

UNIDAD ADMINISTRATIVA CUERPO OFICIAL DE BOMBEROS BOGOTÁ



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

2016-2017

El Plan Estratégico de Seguridad Vial surge de la necesidad identificada al interior de la entidad con el objetivo de generar políticas, estrategias y mecanismos que sirvan como base para el establecimiento de una cultura de gestión integral del riesgo asociada al uso y la operación de vehículos como parte del rol misional de atención de emergencias en el Distrito Capital, en pro de reducir la accidentalidad vial o efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

Este documento enmarca los programas de acción que la Entidad se compromete a realizar con el propósito de mitigar la accidentalidad y generar una cultura de gestión integral orientada a la seguridad vial.

JORGE ARTURO LEMUS MONTAÑEZ
Director

ENYI ADRIANA ALDANA VEGA
Diseño y estructuración PESV- Profesional de Apoyo

TENIENTE GABRIEL RENÉ ÁLVAREZ MANOSALVA
Implementación y seguimiento PESV

FIDEL HERMOGENES MEDINA MEDINA
Presidente Comité Seguridad Vial

JOSE ISRAEL ORTIZ FORERO
Secretario Comité Seguridad Vial

Julio de 2015

Tabla de contenido

PRESENTACIÓN

1. MARCO TEÓRICO

2. MARCO NORMATIVO APLICABLE

3. CONFORMACIÓN DEL EQUIPO DE TRABAJO

3.1 Comité de Seguridad Vial

3.2 Roles y Funciones del Comité de Seguridad Vial

3.3 Estructuración del Comité de Seguridad Vial

3.4 Reglas De Operación Del Comité De Seguridad Vial

3.5 Aseguramiento del presupuesto Plan Estratégico Seguridad Vial

3.6 Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial

3.7 Política de seguridad vial de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos

4. CARACTERÍSTICAS DE LA INSTITUCIÓN

4.1 Actividad, tamaño y segmento de la Entidad

4.2 Tipos de vehículos utilizados por la institución

4.3 Sedes Y Estaciones

4.4 Planta de personal

4.5 Clasificación del personal según el rol dentro de la Entidad

4.6 Rol de la persona dentro de la vía

4.7 Tipo de desplazamiento en misión (interno y externo)

4.8 Tipo de desplazamientos in-itinire de sus empleados y contratistas

4.9 Relación de actividades con el riesgo vial.

4.10 Relación de actividades con el riesgo vial.

4.10.1 Fase I Análisis de Accidentalidad y Situación Actual

4.10.2 Fase II Análisis de la operación e inspección aleatoria de la flota de vehículos

4.10.3 Fase III Evaluación a conductores

4.10.4 Fase IV Diagnostico psicosocial

5. OBJETIVOS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

5.1 Objetivo General

5.2 Objetivos Específicos

- 6. ALCANCE
- 7. LÍNEAS DE ACCIÓN
- 8. ESTRUCTURACIÓN E IMPLEMENTACION DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
 - 8.1 Programa de Implementación.
 - 8.1.1 Línea de Acción Fortalecimiento de la Gestión Institucional
 - 8.1.2 Línea de Acción Medidas Sobre el Comportamiento Humano
 - 8.1.3 Línea de Acción Medidas Sobre los Vehículos
 - 8.1.4 Línea de Acción Medidas Sobre la Infraestructura o las Vías
 - 8.1.5 Línea de Acción Sistema Atención a Víctimas
- 9. SEGUIMIENTO Y CONTROL
 - 9.1 Indicadores de resultados
 - 9.2 Indicadores de seguimiento
 - 9.3 Auditorias
- 10. PLAN DE ACCIÓN: IMPLEMENTACIÓN PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
 - 10.1 Comportamiento humano
 - 10.1.1 Procedimiento de selección de conductores – pruebas de ingreso
 - 10.1.2 Capacitación en seguridad vial
 - 10.1.3 Control de documentación de conductores
 - 10.1.4 Políticas de regulación de la Entidad
 - 10.1.5 Elementos de protección
 - 10.2 Vehículos Seguros
 - 10.2.1 Plan de mantenimiento preventivo
 - 10.2.2 Plan de mantenimiento correctivo
 - 10.2.3 Documentación Plan de Mantenimiento e idoneidad
 - 10.2.4 Procedimiento de inspección diaria de los vehículos
 - 10.2.5 Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento
 - 10.3 Infraestructura Segura
 - 10.3.1 Rutas internas

10.3.2 Rutas externas

10.3.3 Apoyo tecnológico

10.3.4 Políticas de socialización y actualización de información

10.4 Atención a Víctimas

11. ANEXOS

INDICE DE TABLAS

- Tabla 1:** Conformación Comité Seguridad Vial
- Tabla 2:** Estructura y funciones del comité de seguridad vial
- Tabla 3:** Plazo establecido presentación PESV organismos de regulación
- Tabla 4:** Flota vehicular Unidad Administrativa Cuerpo Oficial de Bomberos
- Tabla 5:** Sedes y estaciones Unidad Administrativa Cuerpo Oficial de Bomberos
- Tabla 6:** Distribución del personal en las diferentes áreas funcionales de la Entidad
- Tabla 7:** Clasificación del personal según el rol dentro de la entidad
- Tabla 8:** Clasificación del personal según tipo de vinculación
- Tabla 9:** Muestra poblacional mínima para la aplicación de encuesta diagnostico
- Tabla 10:** Estructura física Unidad Administrativa Cuerpo Oficial de Bomberos
- Tabla 11:** Zonas de afluencia vehicular y peatonal dentro de la Entidad, ruteo de ingreso y salida a cada estación
- Tabla 12:** Evaluación del riesgo para el rol a nivel directivo
- Tabla 13:** Evaluación del riesgo para el rol a nivel administrativo
- Tabla 14:** Evaluación del riesgo para el rol a nivel operativo
- Tabla 15:** Siniestros registrados mensuales
- Tabla 16:** Incidentes por tipo de vehículo
- Tabla 17:** Vehículos con mayor número de incidentes
- Tabla 18:** Criterios de inspección NTC 5375:2012
- Tabla 19:** Inspección flota vehicular - NTC 5375:2012
- Tabla 20:** Cronograma de implementación Plan Estratégico de Seguridad Vial
- Tabla 21:** Seguimiento indicadores de resultados Plan Estratégico de Seguridad Vial
- Tabla 22:** Seguimiento indicadores de resultados línea fortalecimiento gestión institucional
- Tabla 23:** Seguimiento indicadores de resultados línea comportamiento humano
- Tabla 24:** Seguimiento indicadores de resultados línea medidas sobre los vehículos
- Tabla 25:** Seguimiento indicadores de resultados línea infraestructura o las vías
- Tabla 26:** Seguimiento indicadores de resultados línea atención a víctimas
- Tabla 27:** Plan de auditorías objetivos PESV
- Tabla 28:** Clasificación vehículos tipo de rol desempeñado en la entidad
- Tabla 29:** zona de afluencia vehicular y peatona – rutas internas y externas

INDICE DE GRÁFICAS

- Gráfica 1:** Clasificación porcentual del personal según tipo de vinculación
- Gráfica 2:** desplazamientos trayecto casa – trabajo - casa
- Gráfica 3:** planificación de desplazamientos en misión
- Gráfica 4:** Frecuencia desplazamientos en misión
- Gráfica 5:** porcentaje de la planta que conduce un vehículo o maquina de la Entidad
- Gráfica 6:** Tipo de vehículo que conducen en la entidad
- Gráfica 7:** Clasificación del personal según tipo de riesgo ARL
- Gráfica 8:** Rol que desempeña la planta de funcionarios de la entidad
- Gráfica 9:** Factores de riesgo vial en desplazamientos en misión
- Gráfica 10:** Factores de riesgo vial en desplazamientos casa – trabajo-casa
- Grafica 11:** Miembros de cuerpo de bomberos involucrados en siniestros
- Grafica 12:** Miembros de cuerpo de bomberos involucrados en siniestros
- Grafica 13:** Registro de siniestros anuales
- Grafica 14:** Representación de siniestros anuales
- Grafica 15:** Histórico de siniestros mensuales
- Grafica 16:** Comportamiento mensual de siniestros
- Grafica 17:** Incidentes por tipo de vehículos – 2012
- Grafica 18:** Incidentes por tipo de vehículos – 2013
- Grafica 19:** Histórico de incidentes por tipo de vehículos
- Grafica 20:** Porcentaje vehículos inspeccionados
- Grafica 21:** Relación de defectos flota vehicular
- Grafica 22:** Principales defectos hallados flota vehicular
- Grafica 24:** Resultado total – prueba conducción vehículo maquina
- Grafica 25:** Estructura del Plan Estratégico de Seguridad Vial

INDICE DE ANEXOS

- Anexo 1:** Acta creación comité
- Anexo 2:** Descripción flota vehicular entidad
- Anexo 3:** Encuesta de diagnostico de seguridad vial
- Anexo 4:** Diagnostico a la entidad
- Anexo 5:** Formato de Evaluación de Examen Práctico y resultados prueba
- Anexo 6:** Anexo formato entrevista psicosocial y respuestas
- Anexo 7:** cronograma indicadores de resultados Plan Estratégico de Seguridad vial
- Anexo 8:** cronograma indicadores de seguimiento línea de acción fortalecimiento gestión institucional
- Anexo 9:** cronograma indicadores de seguimiento línea de acción medidas de comportamiento humano
- Anexo 10:** cronograma indicadores de seguimiento línea de acción medidas sobre los vehículos
- Anexo 11:** cronograma indicadores de seguimiento línea de acción medidas sobre la infraestructura o las vías
- Anexo 12:** cronograma indicadores de seguimiento línea de acción sistema de atención a víctimas
- Anexo 13:** Plan de Mantenimiento Parque Automotor
- Anexo 14:** Instructivo Mantenimiento Correctivo Parque Automotor
- Anexo 15:** Ficha técnica mantenimiento preventivo grupo 1
- Anexo 16:** Ficha técnica mantenimiento preventivo grupo 2
- Anexo 17:** Ficha técnica mantenimiento preventivo grupo 3
- Anexo 18:** Ficha técnica mantenimiento preventivo grupo 4
- Anexo 19:** Ficha técnica mantenimiento preventivo grupo 5
- Anexo 20:** Trazabilidad Plan de Mantenimiento MOTOR SYSTEM
- Anexo 21:** Lista de chequeo revisión diaria equipo automotor

Anexo 22: Plan de emergencias Bogotá

Anexo 23: Procedimiento atención de emergencias

Anexo 24: Procedimiento Bombero caído

Anexo 25: Plan de comunicaciones

PRESENTACION

Este documento tiene como propósito establecer y unificar las políticas y lineamientos que deben ser adoptados por todos el personal directivo, administrativo y operativo de la UAE CUERPO OFICIAL DE BOMBEROS, este plan esta direccionado a incluir todas las personas y operaciones expuestas de manera directa o indirecta a los peligros viales.

Es muy importante enfocar el tema de seguridad vial de manera que todos los involucrados de la organización cumplan y divulguen las normas básicas de conducción y de los vehículos en las diferentes operaciones. De ahí la importancia de este documento el cual da un enfoque sistemático para el cumplimiento del programa de seguridad vial por todo el Cuerpo de Bomberos.

Bomberos de Bogotá para el cumplimiento de su misión "Proteger la vida, el ambiente y el patrimonio de la población de Bogotá D.C., mediante la atención y gestión del riesgo en incendios, rescates, incidentes con materiales peligrosos y otras emergencias, de manera segura, eficiente, con sentido de responsabilidad social, fundamentadas en la excelencia institucional del talento humano", cuenta con un parque automotor, los cuales por su rol en la atención de emergencias deben contar con herramientas de gestión orientadas a la racionalización y mitigación del riesgo inherente a su uso, siendo esto en lo relacionado con la seguridad vial concordante con dar cumplimiento a la ley 1503 de 2011, el cual establece en el CAPÍTULO III LINEAMIENTOS PARA EL SECTOR PRIVADO EN SEGURIDAD VIAL artículo 12 lo siguiente: "Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan contendrá como mínimo, las siguientes acciones:

1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
4. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial"

El presente documento muestra un desarrollo del plan de seguridad vial de acuerdo a la resolución 1565 de 2014, el cual se enfoca en identificar los aspectos más relevantes en el desarrollo de la logística enfocada al transporte y asociados a la labor de seguridad vial y al mejoramiento del entorno del personal de la UAE CUERPO OFICIAL DE BOMBEROS, buscando mejorar los estándares, permitiendo que de manera positiva se disminuyan riesgos en el desarrollo de sus labores, en una ciudad tan compleja como lo es Bogotá.

1. MARCO TEÓRICO

La formulación del Plan de Seguridad Vial adoptó dos enfoques desde la fundamentación teórico-conceptual: 1) la teoría de William Haddon y 2) los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte a través del Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020. Los desarrollos presentados, permitieron la definición de la estructura, la visión, los objetivos y los indicadores, entre otros aspectos, del Plan de Seguridad Vial.

El auge que a nivel mundial ha tenido la Seguridad Vial, permite acceder a documentos muy actualizados, realizados por la Organización Mundial de la Salud, Naciones Unidas. En Colombia este desarrollo se ha iniciado a través del Gobierno, pues se ha definido la Seguridad Vial como una prioridad y como una Política de Estado, y se ha designado al Ministerio de Transporte para establecer un Plan Nacional de Seguridad Vial.

En el desarrollo del Plan de Seguridad Vial orientado al Cuerpo de Bomberos de Bogotá, se trabajó con la MATRIZ DE HADDON, la cual está enfocada al análisis de 2 fases:

- La primera fase es el siniestro vial: En esta fase se va a analizar el antes del siniestro, él durante y el después y los factores determinantes, como lo son: factor humano, vehículo y vía.
- Este análisis de la matriz de Haddon, permite la interacción de diferentes áreas, ciencias y disciplinas, pero vinculantes en temas de accidentalidad vial.

Es importante citar de manera literal, del texto del PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL COLOMBIA 2011 -2020, desarrollado por el Ministerio de Transporte, el cual afirma que "El enfoque sistémico basado en la Matriz de Haddon permite identificar las cuatro posibles estrategias de reducción de las consecuencias derivadas de los siniestros de tránsito, esto es:

- ✓ La reducción en la exposición a los riesgos viales.
- ✓ La prevención de los accidentes de tránsito,
- ✓ La disminución de la gravedad de las lesiones en caso de accidente y
- ✓ La mitigación de las consecuencias de los traumatismos mediante una mejor atención del accidentado. "

Este enfoque dentro del Plan de Seguridad Vial, permitirá la disminución de accidentes y el mejorar las condiciones en todos los sentidos del Bombero Maquinista.

Este desarrollo permite generar un sistema que se adapte a las condiciones cambiantes de la ciudad y las más diversas circunstancias que presentan las emergencias de la región y las operaciones de los Bomberos, pero con unas orientaciones más específicas

de intervención que reduzcan las consecuencias y la frecuencia de los accidentes de tránsito.

Dentro del desarrollo del diagnóstico inicial, se realizaron observaciones, pruebas y análisis desde el punto de vista técnico y Psicosocial, pues en el desarrollo del Plan de Seguridad Vial, se tuvo en cuenta teorías aplicadas al comportamiento vial, como la "La Teoría Homeostática del Riesgo o teoría de compensación del riesgo", la cual explica el proceso de toma de decisiones en cualquier situación de tráfico, como se pudo observar en el diagnóstico, los bomberos maquinistas, están expuestos a altas dosis de presión psicológica, por la ejecución de sus labores, por lo que se considera que la elección de alternativas por parte de los conductores viene determinada por su percepción subjetiva del riesgo de siniestro vial (riesgo percibido) y por el nivel de riesgo que está dispuesto a aceptar o tolerar (nivel de riesgo preferido).

Se observó que los bomberos maquinistas, ajustan su conducta con el fin de mantener un nivel de riesgo constante o controlado, para el desarrollo de la labor. Así, cuando están conduciendo los bomberos maquinistas, comparan el riesgo que perciben con el que desean aceptar. Si existe una diferencia entre ellos, es decir, si el riesgo percibido es mayor o menor que el aceptado, los bomberos maquinistas intentan disminuir esa diferencia, tomando alguna decisión que les permita restablecer el equilibrio y recuperar la situación, pero en muchas ocasiones y luchando contra fenómenos adversos como el comportamiento de otros actores en la vía, el mantenimiento mecánico entre otros y el mismo ambiente de la vía, han generado los accidentes que vemos reflejados en las estadísticas.

Es por esto que se debe plasma una serie de capacitaciones y preparación específica para los bomberos maquinistas, en temas de seguridad vial y en competencias laborales en técnicas de conducción, además se debe garantizar el correcto funcionamiento de los equipos, pues muchos sistemas de seguridad, pueden hacer que los bomberos maquinistas se sientan más seguros, lo que fomenta que se comporten de forma más arriesgada con el fin de regresar al nivel de riesgo deseado("a mayor seguridad, mayor riesgo") y no sea efectivo como tal el Programa de Seguridad Vial, Por esto el desarrollo debe ser Integral y con compromiso Gerencial.

También se analizó la influencia del factor ambiental, pues no solamente el factor humano muchas veces es determinante, pues se analiza desde la perspectiva individual, basado en las características personales y en factores como la edad, genero, pero pocas veces analizamos el factor ambiental, que tiene influencia, por lo cual se analiza el diseño urbano, su estructura, mantenimiento y la distribución de los actores de la vía,(Ejemplo forma de las calles, Numero de carriles, anchos, congestiones etc.)

