24	5	645

De los siguientes 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 descrito, 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 1% y un 4% consideró el enunciado como falso.

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

En el enunciado se encontraron las siguientes respuestas:

7.El autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	133	0	0	

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

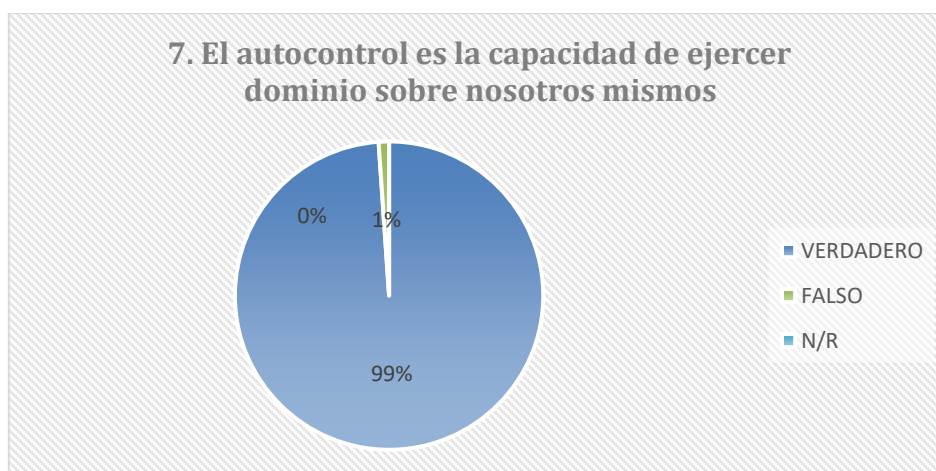
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	141	4		
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	192	3		
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	172	0	0	
TOTALES	638	7	0	645

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 99% de los asistentes apropiaron el concepto de autocontrol de manera correcta, mientras que el 1% de los capacitados respondieron de manera incorrecta.

“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:

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.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

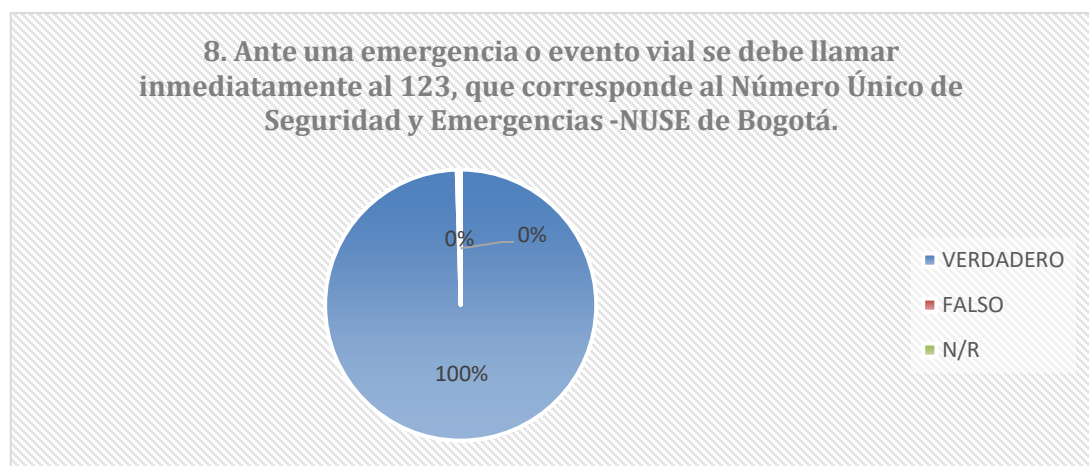
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	133	0	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	142	3		
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	195	0		
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	172			
TOTALES	642	3	0	645

A partir de esta información se diseña la siguiente gráfica 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.

“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”

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	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	132	1		
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	107	38		

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

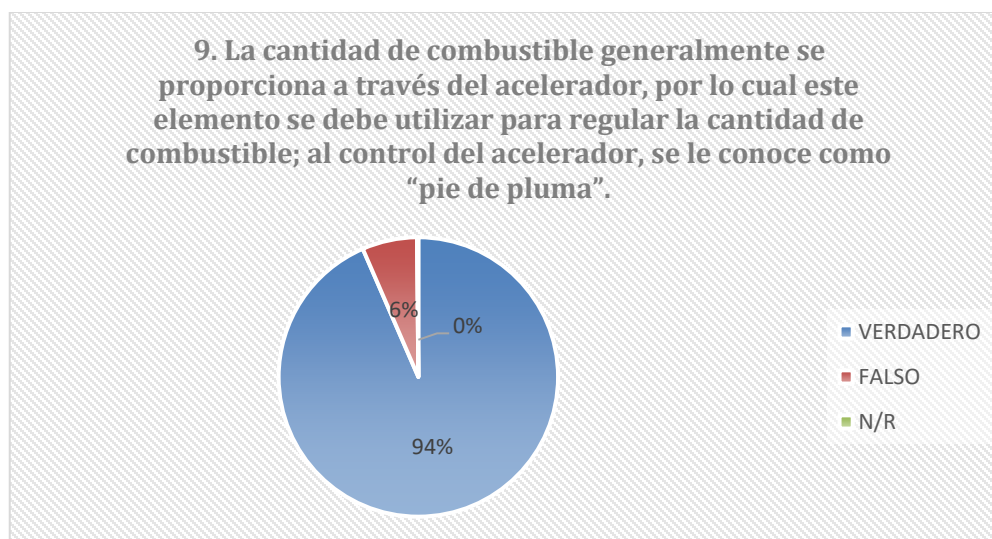
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	192	2	1	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	172		0	
TOTALES	603	41	1	645

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

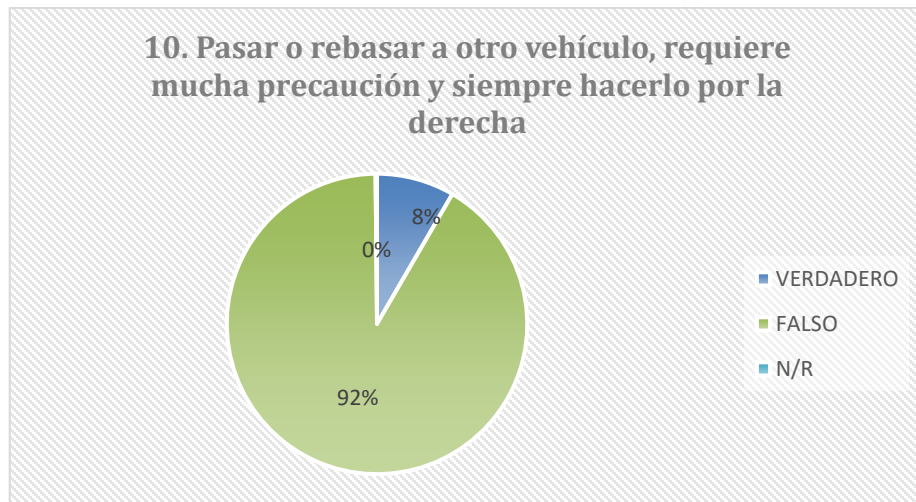


El 94 % de los capacitados respondieron de manera acertada en el cuestionamiento nueve. Sin embargo, el 6% de la población evaluada respondió de manera incorrecta, razón por la cual es indispensable afianzar estos conocimientos.

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

FECHAS	FALSO	VERDADERO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	132	1		
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	107	38		
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	192	2	1	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	172		0	
TOTALES	603	41	1	645

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



El 92% 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 8% decidió no contestarla bien sea por distracción o ausencia del conocimiento.

12.2. 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 01 al 29 de febrero de 2020.

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:

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

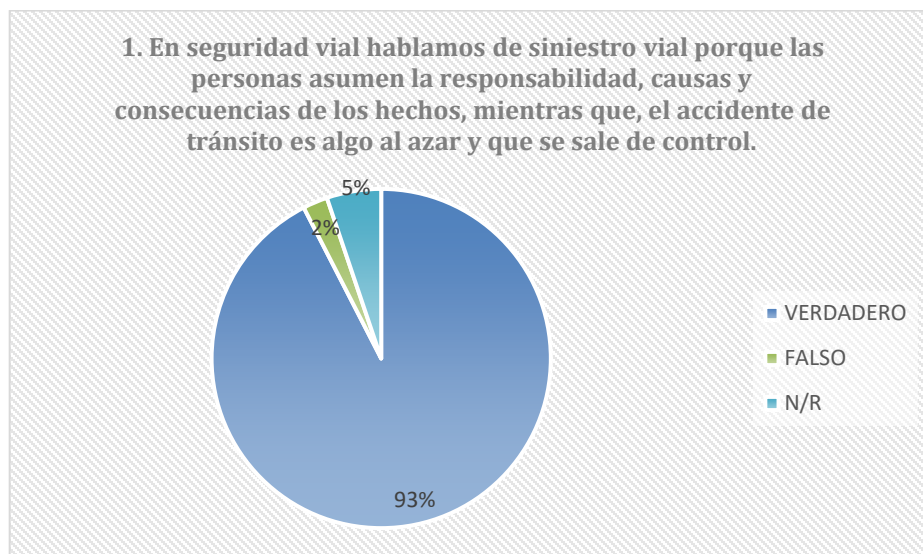
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



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.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	51	0	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	52	4	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	37	1	3	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	56	0	8	
TOTALES	196	5	11	212

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



De la población muestra de 212, el 93 % 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 5 % respondió de manera incorrecta a la pregunta, razón por la cual se deben considerar otras variables, como la falta de comprensión de lectura, por ello el 2% no respondió a la pregunta. 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.

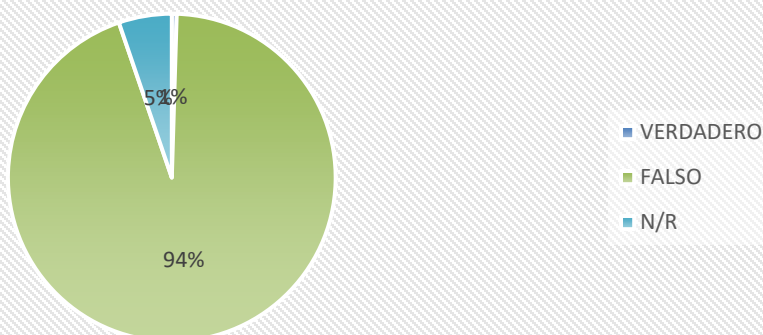
“Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial”

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:

2. Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	1	50	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	1	55	2	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	38	3	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	1	55	6	
TOTALES	3	198	11	212

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

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



De la población muestra analizada el 94% 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 5% 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, adicional a ello el 1% de la población decidió no responder al cuestionamiento.

“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:

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

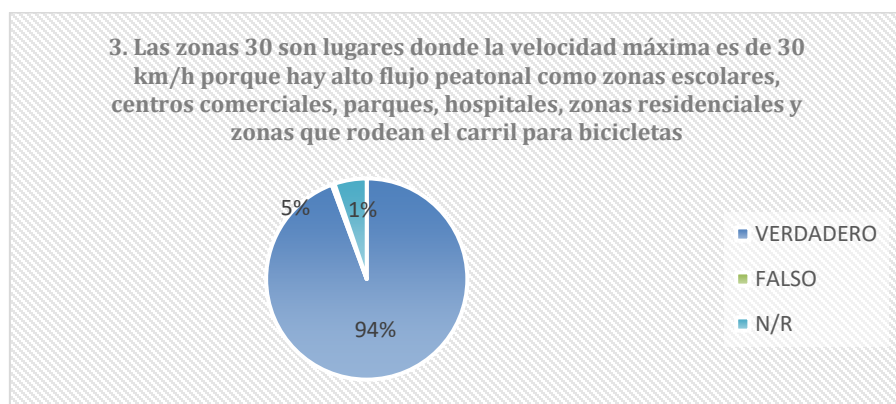
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



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	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	51	0	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	55	1	2	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	38	0	3	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	56	0	6	
TOTALES	200	1	11	212

La gráfica, que se mostrará a continuación, identifica que el 94 % de la población a identificado la respuesta correcta, debido a que el enunciado es verdadero desde el código de tránsito y transporte, el 95% de la población capacitada no tiene claridad sobre la norma, razón por la cual se debe profundizar sobre la misma, mientras que el 1 % decidió no responder a la preguntar.



“Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares”

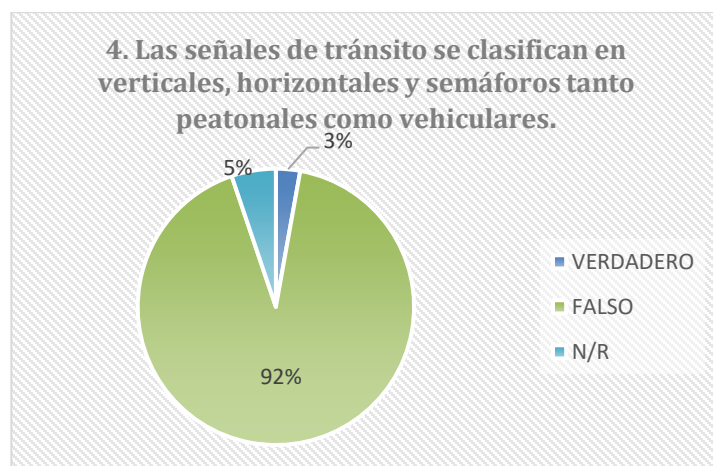
Frente al anterior enunciado y tras el desarrollo de la evaluación se recogieron los siguientes datos de análisis:



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

4. Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	0	51	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	3	53	2	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	38	3	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	3	53	6	
TOTALES	6	195	11	212

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 92% respondió de forma acertada a la pregunta y un 3% contestó de forma negativa, puesto que según el código nacional de tránsito y transporte las señales se dividen en tres grupos; reglamentarias o prescriptivas, las preventivas y las informativas, información que está fundamentada por los capacitados quienes identificaron el enunciado como falso.

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

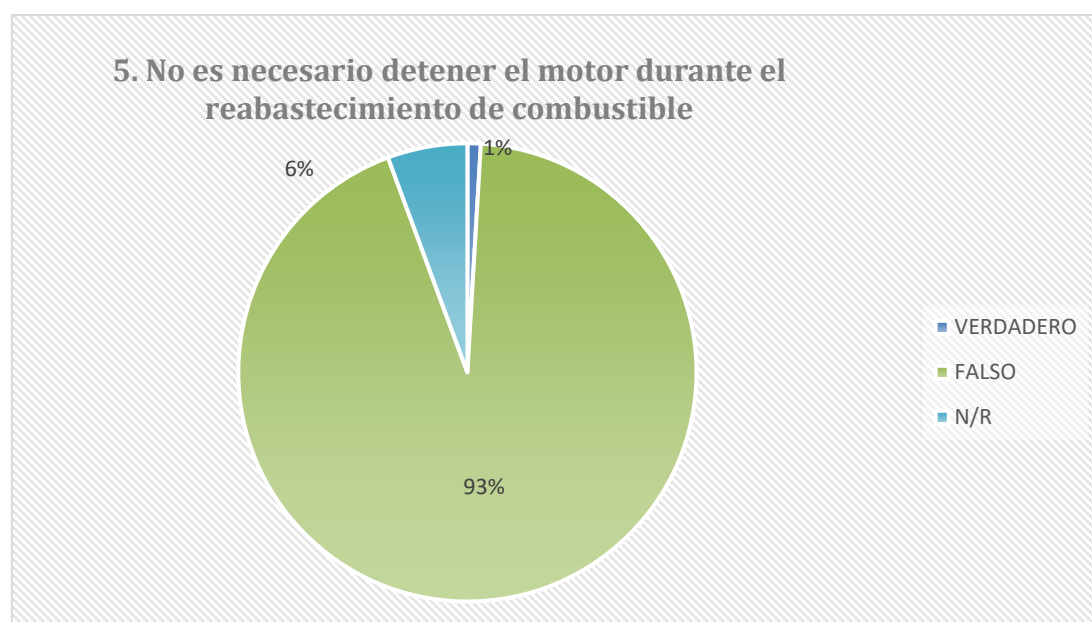
GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



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

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

5. No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	0	51	2	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	0	56	2	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	38	3	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	2	54	6	
TOTALES	2	199	12	212



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 reabasteciendo de combustible, un conocimiento que se denotó en el 93% de los operadores. Sin embargo, el 6% de los asistentes respondieron a la pregunta de forma negativa y el 1% no respondió, por tanto se hace necesaria una retroalimentación del módulo de mecánica y eco conducción frente a estos temas para corregir errores o identificar si se trata de un problema de comprensión de lectura

“Conducir con las llantas a presiones inadecuadas incrementa el consumo de combustible en un

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

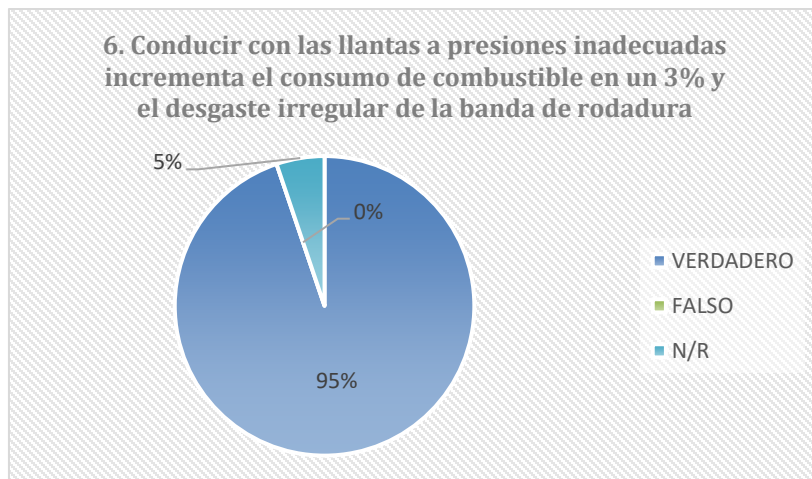
GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

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:

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	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	51	0	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	56	0	2	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	38	0	3	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	56	0	6	
TOTALES	201	0	11	212

De los siguientes 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 descrito, incrementa el consumo de combustible en 3% y su desgaste se vuelve irregular, haciendo daños en la banda de rodadura, un 5% N/S o N/R, por tal razón se hace necesario reforzar esta temática.