Esto es otro pilar que nos sirve de apoyo de análisis, pues en algunos casos de accidentes registrados con los Bomberos en Bogotá, y al ser todos usuarios de las vías, este espacio se vuelve un área de interacción social, llegando a ser las congestiones de tráfico un factor ambiental desencadenante de acciones preocupantes por parte de las

unidades de tráfico, además hay que sumar que los conductores consideran que tienen que competir por el espacio (calles) y ser el dueño de ellas y pensar que pueden actuar de la manera que mejor les convenga, sin respetar las normas establecidas para ello. Por lo tanto no respetan la autoridad de los Bomberos y muchas veces nuestros Bomberos Maquinistas sub valorizan el riesgo.

Se define entonces la estructura y el contenido necesario para abordar la política de seguridad vial, proponiendo medidas para ser implementadas basada en cinco pilares principales:

- Fortalecimiento de la gestión institucional
- Medidas sobre el comportamiento humano
- Medidas sobre los vehículos
- Medidas sobre la infraestructura o las vías
- Sistema de atención a víctimas

De estos pilares se utilizan como la estructura básica del Plan y se denominan pilares estratégicos, de los cuales se desprenden los programas y a su vez las acciones.

2. MARCO NORMATIVO APLICABLE

Ley 1503 de 2011

"Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones"

CAPÍTULO III LINEAMIENTOS PARA EL SECTOR PRIVADO EN SEGURIDAD VIAL

Artículo 12

“Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan contendrá como mínimo, las siguientes acciones:

1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
4. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial

Decreto 2851 de 2013

"Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 Y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones"

CAPITULO IV.

PLANES ESTRATÉGICOS DE LAS ENTIDADES, ORGANIZACIONES O EMPRESAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.

Artículo 10. Planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial.

Además de las acciones contenidas en el Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, los Planes estratégicos de Seguridad Vial adoptados por las entidades, organizaciones o empresas que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posean, fabriquen, ensamblen, comercialicen, contraten, o administren flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contraten o administren personal de conductores. Tanto del sector público como privado deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 -2016 o al documento que lo modifique o sustituya y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad. Organización o empresa.

Dichas líneas de acción son:

- a. Fortalecimiento de la gestión institucional.** Toda organización, empresa o entidad pública o privada que ejerza su actividad dentro del territorio colombiano, en cabeza de sus presidentes, directores o gerentes. Deberá liderar el proceso de creación e implementación de su Plan Estratégico de Seguridad Vial. Dicho Plan, entre otros aspectos, deberá contribuir a generar conciencia entre el personal y lograr el compromiso de toda la institución o compañía para emprender acciones y/o procedimientos a favor de la implementación de la política interna de Seguridad Vial. Esta actividad deberá contar con mecanismos de coordinación entre todos los involucrados y propender por el alcance de las metas, las cuales serán evaluadas trimestralmente por cada entidad mediante indicadores de gestión e indicadores de resultados con el propósito de medir su grado de efectividad.

Para ello deberán prever dentro de su organización mecanismos que permitan contar con una figura encargada de la gestión y del diseño de los planes, para su correspondiente implementación y seguimiento a través de un equipo técnico idóneo. Dentro del mapa de procesos de la organización se establecerán las pautas que permitan incorporar permanentemente el diseño, implementación y reingeniería del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

- b. Comportamiento humano:** La organización, empresa o entidad pública o privada deberá, a través de su Comité Paritario de Salud Ocupacional (COPASO) y su Administradora de Riesgos Laborales (ARL), implementar mecanismos de capacitación en Seguridad Vial que cuenten con personal técnico experto, que realice estudios del estado general de salud de sus empleados con la forma y periodicidad que establezca el Ministerio del Trabajo.

Adicionalmente, los mecanismos de capacitación en Seguridad Vial que implementen las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas deberán contar para su elaboración con la participación de personas naturales o

jurídicas con conocimiento especializado en tránsito, transporte o movilidad. Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas establecerán mecanismos que permitan la sensibilización y capacitación del recurso humano con el que cuentan, con el fin de que adopten buenas prácticas y conductas seguras de movilidad, tanto en el ámbito laboral de acuerdo con la función misional de la organización, empresa o entidad pública o privada, como en la vida cotidiana.

- c. Vehículos Seguros:** La organización, empresa o entidad pública o privada, deberá diseñar e instituir un plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos de ajuste periódico, en el que se establezcan los puntos estratégicos de revisión, duración, periodicidad, condiciones mínimas de seguridad activa y seguridad pasiva y se prevea la modernización de la flota, de conformidad con la normatividad vigente, para garantizar que éstos se encuentran en óptimas condiciones de funcionamiento y son seguros para su uso.

Lo anterior deberá ser registrado en fichas técnicas de historia de estado y mantenimiento de cada vehículo, en las cuales se constaten documentalmente las condiciones técnicas y mecánicas en las que se encuentra el vehículo.

En el evento de que los vehículos sean de propiedad de la empresa, ésta realizará de manera directa o a través de terceros el plan de mantenimiento preventivo. Si por el contrario estos son contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan, condición que será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento. El propietario del vehículo será el responsable de realizar el mantenimiento preventivo, asumiendo su costo.

- d. Infraestructura Segura:** Dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada, se deberá realizar una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones.

Cuando se trate de empresas cuyo objeto social sea el transporte de mercancías o pasajeros, se deberá realizar un estudio de rutas desde el punto de vista de Seguridad Vial, el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de viaje a través del análisis de información de accidentalidad y la aplicación de inspecciones de Seguridad Vial sobre los corredores usados, lo cual permitirá identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención, corrección y mejora, a través del diseño de protocolos de conducción que deberán socializarse con todos los conductores y buscar mecanismos para hacer coercitiva su ejecución.

- e. Atención a Víctimas:** la Aseguradora de Riesgos Laborales (ARL) deberá encargarse de asesorar a las entidades, organizaciones o empresas sobre el protocolo de atención de accidentes, con el propósito de que los empleados conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito producto de su actividad laboral, así como sus derechos y alternativas de acción.

Adicionalmente, la aseguradora de riesgos laborales participará en el diseño, adopción e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada para la cual preste sus servicios.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte expedirá la guía metodológica "Para la elaboración de los planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial", máximo dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del presente Decreto, la cual será publicada en la página web del Ministerio de Transporte, para efectos de su divulgación.

Artículo 11. Registro, Adopción y Cumplimiento.

Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas de las que trata el artículo 10 del presente Decreto deberán registrar los Planes Estratégicos en materia de Seguridad Vial, ante el organismo de tránsito que corresponde a la jurisdicción en la cual se encuentra su domicilio, o quien haga sus veces. Los organismos de tránsito donde se efectúe el registro revisarán técnicamente los contenidos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, emitirán las observaciones de ajuste a que haya lugar y avalarán dichos planes a través de un concepto de aprobación, verificando la ejecución de los mencionados planes a través de visitas de control, las cuales serán consignadas en un acta de constancia. Dichas visitas deberán ser efectuadas a cada entidad por lo menos una vez al año.

En caso de no contar con organismo de tránsito en el municipio deberá hacerse ante la Alcaldía Municipal.

Cuando se trate de empresas, organizaciones o entidades del orden nacional el registro deberá hacerse ante la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Los Planes estratégicos serán objeto de vigilancia y control por parte de los Organismos de tránsito Distritales, Departamentales y Municipales, para ser ajustados en lo que se requiera de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011.

El ente certificador de la organización, empresa o entidad debe asegurarse que se cumpla con lo dispuesto en esta normativa.

Parágrafo Primero. Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas de las que trata el artículo 10 del presente decreto deberán incluir dentro de los planes estratégicos, la indicación de los cargos del personal responsable al interior de la entidad que deberá implementar cada uno de los contenidos definidos en el plan.

Parágrafo Segundo. Para efectos de la adopción de los planes estratégicos en materia de Seguridad Vial, las entidades, organizaciones o empresas deberán comunicarlos por escrito a los organismos de tránsito de que trata el artículo 11 del presente decreto, una vez sea expedida la guía metodológica "Para la elaboración de los planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial" dentro de los siguientes plazos:

Entidades, organizaciones o empresas con más de cien (100) vehículos: Ocho (8) meses.

Entidades, organizaciones o empresas con vehículos entre cincuenta (50) y noventa y nueve (99): Diez (10) meses.

Entidades, organizaciones o empresas con vehículos entre diez (10) Y cuarenta y nueve (49): Doce (12) meses.

Parágrafo Tercero. las condiciones en que serán realizadas las visitas, así como la forma y criterios como deberá efectuarse el control y seguimiento serán establecidos mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del presente decreto.

Resolución 0001565 de 2014

“Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”

Artículo 1°. Expedición.

Expedir la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, la cual obra en documento anexo e integrante de la presente resolución.

3. CONFORMACIÓN DEL EQUIPO DE TRABAJO

3.1. Comité de Seguridad Vial

Es un grupo interdisciplinario de trabajo, para fortalecer la estructura técnica, operativa y administrativa en temas relacionados a la seguridad vial, cuyo propósito es generar las acciones y medidas necesarias que tengan como objetivo primordial la reducción de los accidentes de tránsito y sus fatales consecuencias.

El comité de seguridad vial tiene la siguiente estructura y es representado por 39 funcionarios de la entidad. (Ver anexo 1)

Un representante de la Dirección

Dos representantes de la Subdirección de Gestión Humana

Dos representantes de la Subdirección de Gestión del Riesgo

Dos representantes de la Subdirección Operativa

Dos representantes de la Subdirección de la Gestión Corporativa

Veinticuatro Operativos

Un responsable del Plan de Seguridad Vial

CONFORMACION COMITÉ SEGURIDAD VIAL		NOMBRE	ROL DENTRO DE LA ENTIDAD
Un representante de la Dirección	PRINCIPAL	Jorge Arturo Lemus Montañez	Director
Dos representantes de la Subdirección Logística	PRINCIPAL	Henry Romero Trujillo	Subdirector Logístico
	SUPLENTE	Alfonso Herney Salazar Moncaleano	Profesional
Dos representantes de la Subdirección de Gestión del Riesgo	PRINCIPAL	Jorge Alberto Pardo Torres	Subdirector Gestión del Riesgo
	SUPLENTE	Carlos Zapata Cantor	Profesional
Dos representantes de la Subdirección Operativa	PRINCIPAL	Mauricio Ayala Vásquez	Subdirector Operativo
	SUPLENTE		
Dos representantes de la Subdirección de Gestión Corporativa	PRINCIPAL	Adriana Mercedes Benavides Rivera	Subdirectora Gestión Corporativa
	SUPLENTE	Carlos Humberto Tellez Peña	Auxiliar Administrativo
Dos representantes de la Subdirección de Gestión Humana	PRINCIPAL	Birbi Margarita Oviedo Ojeda	Subdirectora Gestión Humana
	SUPLENTE	Sandra Janneth Romero Pardo William Javier Cabrejo García	Profesional
Un responsable del Plan de Seguridad Vial	PRINCIPAL	Enyi Adriana Aldana Vega	Profesional - Subdirección de Logística
		Gabriel René Álvarez Manosalva	Teniente Subdirección Operativa

25 OPERATIVOS			
DEPENDENCIA / ESTACION		NOMBRE	ROL DENTRO DE LA ENTIDAD
1	Estación de Chapinero	Edwar Beltrán	Bombero
2	Estación Ferias	Wilmar Cristancho	Bombero
3	Estación Central	Daniel Arévalo	Bombero
4	Estación Restrepo	Jatson Lesmes	Bombero
5	Estación Restrepo	Luis Enrique Ortiz	Bombero
6	Estación Bellavista	Diego Mauricio Daza Moreno	Bombero

7	Estación Bicentenario	Arley Luna	Bombero
8	Estación de Candelaria	Cesar Hernando Segura Martínez	Bombero
9	Estación Fontibón	Nelson Peña Rodríguez	Bombero
10	Estación Kennedy	David Roldan	Bombero
11	Central de Radio	Nelson Valero	Bombero
12	Central Bicentenario	Yadira Piamonte	Bombero
13	Estación Restrepo	Janneth Velásquez	Bombero
14	Estación Restrepo	Oscar Martínez Méndez	Bombero
15	Estación Restrepo	Fabio Raúl Marín Moreno	Bombero
16	Estación Restrepo	Jorge Enrique Pinzón Rojas	Bombero
17	Estación Kennedy	William Babativa	Bombero
18	Estación Restrepo	Henry Giraldo Rico	Bombero
19	Estación Restrepo	Weimar Guillermo González Vega	Bombero
20	Estación Bosa	Luis Hernán Rodríguez Torres	Bombero
21	Estación Caobos	José Israel Ortiz Forero	Bombero
22	Estación Venecia	Fermín Alberto Cruz Ospina	Bombero
23	Estación Candelaria	Jorge Carpintero León	Bombero
24	Subcomandante Compañía 5	Fidel Hermogenes Medina Medina	Bombero
25	Estación Sur	Nelson Bermúdez Hormaza	Bombero

Tabla 11: Conformación Comité Seguridad Vial

3.2. Roles y Funciones del Comité de Seguridad Vial

- Liderar el proceso de diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos.
- Realizar diagnósticos situacionales en la Entidad frente a seguridad vial
- Con el fin de reforzar los aspectos de riesgo hallados en los diagnósticos realizados en la Entidad, generar planes de acción para garantizar una movilidad segura en desplazamientos en misión.

- Presentar, discutir y determinarán los programas académicos a desarrollar con los distintos actores
- Considerar la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito
- Evaluar los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos
- Apoyar en la programación de fechas, tiempos y lugares para la capacitación de los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la unidad.
- Determinar las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes
- Presentar las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año
- Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hacer seguimiento de las mismas
- Apoyar en la elaboración de los informes para presentar a la Dirección de la Entidad, Ministerio de Transporte, Secretaria de Movilidad u otros interesados, que den cuenta de las acciones programas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país

3.3. Estructuración del Comité de Seguridad Vial

El comité de seguridad vial tendrá la estructura y funciones establecidas en la tabla 1

ROL	FACULTAD	FUNCIONES
Presidente (Fidel Hermogenes Medina Medina)	Voz y voto	- Instruir al Secretario para que convoque a las sesiones del Comité. - Presidir las sesiones del Comité. - Emitir voto de calidad en caso de empate. - Proponer la integración de grupos de trabajo. - Proponer la celebración de sesiones extraordinarias cuando el caso lo amerite. - Dirigir y supervisar los trabajos del Comité.
Secretario (José Israel Ortiz Forero)	Con derecho a voz y voto	- Proponer el calendario anual de sesiones ordinarias del Comité para su aprobación en la última sesión ordinaria del año. - Elaborar el orden del día de los asuntos a tratar en las sesiones considerando las propuestas presentadas por los miembros del Comité e integrar la documentación requerida para la realización de las sesiones. - Convocar con base al calendario de sesiones autorizado y previa instrucción del Presidente, a la celebración de sesiones ordinarias y extraordinarias según sea el caso. - Proponer la celebración de sesiones extraordinarias cuando el caso lo amerite y presentar los elementos que considere necesarios como apoyo. - Verificar el quórum requerido para poder sesionar. - Levantar las actas y el registro de los acuerdos tomados en las sesiones, y recabar la firma de los asistentes. - Dar seguimiento a los acuerdos e informar del grado de su

		cumplimiento en cada sesión. - Promover la organización y participación del Organismo en cuanto a encuentros nacionales e internacionales relacionados a la seguridad vial. - Proponer al Presidente las medidas que considere convenientes para mejorar el funcionamiento del Comité
Vocales (integrantes comité de Seguridad Vial)	Voz y voto	- Participar con voz y voto en las sesiones ordinarias y extraordinarias. - Enviar al Secretario Ejecutivo los temas que sugiere tratar en las sesiones de Comité con al menos cinco días hábiles de anticipación para las sesiones ordinarias y dos días hábiles de anticipación para las extraordinarias. - Proponer la celebración de sesiones extraordinarias cuando el caso lo amerite y presentar los elementos que considere necesarios como apoyo. - Contribuir al análisis de las estadísticas y de los diferentes asuntos relacionados con la seguridad vial. - Proponer estrategias de desarrollo y líneas de acción en el ámbito de su competencia para ser incorporadas en el Programa Integral de Seguridad Vial. - Cumplir con los acuerdos y las resoluciones que emita el Comité e informar con cinco días hábiles de anticipación a la celebración de la sesión al Secretario Ejecutivo sobre los avances en el cumplimiento de los acuerdos. - Emitir opinión fundada y motivada sobre los aspectos o temas que se presenten al Comité.
Asesores externos al comité de Seguridad Vial	Con derecho a voz pero sin voto	- Proporcionar orientación relacionada con los asuntos que se traten en las sesiones del Comité, de acuerdo con las facultades que tengan conferidas en el ámbito de su competencia.
Invitados	Con derecho a voz pero sin voto	- Aportar comentarios u opiniones con base en la experiencia y conocimientos sobre los temas o asuntos a tratar en el Comité.