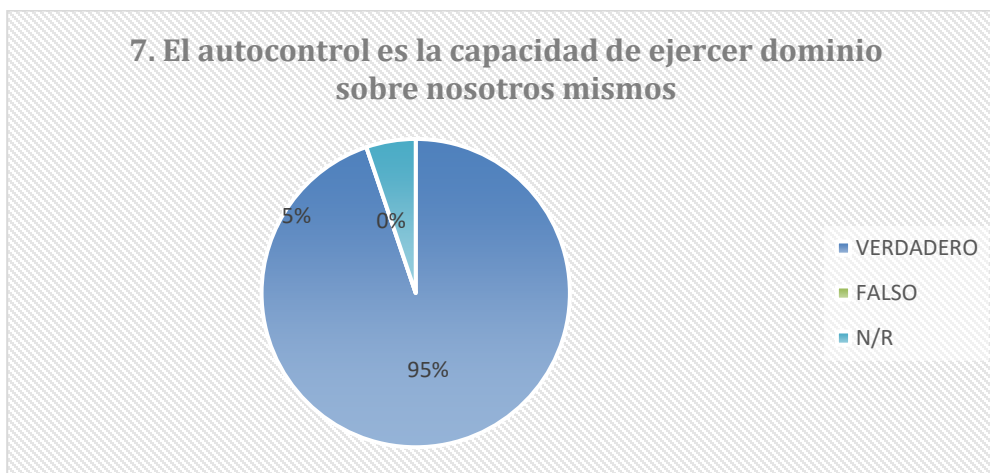


“El autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos.”

En el enunciado se encontraron las siguientes respuestas:

7.El autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	51	0	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	56	0	2	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	38	0	3	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	56	0	6	
TOTALES	201	0	11	212

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, la siguiente gráfica da cuenta de dichos resultados demostrando que el concepto quedó claro para los operadores.



En la gráfica se evidencia que el 95% de los asistentes comprendieron el concepto de autocontrol y su relevancia para evitar o minimizar riesgos frente al siniestro vial mientras que el 5% decidió no responder a la pregunta.

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

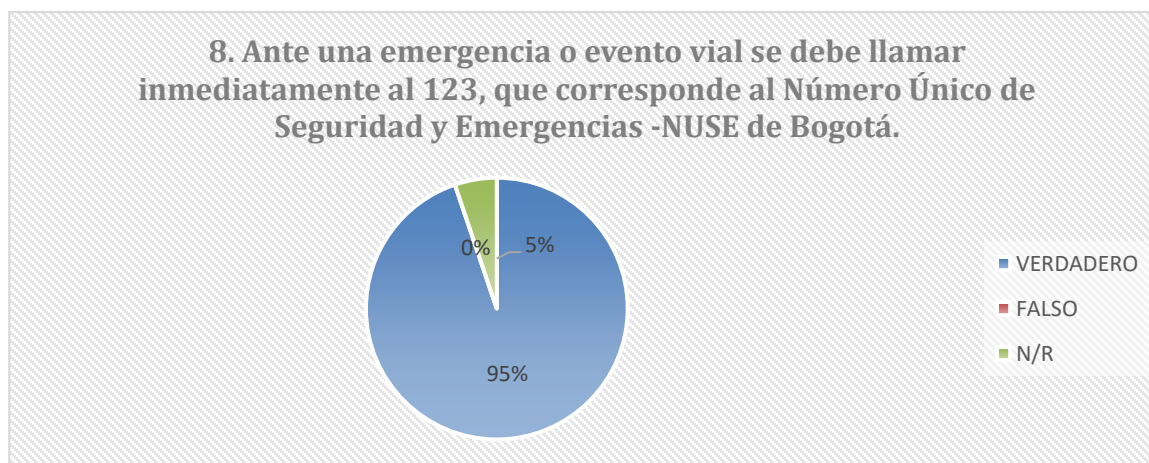


CENTRO DE CIENCIA PARA LA APROPIACIÓN SOCIAL
DEL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL

“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 siguientes resultados:

FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	51	0	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	56	0	2	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	38	0	3	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	56	0	6	
TOTALES	201	0	11	212

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



El 95% 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 5% Considero como falso el enunciado, razón por la cual se debe reforzar esta información, aclarando que es el protocolo a nivel Distrital, así se tenga una orientación específica desde la empresa, ya que durante el proceso de los operadores manifestaron que ellos tenían que llamar a centro de operaciones

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

de Masivo Capital.

“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”



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

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	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	51	0	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	56	0	2	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	38	0	3	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	56	0	6	
TOTALES	201	0	11	212

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

El 95 % de los capacitados respondieron de manera acertada en el cuestionamiento nueve. Sin embargo, el 5% de la población N/S o N/R, razón por la cual es indispensable afianzar estos conocimientos.

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”.



INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

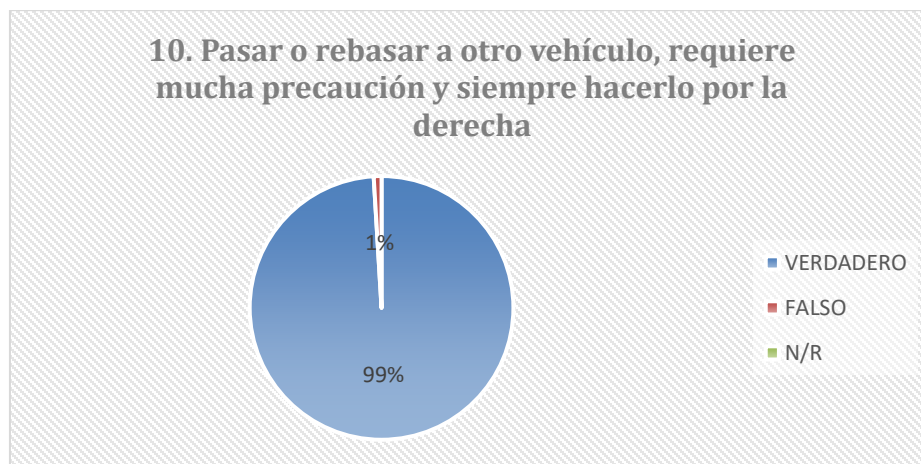


“Pasar o rebasar a otro vehículo, requiere mucha precaución y siempre hacerlo por la derecha”

Los resultados para esta respuesta fueron los siguientes:

10. Pasar o rebasar a otro vehículo, requiere mucha precaución y siempre hacerlo por la derecha.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	0	51	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	0	56	2	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	38	3	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	0	56	6	
TOTALES	0	201	11	212

Según la gráfica podemos observar, que solo el 5% por ciento respondió de forma negativa, lo que evidencia que la mayoría tienen claro que esta maniobra de adelantamiento se debe realizar siempre por la izquierda con un 95%



En términos generales podemos concluir que los 212 operadores capacitados en Masivo Capital, durante el mes de febrero, en un alto porcentaje, comprendieron diferentes conceptos sobre movilidad y seguridad vial que, en sus conocimientos previos, no tenían claro o desconocían, 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.

12.3 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 193 participantes que corresponden al consorcio Suma SAS, capacitados desde el 1 de febrero hasta el 29 de febrero de 2020 en las instalaciones de patio jardín carrera 17 # 70 sur – 31. Para este análisis las tablas de información se presentan en morado.

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:

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.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	33	2	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	72	6	1	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	49	2	0	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	27	1	0	
TOTALES	181	11	1	193

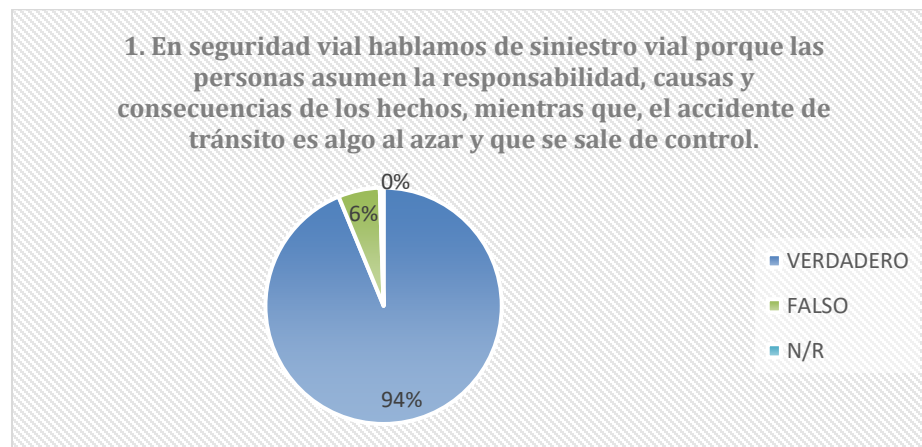
INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



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



De la población de 193, el 94% 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 6% 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.

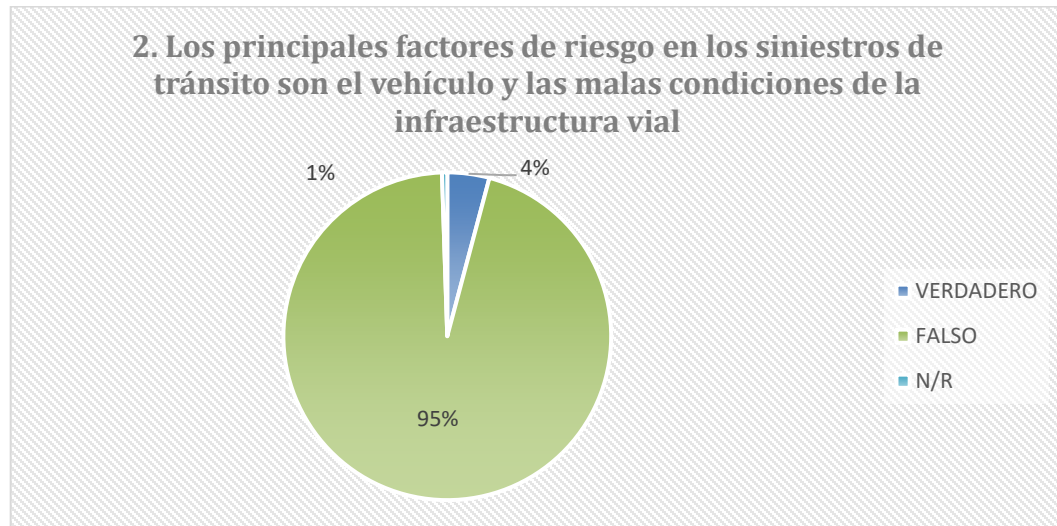
“Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial”

2. Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	1	34	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	4	74	1	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	2	49	0	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	1	27	0	
TOTALES	8	184	1	193

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 accidente, obteniendo los siguientes datos:

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



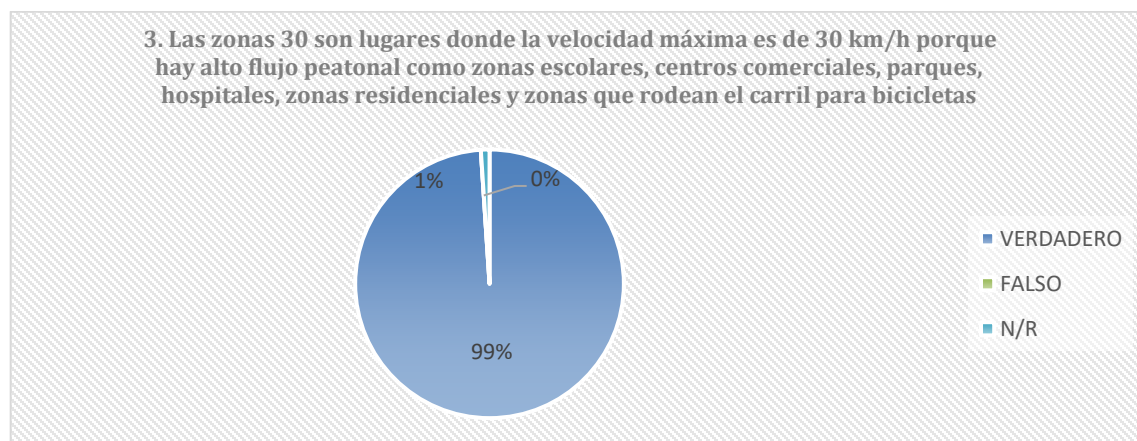
De la población analizada el 95% de los asistentes a la capacitación respondieron de manera correcta al considerar falso el enunciado puesto que, se establecen tres tipos de riesgos en los siniestros de tránsito, desde las diversas teorías de la seguridad vial: factor humano, factor vehículo y factor ambiental. Sin embargo, el enunciado presenta un elemento distractor en donde se elimina al factor humano, distractor que logró confundir al 4% de los operadores que participaron en la capacitación y que el 1% decidieran no responder al mismo, tal vez por la misma confusión.

“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:

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	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	35	0	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	79	0	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	49	49	0	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	28	0	0	
TOTALES	191	0	2	193

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



La gráfica, identifica que el 99% de la población a identificado la respuesta correcta, debido a que el enunciado es verdadero 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 1% restante decidiera no responder al cuestionamiento razón por la cual se aconseja a los consorcios hacer énfasis en la enseñanza del código de tránsito y transporte.

“Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares”

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

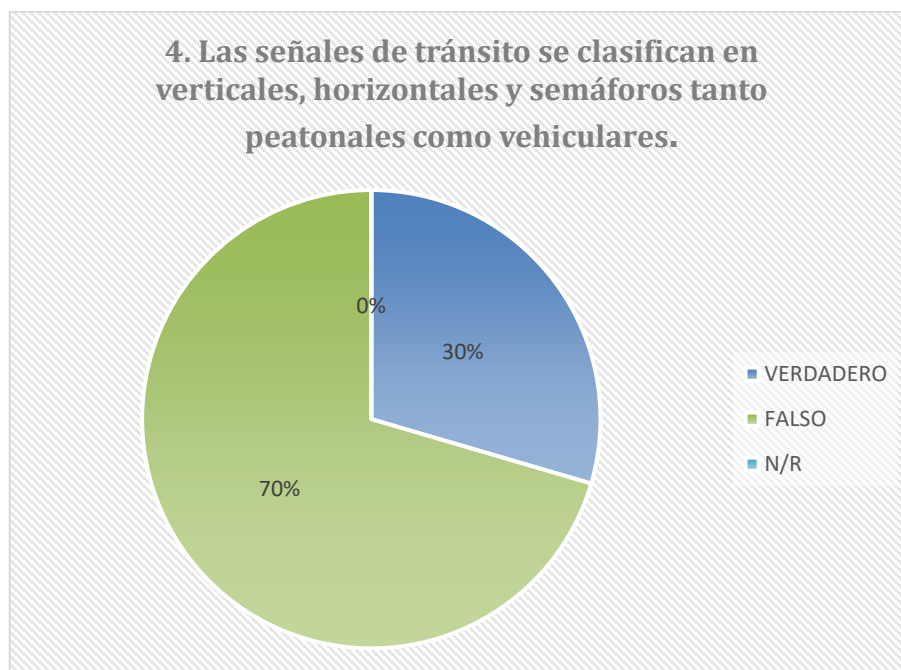
GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



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

4. Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	1	34	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	5	74	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	51	0	0	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	0	28	0	
TOTALES	57	136	0	193

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

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

capacitación desarrollaron variables diversas en sus respuestas, en donde el 70% identificó el enunciado como falso, siendo la respuesta correcta mientras que el 30% lo identificó como verdadero cayendo en el agente distractor.

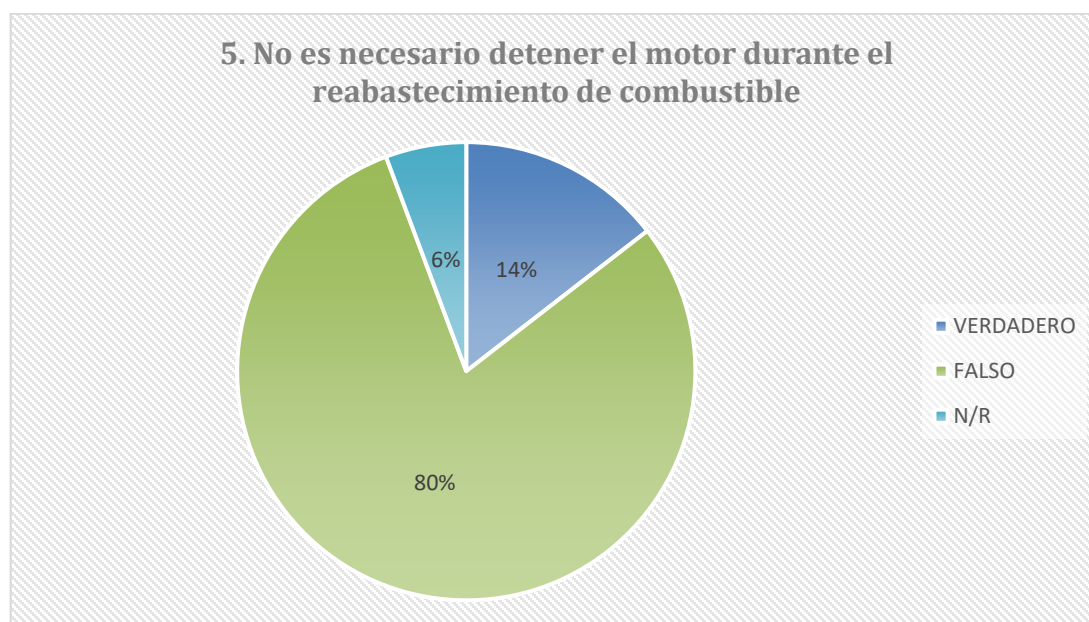


“No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible”

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

5. No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	0	34	1	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	28	20	3	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	28	44	7	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	28	56	0	
TOTALES	28	154	11	193

Frente a los datos anteriores y desde los porcentajes se evidencian 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 reabasteciendo de combustible, un conocimiento que se denotó en el 80% de los operadores. Sin embargo, el 6% de los asistentes no respondieron a la pregunta, por 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. Adicional a ello el 14% de los evaluados consideró el enunciado como verdadero, por ende, se hace necesario corregir a tiempo esta mala acción.

“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:

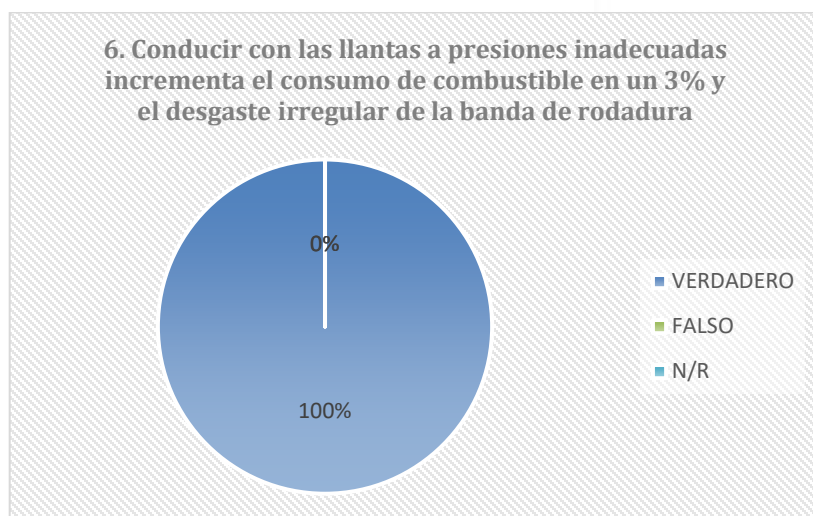
6. Conducir con las llantas a presiones inadecuadas incrementa el consumo de combustible en un 3% y el desgaste irregular de la banda de rodadura	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	35			
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	79	0	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	51	0	0	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	28	0	0	
TOTALES	193	0	0	193

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

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



El 100% 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 1% y su desgaste se vuelve irregular, haciendo daños en la banda de rodadura.

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

En el enunciado se encontraron las siguientes respuestas:

7.El autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	35	0	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	79	0	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	51	0	0	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	28	0	0	
TOTALES	193	0	0	193

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.

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



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

“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

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.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	35	0	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	79	0	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	50	1	0	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	28	0	0	
TOTALES	192	1	0	193

los siguientes resultados:

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

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.

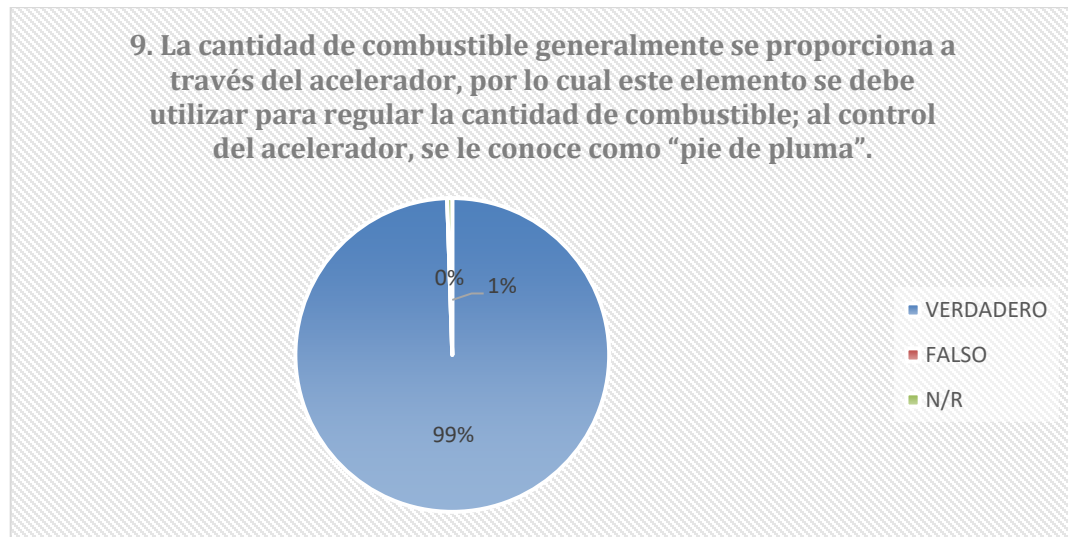


El 99% de los asistentes a la capacitación respondieron de manera correcta a esta afirmación debido a que ante una emergencia o evento vial se debe llamar inmediatamente al 123, que corresponde al Número Único de Seguridad y Emergencias -NUSE de Bogotá, hecho que fue considerado como verdadero por los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

“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”

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	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	35	0	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	79	0	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	50	0	1	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	28	0	0	
TOTALES	192	0	1	193

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



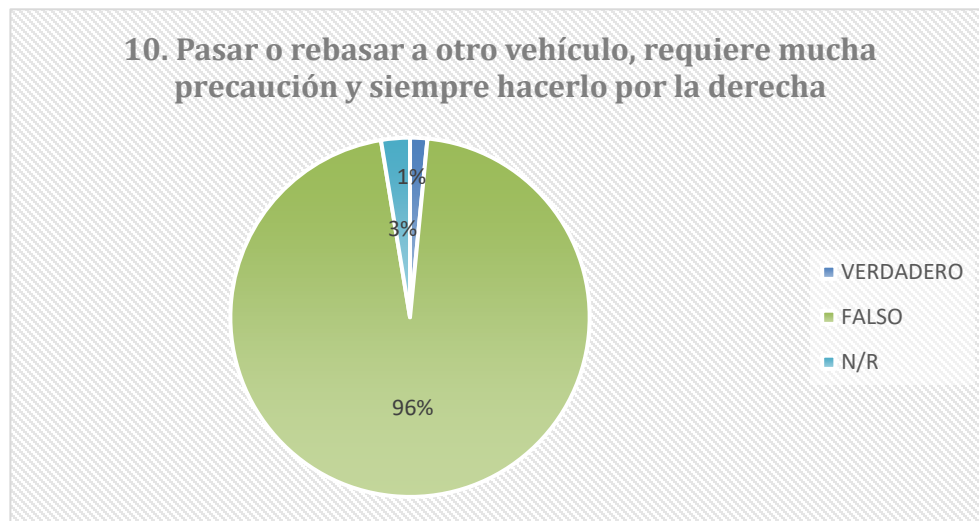
El 99 % de los capacitados respondieron de manera acertada en el cuestionamiento nueve. Sin embargo, el 1% de la población evaluada, respondió de manera incorrecta, razón por la cual es indispensable afianzar estos conocimientos.

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

A lo que se dieron los siguientes resultados:

10. Pasar o rebasar a otro vehículo, requiere mucha precaución y siempre hacerlo por la derecha.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	0	35	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	0	75	4	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	50	1	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	3	25	0	
TOTALES	3	185	5	193

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



Tan solo el 96% 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 3% de los participantes quienes consideraron verdadera la afirmación, sin percatarse que el código permite el adelantamiento por la izquierda, de igual forma el 1% no contestó bien sea por distracción o ausencia del conocimiento.

12.4. 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 120 participantes que corresponden al consorcio Gmovil, capacitados desde el 1 de febrero 2020 al 29 de febrero de 2020 en los distintos patios: patio troncal el dorado y patio Fontibón la Y.

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.

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

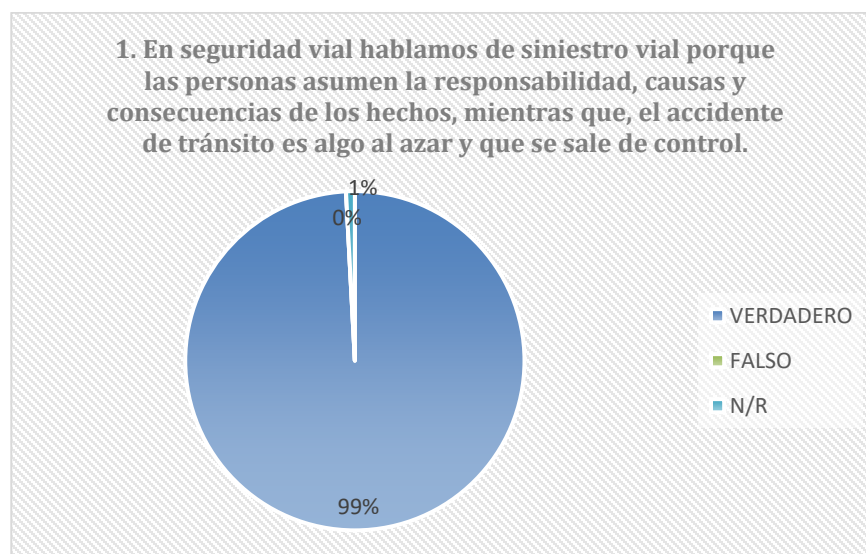
GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



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 evidencio 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:

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.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	58	0	1	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	23	0	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	18		0	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	20	0	0	
TOTALES	119	0	1	120

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



INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



De la población muestra de 120, el 99% 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 1% 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 0% de los asistentes deciden no responder el enunciado.

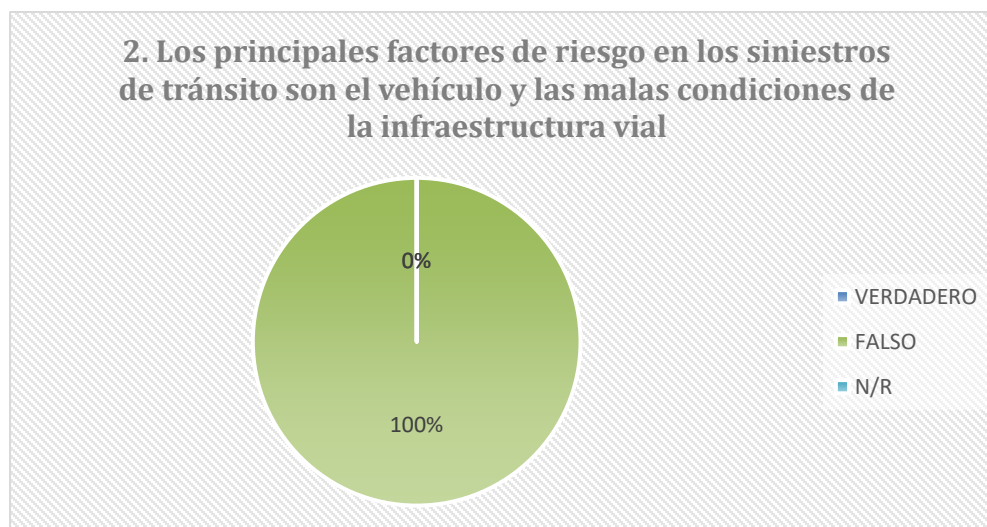
“Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial”

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 accidente, obteniendo los siguientes datos:

2. Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	0	59		
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	0	23	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	18		
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	0	20		
TOTALES	0	120	0	120

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

siguiente información:



De la población muestra analizada el 100% 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.

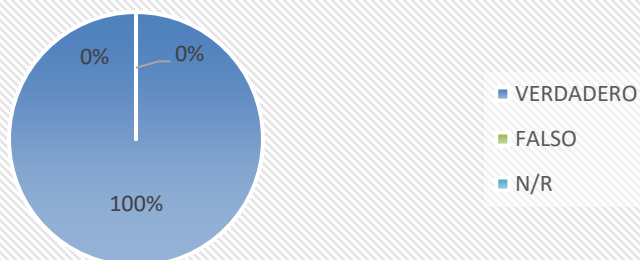
“Las zonas 30 son lugares donde la velocidad máxima es de 30 km/h porque hay alto flujo peatonal como zonas escolares, centros comerciales, parques, hospitales, zonas residenciales y zonas que rodean el carril para bicicletas”

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

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	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	59	0	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	23			
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	18			
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	20	0	0	
TOTALES	120	0	0	120

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

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

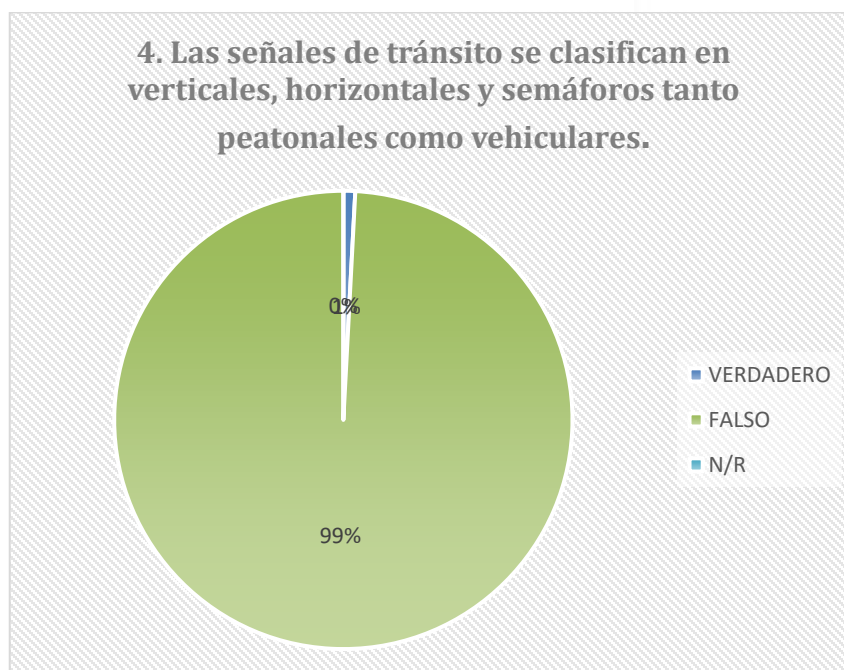


La gráfica, identifica que el 100% de la población a identificado la respuesta correcta, debido a que el enunciado es verdadero desde el código nacional de tránsito y transporte.

“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:

4. Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	1	58	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	0	23	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	18		
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	0	20	0	
TOTALES	1	119	0	120

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



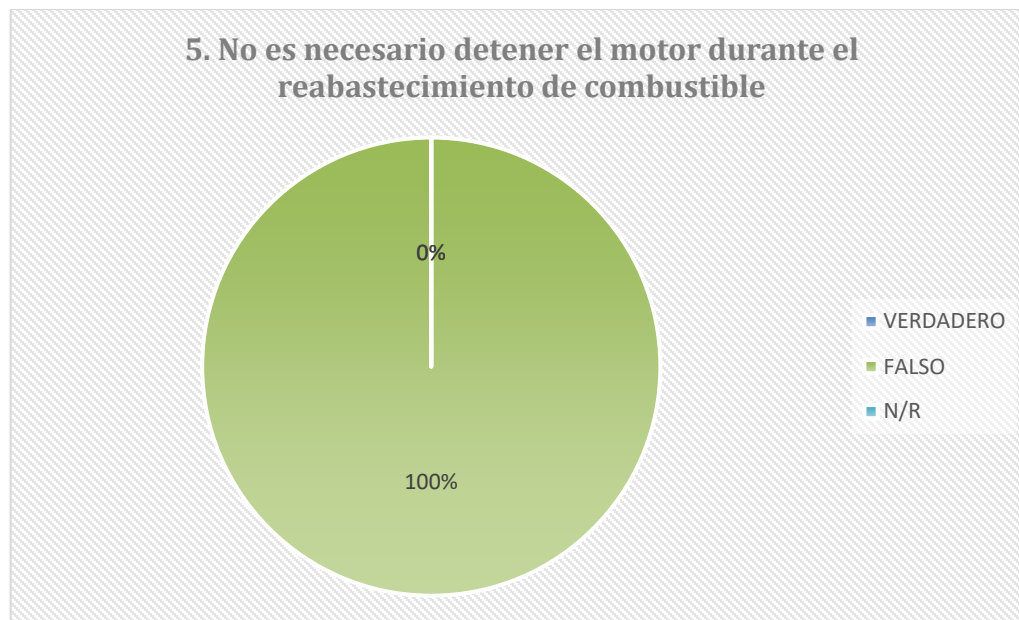
El enunciado de análisis identifica la clasificación de las señales de tránsito como verticales, horizontales y semáforos, sin embargo, contiene en su formulación varios agentes distractores que hacen que este sea falso. Frente a dicha pregunta los operadores que participaron de la capacitación desarrollaron variables diversas en sus respuestas, en donde el 1% respondió como verdadero a la pregunta tal vez porque el conocimiento no era claro y tenían responder de manera incorrecta. Mientras que el 99% respondió de manera correcta.

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

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

5. No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	0	59		
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO		23	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO		18	0	243
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	0	20	0	
TOTALES	0	120	0	120

Frente a los datos anteriores y desde los porcentajes se evidencian 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 reabasteciendo de combustible, un conocimiento que se denotó en el 100% de los operadores.