Tabla 12: Estructura y funciones del comité de seguridad vial

3.4. Reglas De Operación Del Comité De Seguridad Vial

I. Calendario de sesiones

- El Comité deberá reunirse como mínimo cuatro veces al año de manera ordinaria; y de manera extraordinaria las veces que se considere necesario a solicitud de alguno de sus miembros.
- Las sesiones ordinarias del Comité se realizarán de acuerdo al calendario establecido en la última sesión ordinaria.

II. Convocatorias

- La convocatoria deberá hacerse con al menos tres días hábiles de anticipación para las sesiones ordinarias y un día hábil para las extraordinarias.
- La convocatoria deberá ir acompañada por el orden del día.
- En la convocatoria se indicará fecha, hora y lugar de la sesión.

III. Orden del día

- El orden del día deberá enviarse conjuntamente con la convocatoria a los integrantes del Comité.
- Los miembros podrán enviar sus propuestas de asuntos a tratar con cinco días hábiles de anticipación para las sesiones ordinarias y con al menos dos días hábiles de anticipación para las extraordinarias.
- El Presidente del Comité deberá declarar el inicio y cierre de cada sesión, y dirigir la discusión con el apoyo del Secretario.

IV. Quórum y acuerdos

- En caso de ausencia, los miembros del Comité podrán designar suplentes, mediante escrito dirigido al Secretario, quienes deberán ser funcionarios de nivel jerárquico inmediato inferior al del miembro que suplan, y sólo podrán participar en ausencia del titular y asumiendo las mismas facultades. El Comité sesionará cuando asistan, por lo menos, la tercera parte más uno de sus miembros con derecho a voto y siempre que entre ellos se encuentre el Presidente del Comité o quien lo supla.
- Podrá invitarse a participar en las sesiones, con voz pero sin voto, a las personas que estime conveniente el propio Comité, cuya presencia contribuya al conocimiento de aspectos específicos de los asuntos que se tratarán en la sesión.
- Las resoluciones del Comité serán válidas cuando sean tomadas por el voto de la mayoría de sus miembros presentes en la sesión. En caso de empate el Presidente tiene voto de calidad.
- Las resoluciones tomadas por el Comité en sus sesiones son obligatorias para sus integrantes, incluso para los ausentes.
- El seguimiento de los acuerdos se informará en la siguiente sesión ordinaria.

V. Actas de la sesión

- En cada sesión se levantará un acta señalando el sentido de los acuerdos tomados.
- El Secretario preparará el acta de la reunión del Comité y la enviará para su firma a los integrantes del mismo durante los cinco días hábiles posteriores a la sesión; el acta deberá estar debidamente firmada en un plazo máximo de diez días hábiles posteriores a cada sesión.
- Los invitados deberán firmar el acta de la sesión como constancia de su participación cuando sean responsables de atender acuerdos.

VI. Otras disposiciones

- El Comité podrá constituir subcomités o grupos de trabajo para atender situaciones específicas, mismas que deberán informar, a través de los líderes o responsables que se designen, de los resultados en las actividades que se les encomienden. Sus integrantes podrán ser o no miembros del Comité.
- El Comité para cumplimiento de sus funciones se apoyará de los recursos humanos, materiales y financieros con los que cuenta AUE Cuerpo Oficial de Bomberos, por lo que su funcionamiento no implicará la erogación de recursos adicionales, ni la creación de nuevas estructuras.
- Las demás que el propio Comité considere necesarias para su mejor funcionamiento.

3.5. Aseguramiento del presupuesto Plan Estratégico Seguridad Vial

La UAE Cuerpo Oficial de Bomberos con el propósito de lograr resultados positivos y eficacia en la implementación de las estrategias propuestas en el PESV 2015-2017. Dispondrá de los recursos financieros suficientes, permanentes y oportunos para la ejecución del Plan Estratégico de seguridad vial.

3.6. Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial

La Unidad Administrativa Cuerpo Oficial de Bomberos en cumplimiento a la Resolución 1565 de 2014 designa como responsable del PESV al Teniente Gabriel René Álvarez Manosalva de la Subdirección Operativa y la Ingeniera Enyi Adriana Aldana Vega contratista de la Subdirección de Logística, quienes se asegurarán el diseño, estructuración, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Entidad.

Datos de contacto:

Correo: galvarez@bomberosbogota.gov.co y ealdana@bomberosbogota.gov.co

Teléfono: 3822500

3.7. Política de seguridad vial de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos

La Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos - UAECOB, en el marco del cumplimiento de las políticas de seguridad vial y el desarrollo integral de las estrategias de salud y la seguridad de la institución, se compromete a orientar esfuerzos que faciliten la generación una cultura vial integral y permitan la disminución de incidentes y accidentes en el desarrollo de sus operaciones, por lo tanto declaramos que:

- La vida es el valor máximo y todas las ideas y propósitos estarán encaminadas a protegerla y respetarla en el sistema de movilidad y dentro del desarrollo de una cultura vial
- Generar compromisos en todos los niveles de la organización que permitan implementar el plan de seguridad vial
- Cumplir con la reglamentación vigente relacionada con la seguridad vial
- Promoveremos las medidas de prevención y control de los riesgos propios de las operaciones relacionadas con la seguridad vial
- Integrar políticas de salud y seguridad establecidas en los diferentes sistemas de gestión
- Garantizar desde los procesos de selección, el perfil adecuado de las personas según las características de las tareas que van a desempeñar, especialmente cuando el oficio está relacionado con aquellas de alto riesgo.
- Identificar oportunamente los principales factores de riesgo para garantizar la salud y la seguridad de los implicados
- Desarrollar programas de capacitación y motivación permanentes dirigidos a los actores del sistema de seguridad vial
- Asegurar el óptimo funcionamiento de los vehículos y máquinas de la entidad
- Propender por la mejora continua de las acciones encaminadas a la eliminación o mitigación de riesgos asociados a la seguridad vial

Esta política debe comunicarse dentro de la organización y estar disponible para las partes interesadas, así mismo debe ser revisada cada año y cambiarla cuando las condiciones así lo exijan.

4. CARACTERÍSTICAS DE LA INSTITUCIÓN

4.1. Actividad, tamaño y segmento de la Entidad

UAE Cuerpo Oficial de Bomberos es entidad técnica especializada, con 120 años de historia, enfocada en garantizar la seguridad y protección de la vida y el patrimonio de los habitantes del Distrito Capital. Igualmente tiene la responsabilidad de dirigir, coordinar y atender, en forma oportuna las distintas emergencias relacionadas con incendios, explosiones y calamidades domésticas.

Como servicio público esencial, la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos se compromete a prestar el servicio de Bomberos de la ciudad con entrega total, orientando sus esfuerzos a realizar operaciones seguras, dando respuesta y atendiendo eficazmente las emergencias, mejorando continuamente los protocolos, infraestructura, tecnología y fortaleciendo el patrimonio humano, estrechando la relación con la comunidad y el sector privado.

La entidad en cumplimiento de la ley 1503 de 2011, capítulo III, artículo 12. Inicia la tarea de diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, que será revisado cada dos (2) años

para ser ajustado en lo que se requiera. Asegurando el cumplimiento de la Resolución 1565 de 2014, donde se estipula los plazos establecidos según el número de vehículos.

TIPO	Nº DE VEHICULOS	PLAZO ESTABLECIDO
Entidades, organizaciones o Empresas	Mas de cien (100) vehículos	Ocho (8) Meses
Unidad administrativa cuerpo Oficial bomberos Bogotá	Flota vehicular de la entidad 104 vehículos	

Tabla 13: Plazo establecido presentación PESV organismos de regulación

4.2. Tipos de vehículos utilizados por la institución

El Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá es el primer respondiente en la atención de emergencias y presta sus servicios para proteger la vida, el ambiente y el patrimonio de la población de Bogotá D.C., en general las emergencias que atiende son: Incendios estructurales, vehiculares y forestales, incidentes con materiales peligrosos, incidentes que ameritan prestar el servicio de búsqueda y rescate (acuático, espacios confinados, en montaña, etc.), inundaciones, deslizamientos, explosiones, accidentes de tránsito, entre otros. Durante el año 2014 se dio atención y apoyo a más de 63.000 emergencias presentadas en Bogotá D.C. y sus alrededores.

Para hacer presencia física en todo tipo de incidente o evento, y para poder prestar el apoyo y atención de emergencias la UAECOB cuenta con el siguiente parque automotor en condiciones operativas (ver anexo 2):

TIPO DE VEHICULO	CANTIDAD
CAMIONETA	40
MAQUINA EXTINTORA	35
CARRO TANQUE	6
VEHÍCULO UTILITARIO	4
MAQUINA DE ALTURA	3
ANTIGUO	3
CARRO FURGÓN	3
CARRO COMANDO	2
TRANSPORTE PASAJEROS	2

CAMIÓN GRÚA	2
MAQ LÍQUIDOS INFLAMABLES	2
UNIDAD DE RESCATE	1
VEHÍCULO RESPUESTA RÁPIDA	1
TOTAL	104

Tabla 14: Flota vehicular Unidad Administrativa Cuerpo Oficial de Bomberos

4.3. Sedes Y Estaciones

COMPAÑIAS Y ESTACIONES UAECOB		
COMPAÑÍA 1		
ESTACION		DIRECCION
B-1	CHAPINERO	Carrera 9 A No. 61 - 77
B-13	CAOBOS SALAZAR	Carrera 14 B No. 146 - 05
B-14	BICENTENARIO	Carrera 55 No. 167 - 51
COMPAÑÍA 2		
ESTACION		DIRECCION
B-7	FERIAS	Carrera 69 J N° 72 - 61
B-6	FONTIBON	Calle 18 No. 99 - 38
B-15	GARCES NAVAS	Carrera 110 No. 77 - 24
B-12	SUBA	Carrera 92 No. 143 - 23
COMPAÑÍA 3		
ESTACION		DIRECCION
B-2	CENTRAL - RESCATE	Calle 11 No. 20 A - 10
B-4	PUENTE ARANDA - MATPEL	Calle 20 No. 68 A - 06
B-5	KENNEDY	Carrera 79 No. 41 D - 20 Sur
B-17	CENTRO HISTORICO - FORESTALES	Calle 9 No. 3 - 12 Este
COMPAÑÍA 4		
ESTACION		DIRECCION
B-3	RESTREPO	Av. Cra 27 No. 19 A - 10 Sur
B-9	BELLAVISTA	Diag 36 Sur No. 10 - 01 Este
B-10	MARICHUELA	Carrera 14B No. 76a - 25 Sur MJ
COMPAÑÍA 5		
ESTACION		DIRECCION
B-8	BOSA	Calle 63 Sur No. 80 k - 15
B-11	CANDELARIA	Diagonal 62B Sur N° 72 - 61
B-16	VENECIA	Carrera 49 No. 48 - 02 Sur
OPERACIONES ESPECIALES		
AREA		DIRECCION
USAR		Av. Cra 27 No. 19 A - 10 Sur (B-3)
RESCATE TÉCNICO		Calle 11 No. 20 A - 10 (B-2)
ACUATICO		Carrera 72 No. 37 - 55 Sur (B-5)
PROGRAMA CANINO		Calle 20 No. 68 A - 06 (B-4)
INVESTIGACION DE INCENDIOS		Carrera 9 A No. 61 - 77 (B-1)
VARIOS		

AREA	DIRECCION
SUB. OPERATIVA - SEDE ADMINISTRATIVA	Calle 20 No. 68 A - 06 Ed. Comando
ACADEMIA	Calle 20 No. 68 A - 06 Ed. Comando Tercer Piso
CENTRAL DE COMUNICACIONES	Calle 20 No. 68 A - 06 (B-4)
LOGISTICA	Av. Cra 27 No. 19 A - 10 Sur (B-3)
	Carrera 9 A No. 61 - 77 (B-1)
ALMACEN	Av. Cra 27 No. 19 A - 10 Sur (B-3)

Tabla 15: Sedes y estaciones Unidad Administrativa Cuerpo Oficial de Bomberos

4.4. Planta de personal

La UAE Cuerpo Oficial de Bomberos Cuenta con una planta global de 731 cargos, de los cuales, distribuidos en las diferentes aéreas funcionales de la entidad de los cuales 10 corresponden al nivel directivo, 171 son de carrera administrativa, 169 son contratistas, 129 personas están en encargo y 252 operativos están en provisionalidad, siendo el 90% de los cuales realiza actividades operativas y el restante 10% realiza labores administrativas.

DEPENDENCIA	PERSONAL ASIGNADO
AREA APOYO COORDINACION Y COMUNICACIONES	16
AREA CAPACITACIÓN Y ENTRENAMIENTO	29
DIRECCIÓN	6
ESTACIÓN KENNEDY B-5	32
ESTACIÓN MARICHUELA B-10	19
ESTACIÓN BELLAVISTA B-9	18
ESTACIÓN BICENTENARIO B-14	23
ESTACIÓN BOSA B-8	21
ESTACIÓN CANDELARIA B-11	26
ESTACIÓN CAOBOS B-13	29
ESTACIÓN CENTRAL B-2	39
ESTACIÓN CENTRO HISTORICO B-17	22
ESTACIÓN FERIAS B-7	22
ESTACIÓN FONTIBON B-6	23
ESTACIÓN GARCES NAVAS B-15	21
ESTACIÓN NORTE B-1	54
ESTACIÓN PUENTE ARANDA B-4	30
ESTACIÓN SUBA B-12	18
ESTACIÓN SUR B-3	30
ESTACIÓN VENECIA B-16	20
GRUPO APOYO SUBDIRECCION LOGISTICA	19
JEFE DE COMPAÑÍA	10
OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN	22
OFICINA ASESORA JURIDICA	17
OFICINA DE COMUNICACIONES Y PRENSA	6

OFICINA DE CONTROL INTERNO	7
SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN CORPORATIVA	66
SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN DEL RIESGO	37
SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN HUMANA	19
SUBDIRECCIÓN DE LOGISTICA	14
SUBDIRECCIÓN OPERATIVA	16
Total general	731

Tabla 16: Distribución del personal en las diferentes áreas funcionales de la Entidad

4.5. Clasificación del personal según el rol dentro de la Entidad

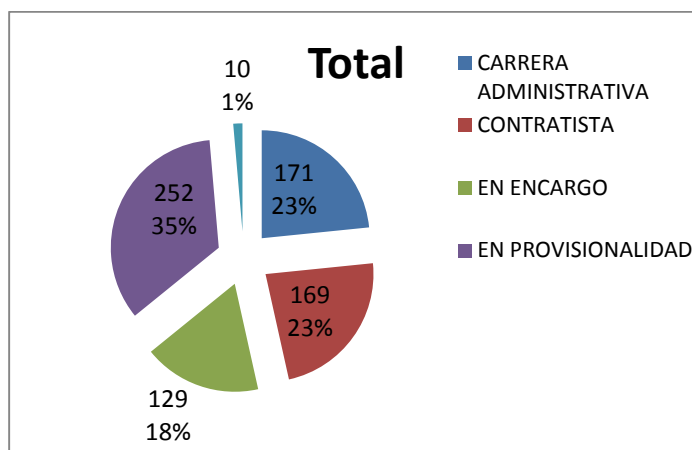
En la tabla 7 podemos diferenciar los diferentes roles que se presenta en la Unidad, se tiene un total de 15 roles establecidos, para el cumplimiento de la misión de la Entidad. De igual forma la clasificación se realiza según tipo de vinculación, obteniendo de esta forma 5 tipos de vinculación como se observa en la grafica 1.

ROL DENTRO DE LA UNIDAD	
AUXILIAR ADMINISTRATIVO	6
BOMBERO	370
CABO DE BOMBEROS- MAQUINISTA	91
COMANDANTE DE BOMBEROS	5
CONDUCTOR PRESTACION SERVICIOS	2
DIRECTOR	1
JEFE DE OFICINA ASESORA	4
PERSONAL ADMINISTRATIVO - POR CTO	168
PROFESIONAL ESPECIALIZADO	13
PROFESIONAL UNIVERSITARIO	7
SARGENTO DE BOMBEROS	24
SECRETARIO	3
SUBCOMANDANTE DE BOMBEROS	7
SUBDIRECTOR TECNICO	5
TENIENTE DE BOMBEROS	25
Total general	731

Tabla 17: Clasificación del personal según el rol dentro de la entidad

TIPO DE VINCULACIÓN	
CARRERA ADMINISTRATIVA	171
CONTRATISTA	169
EN ENCARGO	129
EN PROVISIONALIDAD	252
NOMBRAMIENTO ORDINARIO - DIRECTIVO	10
Total general	731

Tabla 18: Clasificación del personal según tipo de vinculación



Gráfica 1: Clasificación porcentual del personal según tipo de vinculación

4.6. Rol de la persona dentro de la vía

Cada persona, en forma individual o colectiva, es el elemento más importante que interviene en forma directa y activa en el tránsito; a las personas se les denomina también usuarios de las vías, y de acuerdo al rol que desempeñan se les clasifica en: los peatones, los pasajeros, los ciclistas, y conductores que transitan por la vía pública en vehículos, sea que se desplacen en forma individual o que trasladen a otras personas o transporten objetos.

De acuerdo a lo anterior se hace necesario establecer el rol que ejerce dentro de la vía nuestra planta de personal global, para tal efecto la Entidad aplica una encuesta de diagnostico de seguridad vial. Ver anexo 3

Para tal efecto se toma una muestra poblacional de mínimo 252 personal teniendo en cuenta un intervalo de confianza del 95% de un total de 731 empleados.