“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:

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	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	37	22	0	TOTAL GENERAL

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

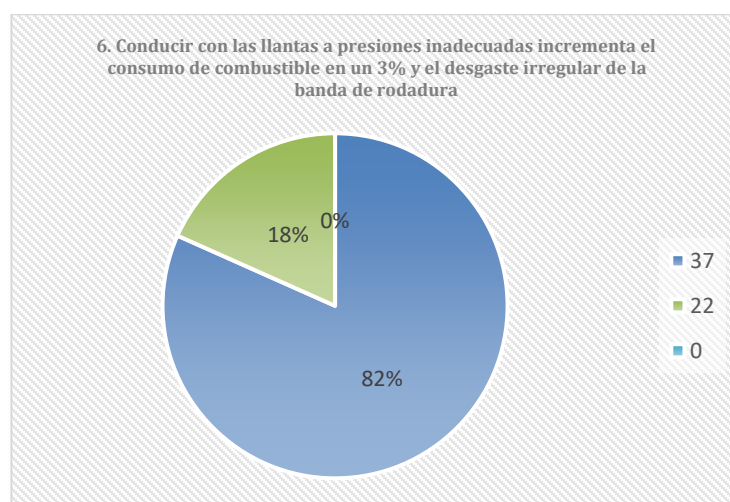
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	23	0	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	18	0	0	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	20	0	0	
TOTALES	98	22	0	120

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



El 82% 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, un 18% consideró el enunciado como falso.

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

En el enunciado se encontraron las siguientes respuestas:

7.El autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	59	0	0	

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

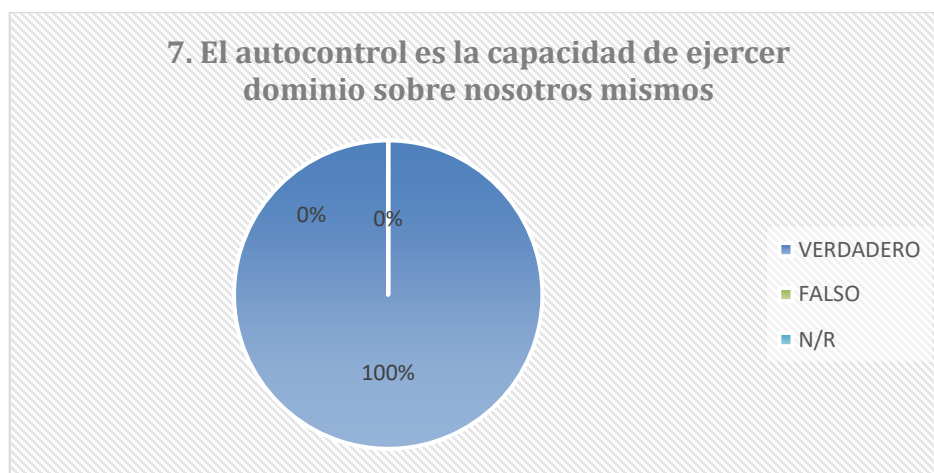
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	23	0		
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	18			
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	20	0	0	
TOTALES	120	0	0	120

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 correcto.

“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:

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.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

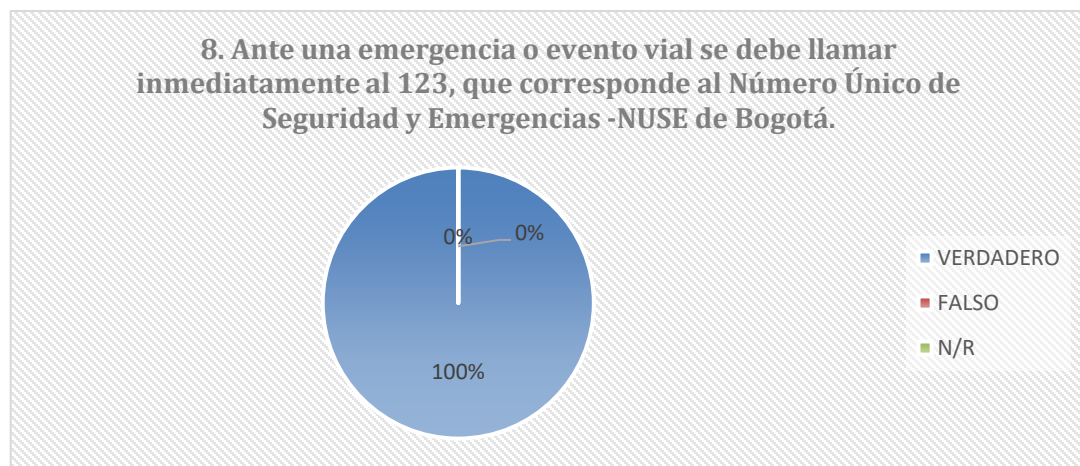
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	59	0	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	23	0		
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	18	0		
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	20			
TOTALES	120	0	0	120

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



El 100% 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.

“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:

9. La cantidad de combustible generalmente se proporciona a través del acelerador, por lo cual este elemento se debe utilizar para regular	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
--	-----------	-------	-----	-----------------

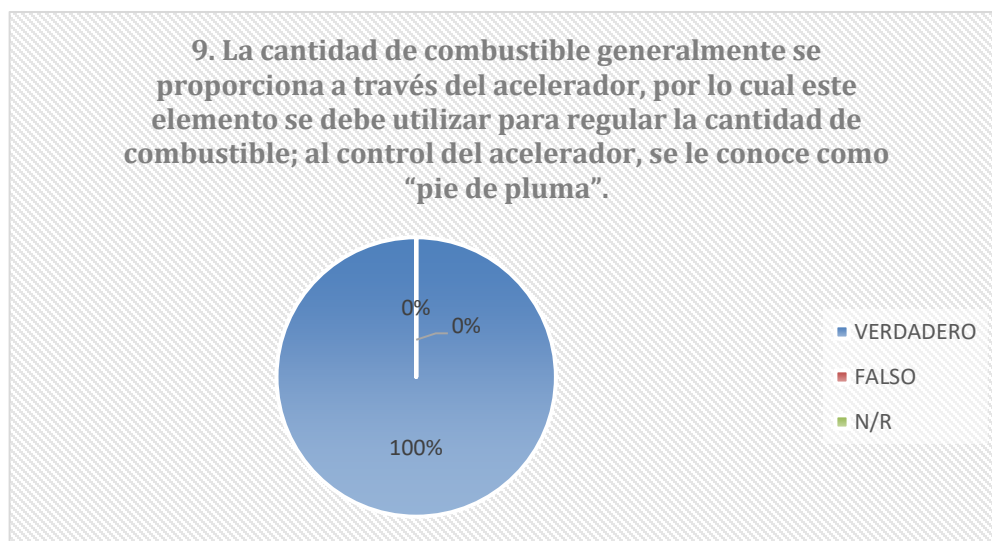
INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



la cantidad de combustible; al control del acelerador, se le conoce como “pie de pluma”.				
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	59	0		
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	23			
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	18			
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	20		0	
TOTALES	120	0	0	120



El 100 % de los capacitados respondieron de manera acertada en el cuestionamiento nueve.

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

A lo que se dieron los siguientes resultados:

10. Pasar o rebasar a otro vehículo, requiere mucha	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
---	-----------	-------	-----	-----------------

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

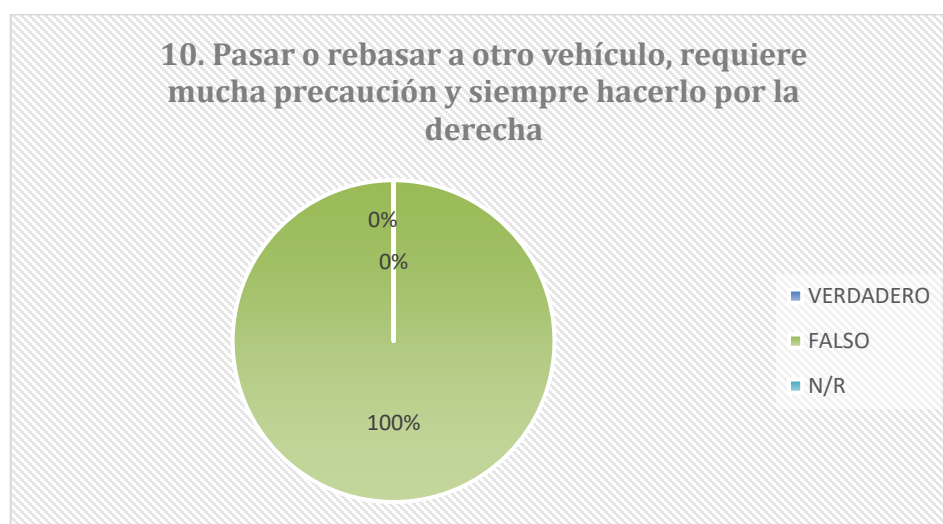
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



precaución y siempre hacerlo por la derecha.				
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	0	59	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	0	23	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	18		
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	0	20		
TOTALES	0	120	0	120

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



El 100 % de los evaluados acertaron con la respuesta.

12.5. ETIB

A continuación, se da a conocer el análisis de las respuestas dadas en la evaluación de los operadores capacitados con una muestra base de 344 participantes que corresponden al consorcio Etib, capacitados desde el 01 de al 29 de febrero de 2020 en los distintos patios: Auto Sur y San José 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 evidencio 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:

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.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	112	5	0	117
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	60	2	2	64
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	75	2	0	77
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	86	0	0	86
TOTALES	333	9	2	344

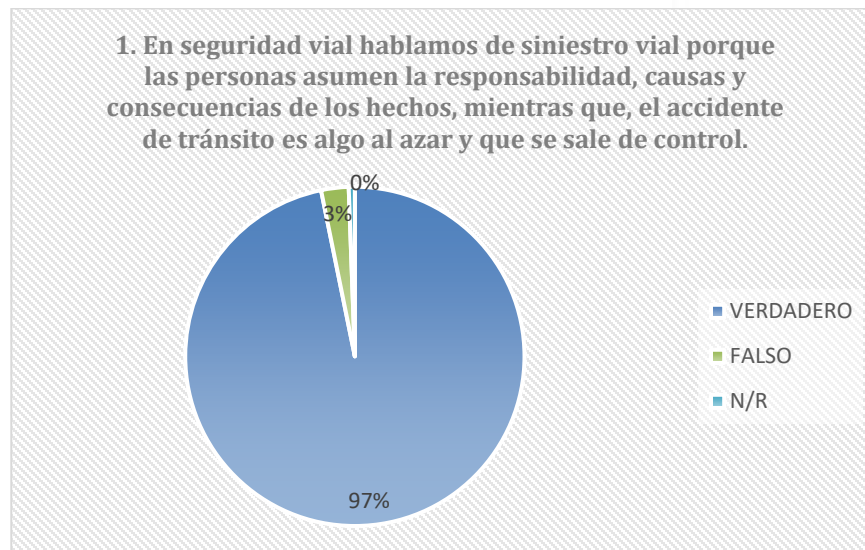
A la primera pregunta: En seguridad vial hablamos de siniestro vial porque las personas asumen la responsabilidad, causas y consecuencias de los hechos, mientras que, el accidente de tránsito es algo al azar y que se sale de control, los resultados fueron los siguientes:

El 97 % 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 3 % respondió de manera incorrecta, razón por la cual se debe retroalimentar en estas temáticas.

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

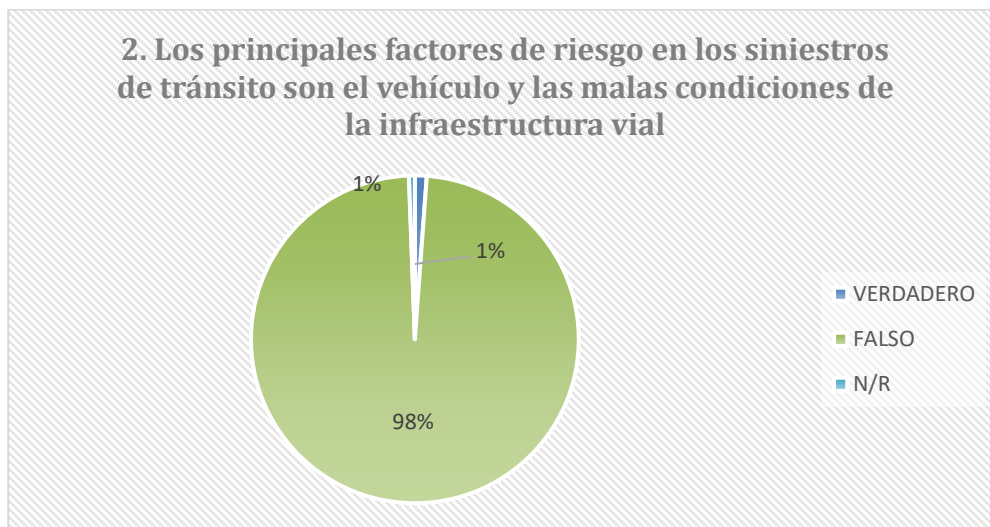


“Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial”

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:

2. Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	3	113	1	117
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	0	64	0	64
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	1	75	1	77
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	0	86	0	86
TOTALES	4	338	2	344

El 98% 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 1 % 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, mientras que el 1% no respondió al cuestionamiento.



“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:

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

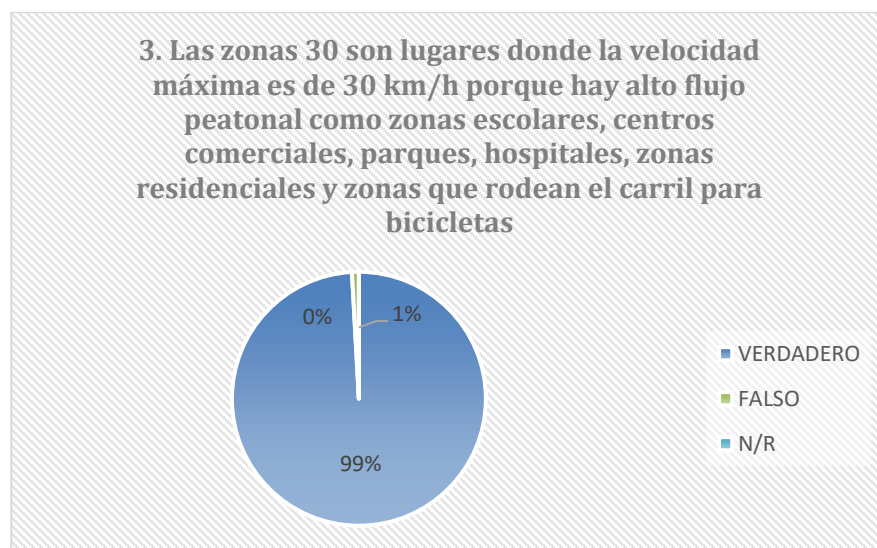
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



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

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	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	114	3	0	117
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	64	0	0	64
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	77	0	0	77
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	86	0	0	86
TOTALES	341	3	0	344



El 99% de los participantes identifican la respuesta correcta, al ser un enunciado completamente verdadero. Sin embargo, 1 % 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 a través del artículo 74 y 108 del mismo y el decreto 813 de 2017 para promover así una cultura responsable asociada a regular los límites de velocidad.

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

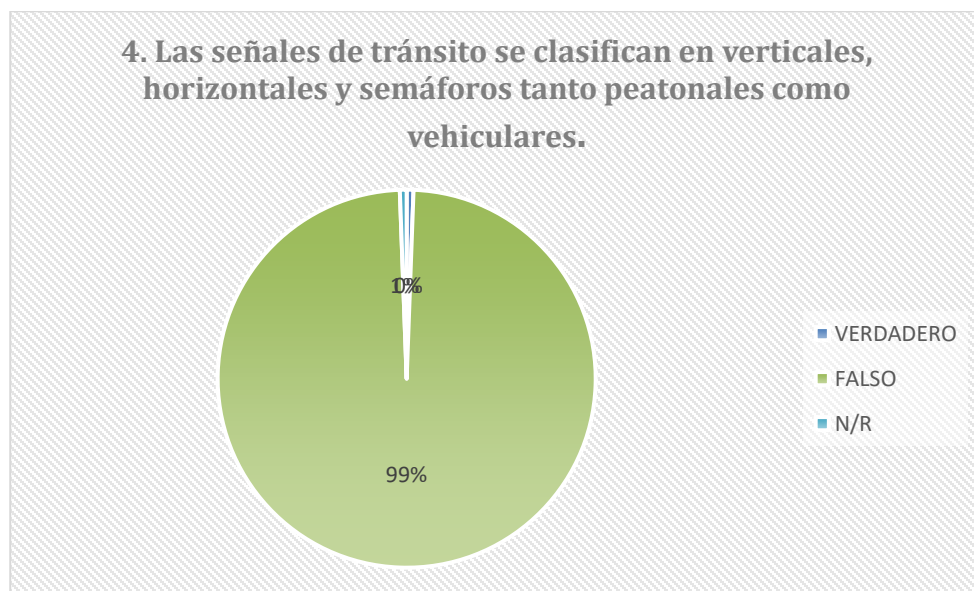


“Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares”

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

4. Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	2	113	2	117
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	0	64	0	64
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	77	0	77
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	0	86	0	86
TOTALES	2	340	2	344

El 99 % 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 1 % respondieron de manera errada. Se hace relevante no solo para este número de operadores que contestó 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.