$n = \frac{N\sigma^2Z^2}{(N-1)e^2 + \sigma^2Z^2}$	
e	0,05
N	731
sigma	0,5
confianza	95
area de la izquierda -z	0,025
-z	-1,96
z	1,96
n	252

Tabla 19: Muestra poblacional mínima para la aplicación de encuesta diagnostico

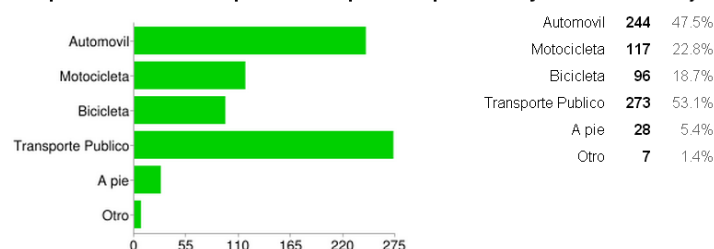
Una vez aplicado el instrumento en la entidad obtenemos los siguientes resultados:

Fecha de aplicación: 12/05/2015 – 27-05-2015

Total población encuestada: 516 funcionarios de 731

Muestra poblacional mínima nivel confianza 95 %: 252 funcionarios

Indique los medios de desplazamiento que utiliza para los trayectos casa - trabajo:



Gráfica 2: desplazamientos trayecto casa – trabajo - casa

Podemos visualizar que los empleados de la entidad desempeñan todos los roles en la vía, siendo el más utilizado el transporte público y automóvil.

4.7. Tipo de desplazamiento en misión (interno y externo)

La UAE Cuerpo Oficial de Bomberos dentro de su estructura física cuenta con 17 estaciones ver tabla 10 y un edificio sede de tipo administrativo, las cuales están distribuidas en la periferia de la Ciudad de Bogotá, de igual forma tiene un porcentaje de su personal asignado a cada una de sus sedes.

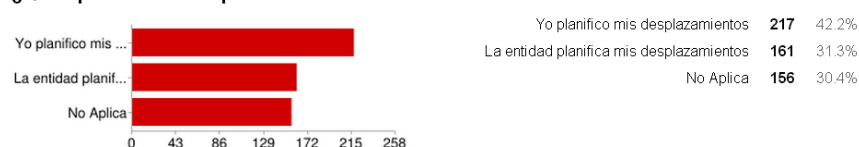
UBICACIÓN GENERAL		
SEDE ADMINISTRATIVA EDIFICIO COMANDO	284	38,85%
ESTACIÓN NORTE B-1	54	7,39%
ESTACIÓN CENTRAL B-2	39	5,34%
ESTACIÓN KENNEDY B-5	32	4,38%
ESTACIÓN SUR B-3	30	4,10%
ESTACIÓN PUENTE ARANDA B-4	30	4,10%
ESTACIÓN CAOPOS B-13	29	3,97%
ESTACIÓN CANDELARIA B-11	26	3,56%
ESTACIÓN BICENTENARIO B-14	23	3,15%
ESTACIÓN FONTIBON B-6	23	3,15%
ESTACIÓN CENTRO HISTORICO B-17	22	3,01%
ESTACIÓN FERIAS B-7	22	3,01%
ESTACIÓN GARCES NAVAS B-15	21	2,87%
ESTACIÓN BOSA B-8	21	2,87%
ESTACIÓN VENECIA B-16	20	2,74%
ESTACIÓN MARICHUELA B-10	19	2,60%
ESTACIÓN BELLAVISTA B-9	18	2,46%
ESTACIÓN SUBA B-12	18	2,46%
Total general	731	100%

Tabla 20: Estructura física Unidad Administrativa Cuerpo Oficial de Bomberos

Para la UAE Cuerpo Oficial de bomberos no es posible identificar las rutas de desplazamiento en misión, ya que en por ser una entidad enmarcada como primer respondiente dentro de una emergencia, Bomberos Bogotá es activado en distintas zonas de Bogotá, de esta forma se hace el llamado a la estación más cercana donde se presenta el incidente con el fin de atender en el menor tiempo posible la emergencia, de igual forma si la capacidad de la estación no esa acorde al a emergencia presentada, se activa otras estaciones cercanas al evento con el propósito de apoyar la atención de la emergencia.

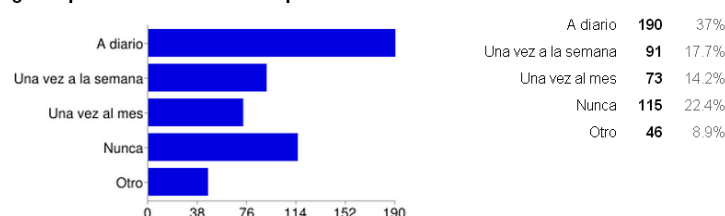
Una vez se pretende dar respuesta al llamado de atención para dirigirse al lugar de la emergencia, el desplazamiento sobre la vía puede ser planificado por el bombero maquinista según su conocimiento de la zona, o puede ser proyectado por la entidad, por medio de sistema de ubicación GPS, cabe resaltar queque estos desplazamientos se realizan solo por personal calificado para el manejo de la flota vehicular para este caso debe ser operativo (bombero),

¿Quién planifica sus desplazamiento en misión?



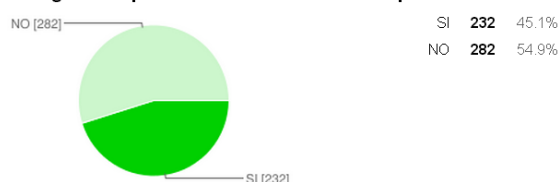
Gráfica 3: planificación de desplazamientos en misión

¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?



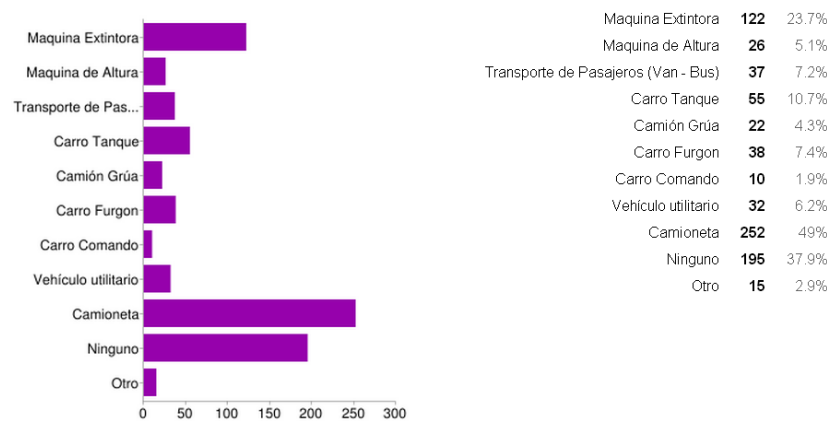
Gráfica 4: Frecuencia desplazamientos en misión

Conduce alguna maquina o vehículo de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos



Gráfica 5: porcentaje de la planta que conduce un vehículo o maquina de la Entidad

¿Qué tipo de vehículo conduce en la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos?



Gráfica 6: Tipo de vehículo que conducen en la entidad

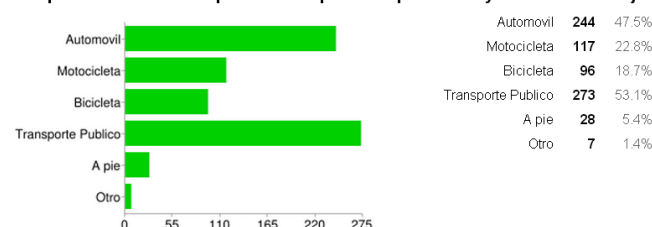
De igual forma la Entidad es activada para dar apoyo en la atención de emergencias fuera de la ciudad, por lo cual la Unidad dispone de personal operativo y de vehículos según sea la necesidad a cubrir, iniciando inmediatamente el desplazamiento fuera de la ciudad, donde cada uno de los operativo enviados en comisión, así como los vehículos van cubiertos por pólizas.

4.8. Tipo de desplazamientos in-itinire de sus empleados y contratistas

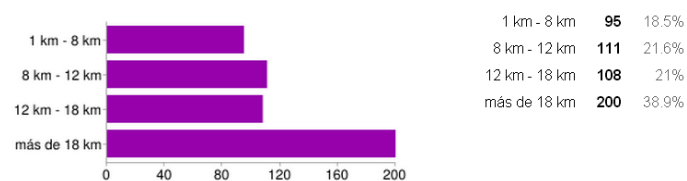
Con el fin de poder identificar los desplazamientos in-itinire de los empleados y contratistas de la entidad, se identifico las zonas donde confluyen los vehículos con las personas son los lugares de estacionamiento de cada una de las estaciones y para el caso del edificio comando son los parqueaderos ubicados en el sótano 1, de igual forma se evidencia que las vías de accesos (Línea azul) y salida (Línea roja) de cada una de las 18 sedes de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos, zonas de afluencia vehicular – peatonal, ver en la tabla 11.

Como se puede observar el las graficas 7,8 y 9 se estableció los medios utilizados para el desplazamiento en el trayecto casa – trabajo-casa, así como tiempo promedio y distancia aproximada utilizada en estos desplazamientos, con el fin de identificar los riesgos viales asociados a cada desplazamiento que se realiza cada uno de los funcionarios de la entidad.

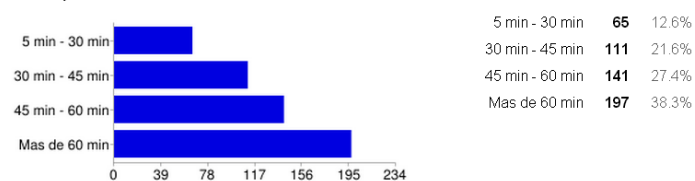
Indique los medios de desplazamiento que utiliza para los trayectos casa - trabajo:



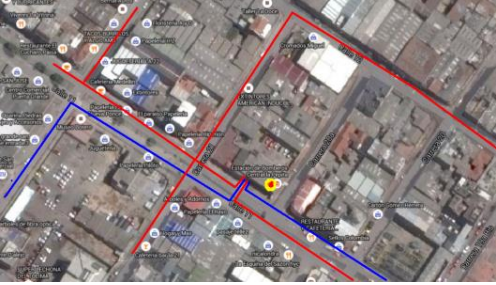
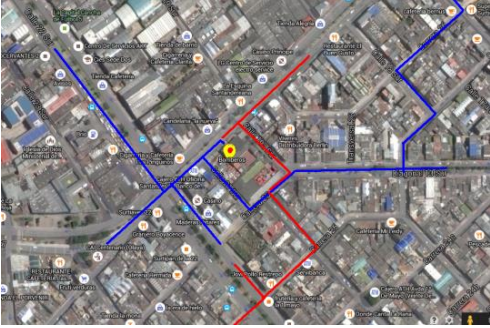
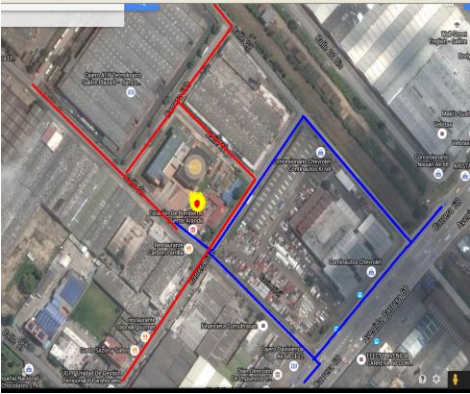
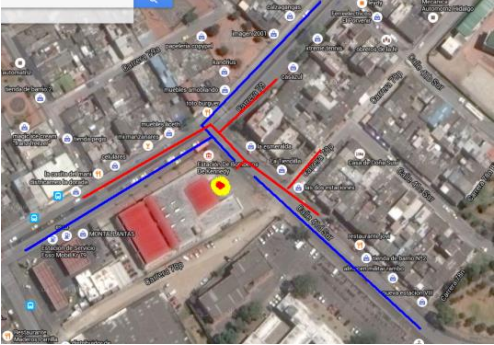
Indique el número aproximado de Km diarios entre el lugar de trabajo y su domicilio (trayecto ida y vuelta)



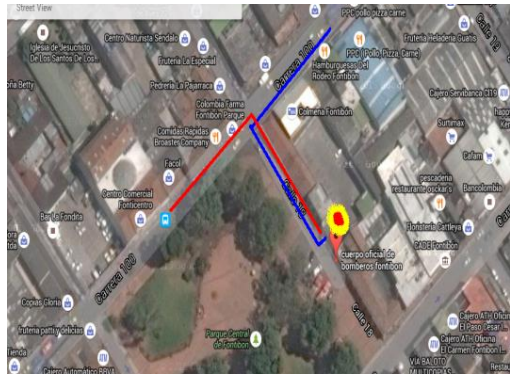
Seleccione el tiempo promedio que utiliza para trasladarse entre su lugar de trabajo y su domicilio(trayecto ida y vuelta)



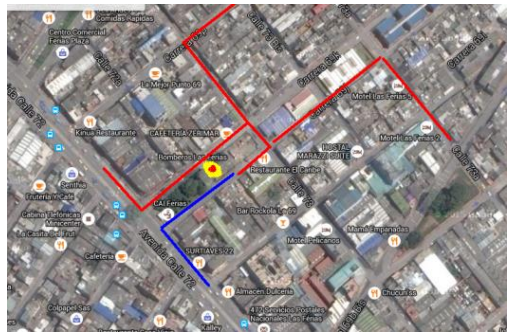
ESTACION	MAPA DE INGRESO Y SALIDA
EDIFICIO COMANDO	
Estación Chapinero B-1	

Estación Central B-2	
Estación Restrepo B-3	
Estación Puente Aranda B-4	
Estación Kennedy B-5	

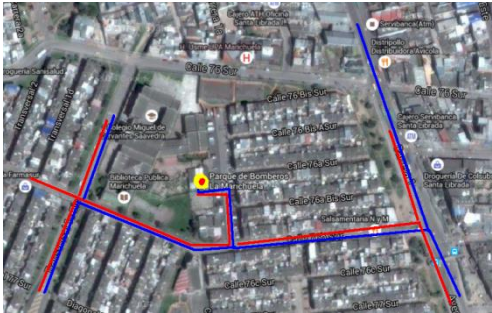
Estación Fontibón B-6



Estación Ferias B-7



Estación Bosa B-8

Estación Bellavista B-9	
Estación Marichuela B-10	 An aerial photograph of a city block with a red and blue line indicating a transit route. A yellow dot marks the station location. The map shows various streets and buildings.
Estación Candelaria B-11	 An aerial photograph of a city block with a red and blue line indicating a transit route. A yellow dot marks the station location. The map shows various streets and buildings.
Estación Suba B-12	 An aerial photograph of a city block with a red and blue line indicating a transit route. A yellow dot marks the station location. The map shows various streets and buildings.

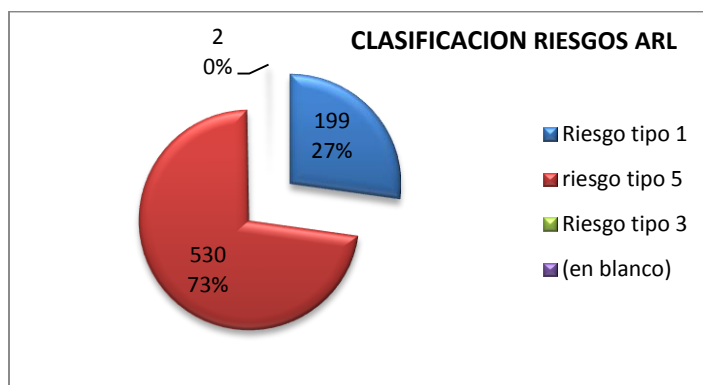
Estación Caobos B-13	 An aerial photograph of a city block. A red line outlines a large rectangular area, and a blue line outlines a smaller rectangular area within it. A yellow dot is located within the blue-outlined area. Various buildings and streets are visible in the background.
Estación Bicentenario B-14	
Estación Garcés Navas B-15	

Estación Venecia B-16	
Estación Centro Historico B-17	

Tabla 11: Zonas de afluencia vehicular y peatonal dentro de la Entidad, ruteo de ingreso y salida a cada estación

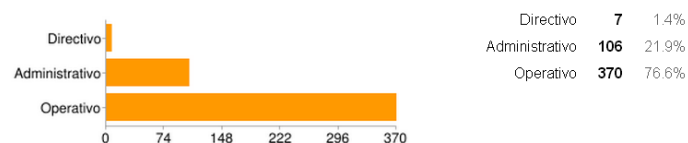
4.9. Relación de actividades con el riesgo vial.

Basados en los resultados generados en la etapa de diagnóstico, así como la identificación de los desplazamientos in-itinire se identifico los riesgos más relevantes de la operación actual de los bomberos de acuerdo a los roles viales de cada clasificación que la entidad realizo a su personal (directivo, administrativo y operativo). Las Tablas 12, 13 y 14 relacionan los principales riesgos de la operación de la Entidad.



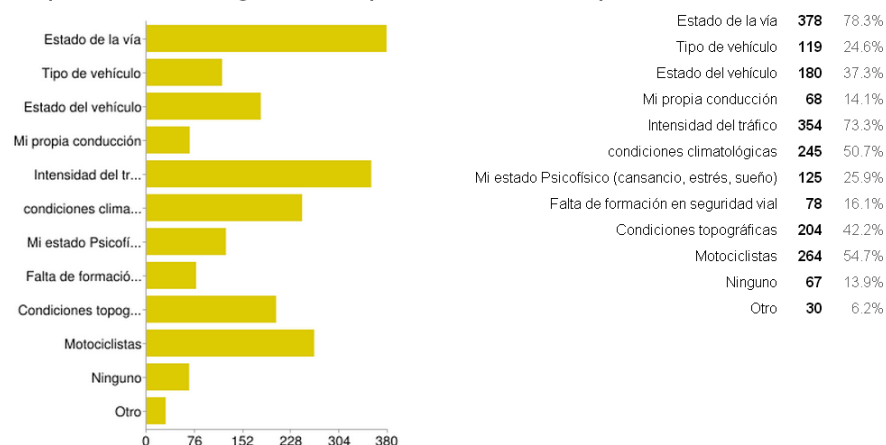
Gráfica 7: Clasificación del personal según tipo de riesgo ARL

Rol que desempeña dentro de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos



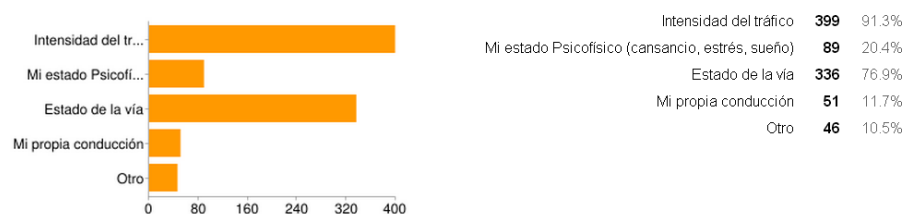
Gráfica 8: Rol que desempeña la planta de funcionarios de la entidad

Indique los factores de riesgo vial con los que se encuentra en los desplazamientos en misión



Gráfica 9: Factores de riesgo vial en desplazamientos en misión

Indique los factores de riesgo con los que se encuentra en los trayectos de desplazamiento entre su lugar de trabajo y su domicilio.



Gráfica 10: Factores de riesgo vial en desplazamientos casa – trabajo-casa

ROL DENTRO DE LA ENTIDAD:	NIVEL DIRECTIVO											
ROL VIAL EN LA ENTIDAD:	Pasajero y conductor											
TIPO DE ROL EN VIA	Peatón			conductor			ciclista			pasajero		
RIESGO POR HABITOS	NIVEL DE RIESGO											
	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO
Cruzar por la mitad de cuadra	X			X			x					X
No respetar las señales del semáforo	X			X			x					X
Jugar en la calle	X					X	x					X
Uso del celular		X		X			x				X	
NO utilización del cinturón de seguridad			X	X					X	X		
Manejar a alta velocidad			X	x				X				X
Distracción del conductor			X	X			X				X	
Propia conducción			X		x				X			X
Falta de formación			X	X					X			X
Estado psicofísico			X	X			X				X	
Infringir las normas de tránsito			X	X				X				X
Ascender y defender del vehículo en lugares no apropiados.			X	X			X			X		
RIESGOS POR EL ENTORNO												
Estado de la vía		X				X			X			X
Intensidad del tránsito		X			X			X				X
Condiciones climatológicas		X				X			X			X
Condiciones topográficas		X				X			X			X
Otros conductores			X	X			X					X
Mal estado del vehículo	X					X			X			X
Tipo de vehículo			X			X						X

Tabla 12: Evaluación del riesgo para el rol a nivel directivo

ROL DENTRO DE LA ENTIDAD:	NIVEL ADMINISTRATIVO											
ROL VIAL EN LA ENTIDAD:	Pasajero y conductor											
TIPO DE ROL EN VIA	Peatón			conductor			ciclista			pasajero		
RIESGO POR HABITOS	NIVEL DE RIESGO											
	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO
Cruzar por la mitad de cuadra	X			X			x					X
No respetar las señales del semáforo	X			X			x					X
Jugar en la calle	X					X	x					X
Uso del celular		X		X			x				X	
NO utilización del cinturón de seguridad			X	X					X	X		
Manejar a alta velocidad			X	x				X			X	
Distracción del conductor		X		X			X			X		
Propia conducción			X		x				X			X
Falta de formación			X	X					X			X
Estado psicofísico			X	X			X				X	
Infringir las normas de tránsito			X	X				X				X
Ascender y defender del vehículo en lugares no apropiados.			X	X			X			X		
RIESGOS POR EL ENTORNO												
Estado de la vía		X				X			X			X
Intensidad del tránsito		X			X			X				X
Condiciones climatológicas		X				X			X			X
Condiciones topográficas		X				X			X			X
Otros conductores			X	X			X					X
Mal estado del vehículo	X					X			X			X
Tipo de vehículo			X			X						X

Tabla 13: Evaluación del riesgo para el rol a nivel administrativo

ROL DENTRO DE LA ENTIDAD:	NIVEL OPERATIVO											
ROL VIAL EN LA ENTIDAD:	Pasajero y conductor											
TIPO DE ROL EN VIA	Peatón			conductor			ciclista			pasajero		
RIESGO POR HABITOS	NIVEL DE RIESGO											
	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO
Cruzar por la mitad de cuadra	X			X			x					X
No respetar las señales del semáforo	X			X			x					X
Jugar en la calle	X					X	x					X
Uso del celular		X		X			x				X	
NO utilización del cinturón de seguridad			X	X					X	X		
Manejar a alta velocidad			X	X				X				X
Distracción del conductor			X	X			X			X		
Propia conducción			X	X					X			X
Falta de formación			X	X					X			X
Estado psicofísico			X	X			X				X	
Infringir las normas de tránsito			X	X				X				X
Ascender y defender del vehículo en lugares no apropiados.			X	X					X	X		
RIESGOS POR EL ENTORNO												
Estado de la vía		X		X					X	X		
Intensidad del tránsito		X		X				X		X		
Condiciones climatológicas		X		X					X	X		
Condiciones topográficas		X		X					X	X		
Otros conductores			X	X			X			X		
Mal estado del vehículo	X			X					X	X		
Tipo de vehículo			X	X						X		

Tabla 14: Evaluación del riesgo para el rol a nivel operativo

4.10. Relación de actividades con el riesgo vial.

El diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial busca en primera instancia dar cumplimiento a Ley 1503 de 2011, la cual establece en el CAPÍTULO III LINEAMIENTOS PARA EL SECTOR PRIVADO EN SEGURIDAD VIAL artículo 12 que se debe implementar acciones como:

- Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
- Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
- Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
- Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial

Para lo cual la entidad realizó un diagnóstico inicial de la operación actual ver anexo 4, con respecto a las prácticas y estándares de seguridad vial, entre las actividades realizadas se encuentran las siguientes:

- análisis de la accidentalidad de los últimos dos años en la Entidad
- análisis de la operación mediante documentación gráfica e inspección aleatoria de la flota de vehículos
- visitas a las estaciones de la Entidad
- Visita a las instalaciones de Operación Logística (B3)
- Visita a los proveedores de mantenimiento vehicular

- Entrevista con los responsables del área de salud ocupacional
- Entrevista con personal de la ARL a la cual se encuentra afiliada la entidad (POSITIVA)
- Entrevista psicosocial a bomberos maquinistas
- Prueba practica a los bomberos maquinistas con respecto a las buenas prácticas de conducción
- Describir los principales factores de riesgo de operación.

El diagnostico se divide en cuatro fases:

- Fase I** Análisis de accidentalidad y Situación Actual
- Fase II** Análisis de la operación e inspección aleatoria de la flota de vehículos
- Fase III** Evaluación a conductores
- Fase IV** Diagnostico psicosocial

4.10.1. Fase I Análisis de Accidentalidad y Situación Actual

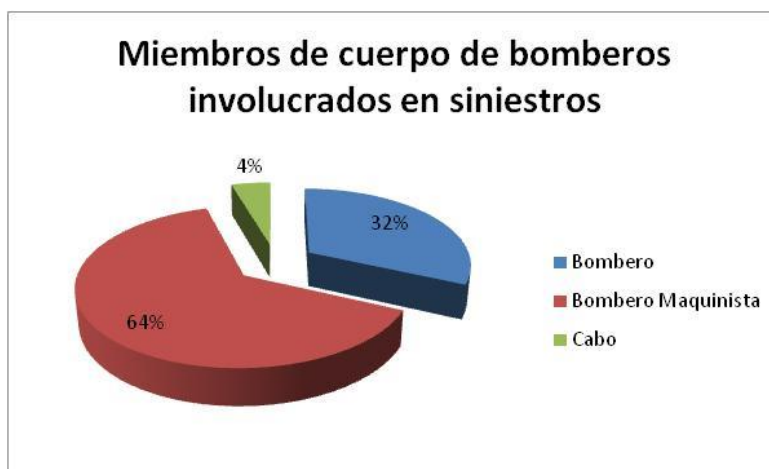
Una vez analizados cada uno de los resultados arrojados de los instrumentos establecidos en el ítem 3. Diagnostico para el periodo 2010 - 2013 se evidencio lo siguiente:

La grafica 11 muestra que el 55% de los miembros del cuerpo de bomberos evaluados han estado involucrados en tres (3) siniestros en lo recorrido del periodo evaluado, mientras que el 27% se ha visto involucrado en cuatro (4) siniestros en el mismo periodo de tiempo, el 14% corresponde a los miembros del cuerpo de bomberos que han tenido cinco (5) incidentes de siniestro y el 4% corresponden a los miembros del cuerpo de bomberos que han tenido seis (6) situaciones de siniestros



Grafica 11: Miembros de cuerpo de bomberos involucrados en siniestros

La grafica 12 muestra que de los miembros del cuerpo de bomberos, de los cuales han estado involucrados en mayor número de siniestros, los más representativos son los bomberos maquinistas con el 64%, en tanto el 32% corresponde a los bomberos y/o personal administrativo que conducen algún tipo de vehículo dentro de la institución.



Grafica 12: Miembros de cuerpo de bomberos involucrados en siniestros

Para el diagnostico se tomó como muestra un total de 295 incidentes información registrada por la Entidad.

Las graficas 13 y 14 muestran el número de siniestros presentados en el periodo 2010 – 2013, discriminando la cantidad de sucesos por año y su representación del periodo evaluado. Se observa que el año que presento mayor número de siniestros fue el año 2011 con un total de 95 siniestros correspondientes al 32%, en el periodo evaluados, el año 2013 ocupa el segundo lugar con 87 siniestros que representan el 30%, luego se presenta el año 2012 con 77 siniestros y el año 2010 con 36 siniestros que representan el 26% y el 12% correspondientemente



Grafica 13: Registro de siniestros anuales



Grafica 14: Representación de siniestros anuales

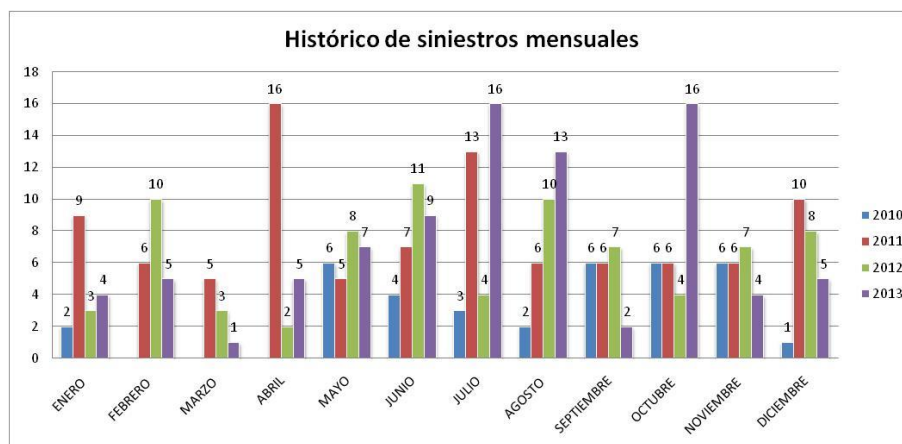
Las anteriores graficas demuestran que el año 2013 tuvo un incremento de siniestros significativo, alrededor de un 12.98%, con respecto al año 2012, de lo cual se puede observar que las acciones tendientes a disminuir la accidentalidad vial no fueron eficaces.

Las gráficas 5 y 6 muestran los siniestros mensuales en cada año del periodo evaluado, los cuales reflejan que el mes en el que se presentaron mayor número de siniestros es Julio con un total de 26 en periodo evaluado, seguido del mes de octubre que presentó 32 siniestros.

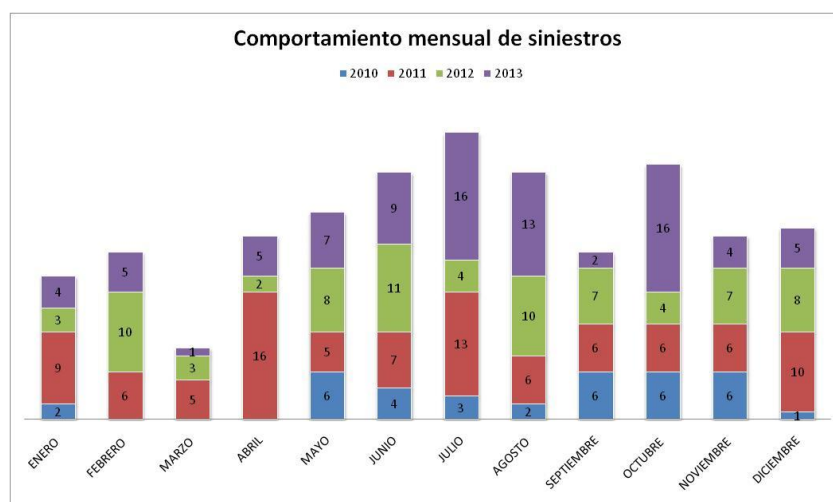
Se puede observar que los mismos meses presentan un comportamiento similar explícitamente en el año 2013 ya que en ambos se presentaron 16 siniestros, que representan entre ambos un 36% de los siniestros presentado en el año 2013.

Siniestros registrados - Mensuales					
	2010	2011	2012	2013	TOTAL
ENERO	2	9	3	4	18
FEBRERO	0	6	10	5	21
MARZO	0	5	3	1	9
ABRIL	0	16	2	5	23
MAYO	6	5	8	7	26
JUNIO	4	7	11	9	31
JULIO	3	13	4	16	36
AGOSTO	2	6	10	13	31
SEPTIEMBRE	6	6	7	2	21
OCTUBRE	6	6	4	16	32
NOVIEMBRE	6	6	7	4	23
DICIEMBRE	1	10	8	5	24
TOTAL	36	95	77	87	295

Tabla 15: Siniestros registrados mensuales



Gráfica 15: Histórico de siniestros mensuales



Gráfica 16. Comportamiento mensual de siniestros

Una acción inmediata e importante de mejora, para el análisis de los datos entorno a la accidentalidad es que administrativamente, cada área de Bomberos tiene analizada su información, acorde a sus requerimientos, pero no hay centralización, para analizar causas, valorización de daños, acciones legales, incapacidades; esto permitiría de manera eficiente saber cuál es el costo en tiempo, daños materiales y recurso humano que se está perdiendo, por falta de un programas en seguridad vial.

El registro de procesos pendientes, posibles valores de indemnización, y los costos de reparación en unidades propias y terceros está muy disperso en varias instancias administrativas, al igual que actos administrativos que indiquen procesos en curso y cerrados por accidentes viales.

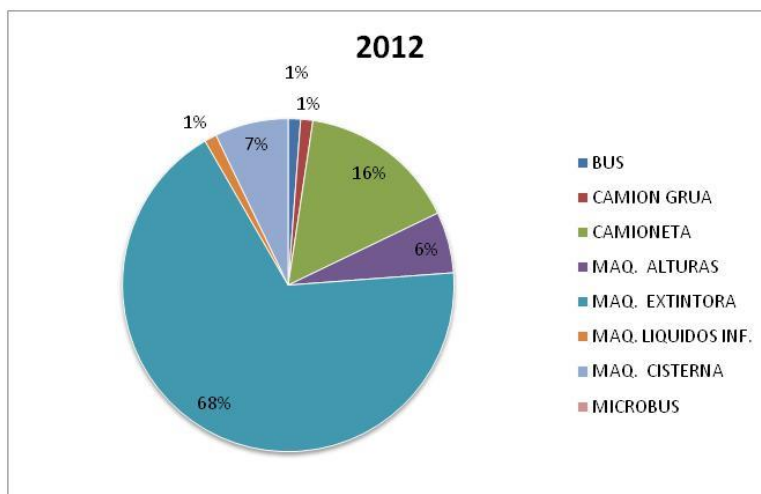
La tabla 2 muestra los incidentes por tipo de vehículo, es de resaltar que la Maquina Extintora es la que más frecuencia de accidentes presenta.