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

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

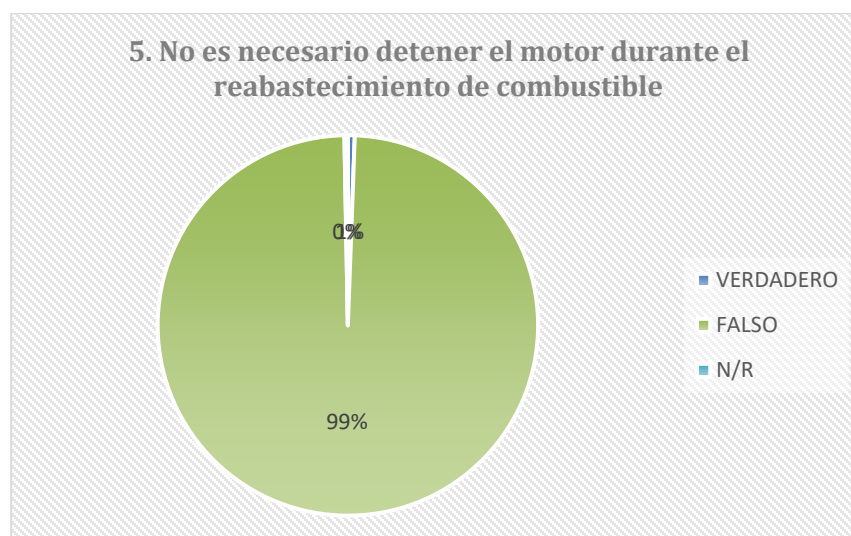
GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



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

5. No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	2	115	0	117
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	0	63	1	64
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	77	0	77
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	0	86	0	86
TOTALES	2	341	1	344

El 99 % de los participantes respondieron de manera correcta, pues es necesario detener el motor en el reabastecimiento de combustible. Sin embargo, el 1 % 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.



“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:



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. Sin embargo, algunos de los asistentes quienes representan el 1 % consideraron una respuesta incorrecta y el 1% desconoce la respuesta.

“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:

7.El autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
---	-----------	-------	-----	-----------------

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

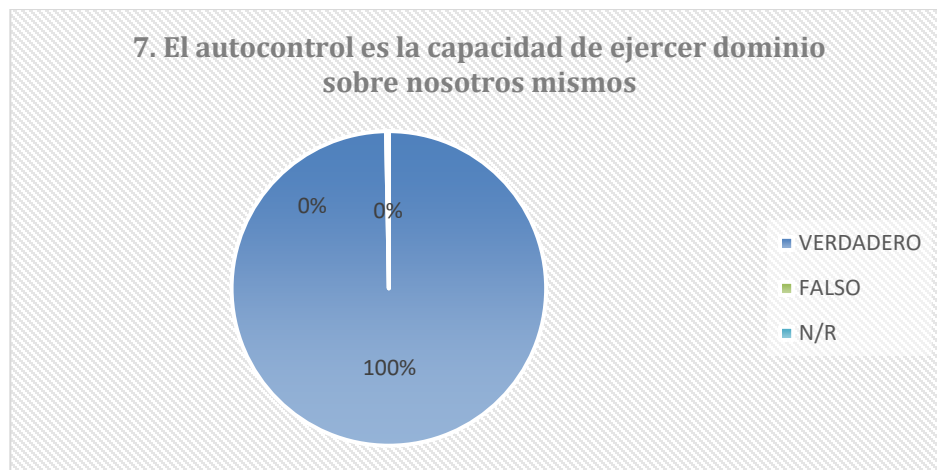
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	117	0	0	117
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	63	1	0	64
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	77	0	0	77
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	86	0	0	86
TOTALES	343	1	0	344

El 100% 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.



“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:

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

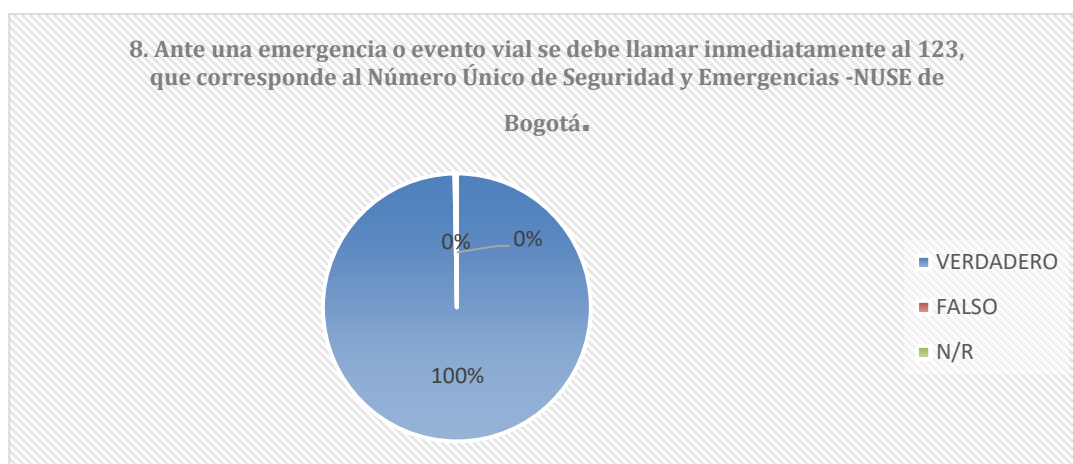
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



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.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	117	0	0	117
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	63	1	0	64
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	77	0	0	77
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	86	0	0	86
TOTALES	343	1	0	344

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 99 % de los encuestados.



“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,

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

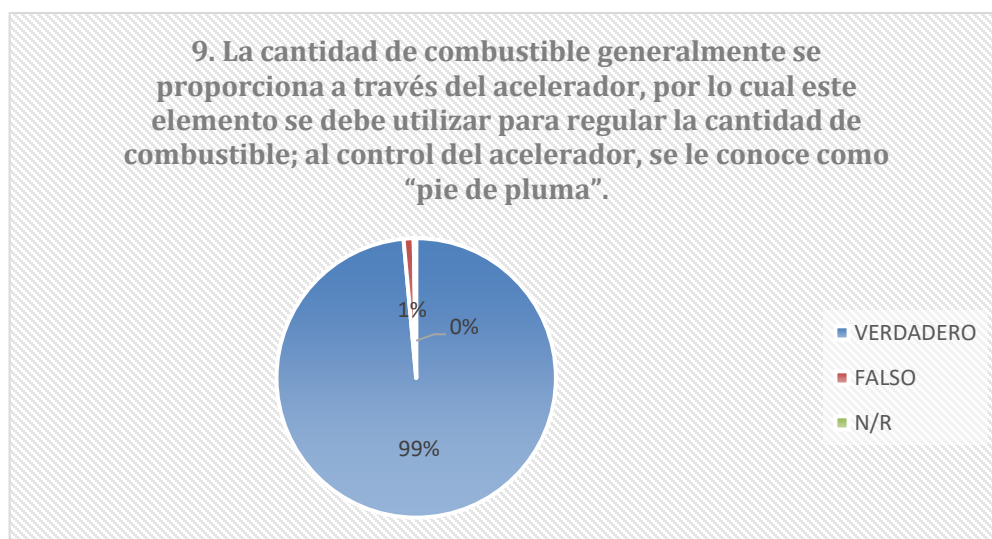


**CENTRO DE CIENCIA PARA LA APROPIACIÓN SOCIAL
DEL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL**

se le conoce como “pie de pluma”.

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	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	114	2	1	117
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	62	2	0	64
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	77	0	0	77
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	86	0	0	86
TOTALES	339	4	1	344

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.



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

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-

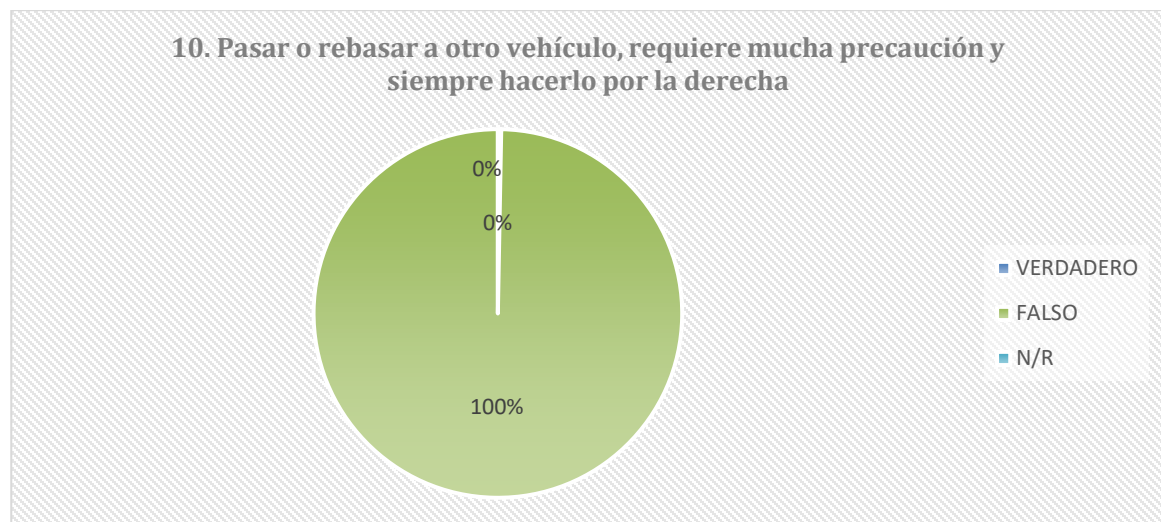


A lo que se dieron los siguientes resultados:

Finalmente, el ultimo 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:

10. Pasar o rebasar a otro vehículo, requiere mucha precaución y siempre hacerlo por la derecha.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	0	117	0	117
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	1	63	0	64
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	77	0	77
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	0	86	0	0
TOTALES	1	343	0	344

El 100% de los asistentes respondieron de manera correcta este cuestionamiento de normatividad



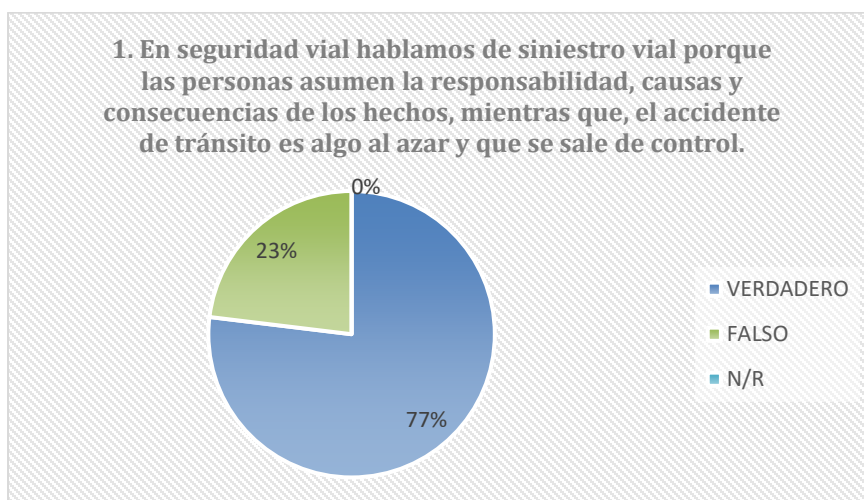
12.6 Alcápital

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:

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.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	14	2	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	11	7	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0		0	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	5	0	0	
TOTALES	30	9	0	39

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



De una población de 39, el 77% 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 23 % 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.

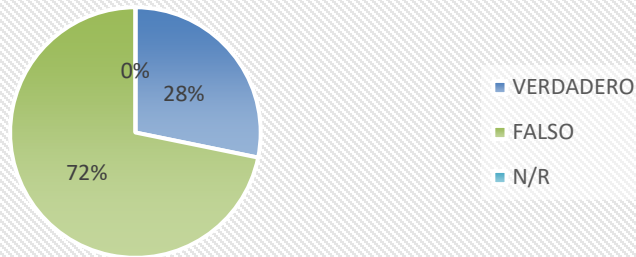
“Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial”

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 accidente, obteniendo los siguientes datos:

2. Los principales factores de riesgo en los siniestros de tránsito son el vehículo y las malas condiciones de la infraestructura vial	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	7	9		
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	4	14	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	5		
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	0	0		
TOTALES	11	28	0	39

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

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



De la población analizada el 72% 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 28% de los operadores que participaron en la capacitación.

“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:

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	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	1	15	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	4	14		
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0			
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	5	0	0	
TOTALES	10	29	0	39

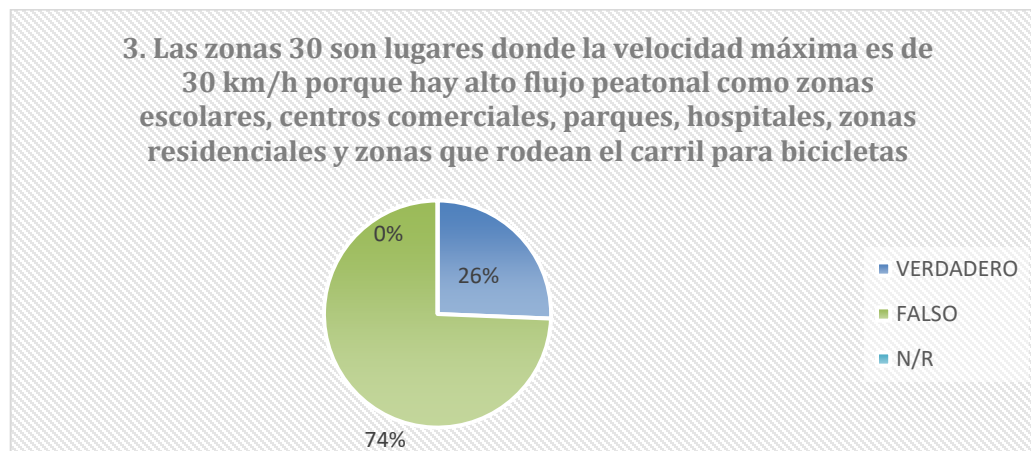
INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



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



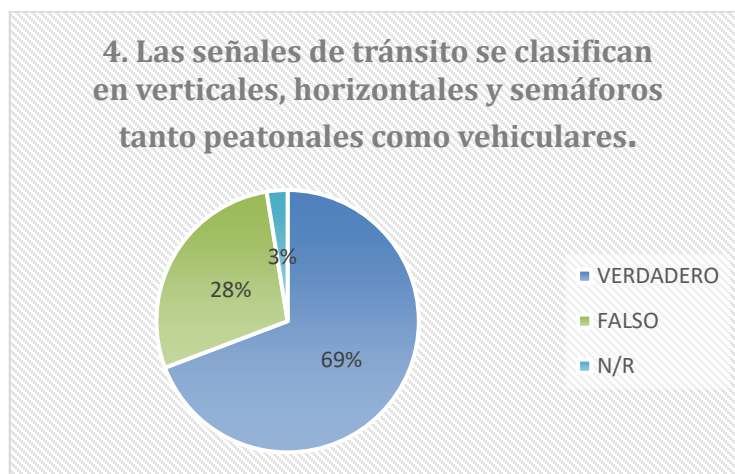
La gráfica, identifica que el 74% de la población a identificado la respuesta correcta, debido a que el enunciado es falso desde el código de tránsito y transporte, adicional a ello se debe analizar que agentes distractores intervinieron para que el 26% considerara el enunciado como verdadero.

“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:

4. Las señales de tránsito se clasifican en verticales, horizontales y semáforos tanto peatonales como vehiculares.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	10	5	1	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	14	4	0	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	0		
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	3	2	0	
TOTALES	27	11	1	39

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 69% 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, la preventivas y las informativas, información que está fundamentada por el 28% de los capacitados, quienes identificaron el enunciado como falso.

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

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

5. No es necesario detener el motor durante el reabastecimiento de combustible	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	4	11	1	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	7	10	1	
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO		0	0	324
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	0	5	0	
TOTALES	11	26	2	39

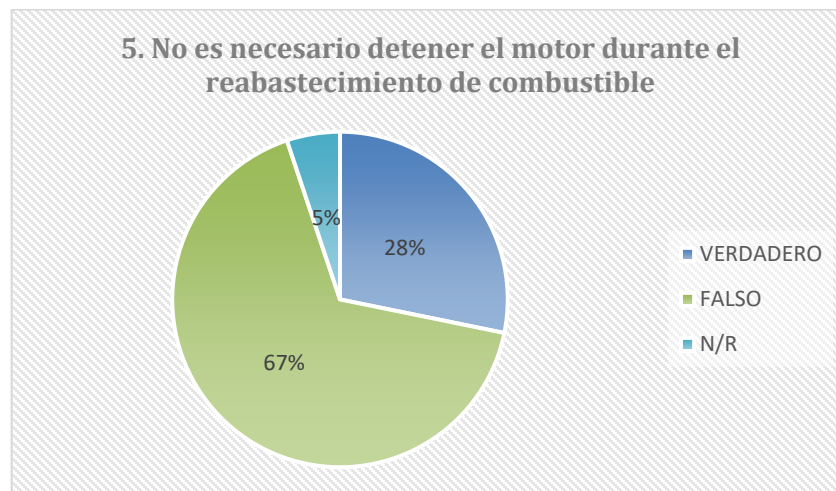
INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



Frente a los datos anteriores y desde los porcentajes se evidencian 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 reabasteciendo de combustible, un conocimiento que se denotó en el 67% de los operadores. Sin embargo, el 28% de los evaluados consideró el enunciado como verdadero, por ende, se hace necesario corregir a tiempo esta mala acción.