	2010	2011	2012	2013	TOTAL
BUS		4	1	2	7
CAMION GRUA		1	1	1	3
CAMIONETA	11	23	13	35	82
MAQ. ALTURAS		1	5	2	8
MAQ. EXTINTORA	35	75	57	38	205
MAQ. LIQUIDOS INF.	1	1	1	2	5
MAQ. CISTERNA		2	6	4	12
MICROBUS				1	1
TOTAL	47	107	84	85	

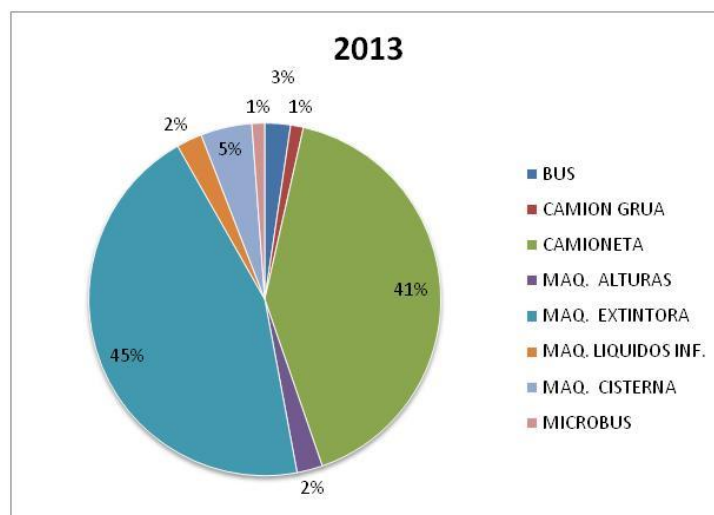
Tabla 16: Incidentes por tipo de vehículo

La grafica 17 representa los incidentes por tipo de vehículo, para el año 2012, en la cual se observa que las maquinas extintoras representan un 68% de los vehículos involucrados en siniestros, seguido por un 16% que representan los vehículos tipo camioneta

La grafica 18 representa los incidentes por tipo de vehículo, para el año 2013, en el cual se observa que los vehículos tipo camionetas representan un 41% de los vehículos involucrados en siniestros y nuevamente en primer lugar con un 45% que representan las maquinas extintoras

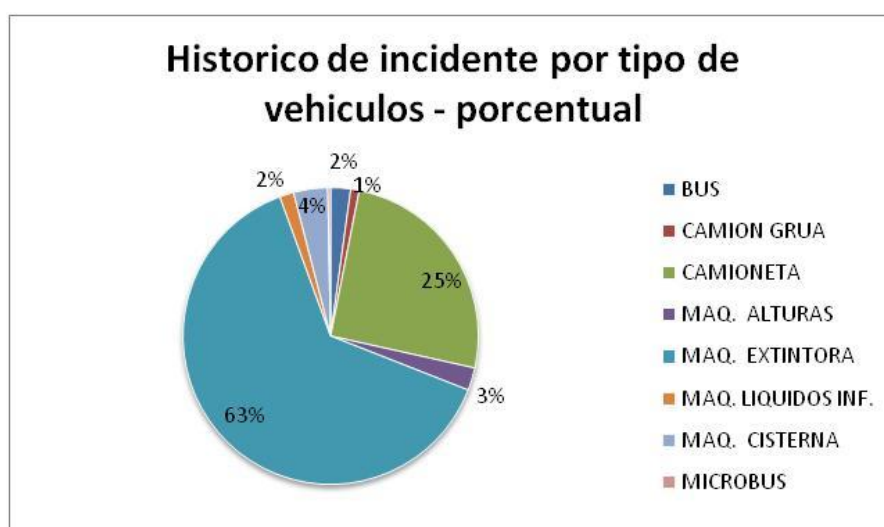


Grafica 17: Incidentes por tipo de vehículos – 2012



Grafica 18: Incidentes por tipo de vehículos – 2013

La grafica 19 representa el histórico de incidentes por tipo de vehículos del periodo comprendido entre 2010 al 2013, en el cual se muestra las tendencias de los años anteriormente evaluados 2013 y 2012, en el cual se observa de igual manera que las maquinas extintoras y los vehículos tipo camioneta, presentan cifras significativas frente a los otros tipos de vehículos, ya que entre ambos representan un 88%, discriminados en un 25% los vehículos tipo camionetas y un 63% las maquinas extintoras



Grafica 19: Histórico de incidentes por tipo de vehículos

En la tabla 3 se presentan los vehículos que presentaron mayor número de incidentes en el periodo comprendido entre el año 2010 al 2013, en la cual se observa de igual forma que las maquinas extintoras son las más vulnerables a presentar siniestros, se evidencia que hay vehículos que tiene un record de incidentes muy alto para el periodo de tiempo evaluado.

VEHICULOS CON MAYOR NUMERO DE INCIDENTES						
PLACA	2010	2011	2012	2013	TOTAL	TIPO
OBI-409	0	7	5	0	12	MAQ. EXTINTORA
OBH-774	2	4	0	4	10	MAQ. EXTINTORA
OBI-407	0	4	2	4	10	MAQ. EXTINTORA
OBE-947	1	2	2	4	9	MAQ. EXTINTORA
OBI-127	1	5	1	2	9	CAMIONETA
OBH-771	2	3	2	1	8	MAQ. EXTINTORA
OBH-772	3	3	2	0	8	MAQ. EXTINTORA
OBH-779	0	6	1	1	8	MAQ. EXTINTORA
OBH-776	1	3	4	0	8	MAQ. EXTINTORA
OBG-935	3	1	0	4	8	MAQ. EXTINTORA
OBI-816	0	6	1	1	8	MAQ. EXTINTORA
TOTALES	13	44	20	21	98	

Tabla 17: Vehículos con mayor número de incidentes

Como se puede observar en las tablas y graficas anteriormente analizadas, la mayor incidencia de accidentalidad se presenta las maquinas extintoras, ya que son las que al atender las emergencias y la premura por llegar a los lugares en donde se presentan estos hechos, generan una alta exposición a choques e incidentes, involucrando otros vehículos e infraestructura vial.

En resumen se puede llegar a observa que:

- De los miembros del cuerpo de Bomberos los que presentan mayor record de siniestros son los bomberos que tiene el rol de maquinistas.
- El 55% de los miembros del cuerpo de bomberos evaluados han estado involucrados en promedio en tres (3) siniestros.
- El 90% de los accidentes han sido choques simples (Encuentro violento entre dos o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo), y el 10% revisten mayor gravedad involucrando muertos o heridos. (Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.)
- Desde 2010 hasta la fecha de análisis del presente estudio se han presentado 295 siniestros, en donde han estado involucrados vehículos del Cuerpo de Bomberos de Bogotá, hasta la fecha de análisis, diciembre de 2014.
- Los vehículos más vulnerables a siniestros son las maquinas extintoras y vehículos tipo camioneta.
- El cambio de estos vehículos de mecánicos a automáticos, ha elevado de manera significativa la exposición, por falta de capacitación y manejo en este tipo de equipos.

4.10.2.Fase II Análisis de la operación e inspección aleatoria de la flota de vehículos

Para el análisis de la operación e inspección de la flota vehicular, se realizaron visitas a las estaciones de bomberos pertenecientes a la UEACOB, comprendida entre los días 27 de enero al 01 de febrero de 2014, enfocada a realizar el levantamiento del estado del mantenimiento automotor a la flota de vehículos de la entidad y reunir comentarios de los funcionarios que están a cargo de la logística institucional. La realización de la inspección aleatoria de la flota vehicular se basó en métodos y procedimientos tipo sensorial, apoyados en las normas legales existentes y vigentes en términos de tránsito y transporte Ley 769 de 2002, Ley 1383 de 2010, Resolución 3027 de 2010, Ley 1503 de 2011 (MEN), Resolución 315 de 2013, Resolución 3768 de 2013, Resolución 910 de 2008 (Ministerio de Ambiente), y principalmente en la NORMA TÉCNICA COLOMBIA NTC 5375:2012 REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONESCONTAMINANTES EN VEHICULOS AUTOMOTORES Es vital para la exposición de las actividades realizadas en la inspección de la flota vehicular aclarar de manera precisa los conceptos y criterios técnicos con los cuales se realizó la inspección sensorial, por lo tanto en la tabla 4 se relacionan los criterios de inspección más relevantes definidos en la NTC 5375:2012, los cuales fueron aplicados en la inspección vehicular.

REQUISITO	DESCRIPCIÓN
3.1.5	Inspección sensorial. Examen que se realiza por personal competente según requerimientos especificados mediante percepción sensorial de los elementos del vehículo con la ayuda de herramientas, sin retirar o desarmar partes del vehículo, atendiendo a probables ruidos, vibraciones anormales, holguras, fuentes de corrosión, soldaduras incorrectas, o desensamblaje de conjuntos.
3.1.11	Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Evaluación de la conformidad de un vehículo automotor en uso con respecto a los requisitos especificados en esta norma o en los requisitos legales, aplicando procesos de inspección sensorial y mecanizada.
4.1.1	Defectos tipo A. Son aquellos defectos graves que implican un peligro inminente para la seguridad del vehículo, la de otros vehículos, la de sus ocupantes, la de los demás usuarios de la vía pública o al ambiente.
4.1.2	Defectos Tipo B. Son aquellos defectos que implican un peligro potencial para la seguridad del vehículo, la de otros vehículos, de sus ocupantes o de los demás usuarios de la vía pública o al ambiente.
4.2.1	Vehículo aprobado. El vehículo debe ser aprobado cuando se cumplan las siguientes condiciones: a) No se encuentren defectos Tipo A para vehículos de servicio particular, público, tipo motocicleta, motocarro, remolque y enseñanza automotriz. b) La cantidad de defectos Tipo B encontrados son: - Menores a 10 para vehículos de servicio particular. - Menores a 5 para vehículos de servicio público. - Menores a 5 para vehículos tipo motocicleta. - Menores a 7 para vehículos tipo motocarro. - Menores a 5 para vehículos de enseñanza automotriz.

4.2.2	Vehículo rechazado. El vehículo debe ser rechazado cuando se presente uno de los siguientes casos: a) Se encuentre al menos un defecto Tipo A para vehículos de servicio particular, público, tipo motocicleta, motocarro, remolque y enseñanza automotriz. b) La cantidad total de defectos Tipo B encontrados son: - Iguales o superiores a 10 para vehículos particulares. - Iguales o superiores a 5 para vehículos públicos. - Iguales o superiores a 5 para vehículos tipo motocicleta. - Iguales o superiores a 7 para vehículos tipo motocarros. - Iguales o superiores a 5 para vehículos de enseñanza automotriz.
6	REVISION DE VEHICULOS LIVIANOS Y PESADOS. La revisión en cuanto a los defectos presentados en este numeral se debe realizar a todo tipo de vehículo. Cuando los vehículos automotores por especificaciones de equipo original, presenten diferencias con los criterios establecidos en la presente norma, se debe tener en cuenta tales especificaciones previa verificación de los manuales de fabricante correspondiente.

Tabla 18: Criterios de inspección NTC 5375:2012

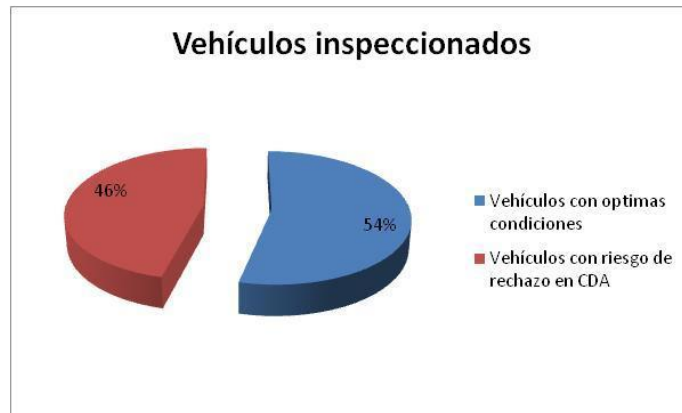
De igual forma se revisa la flota vehicular asignada a cada estación según tipología (tipo de vehículo – marca)

Estación	Placa	Tipo de vehículo	Fotografía
Estación de Bomberos Bicentenario de la Independencia (B-14)	OBH771	Maquina extintora	
Estación de Bomberos Bicentenario de la Independencia (B-14)	OBI052	Carro tanque	
Estación de Bomberos Bicentenario de la Independencia (B-14)	Numero interno MA1	Maquina escalera	
Estación de Bomberos Puente Aranda (B-4)	OBG715	Camioneta	
Estación de Bomberos Puente Aranda (B-4)	OCJ997	Maquina extintora	
Estación de Bomberos Chapinero (B-1)	Numero interno MAO1	Maquina escalera	
Estación de Bomberos Centro Histórico (B-17)	OBF554	Maquina extintora	

Estación	Placa	Tipo de vehículo	Fotografía
Estación de Bomberos Bicentenario de la Independencia (B-14)	OBH771	Maquina extintora	
Estación de Bomberos Bicentenario de la Independencia (B-14)	OBI052	Carro tanque	
Estación de Bomberos Bicentenario de la Independencia (B-14)	Numero interno MA1	Maquina escalera	
Estación de Bomberos Puente Aranda (B-4)	OBG715	Camioneta	
Estación de Bomberos Puente Aranda (B-4)	OCJ997	Maquina extintora	
Estación de Bomberos Chapinero (B-1)	Numero interno MAO1	Maquina escalera	
Estación de Bomberos Centro Histórico (B-17)	OBF554	Maquina extintora	

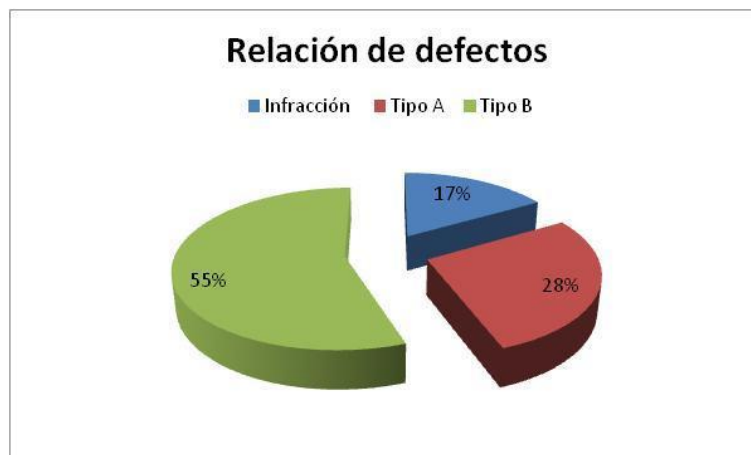
Tabla 19: Inspección flota vehicular - NTC 5375:2012

En la gráfica 20 se muestra que de los trece (13) vehículos inspeccionados, seis (6) de ellos, que corresponde al 46% de los vehículos evaluados, presentan riesgos latentes de ser rechazados en el evento de ser realizada la revisión técnico mecánica obligatoria en un Centro de Diagnóstico Automotor – CDA



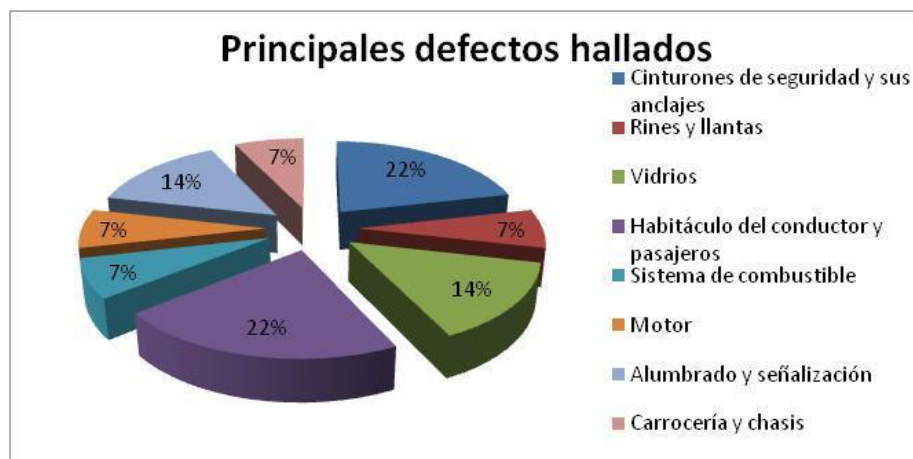
Grafica 20: Porcentaje vehículos inspeccionados

En la gráfica 21 se muestra la relación de defectos observados en los vehículos sujetos a inspección, se evidencia que los defecto tipo A corresponden a un 55%, lo cual significa que los vehículos con esta clasificación tienen un riesgos alto de salir rechazados de manera automática en la revisión técnico mecánica obligatoria realizadas en los Centros de Diagnóstico Automotor – CDA La grafica 11 muestra que el 17% de los vehículos inspeccionados presentan riesgos de infracción principalmente por la dotación de extintores y portar llanta de repuesto, en este caso es importante resaltar que estos aspectos apuntan hacia un fortalecimiento del alistamiento del vehículo, que garanticen las óptimas condiciones del vehículo cuando se requiera para movilizar u operar



Grafica 21: Relación de defectos flota vehicular

En la gráfica 22 se relacionan los principales componentes del vehículo de conformidad con lo establecido en la NTC 5375:2012, que presentaron defectos Tipo A o Tipo B. Se observa que los componentes de cinturones de seguridad y habitáculo del conductor y pasajeros tienen una representación del 22% cada uno, seguido de los componentes de vidrios y alumbrado y señalización los cuales representan un 14% cada uno



Gráfica 22: Principales defectos hallados flota vehicular

Es importante señalar que la entidad cuenta con un " Plan Logístico Integral Proceso Parque Automotor", que es un documento, el cual está fechado del mes de septiembre de 2013 y en el cual se plasman mecanismos y acciones para mantenimientos preventivos y correctivos de los equipos. Este documento da un norte al mantenimiento y plantea optimización de recursos, minimización de costos y tiempos de respuesta para atención en fallas de los equipos, dependiendo la complejidad de la intervención. Expone de manera importante un protocolo de comunicaciones, con unos líderes de proceso que de forma diligente y de manera transversal apoyaran los procesos y agilizaran las autorizaciones y finalmente apoya todo un plan de capacitación. Sin embargo, del diagnóstico realizado al parque automotor se evidencia la importancia de fortalecer y concientizar a los conductores sobre el adecuado alistamiento vehicular, ya que en las inspecciones se observó que se requieren intervenciones a componentes básicos que están más asociados con la seguridad más que con el estado o funcionamiento mecánico del vehículo.