“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:

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	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	16	0		

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

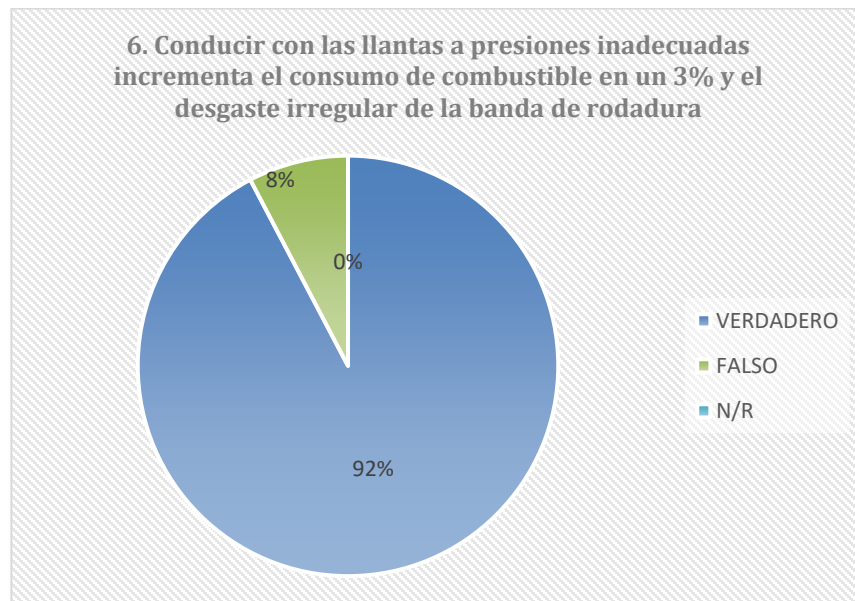
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	16	2	0	
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	4	1	0	
TOTALES	36	3	0	39

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



El 92% 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, el porcentaje que no respondió de manera incorrecta fue de un 8%.

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

En el enunciado se encontraron las siguientes respuestas:

7.El autocontrol es la capacidad de ejercer dominio sobre nosotros mismos	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
FECHAS	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	16	0	0	

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

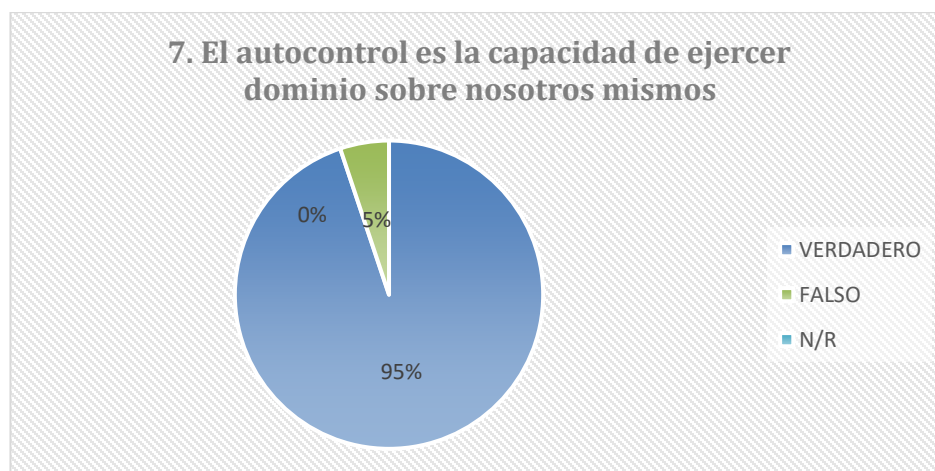
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	16	2		
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0			
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	5	0	0	
TOTALES	37	2	0	39

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 95% de los asistentes apropiaron el concepto de autocontrol de manera correcta, mientras que el 5% de los capacitados respondieron de manera incorrecta.

“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:

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.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
---	------------------	--------------	------------	------------------------

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

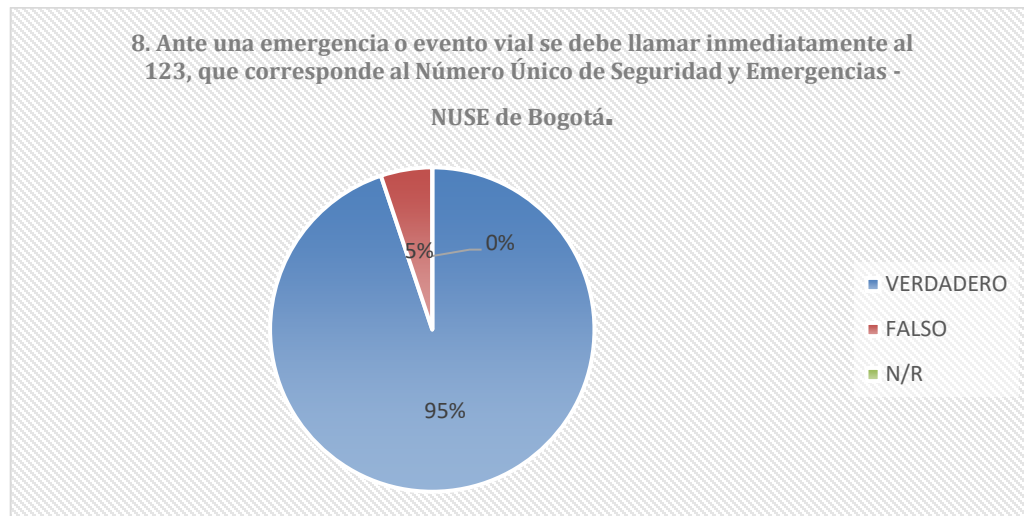
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	14	2	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	18	0		
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	0		
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	5			
TOTALES	37	2	0	39

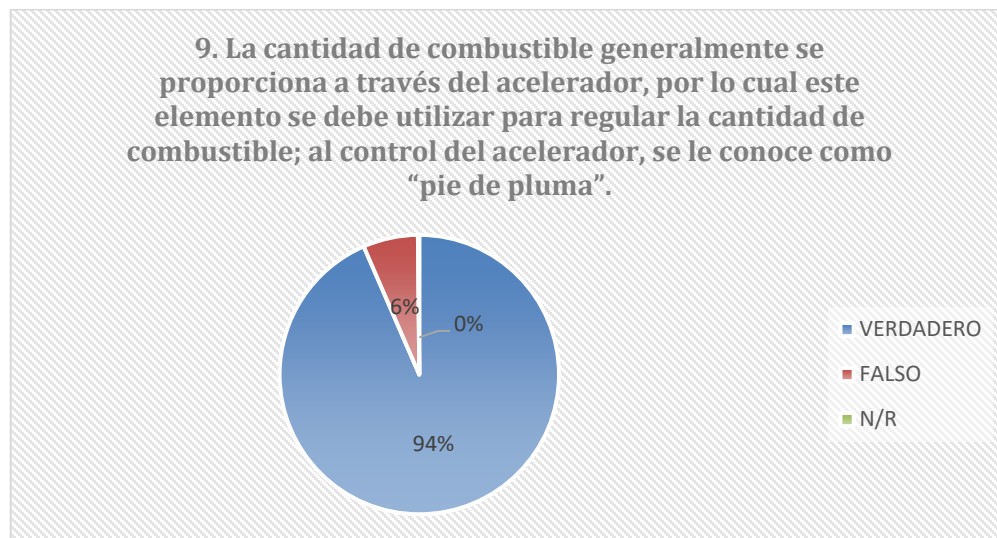
A partir de esta información se diseña el siguiente gráfico de porcentajes:



El 95% 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 5% han respondido de manera incorrecta.

“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:

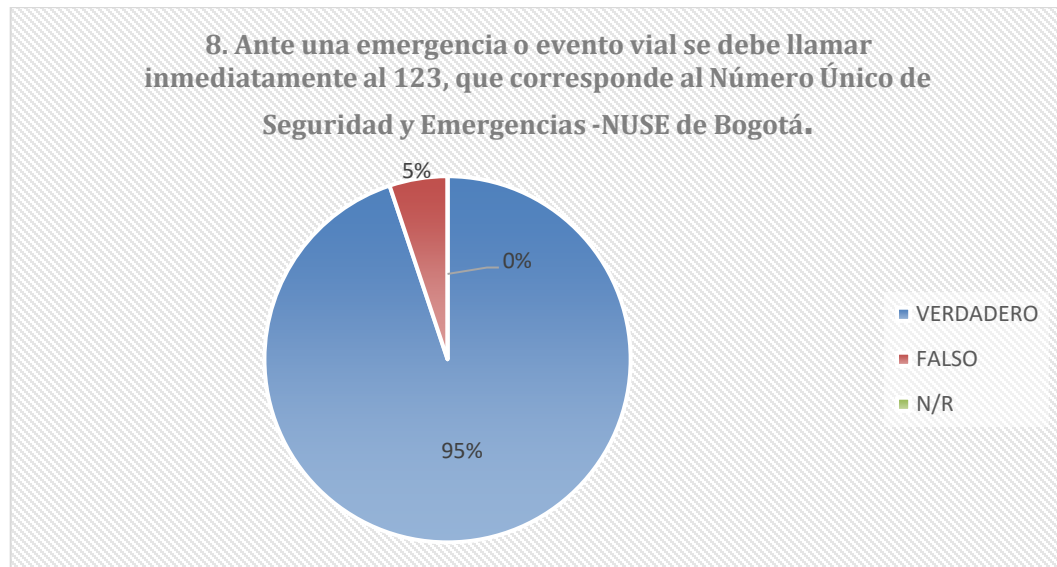


El 94 % de los capacitados respondieron de manera acertada en el cuestionamiento nueve. Sin embargo, el 5% de la población evaluada respondió de manera incorrecta, razón por la cual es indispensable afianzar estos conocimientos.

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

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.	VERDADERO	FALSO	N/R	TOTAL EVALUADOS
	FALSO	VERDADERO	N/R	TOTAL GENERAL
01 DE FEBRERO AL 09 DE FEBRERO	14	2	0	
10 DE FEBRERO AL 16 DE FEBRERO	18	0		
DEL 17 DE FEBRERO AL 23 DE FEBRERO	0	0		
DEL 24 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO	5			
TOTALES	37	2	0	39

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



El 95% 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 5% de los participantes quienes consideraron verdadera la afirmación, sin percatarse que el código permite el adelantamiento por la izquierda.

13. MEMORIAS DE LAS CAPACITACIONES

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

13.1. Consorcio Express

Fecha	Concesionario	Módulo Teórico	Reflexión o aporte
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	SEGURIDAD VIAL	MUY IMPORTANTE EL RESPETO A LA VIDA DEFINITIVAMENTE ES PRIMORDIAL BUSCAR UN BIEN COMÚN
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	SEGURIDAD VIAL	LAS CAPACITACIONES Y CAMPAÑAS PARA LAS PERSONAS QUE VIOLAN LAS NORMAS TENGAN O NO CONOCIMIENTO DE ELLAS.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	SEGURIDAD VIAL	IMPORTANTE EL RESPETO A LÍMITES DE VELOCIDAD PARA PRESERVAR LA VIDA DE LOS DEMÁS.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	SEGURIDAD VIAL	TENER CONCIENCIA EN LA VÍA Y POR LA VIDA, RESPETARLOS A TODOS COMO ACTORES VIALES ES RESPONSABILIDAD Y SENTIDO DE PERTENENCIA.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	SEGURIDAD VIAL	HAGAMOS UNA LECTURA DE LA VÍA Y RESPETAR SEÑALES DE TRÁNSITO PARA CUIDAR A TODOS LOS ACTORES.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	TENER CORRESPONSABILIDAD DE LAS NORMAS, CUMPLIR COMO PRINCIPIO MORAL
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	CONOCIMIENTO DE LAS CODIFICACION DE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO MEDIANTE LA RESOLUCIÓN N 3027 DEL 2010, NOS DIO HERRAMIENTAS PARA SER MEJORES EN LA VÍA.

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**

0Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	TENER CONOCIMIENTO DE LA LEY 1696 DE 2013 LA CUAL HABLA DE LAS SANCIONES POR ALCOHOLEMIA DEPENDIENDO DE LOS GRADOS.
0Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	EL CUMPLIMIENTO DE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO EL CONCEPTO DE SEGURIDAD VIAL ES ALGO QUE DEBEMOS APLICAR AL DIARIO.
0Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	UN BUEN APRENDIZAJE DE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO, ME QUEDO CLARO COMO USAR LAS DIRECCIONALES DEL VEHÍCULO Y COMPRENDER QUE DEBO CEDER EL PASO TAMBIÉN
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	MECÁNICA AUTOMOTRIZ	MANTENER EN BUENAS CONDICIONES EL VEHICULO GARANTIZA QUE CUIDEMOS NUESTRA VIDA
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	MECÁNICA AUTOMOTRIZ	ME ENSEÑO MUCHO SOBRE LA PRACTICA EN MANTENIMIENTO PREDICTIVO Y PREVENTIVO.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	MECÁNICA AUTOMOTRIZ	ME SIRVIÓ PORQUE COLOCÓ EN PRACTICA PROTECCIÓN VIAL Y LOS TIPO DE MANTENIMIENTO
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	MECÁNICA AUTOMOTRIZ	CONOCIMIENTO DE LOS DIFERENTES MECANISMOS DEL MOTOR PARA TENER EN BUEN MANTENIMIENTO Y EN LA OPERACIÓN DESEMPEÑARME BIEN.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	ECO – CONDUCCIÓN	NO SOBRE REVOLUCIONAR EL VEHÍCULO PARA NO EMITIR GRAN CANTIDAD DE GASES
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	ECO – CONDUCCIÓN	REDUCIR LOS NIVELES DE CONTAMINACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE, REDUCIR EL DESGASTE DEL VEHÍCULO, REDUCIR EL CONSUMO DE LLANTAS, REDUCIR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	ECO – CONDUCCIÓN	ME ENSEÑO MANEJO DE LA CONDUCCION ECONOMICA Y PIE DE PLUMA
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	ECO – CONDUCCIÓN	APRENDI QUE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD AYUDAN A ECOMOMIZAR COMBUSTIBLE.

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787**GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS****GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-**

Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	AUTOCONTROL, MANEJO DE ESTRÉS Y COMUNICACIÓN	COMPRENDER A LOS DEMÁS ACTORES DE VÍA Y AUTOCONTROLARNOS
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	AUTOCONTROL, MANEJO DE ESTRÉS Y COMUNICACIÓN	BUSCAR MANERAS DE REDUCIR EL ESTRÉS A LA HORA DE CONDUCIR Y EN NUESTRO ENTORNO SOCIAL BUSCAR UN MEJOR ESTILO DE VIDA SALUDABLE, APRENDI QUE DEBEMOS SER TOLERANTES CON LOS DEMÁS ACTORES VIALES EN LA VIA. BIEN POR LAS ACTIVIDADES RECREATIVAS, ES UNA VARIEDAD DE ELEMENTOS DIDACTICOS QUE NOS SACAN DE LA MONOTONIA.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	AUTOCONTROL, MANEJO DE ESTRÉS Y COMUNICACIÓN	RESPETAR SEÑALES DE TRÁNSITO PARA AUTOCONTROLARNOS.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	PRIMEROS AUXILIOS	RESPONDER ADECUADAMENTE ANTE UNA URGENCIA O EMERGENCIA COMO UN SINIESTRO VIAL
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	PRIMEROS AUXILIOS	ME SENSIBILIZO Y COMPLEMENTO EL CONOCIMIENTO PARA SER PRIMER RESPONDIENTE
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	PRIMEROS AUXILIOS	APRENDER Y ACEPTAR QUE NUNCA DEJAMOS DE APRENDER COSAS NUEVAS.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	PRIMEROS AUXILIOS	COMPRENDI QUE DEBO TENER CALMA EN UN SINIESTRO PORQUE PUEDO SER YO QUIEN LE SALVE LA VIDA A UNO DE MIS COMPAÑERO O INCLUSO A OTRA PERSONA QUE NISQUIERA CONOCEMOS.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	PRÁCTICA	COMPRENDER QUE EL DESEMPEÑO EN LA ACCION DE CONDUCIR DEPENDE DE LAS BUENAS PRACTICAS EN TODO LO QUE TIENE QUE VER CON SEGURIDAD VIAL PARA CUIDAR Y PRESERVAR LA VIDA DE LOS DEMÁS Y DE NOSOTROS MISMOS
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	PRÁCTICA	RESPETAR A TODOS LOS ACTORES VIALES CON RESPONSABILIDAD Y SENTIDO

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



			DE PERTENENCIA.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	PRÁCTICA	HACER UNA BUENA OPERACIÓN BASADA EN LA LEY 769 Y SENTIDO DE PERTENENCIA.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	EXPRESS	PRÁCTICA	ME VOY CON UN BUEN APRENDIZAJE PARA DESEMPEÑAR MIS LABORES EN LA VÍA Y HACER EL 99.9% BIEN MI TRABAJO

13.2. Masivo Capital

Fecha	Concesionario	Módulo	Reflexión o aporte
3a17/02/2020	Masivo capital	SEGURIDAD VIAL	<p>“Adquirimos nuevos conocimientos que nos pueden servir para Aplicar en nuestra rutina como operadores”</p> <p>“La cultura vial, hace énfasis en los comportamientos, hábitos y actitudes y valores sociales, sin dejar de lado la normatividad.”</p> <p>“El conocimiento de leyes y resoluciones que debemos cumplir”</p>
		NORMATIVIDAD	<p>“Aclaremos dudas sobre normas de tránsito, señalización y las consecuencias del accidente de tránsito”</p>
		ECO-CONDUCCIÓN	<p>“La buena práctica de la conducción, para el cuidado del medio ambiente”</p> <p>“Concientización para el cuidado del medio ambiente”</p> <p>“hacer un buen uso de los carros protegiendo el medio ambiente”</p>