4.10.3.Fase III Evaluación a conductores

Se realizó una serie de pruebas en carretera, los días 17 y 18 de marzo de 2014, con aproximadamente el 40% del personal del Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá que opera vehículos de la Entidad; se les aplicó el Formato de Evaluación de Examen Práctico ver anexo 5, para determinar las competencias en la actividad de conducción de los automotores pertenecientes a la Institución. La evaluación se basó en tres aspectos básicos dentro del proceso de conducción: En el primer aspecto se evaluó el conocimiento, inspección y adaptación del vehículo, en donde a través de una prueba de campo y con 2 tipos de vehículos diferentes (maquina extintora y bus transporte de pasajeros), se comenzó a revisar, el conocimiento específico en la máquina, ya que puede que las personas conozcan la ubicación de instrumentos y analizar aspectos básicos, de cómo debe estar a punto el equipo, antes de una operación, pero esta prueba determina si estos conocimientos están acorde a las especificaciones de la marca, tipo de equipo y lectura correcta de instrumentos y su elección en la toma de decisiones.

COMPONENTE 1	CRITERIOS DE EVALUACIÓN	PONDERACIÓN DEL COMPONENTE
CONOCIMIENTO, INSPECCIÓN Y ADAPTACIÓN DEL VEHÍCULO PONDERACIÓN 30%	Inspección de los niveles de aceite y combustible	10%
	Verificación del estado de la batería y niveles de electrolitos	10%
	Inspección y verificación del sistema de frenos	10%
	Inspección del nivel de refrigerante	10%
	Verificación estado de llantas (Estado y Presión)	10%
	Verificación del estado de las luces (Altas, bajas, direccionales Freno, de parqueo e internas)	10%
	Adaptación o graduación de espejos	10%
	Adaptación o graduación del Cinturón de seguridad	10%
	Adaptación o graduación al timón	10%
	Identificación de los instrumentos de control	10%
	TOTAL DEL COMPONENTE	100%

En la segunda etapa de la prueba se evaluó la destreza y habilidad en el manejo de los mecanismos de control y en la conducción del vehículo, el cual se orienta a la adaptación del operador a la máquina, su conducción, sus buenos y malos hábitos de manejo, como es la respuesta frente a los diferentes instrumentos y testigos de la máquina, las maniobras y su experiencia en el manejo.

COMPONENTE 2	CRITERIOS DE EVALUACIÓN	PONDERACIÓN DEL COMPONENTE
DESTREZA Y HABILIDAD EN EL MANEJO DE LOS MECANISMOS DE CONTROL Y EN LA CONDUCCIÓN DEL VEHÍCULO PONDERACIÓN 40%	Maniobra de encendido y arranque del vehículo	4%
	Puesta en marcha en plano y en pendiente	6%
	Avance en línea recta y con ángulos	4%
	Coordinación de maniobra cambio embrague	6%
	Coordinación de maniobra aceleración-freno-embrague	6%
	Utilización de cambios ascendentes-descendentes	5%
	Utilización de los frenos	5%
	Utilización de los frenos y maniobra de reversa	8%
	Descenso y ascenso en terreno inclinado	6%
	Detención del vehículo y arranque en pendiente	10%
	Maniobra de viraje y adelantamiento	6%
	Reducción de velocidad y detenimiento en marcha	4%
	Ingreso al área de parqueo	10%
	Parqueo en reversa	10%
	Parqueo en reversa con unidad de carga	10%
	TOTAL DEL COMPONENTE	100%

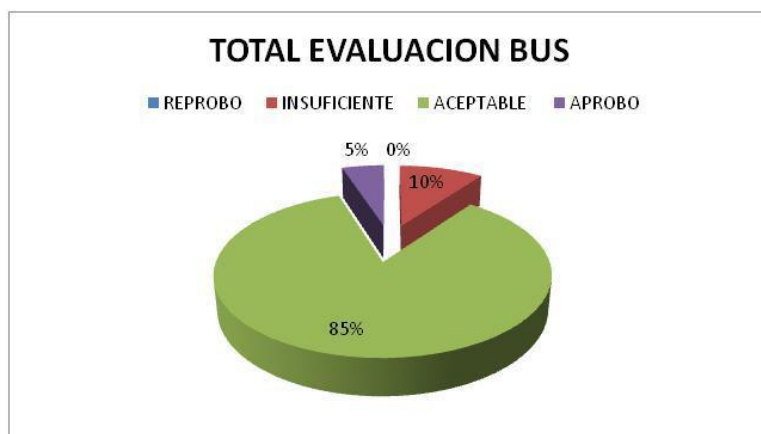
En la tercera etapa se evaluó el comportamiento del conductor frente al tránsito, respeto por las señales de tránsito, por el peatón, uso adecuado de la infraestructura. En esta fase se puede definir la interacción del Bombero Maquinista, frente a los otros actores del tránsito y su comportamiento frente a algunas situaciones cotidianas, además del conocimiento y acatamiento de las señales de tránsito y el desarrollo de sus actividades dentro de una infraestructura vial, muchas veces compleja.

COMPONENTE 3	CRITERIOS DE EVALUACIÓN	PONDERACIÓN DEL COMPONENTE
COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR FRENTE AL TRÁNSITO, RESPETO POR LAS SEÑALES DE TRÁNSITO, POR EL PEATÓN, USO ADECUADO DE LA INFRAESTRUCTURA	Utilización de las señales de cruce	10%
	Distancias de seguimiento, de parada y lateral	10%
	Adelantamientos	10%
	Cruces	10%
	Intersecciones	10%
	Glorietas	10%
	Cambios de Carril y de calzada	10%
	Maniobras de virajes	10%
	Utilización de luces direccionales	10%
	Seguimiento y cumplimiento de las señales de tránsito	10%
PONDERACIÓN 30%	TOTAL DEL COMPONENTE	100%

ASPECTOS DE LA EVALUACION	CALIFICACIÓN c	PESO PONDERADO Pp	PUNTAJE $\frac{C \times P_p}{100}$
Conocimiento, inspección y adaptación del vehículo		30%	
Destreza y habilidad en el manejo de los mecanismos de control y en la conducción del vehículo		40%	
Comportamiento del conductor frente al tránsito, respeto por las señales de tránsito, por el peatón, uso adecuado de la infraestructura. Precaución al conducir en terreno seco, húmedo y con niebla. Precaución y reacción ante las luces de carretera y el sol		30%	
PUNTAJE TOTAL			

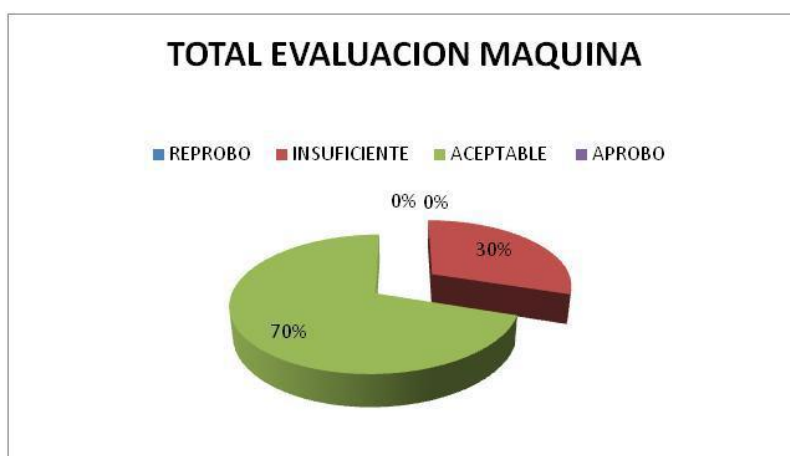
Las pruebas se realizaron en la ruta Bogotá - Honda (Vía a Fusagasugá realizada con dos automotores de la UEACOB, se seleccionó un bus Kodiak de caja de transmisión mecánica y una maquina extintora con caja de transmisión automática, con bomberos maquinistas designados por la entidad. El vehículo tipo bus, permitió un buen parámetro de evaluación por sus dimensiones, el manejo de puntos ciegos, maniobrabilidad; la maquina extintora, fue crítico para la evaluación, ya que en operación y debido a la carga dinámica que representa el agua en la conducción de estas máquinas, genera fuerza adicionales que dificultan aún mas todos los aspectos de conducción.

Una vez hecho el análisis de cada uno de los componentes de la prueba de conducción, se hace necesario presentar el resultado del total obtenido para la prueba de conducción en el bus. La grafica 23 muestra que tan solo el 5% demostró competencias integrales para la práctica de conducción, en tanto el 85% de la población evaluada aprobó la prueba con un rango de aceptable, mientras que el 10% no demostró competencias integrales para la práctica de conducción. Lo anterior manifiesta que se deben orientar acciones tendiente al desarrollo de competencias laborales en la conducción de automotores, que evidentemente con respecto a los análisis anteriores deben desarrollarse de manera integral, brindado temáticas contempladas en los componentes antes evaluados, con lo cual se posibilitara la disminución de incidentes y accidentes



Grafica 23: Resultado total – prueba conducción vehículo Bus

La grafica 24 muestra que demostró la mayoría de personas evaluadas se encuentran en un rango 70% de aprobación aceptable, así mismo muestra un incremento de personas evaluadas que no demostraron competencias integrales para la práctica de conducción, las cuales representan un 30% del total de la población evaluadas. La grafica también demuestra que para la prueba realizada con la maquina extintora no se presentaron resultados que permitieran establecer o evidenciar las competencias integrales del personal evaluado.



Grafica 24: Resultado total – prueba conducción vehículo maquina

4.10.4. Fase IV Diagnostico psicosocial

Para el desarrollo del estudio se procedió a la recolección de la información pertinente mediante la aplicación del instrumento elaborado para tal efecto. El universo al que se ha dirigido el estudio de campo ha sido al conjunto de empleados de la Entidad. La población a investigar ha sido, por tanto, contratistas, operativos y administrativos.

Bajo la siguiente estructura:

Bloque I Perfil sociolaboral

Bloque II Componente de competencias

Bloque III Componente de bienestar

Bloque IV Componente de comunicación

Bloque V Componente relacionado con la actividad

Bloque VI Componente de riesgos sociales

Bloque VII Propuestas para la mejora

La entrevista psicosocial tenía la finalidad de escuchar la voz de todo el personal de la Entidad, para de este modo tener una información fidedigna sobre su labor y saber si se puede vincular de algún modo con la accidentalidad que han presentado. Como resultado de las entrevista se pudieron reflejar las siguientes premisas ver anexo 6

a. Capacitación inicial

Se puede concluir con este acercamiento que el personal de la entidad requiere capacitación frente a seguridad vial, incursión en la vía, normatividad, prevención de riesgos, técnicas de conducción.

b. Bienestar del personal

En cuanto al tema de bienestar se deben establecer políticas de hábitos saludables y buenas prácticas, pues los que existen son pocos e inconsistentes. Es importante desarrollar políticas para mitigar la fatiga y el sueño durante los turnos de 24 horas. Realizar campañas de concientización sobre el beneficio de dormir y tomar pausas activas durante los turnos, brindar las acomodaciones necesarias para poder realizarlas. Los bomberos maquinistas solicitan atención integral por parte de la institución en el ámbito legal, de salud, psicológico, social y familiar. El gran requerimiento que surge de este diagnóstico es la creación del cargo de Bombero Maquinista pues el personal considera que no cualquier persona puede desempeñar este cargo.

c. Comunicación

Este acercamiento concluye que la comunicación entre las diferentes áreas no está siendo correcta, es importante tener una comunicación fluida y directa con el personal pues esto puede generar distorsión en cuanto a órdenes.

d. Riesgo social

Con este análisis se puede decir que el personal en misión solicita un apoyo constante de la fuerza pública en los lugares de las emergencias pues en muchas ocasiones se sienten vulnerables. También es importante que exista la conciencia sobre que la cultura ciudadana es escasa y deficiente, y que se tomen medidas para que esta situación disminuya en la ciudad.

5. OBJETIVOS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

5.1. OBJETIVO GENERAL

Definir los planes y acciones concretas que debe implementar la institución para la eliminación o minimización de riesgo asociados a la seguridad vial mediante la definición de estándares de buenas prácticas, dando cumplimiento a la normatividad aplicable

5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Prevenir de forma constante los incidentes de tránsito causados con vehículos propios o los que presten algún tipo de apoyo, disminuir en un 80% los índices de accidentes para el año 2017.
- Disminuir en un 20% el valor de los daños derivados de los accidentes de tránsito derivados de la utilización de los vehículos del Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá. para el año 2017.
- Capacitar al 100% de los conductores en seguridad vial para el año 2017.
- Aumentar en un 5% el porcentaje de disponibilidad de los equipos para el año 2017.
- Reducción a 0% muertos y heridos derivados de accidentes de tránsito en los que estén involucrados Bomberos maquinistas, personal operativo y administrativo que conduzcan cualquier vehículo de la entidad.
- Disminuir en un 60% choques simples, derivados de la operación propia de los vehículos de Bomberos.

6. ALCANCE

El alcance definido para el presente plan estratégico de seguridad vial se realiza considerando lo manifestado por la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, de tal manera que, en forma de cuestionario, a continuación se plantea el ámbito y responsabilidades para su aplicación

a. ¿La institución está obligada a adoptar Planes Estratégicos de Seguridad Vial?

La UAE cuerpo oficial de Bomberos es una institución de carácter público que para la ejecución de sus operaciones posee y administra más de 100 vehículos propios, por lo cual estamos obligados a adoptar un Plan Estratégico de Seguridad Vial

b. ¿Qué tipo de responsabilidad asume la institución como entidad pública de no adoptar el plan estratégico, o por no verificar que se cumpla?

Las obligaciones señaladas en la Ley 1503 de 2011, se suman a las demás obligaciones que como instituto tenemos. Además de la obligación formal, puede haber responsabilidades en cuanto a las situaciones en que la organización, el personal o los vehículos que posea y administre, tanto en mis instalaciones o en desarrollo de mis actividades como institución, se involucren en eventos en que se causen daños a personas o cosas por no seguir el PESV o por no haberlo formulado.

Además de la que puede asumir toda organización, la Ley ha asignado al responsable de cada entidad la función de adoptar el PESV, y disponer lo necesario para su aplicación, Esa asignación constituye un deber legal que puede ser exigido disciplinariamente (por no atender el mandato legal) y fiscalmente (si la falta de adopción o de mecanismos de aplicación resulta en daños a personas o cosas).

7. LÍNEAS DE ACCIÓN

Esto con el fin de contar con un plan de trabajo coherente con las medidas establecidas por el Estado, que facilite la implementación de acciones tendientes a mitigar los riesgos de accidentalidad y orientar esfuerzos en la planeación adecuada de programas, estándares y políticas en pro de la optimización de los recursos humanos, técnicos y financieros. El Plan Estratégico de Seguridad Vial de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos se desarrollara bajo las siguientes líneas de acción, que contienen programas para el fortalecimiento vial.

- Línea de acción fortalecimiento de la gestión institucional
- Línea de acción medidas sobre el comportamiento humano
- Línea de acción medidas sobre los vehículos
- Línea de acción medidas sobre la infraestructura o las vías
- Línea de acción sistema de atención a víctimas

Es así que la estructura del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Bomberos se diseña a partir de las líneas de acción definidas por el Plan Nacional de Seguridad Vial emitido por el Ministerio de Transporte, desarrollando medidas están orientadas a cumplir con las acciones establecidas por la Ley 1503 de 2011, y en concordancia con los diferentes factores que aportan a la generación de los accidentes de tránsito.

La implementación y control de estos cinco (5) pilares, facilita la mitigación de los riesgos de la operación de los bomberos de Bogotá asociados con la seguridad vial descritos anteriormente, como lo son factores humanos, tecnológicos, maquinas, métodos y entorno, a través de estrategias claras y concisas que aporten un verdadero cambio laboral y cultural en la entidad, de igual manera permite la minimizar manera importante la frecuencia y el impacto de los sucesos de accidentalidad y mejora la calidad en las operaciones.

En concordancia al Plan de Seguridad Vial de Colombia 2011 2020, se definen los elementos principales, sobre los cuales se trabaja el Plan de Seguridad para el Cuerpo de Bomberos de Bogotá.



Figura 1: Elementos principales Plan de Seguridad Vial

8. ESTRUCTURACION E IMPLEMENTACION DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

Una vez definidas las cinco líneas de acción, se plantean programas con una serie de acciones con el fin de dar estructura al PESV, estos planes de acción responden al diagnóstico realizado en la Entidad, donde se identificaron los elementos que son más vulnerables y los factores contribuyentes a los accidentes dentro de la operación de los vehículos del Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá. Las acciones propuestas se incorporan con el propósito de cumplir con los objetivos planteados, dado que son aquellas que presentan una alta efectividad y factibilidad.