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



		AUTOCONTROL Y MANEJO DEL ESTRÉS	<p>“Es importante para aplicarlo en nuestra seguridad personal y laboral”</p> <p>“Sirve para mejorar la relación con los usuarios y demás personas que interactúan en la vía”</p>
		PRIMEROS AUXILIOS	<p>“Obtuvimos conocimientos para en cualquier caso de emergencia o eventualidad poder asistir a una persona y salvar su vida”</p>
		MECÁNICA	<p>“ Reconocer la importancia de revisar el vehículo”</p>
		PRÁCTICA	<p>“ Reconocer buenas prácticas de conducción”</p>
10a14/02/2020	MASIVO CAPITAL	SEGURIDAD VIAL	<p>“Sensibilizar a todos los actores viales, en las buenas prácticas de comportamiento y cumplimiento de la norma, establecidas por la ley, para el desarrollo social dirigido a visión cero...”</p> <p>“Preservar el derecho a la vida y reconocer la movilidad como un derecho fundamental”.</p> <p>“Nos creó conciencia como operadores del SITP, para respetar a todos los actores viales...”</p>
		NORMATIVIDAD	<p>“Nos ayuda para evitar el siniestro vial”</p> <p>“Grupo de leyes o reglamentos que sirven para una buena convivencia, porque para nosotros como operadores del SITP, nos sirve para evitar el siniestro vial.”</p>
		ECO-CONDUCCIÓN	<p>“Evitar aceleraciones bruscas para no quemar combustible”</p> <p>“Evitar el rose de llantas con las plataformas y paraderos para evitar el desgaste de éstas.”</p> <p>“Comprobar el buen estado del vehículo”</p>

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



		AUTO CONTROL Y MANEJO DEL ESTRÉS	<p>“Reconocer nuestras dimensiones como seres humanos”</p> <p>“Reconocer nuestras dimensiones y recuperar la salud física y mental, controlando el agotamiento”</p>
		MECÁNICA	<p>“ Aprender las partes del vehículo, sus elementos de seguridad activa y pasiva”</p>
17 -21/02/2020	MASIVO CAPITAL	PRÁCTICA	<p>“Reconocer la importancia de la revisión del vehículo”</p>
		SEGURIDAD VIAL	<p>“La seguridad vial propende por el derecho constitucional a la vida”</p> <p>“La seguridad vial como un asunto de salud pública”</p> <p>“Nos ayuda a minimizar los daños a personas y cosas”</p> <p>“Asumimos comportamientos adecuados a partir de la apropiación de la norma”</p> <p>“Hacer campañas para concientizar a los demás actores viales para un buen comportamiento y así poder evitar tantos siniestros viales”</p> <p>“La seguridad vial, es un sistema basado en varios mecanismos en los cuales se suman esfuerzos de diferentes maneras constituyendo esencialmente la circulación de tránsito en la ciudad, cuyo objetivo principal es preservar la vida de los usuarios, peatones, pasajeros y conductores...”</p>

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



		NORMATIVIDAD	“ Es de vital importancia porque mediante ella se normaliza y regula la movilidad de todos los actores viales”
		ECO CONDUCCIÓN	
		AUTOCONTROL Y MANEJO DEL ESTRÉS	“El aporte que recibimos este tema fue el aprender a conocernos, observarnos, estimarnos y tener una capacidad de superación, todo esto con el fin de tener un dominio de nuestros pensamientos deseos y acciones lo que a la larga redundará en el buen desempeño para realizar nuestra labor diaria.
		PRIMEROS AUXILIOS	“ Los primeros auxilios son importantes en seguridad vial porque cumplen con el objetivo principal de salvar y proteger la vida de los actores viales, donde aprendimos que siempre de haber alguien que tome la actitud solidaria”
		MECÁNICA	“ Nos sirve para conocer cómo funciona un vehículo”
		PRÁCTICA	“La importancia de la revisión del vehículo como medida de prevención del siniestro vial”
24al27/02/2020	MASIVO CAPITAL	SEGURIDAD VIAL	“Tomar conciencia sobre la necesidad de cumplir con las normas y procedimientos necesarios en nuestro medio de transporte”
		NORMATIVIDAD	“Debemos respetar las normas de tránsito para prevenir accidentes” “Normas conjunto de reglas para una buena convivencia”
		ECO-CONDUCCIÓN	“ Nos ayuda a cuidar el medio ambiente y el vehículo”
		AUTO CONTROL Y MANEJO DEL ESTRÉS	“Tener paciencia, tolerancia para tener un buen manejo del estrés” “Evitar los problemas personales en la conducción para hacer una mejor labor en el día a día...”

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

		MECÁNICA	“El mecanismo del vehículo y su cuidado”
		PRÁCTICA	“Reconocimiento de las fallas que como operadores podemos tener al momento de manipular el vehículo.

13.3. SUMA

Fecha	Concesionario	Módulo Teórico	Reflexión o aporte
3 al 9 de Febrero	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
10 al 16 de Febrero	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
24 al 29 de Febrero	Suma SAS	MECANICA AUTOMOTRIZ	Muy interesante descubrir que después de 15 años de conducción no sabía a profundidad como leer un aceite multigrado
17 al 23 de Febrero	Suma SAS	ECO - CONDUCCIÓN	El pie de pluma por sí solo no sirve para minimizar el consumo de combustible
3 al 9 de Febrero	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
10 al 16 de Febrero	Suma SAS	PRIMEROS AUXILIOS	Es muy importante saber que la omisión de socorro es algo muy delicado
24 al 29 de Febrero	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

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**

Fecha	Concesionario	Módulo Teórico	Reflexión o aporte
3 al 9 de Febrero	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
10 al 16 de Febrero	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
24 al 29 de Febrero	Suma SAS	MECANICA AUTOMOTRIZ	Muy interesante descubrir que después de 15 años de conducción no sabía a profundidad como leer un aceite multigrado
17 al 23 de Febrero	Suma SAS	ECO - CONDUCCIÓN	El pie de pluma por sí solo no sirve para minimizar el consumo de combustible
3 al 9 de Febrero	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
10 al 16 de Febrero	Suma SAS	PRIMEROS AUXILIOS	Es muy importante saber que la omisión de socorro es algo muy delicado
24 al 29 de Febrero	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

13.4. GMOVIL

Fecha	Concesionario	Módulo Teórico	Reflexión o aporte
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	SEGURIDAD VIAL	EL RESPETO A LA VIDA ES PRIMORDIAL COMO UN BIEN COMUN.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	SEGURIDAD VIAL	LAS CAPACITACIONES Y CAMPAÑAS PARA LAS PERSONAS QUE VIOLAN LAS NORMAS TENGAN O NO CONOCIMIENTO DE ELLAS.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	SEGURIDAD VIAL	RESPECTAR LÍMITES DE VELOCIDAD PARA PRESERVAR LA VIDA DE LOS DEMÁS Y LA DEL CONDUCTOR
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	SEGURIDAD VIAL	TENER CONCIENCIA EN LA VÍA Y POR LA VIDA, RESPETARLOS A TODOS COMO ACTORES VIALES ES RESPONSABILIDAD Y SENTIDO DE PERTENENCIA.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	SEGURIDAD VIAL	HACER BUENA LECTURA DE LA VÍA RESPETAR SEÑALES DE TRÁNSITO Y TODOS LOS ACTORES.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	TENER APROPIACIÓN DE LAS NORMAS, CUMPLIR LA NORMA COMO PRINCIPIO MORAL
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	CONOCIMIENTO DE LAS CODIFICACIONES DE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO MEDIANTE LA RESOLUCIÓN 3027 DEL 2010, NOS DIO HERRAMIENTAS PARA SER MEJORES EN LA VÍA.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	TENER CONOCIMIENTO DE LA LEY 1696 DE 2013 LA CUAL HABLA DE LAS SANCIONES POR ALCOHOLEMIA DEPENDIENDO DE LOS GRADOS.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	ME DEJA MUY CLARA LA CAPACITACIÓN, EL CUMPLIMIENTO DE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO EL CONCEPTO DE SEGURIDAD VIAL PARA PODERLO APLICAR AL DIARIO.

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787**GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS****GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-**

0Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	UN BUEN APRENDIZAJE DE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO, ME QUEDO CLARO COMO USAR LAS DIRECCIONALES DEL VEHÍCULO Y COMPRENDER QUE DEBO CEDER EL PASO TAMBIÉN
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	MECANICA AUTOMOTRIZ	MANTENER EN BUENAS CONDICIONES EL VEHÍCULO GARANTIZA QUE CUIDEMOS NUESTRA VIDA
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	MECANICA AUTOMOTRIZ	ME ENSEÑO MUCHO SOBRE LA PRACTICA EN MANTENIMIENTO PREDICTIVO Y PREVENTIVO.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	MECANICA AUTOMOTRIZ	ME SIRVIO PORQUE COLOCO EN PRACTICA PROTECCION VIAL Y LOS TIPO DE MANTENIMIENTO
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	MECANICA AUTOMOTRIZ	CONOCIMIENTO DE LOS DIFERENTES MECANISMOS DEL MOTOR PARA TENER EN BUEN MANTENIMIENTO Y EN LA OPERACIÓN DESEMPEÑARME BIEN.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	ECO – CONDUCCIÓN	NO SOBREREVOLUCIONAR EL VEHÍCULO PARA NO EMITIR GRAN CANTIDAD DE GASES
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	ECO – CONDUCCIÓN	REDUCIR LOS NIVELES DE CONTAMINACION DEL MEDIO AMBIENTE, REDUCIR EL DESGASTE DEL VEHÍCULO, REDUCIR EL CONSUMO DE LLANTAS, REDUCIR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	ECO – CONDUCCIÓN	ME ENSEÑO MANEJO DE LA CONDUCCION ECOMOMICA Y PIE DE PLUMA
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	ECO – CONDUCCIÓN	APRENDI QUE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD AYUDAN A ECOMOMIZAR COMBUSTIBLE.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	AUTOCONTROL, MANEJO DE ESTRÉS Y COMUNICACIÓN	COMPRENDER A LOS DEMÁS ACTORES DE VIA Y AUTOCONTROLARNOS
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	AUTOCONTROL, MANEJO DE ESTRÉS Y COMUNICACIÓN	BUSCAR MANERAS DE REDUCIR EL ESTRÉS A LA HORA DE CONducir Y EN NUESTRO ENTORNO SOCIAL BUSCAR UN MEJOR ESTILO DE VIDA SALUDABLE, APRENDI QUE DEBEMOS SER TOLERANTES CON LOS DEMÁS ACTORES

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**

			VIALES EN LA VIA. BIEN POR LAS ACTIVIDADES RECREATIVAS, ES UNA VARIEDAD DE ELEMENTOS DIDACTICOS QUE NOS SACAN DE LA MONOTONIA.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	AUTOCONTROL, MANEJO DE ESTRÉS Y COMUNICACIÓN	RESPECTAR SEÑALES DE TRÁNSITO PARA AUTOCONTROLARNOS.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	PRIMEROS AUXILIOS	RESPONDER ADECUADAMENTE ANTE UNA URGENCIA O EMERGENCIA COMO UN SINIESTRO VIAL
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	PRIMEROS AUXILIOS	ME SENSIBILIZO Y COMPLEMENTO EL CONOCIMIENTO PARA SER PRIMER RESPONDIENTE
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	PRIMEROS AUXILIOS	APRENDER Y ACEPTAR QUE NUNCA DEJAMOS DE APRENDER COSAS NUEVAS.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	PRIMEROS AUXILIOS	COMPRENDI QUE DEBO TENER CALMA EN UN SINIESTRO PORQUE PUEDO SER YO QUIEN LE SALVE LA VIDA A UNO DE MIS COMPAÑERO O INCLUSO A OTRA PERSONA QUE NISQUIERA CONOCEMOS.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	PRÁCTICA	COMPRENDER QUE EL DESEMPEÑO EN LA ACCIÓN DE CONDUCIR DEPENDE DE LAS BUENAS PRÁCTICAS EN TODO LO QUE TIENE QUE VER CON SEGURIDAD VIAL PARA CUIDAR Y PRESERVAR LA VIDA DE LOS DEMÁS Y DE NOSOTROS MISMOS
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	PRÁCTICA	RESPECTAR A TODOS LOS ACTORES VIALES CON RESPONSABILIDAD Y SENTIDO DE PERTENENCIA.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	PRÁCTICA	HACER UNA BUENA OPERACIÓN BASADA EN LA LEY 769 Y SENTIDO DE PERTENENCIA.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	PRÁCTICA	ME VOY CON UN BUEN APRENDIZAJE PARA DESEMPEÑAR MIS LABORES EN LA VIA Y HACER EL 99.9% BIEN MI TRABAJO

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Gmovil	PRÁCTICA	ME MIDIO LA HABILIDADES AL OPERAR EL VEHÍCULO Y ME ENSEÑO QUE NO PUEDO SER AUTOSUFICIENTE NI TAN CONFIADO TODOS LOS DIAS MEJORO
---	--------	----------	---

13.5. ETIB

Fecha	Concesionario	Módulo Teórico	Reflexión o aporte
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	ETIB	SEGURIDAD VIAL	"Con sólo cometer un error podemos poner en riesgo a muchas personas"
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	ETIB	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	"Hay que tener muy en cuenta que, a pesar de las mejoras en seguridad pasiva y activa, tanto de los vehículos, como de las vías, el factor determinante en siniestros sigue siendo el factor humano, por el incumplimiento a las normas de tránsito"
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	ETIB	MECANICA AUTOMOTRIZ	"No solo el vehículo es el que debe estar preparado ante un comportamiento impredecible del conductor"
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	ETIB	ECO - CONDUCCIÓN	"Los docentes de escuelas de conducción deberían incorporar clases de eco conducción en sus programas, para aportar al medio ambiente"
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	ETIB	AUTOCONTROL, MANEJO DE ESTRÉS Y COMUNICACIÓN	"Algunos conductores infractores frecuentes y no frecuentes, sufren de ansiedad e inestabilidad emocional, baja autoestima y poco interés por dar una buena imagen de sí"
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	ETIB	PRIMEROS AUXILIOS	"Cualquiera de nosotros puede prestar una atención básica, identificando el estado de la persona afectada a través de una caracterización de la situación"

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	ETIB	PRÁCTICA	“Evaluar el conocimiento que tiene un conductor en la normatividad y en seguridad en la vial hace parte de ética del conductor”
---	------	----------	---

13.6. AL-CAPITAL

Fecha	Concesionario	Módulo Teórico	Reflexión o aporte
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Consortio Alcápital	SEGURIDAD VIAL	LA VERDA NO HABIA CAIDO EN LA CUENTA QUE SI ME MANEJO BIEN, NO SOLO CUIDO DE MI, SINO DE LOS DEMÁS TAMBIÉN
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Consortio Alcápital	SEGURIDAD VIAL	LA RESPONSABILIDAD DE PRESERVAR LA VIDA EN DEFINITIVA ES DE TODOS LOS ACTORES VIALES, ESTAS MISMAS CAPACITACIONES DEBEN DARLE A LA CICLISTA
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Consortio Alcápital	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	APRENDI QUE ES MUY IMPORTANTE SABER UN POCO DE LAS NORMAS, PUES PENSÉ TODO ERA PORQUE LOS DEMÁS TE QUIEREN HACER MAL
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Consortio Alcápital	NORMATIVA DE TRÁNSITO Y SEÑALIZACIÓN	DEFINITIVAMENTE SI UNO NO HACE CUMPLIR LAS NORMAS DE LA CASA DE UNO Y UNO TAMPOCO LAS CUMPLE COMO DIFÍCIL QUE SE RESPETE LA VIDA DE LOS DEMÁS.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Consortio Alcápital	MECANICA AUTOMOTRIZ	LA MECÁNICA ES UNA MANERA MUY IMPORTANTE DE CONFIRMAR QUE HAGO LAS COSAS BIEN. PUES SI EL CARRO ESTA BIEN, PUES HASTA UNO TAMBIÉN
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Consortio Alcápital	MECANICA AUTOMOTRIZ	DEFINITIVAMENTE COMO DICE LA PROFE LO MAS IMPORTANTE ES HACER EL MANTENIMIENTO PREDICTIVO Y PREVENTIVO PARA QUE LA MÁQUINA TENGA UNA VIDA ÚTIL MÁS DURADERA.
Del 01 de febrero al 29 de febrero	Consortio Alcápital	ECO - CONDUCCIÓN	PIE DE PLUMA NO SABIA SE LE LLAMABA ASI A QUE

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



2020			MANTEGAMOS NUESTRO PIE MODERADO EN EL ACELERADOR. DEFINITIVAMENTE EL SOLO HECHO QUE ECONOMICEMOS COMBUSTIBLE, TAMBIÉN NOS AYUDA A CUIDAR LA VIDA Y EL BIENESTAR DE NOSOTROS MISMOS Y DE LOS DEMÁS.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Consortio Alcápital	ECO - CONDUCCIÓN	DE AHORA EN ADELANTE NO SOLO HARE MIS MANTENIMIENTOS, TENDRE MUY EN CUENTA REVISAR LAS LLANTAS Y TODOS LOS SISTEMAS DE MI VEHÍCULO NO SOLO DE TRABAJO, SI NO TAMBIÉN EL PROPIO PARA DISMINUIR GASES CONTAMINANTES.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Consortio Alcápital	AUTOCONTROL, MANEJO DE ESTRÉS Y COMUNICACIÓN	UMM UNO NO LE PRESTA ATENCION, A QUE UN ESTRÉS NOS PUEDE HASTA MATAR, TOCA TENER MUCHO AUTOCONTROL Y NO TOMAR LAS COSAS PERSONALES.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Consortio Alcápital	AUTOCONTROL, MANEJO DE ESTRÉS Y COMUNICACIÓN	UNO DEBE SER MUY CLARO Y PRECISO EN LO QUE ANUNCIA A LOS DEMÁS ACTORES DE LA VÍA. PARA EL MENSAJE BIEN Y ASÍ EVITAR INCIDENTES.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Consortio Alcápital	PRIMEROS AUXILIOS	SER PRIMEROS RESPONDIENTES, IMPLICA QUE DEBEMOS MANTENER LA CALMA Y SI SABEMOS DE ALGO APLICARLO, PERO SI NO SABEMOS, DEBEMOS ACTUAR CON PRECAUCIÓN.
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Consortio Alcápital	PRIMEROS AUXILIOS	MUY BUENA LA INTERVENCIÓN, PUES EN VERDA UNO NO SABE QUE ES UN INFART Y UN PARO CARDÍACO Y POR NOS SABER DEJA UNO MORIR A UN AMIGO O COMPAÑERO
Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Consortio Alcápital	PRÁCTICA	CADA DÍA SE APRENDE MÁS, TENDRE MÁS EN CUENTA EN PONER EN PRÁCTICA TODO LO ESCUCHADO Y REFLEXIONADO PARA DESEMPEÑAR MEJOR MI LABOR EN LA OPERACIÓN

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020	Consortio Alcápital	PRÁCTICA	TODOS Y CADA UNO DE LOS CONDUCTORES QUE TRABAJAMOS EN EL SITP SOMO PADRES DE FAMILIA Y DEFINITIVAMENTE TENDRE MAS CONCIENCIA AL HACER LA LISTA DE CHEQUEO DIARIA. NO SABIA AYUDABA TANTO AL DE MANTENIMIENTO DEL MOVIL PARA QUE ESTE FUNCIONE BIEN.
---	---------------------	----------	--

14. ENCUESTAS DE SATISFACCIÓN

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 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

14.1 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	99	545	645
2. Los temas de la capacitación cumplieron con sus expectativas, aprendió nuevos conocimientos y prácticas sobre seguridad vial y eco-conducción	1	103	541	645
3. Las actividades propuestas promovieron la participación y el cumplimiento objetivo de la capacitación	2	110	533	645
4. Los capacitadores demostraron manejo e idoneidad en el desarrollo de los temas	3	123	519	645
5. El tiempo fue adecuado y suficiente para el desarrollo de las temáticas	6	131	508	645
6. Los recursos audiovisuales fueron adecuados	9	133	503	645
7. El espacio y el lugar cumplieron con las condiciones adecuadas para realizar la capacitación		100	545	645
8. La capacitación en general cumplió sus expectativas	4	89	552	645
	26	888	4246	5160

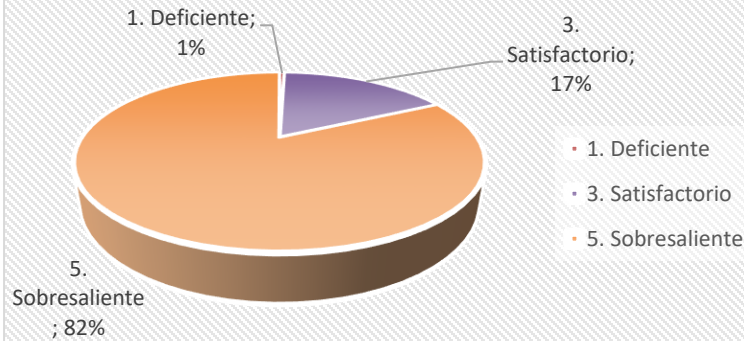
INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



Encuesta de Satisfacción



Análisis:

El 82% de la población encuestada refiere que las capacitaciones han superado destacadamente las expectativas, calificándola como sobresaliente.

14.2 MASIVO CAPITAL

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		27	175	202
2. Los temas de la capacitación cumplieron con sus expectativas, aprendió nuevos conocimientos y prácticas sobre seguridad vial y eco-conducción		31	171	202
3. Las actividades propuestas promovieron la participación y el cumplimiento objetivo de la capacitación		41	158	199
4. Los capacitadores demostraron manejo e idoneidad en el desarrollo de los temas		24	178	202
5. El tiempo fue adecuado y suficiente para el desarrollo de las temáticas		52	140	192
6. Los recursos audiovisuales fueron adecuados		57	145	202
7. El espacio y el lugar cumplían con las condiciones adecuadas para realizar la capacitación		63	144	207
8. La capacitación en general cumplió sus expectativas		35	167	202
		330	1278	1608

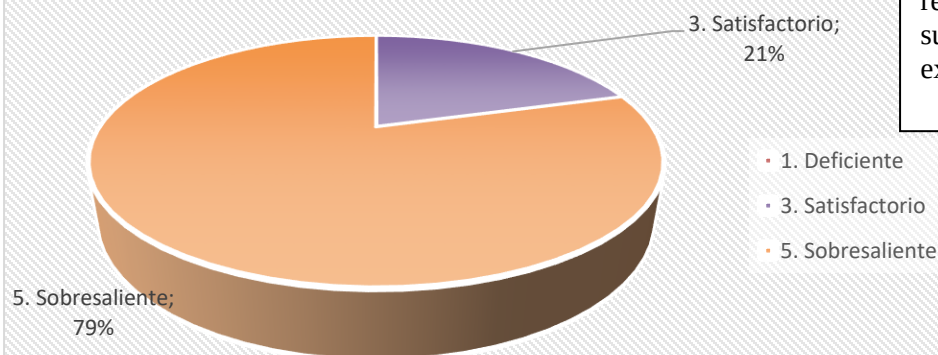
INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



Encuesta de Satisfacción



Análisis:

El 79% de la población encuestada refiere que las capacitaciones han superado destacadamente las expectativas.

14.3 G-MOVIL

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	2	118	120
2. Los temas de la capacitación cumplieron con sus expectativas, aprendió nuevos conocimientos y prácticas sobre seguridad vial y eco-conducción	0	5	115	120
3. Las actividades propuestas promovieron la participación y el cumplimiento objetivo de la capacitación	0	7	113	120
4. Los capacitadores demostraron manejo e idoneidad en el desarrollo de los temas	0	3	117	120
5. El tiempo fue adecuado y suficiente para el desarrollo de las temáticas	0	7	113	120
6. Los recursos audiovisuales fueron adecuados	1	5	114	120
7. El espacio y el lugar cumplían con las condiciones adecuadas para realizar la capacitación	0	7	113	120
8. La capacitación en general cumplió sus expectativas	0	2	118	120
	1	38	921	960

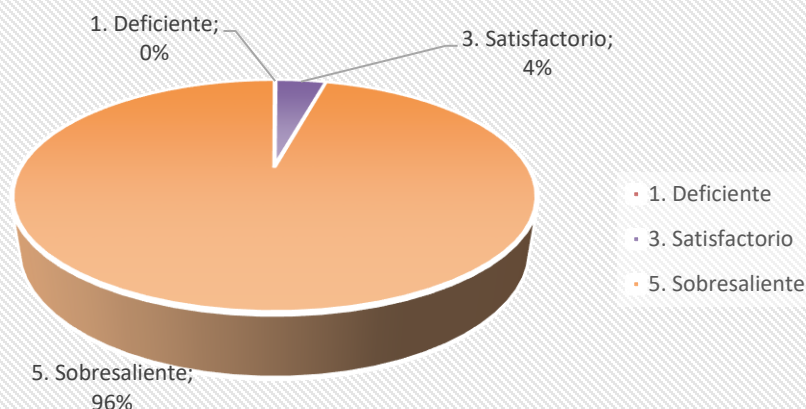
INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



Encuesta de Satisfacción



Análisis:

El 96% de la población encuestada refiere que las capacitaciones han superado destacadamente las expectativas.

14.4 SUMA

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	0	193	193
2. Los temas de la capacitación cumplieron con sus expectativas, aprendió nuevos conocimientos y prácticas sobre seguridad vial y eco-conducción	0	0	193	193
3. Las actividades propuestas promovieron la participación y el cumplimiento objetivo de la capacitación	0	2	191	193
4. Los capacitadores demostraron manejo e idoneidad en el desarrollo de los temas	0	0	193	193
5. El tiempo fue adecuado y suficiente para el desarrollo de las temáticas	0	8	185	193
6. Los recursos audiovisuales fueron adecuados	0	10	183	193
7. El espacio y el lugar cumplían con las condiciones adecuadas para realizar la capacitación	0	4	189	193
8. La capacitación en general cumplió sus expectativas	0	0	193	193

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

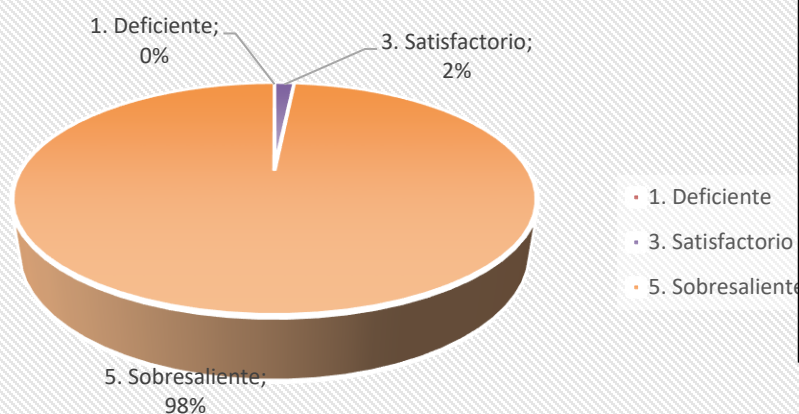
GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



0	24	1520	1544
---	----	------	------

Encuesta de Satisfacción



Análisis:

El 98% de la población encuestada refiere que las capacitaciones han superado destacadamente las expectativas, seguido de un 98 % de una percepción satisfactoria, en contraste el 3% considero que hizo falta algo más en el uso de la presentación.

14.5 ETIB

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	15	328	344
2. Los temas de la capacitación cumplieron con sus expectativas, aprendió nuevos conocimientos y prácticas sobre seguridad vial y eco-conducción	0	25	319	344
3. Las actividades propuestas promovieron la participación y el cumplimiento objetivo de la capacitación	1	26	317	344
4. Los capacitadores demostraron manejo e idoneidad en el desarrollo de los temas	1	16	327	344
5. El tiempo fue adecuado y suficiente para el desarrollo de las temáticas	4	52	288	344
6. Los recursos audiovisuales fueron adecuados	9	59	276	344
7. El espacio y el lugar cumplían con las condiciones adecuadas para realizar la capacitación	1	38	305	344
8. La capacitación en general cumplió sus expectativas	1	17	326	344
	18	248	2486	2752

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

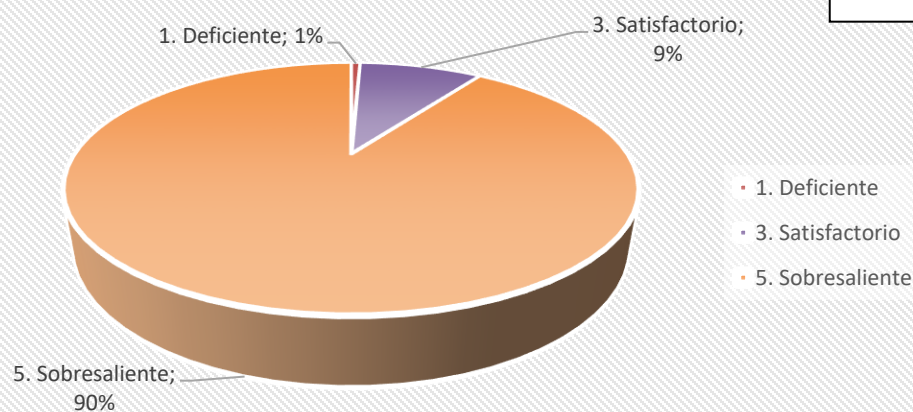
GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



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

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

Encuesta de Satisfacción



14.6 ALCAPITAL

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	3	36	39
2. Los temas de la capacitación cumplieron con sus expectativas, aprendió nuevos conocimientos y prácticas sobre seguridad vial y eco-conducción	0	2	37	39
3. Las actividades propuestas promovieron la participación y el cumplimiento objetivo de la capacitación	0	4	35	39
4. Los capacitadores demostraron manejo e idoneidad en el desarrollo de los temas	0	3	36	39
5. El tiempo fue adecuado y suficiente para el desarrollo de las temáticas	0	10	29	39
6. Los recursos audiovisuales fueron adecuados	0	5	34	39
7. El espacio y el lugar cumplían con las condiciones adecuadas para realizar la capacitación	1	6	32	39
8. La capacitación en general cumplió sus expectativas	0	2	37	39
	1	35	276	312

15. 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.

RF-EXPRESS	Fecha	Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020
1. Actividad de socialización, módulo de mecánica		
		
2. Actividad de socialización, modulo seguridad vial		
		
3. Actividad de socialización, modulo eco-conducción		



4. Actividad de socialización, modulo normativa



5. Actividad de socialización, autocontrol y resolución de conflictos



6. Actividad de socialización, seguridad vial



7. Actividad de socialización, primeros auxilios



8. Actividad de socialización, prueba de desempeño

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



9. Actividad de socialización, prueba desempeño



10. Actividad de socialización, entrega de material

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**



INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



Concesionario	Suma SAS	Fecha	03 AL 9 DE febrero
1. Presentación de módulos			
			
2. Desarrollo del módulo Primeros Auxilios			
			

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



4. Seguridad vial



5. Módulo control de emociones



6. Socialización



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**

Consortio	MASIVO	Fecha	01 DE FEBRERO AL 29 DE FEBRERO
MÓDULO MECÁNICA. Exposición objetivos del módulo			
			
MÓDULO AUTO CONTROL Y MANEJO DEL ESTRÉS. EJERCICIO CONTROL DE EMOCIONES			
			

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

**GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A
MOTOCICLISTAS**

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



**MÓDULO AUTO CONTROL Y MANEJO DEL ESTRÉS. EJERCICIO CONTROL DE
EMOCIONES**



MÓDULO SEGURIDAD VIAL. TRABAJO EN GRUPO ESTUDIO DE CASO.

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



MÓDULO PRÁCTICA. CONOCIMIENTO DEL VEHÍCULO



MÓDULO ECO CONDUCCIÓN. TRABAJO EN GRUPO. BUENAS PRÁCTICAS DE ECO-CONDUCCIÓN

Consortio	G-MOVIL	Fecha	Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020
<p>1. Actividad de socialización, módulo de mecánica</p> 			
<p>2. Actividad de socialización, modulo seguridad vial</p> 			
<p>3. Actividad de socialización, modulo eco-conducción</p>			

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



4. Actividad de socialización, modulo normativa



5. Actividad de socialización, entrega de material



6. Actividad de socialización, primeros auxilios

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



7. Actividad de socialización, prueba de desempeño



8. Actividad de socialización, prueba desempeño



9. Actividad de socialización, entrega de diplomas

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



Consorcio	ALCAPITAL	Fecha	Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020
------------------	------------------	--------------	---

1. Actividad de socialización, modulo normativa



2. Actividades de socialización, entrega de material



3. Actividades de socialización, módulo de primeros auxilios



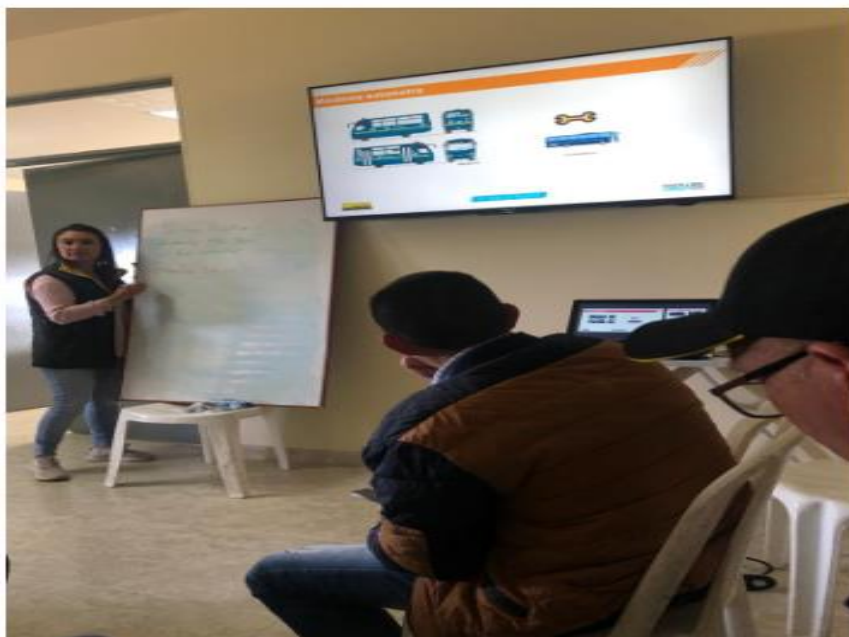
4. Actividades de socialización, módulo de autocontrol y manejo de emociones



5. Actividades de socialización, módulo de seguridad vial



6. Actividades de socialización, módulo de mecánica



7. Actividades de socialización, módulo de eco- conducción



8. Actividades de socialización, prueba de desempeño

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



9. Actividades de socialización, módulo de desempeño



10. Actividades de socialización, entrega de diplomas

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

**GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A
MOTOCICLISTAS**

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



Consorcio	ETIB	Fecha	Del 01 de febrero al 29 de febrero 2020
SEMANA DEL 03 AL 07 DE FEBREO DE 2020			
1. MODULO PRIMERO AUXILIOS			
			
2. MODULO PRIMERO AUXILIOS			
			

3. ENTREGA DE MATERIAL



4. MODULO SEGURIDAD VIAL – EJERCICIOS GRUPALES DE SEGURIDAD VIAL



INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



5. MÓDULO DE AUTOCONTROL - EJERCICIOS DE AUTOCONTROL



6. CLASE NORMATIVA



INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



7. MODULO EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO Y MECÁNICA



8. MODULO PRIMERO AUXILIOS



9. MÓDULO EVALUACION DE DESEMPEÑO Y MECÁNICA

INFORME MENSUAL CONTRATO 2019-1787

GRUPO 1. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL A MOTOCICLISTAS

GRUPO 2. CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL Y ECO-



10. MÓDULO EVALUACION DE DESEMPEÑO Y MECÁNICA





15. 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%.

16. ANEXOS

Anexo 1. Listado de conductores formados

Anexo 2. Evaluaciones

Anexo 3. Registro fílmico y fotográfico- CD

Anexo 4. Encuestas de satisfacción

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**