Estas propuestas responden a las conclusiones obtenidas de la situación y los antecedentes estadísticos que se analizaron en la etapa de diagnóstico.

Las cinco líneas de acción propuestas, se presentan dentro de un marco de gestión que integran diferentes estrategias que soportan la ejecución de las actividades a implementar, como se observa en la gráfica 25 representa la estructura del PESV y desarrollo a líneas propuestas para mitigar de la accidentalidad en la Entidad.



Grafica 25: Estructura del Plan Estratégico de Seguridad Vial

Cada línea de acción será definida y planificada desde un objetivo a cumplir, diseñado de acuerdo a los resultados obtenidos del diagnóstico y la matriz de riesgos de la Entidad. Una vez definido este objetivo se generan los programas de capacitación, acciones, indicadores y productos de la línea. Actividades que se programarán para ser desarrolladas en un lapso de tiempo de hasta 24 meses, mediante la realización de un cronograma, una vez definido los plazos de ejecución, el Comité de Seguridad se encargará de gestionar, socializar y aplicar el PESV en todos los niveles de la organización.

8.1. Programa de Implementación.

En esta etapa se desarrolla cada una de las líneas de acción propuesta dentro del PESV, mediante un cronograma de ejecución involucrando el objetivo a cumplir, descripción del programa, las acciones a realizar, los indicadores de resultados, los responsables, y la frecuencia de medición.

8.1.1. Línea de Acción Fortalecimiento de la Gestión Institucional

En este numeral se plantea las acciones correspondientes al Pilar Estratégico identificado como fortalecimiento de la gestión institucional, las cuales responden a tareas puntuales, y objetivos claros en la mitigación de impactos ya identificados.

El pilar estratégico de fortalecimiento de la gestión institucional es fundamental para la Entidad, pues asegura el liderazgo, la institucionalidad y el cumplimiento efectivo y

eficiente de las funciones asociadas a la seguridad vial. Es clave fortalecer y crear institucionalidad, ya que con ello se acelera el proceso de transferencia de conocimiento, se asegura una inversión a largo plazo y se genera un entorno favorable para hacer dichas medidas sostenibles en el tiempo.

De lo contrario, el Plan tendría muchas probabilidades de quedarse en papel y los esfuerzos para mejorar las medidas contenidas en los pilares de comportamiento, vehículos, infraestructura y atención de víctimas resultarán insostenibles y no tendrán la repercusión esperada en resultados.

La gestión institucional se orienta a que la alta dirección lidere el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual debe contribuir a la generación de conciencia entre el personal y lograr el compromiso de toda la institución para emprender las acciones establecidas y lograr los objetivos y metas propuestos.

LÍNEA DE ACCIÓN	PROGRAMA	POBLACION	OBJETIVO
FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL	Implementar un sistema de gestión de la seguridad vial como un proceso dentro de la Entidad.	La Entidad	Creación de una Oficina de Seguridad Vial
	Encaminar acciones hacia una futura implementación de la norma UE-ISO 39001- Sistemas de gestión de la seguridad vial – Requisitos y recomendaciones de buenas prácticas	La Entidad	Certificar la UAECOB en ISO 39001

8.1.2. Línea de Acción Medidas Sobre el Comportamiento Humano

En este numeral se plantea las acciones correspondientes al Pilar Estratégico identificado como medidas sobre el comportamiento humano, las cuales responden a tareas puntuales, y objetivos claros en la mitigación de impactos ya identificados

El pilar de Comportamiento Humano busca una aproximación holística que no solo contenga medidas encaminadas a los procesos de información, formación, comunicación y control al comportamiento, sino que adecue procedimentalmente la normativa asociada e incorpore la seguridad vial en los entornos laborales, así como en establecimientos con usos relacionados al consumo de alcohol.

Con el fin de lograr la finalidad de este pilar estratégico es vital la integración del Comité Paritario de Salud Ocupacional y la Administradora de Riesgos Laborales (ARL), con el fin de que contribuyan en la generación y adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad, tanto en el ámbito laboral de acuerdo a la función misional de la institución como en la vida cotidiana

LINEA DE ACCION	PROGRAMA	POBLACION OBJETIVO	OBJETIVO
MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO	Realizar ejercicios prácticos simulando condiciones meteorológicas y de tráfico con el fin de identificar el nivel experiencia e idoneidad del personal operativo	Personal operativo que conduzca algún vehículo de la Entidad	Realización de cursos de prevención de riesgos laborales de tráfico, accidentes "en misión", para conductores mediante un sistema de simulación de vehículos de atención de emergencias.
	Realización de ejercicios de maniobra de conducción propias de los vehículos de bomberos, de manera segura y en un ambiente controlado	Personal operativo que conduzca algún vehículo de la Entidad	Verificación de competencias técnicas y conductas viales
	Capacitación de actualización en normatividad, técnica y seguridad vial	Todo el personal (operativo, administrativo y contratistas)	Verificación y actualización de conocimientos normativos y legales en seguridad vial.
	Integrar a todo el personal de la entidad en planes de integración de competencias humanísticas como: tolerancia, ética, responsabilidad, cultura ciudadana, seguridad vial y comunicación.	Todo el personal (operativo, administrativo y contratistas)	Generar hábitos de tolerancia, comunicación, responsabilidad encaminados a la seguridad vial.
	capacitar el personal operativo en Programas de mantenimiento preventivo rutinario a vehículos y alistamiento pre operacional	Personal operativo que conduzca algún vehículo de la Entidad.	Anuar esfuerzos para la reducción de fallas, a fin de prevenir accidentes viales.
	Valoración de conductores (prueba practica - prueba Psico-sensometrica - prueba escrita)	Personal operativo que conduzca algún vehículo de la Entidad.	Verificación de competencias técnicas, conductuales y legales que le permitan desempeñarse eficientemente en las vías según la normatividad y estándares de seguridad

		vial.
	Programa de formación y entrenamiento en conducción dirigido al personal operativo que manipula algún vehículo de la Entidad	Personal operativo que conduzca algún vehículo de la Entidad.
	Curso de manejo defensivo	Personal operativo que conduzca algún vehículo de la Entidad.
	Auditoria a conductores	Personal operativo que conduzca algún vehículo de la Entidad.
	Generar un programa de aprovechamiento de horarios de descanso en jornada laboral.	Personal operativo que conduzca algún vehículo de la Entidad.
	Integrar un programa que regule las horas máximas permitidas de conducción para la prevención de riesgos laborales	Personal operativo que conduzca algún vehículo de la Entidad.
	Generar campañas de pausas activas en las jornadas laborales.	Todo el personal (operativo, administrativo y contratistas)
	Implementar programa de regulación: - drogas y alcohol - regulación de horas de conducción y descanso - regulación de la velocidad - uso del cinturón de seguridad - no uso de equipos de comunicaciones móviles - uso de elementos de protección personal (EPP) para conductores	Todo el personal (operativo, administrativo y contratistas)
		Promover el comportamiento seguro de los conductores desarrollando conductas seguras y promoviendo conciencia respecto a los riesgos que implica la conducción de vehículos automotores

8.1.3. Línea de Acción Medidas Sobre los Vehículos

En este numeral se plantea las acciones correspondientes al Pilar Estratégico identificado como medidas sobre los vehículos, las cuales responden a tareas puntuales, y objetivos claros en la mitigación de impactos ya identificados

Con lo anterior se asegura la mejora de los procesos de revisión técnico-mecánica, y la reglamentación de elementos de protección pasiva. Adicionalmente, otro aspecto clave en el pilar, es la investigación, con el objeto de optimizar, hacia la seguridad en los desplazamientos de los funcionarios de UAE Cuerpo Oficial de Bomberos.

LÍNEA DE ACCION	PROGRAMA	POBLACION OBJETIVO	OBJETIVO
MEDIDAS SOBRE LOS VEHÍCULOS	Establecer programas de manteniendo preventivo alineados con las Resoluciones 315 de 2013 y 378 de 2013 del Ministerio de Transporte	La Entidad	Garantizar el buen funcionamiento del vehículo que permitan asegurar las condiciones de seguridad del conductor, el vehículo y los terceros
	Diseño, estructuración y validación del Plan de reposición del parque automotor	La Entidad	Garantizar el buen estado de los vehículos para la atención oportuna y eficaz de las emergencias.

8.1.4. Línea de Acción Medidas Sobre la Infraestructura o las Vías

En este numeral se plantea las acciones correspondientes al Pilar Estratégico identificado como medidas sobre la infraestructura o las vías, las cuales responden a tareas puntuales, y objetivos claros en la mitigación de impactos ya identificados

El pilar de infraestructura incluye los principales aspectos a regular, implementar y evaluar que permitan una planificación de un sistema de gestión vial, como una herramienta que permita una evaluación de las condiciones de seguridad e incorpora las acciones para identificar potenciales focos de hechos asociados al tránsito

De igual manera dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la institución se deberá realizar una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones.

LÍNEA DE ACCIÓN	PROGRAMA	POBLACION OBJETIVO	OBJETIVO
MEDIDAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA O LAS VÍAS	Definir acciones que permitan la circulación segura de los actores de la vía, como conductores y peatones de la institución tanto dentro del entorno de la institución como en los desplazamientos fuera de la institución	La Entidad	Generar desplazamientos seguros dentro y fuera de la Entidad, así como la minimización de riesgos viales.
	Establecer rutas o accesos exclusivos de ingreso o salida de los vehículos de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos	La Entidad	

8.1.5. Línea de Acción Sistema Atención a Víctimas

En este numeral se plantea las acciones correspondientes al Pilar Estratégico identificado como sistema de atención a víctimas, las cuales responden a tareas puntuales, y objetivos claros en la mitigación de impactos ya identificados.

LÍNEA DE ACCIÓN	PROGRAMA	POBLACION OBJETIVO	OBJETIVO
SISTEMA DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS	Socializar los procedimientos de atención a víctimas en caso de verse en un accidente de tránsito	Todo el personal (operativo, administrativo y contratistas)	Brindar mayor seguridad física y psicológica al personal de la UAECOB

Valoración de conductores (prueba practica - prueba sicosensométrica - prueba escrita)																								
Programa de formación y entrenamiento en conducción dirigido al personal operativo que manipula algún vehículo de la Entidad																								
Curso de manejo defensivo																								
Auditoria a conductores																								
Generar un programa de aprovechamiento de horarios de descanso en jornada laboral.																								
Integrar un programa que regule las horas máximas permitidas de conducción para la prevención de riesgos laborales																								
Generar campañas de pausas activas en las jornadas laborales.																								
Implementar programa de regulación: - drogas y alcohol - regulación de horas de conducción y descanso - regulación de la velocidad - uso del cinturón de seguridad - no uso de equipos de comunicaciones móviles - uso de elementos de protección personal (EPP) para conductores																								
Establecer programas de mantenimiento preventivo alineados con las Resoluciones 315 de 2013 y 378 de 2013 del Ministerio de Transporte																								

Diseño, estructuración y validación del Plan de reposición del parque automotor																								
Definir acciones que permitan la circulación segura de los actores de la vía, como conductores y peatones de la institución tanto dentro del entorno de la institución como en los desplazamientos fuera de la institución																								
Establecer rutas o accesos exclusivos de ingreso o salida de los vehículos de la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos																								
Socializar los procedimientos de atención a víctimas en caso de verse en un accidente de tránsito																								

Tabla 20: Cronograma de implementación Plan Estratégico de Seguridad Vial

9. SEGUIMIENTO Y CONTROL

El Plan Estratégico de Seguridad Vial establece indicadores de desempeño, los cuales están orientados a:

- Obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el PESV o sobre los resultados que se pueden generar.
- La evolución de las acciones en la implementación del PESV
- Detectar desviaciones que se produzcan durante la implementación de PESV
- Generar medidas correctivas en caso de que fuesen necesarias

El avance de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial será revisado con una frecuencia trimestral, de conformidad con el Artículo 10 del Decreto 2851 de 2013

Para el presente PESV se han definido los siguientes indicadores de desempeño:

9.1. Indicadores de resultados

Los indicadores de resultados se establecen para conocer el grado de cumplimiento de los objetivos específicos del PESV. Es la base fundamental de desempeño del Plan Estratégico de Seguridad Vial, su consecución esta de la mano con los indicadores de seguimiento. La periodicidad de seguimiento se hará de acuerdo a la frecuencia estimada para cada indicador, su inicio se ajustara una vez sea aprobado el Plan Estratégico de Seguridad vial por parte de la Secretaria de Movilidad. Dando como inicio de implementación el siguiente mes a la fecha de aprobación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Ver Anexo 7.

MATRIZ DE SEGUIMIENTO DE PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL					
Objetivo especifico	INDICADOR DE RESULTADOS	FOR,ULA DE MEDICION	META	RESPONSABLE INDICADOR	FRECUENCIA
Prevenir de forma constante los incidentes de tránsito causados con vehículos propios o los que presten algún tipo de apoyo, disminuir en un 80% los índices de accidentes para el año 2017.	Disminucion de incidentes y accidentes vial	No de incidentes o accidentes presentados en el año vigente / No. De incidentes o accidentes presentados en el año anterior * 100	Menor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	ANUAL
	Tasa de accidentalidad	No. de de accidentes / No. De promedio de conductores * 100	Menor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	ANUAL
Disminuir en un 20% el valor de los daños derivados de los accidentes de tránsito derivados de la utilización de los vehículos del Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá. para el año 2017.	Impacto económico de los incidentes de tránsito	Gastos ocasionados por incidentes de tránsito / Presupuesto asignado a siniestros *100	Menor a 20%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	SEMESTRAL
	Impacto económico de los accidentes de tránsito	Gastos ocasionados por accidentes de tránsito / Presupuesto asignado a siniestros *100	Menor a 20%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	SEMESTRAL
Capacitar al 100% de los conductores en seguridad vial para el año 2017.	Porcentajes de conductores competentes y habilitados	No. De conductores que aprobaron capacitaciones del PESV / No. Conductores tomaron las capacitaciones del PESV * 100	100%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	SEMESTRAL
Aumentar en un 5% el porcentaje de disponibilidad de los equipos para el año 2017.	Aumento de disponibilidad de equipos	Nº de disponibilidad de vehiculos del trimestre vigentes / N° de disponibilidad de vehiculos del trimestre anterior * 100	Mayor a 5%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	TRIMESTRAL
	Cantidad de vehículos inspeccionados	No. De vehiculos inspeccionados / No. De vehiculos programados * 100	Mayor a 90%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	TRIMESTRAL
Reducción a 0% muertos y heridos derivados de accidentes de tránsito en los que estén involucrados Bomberos maquinistas, personal operativo y administrativo que conduzcan cualquier vehículo de la entidad.	Tasa de accidentalidad vehicular	No. de de accidentes / No. De promedio de conductores * 100	Menor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	ANUAL
	Accidentes con presencia de heridos o muertos	No de accidentes que presentaron herido o muertos / No. De accidentes presentados * 100	100%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	SEMESTRAL
Disminuir en un 60% choques simples, derivados de la operación propia de los vehículos de Bomberos.	Número de incidentes y accidentes de tránsito	No de incidentes o accidentes presentados en el año vigente / No. De incidentes o accidentes presentados en el año anterior * 100	Menor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	ANUAL

Tabla 21: Seguimiento indicadores de resultados Plan Estratégico de Seguridad Vial.

9.2. Indicadores de seguimiento

Los indicadores de actividad se establecen con el fin de conocer el grado de consecución de las acciones que conforman el PESV. Serán la base inicial de medición para el comité de seguridad Vial, con el fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos propuestos dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial. La periodicidad de seguimiento se hará de acuerdo a la frecuencia estimada para cada indicador, su inicio se ajustará una vez sea aprobado el Plan Estratégico de Seguridad vial por parte de la Secretaría de Movilidad. Dando como inicio de implementación el siguiente mes a la fecha de aprobación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Ver anexo 8

MATRIZ DE SEGUIMIENTO DE PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL						
LINEA DE ACCION	PROGRAMA	INDICADOR DE SEGUIMIENTO	FOMULA DE SEGUIMIENTO	META	RESPONSABLE INDICADOR	FRECUENCIA
FORTALECIMIENTO GESTION INSTITUCIONAL	Implementar un sistema de gestión de la seguridad vial como un proceso dentro del mapa de procesos de la Entidad.	Programación de mesas de trabajo	Juntas de comité realizadas / Juntas de comité programadas * 1 00	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	TRIMESTRAL
		Implementación de acciones del Plan Estratégico de Seguridad Vial	Actividades ejecutadas / Actividades programadas * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	TRIMESTRAL
		Resultados de auditorías de seguridad vial	Auditoria ejecutadas/ Auditoria programadas * 100	100%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	ANUAL
	Encaminar acciones hacia una futura implementación de la norma UE-ISO 39001- Sistemas de gestión de la seguridad vial – Requisitos y recomendaciones de buenas prácticas	Implementación de acciones del Plan Estratégico de Seguridad Vial	Actividades ejecutadas / Actividades programadas * 100	Mayor a 50%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	ANUAL
		Resultados de auditorías de la norma UE-ISO 39001	Auditoria ejecutadas/ Auditoria programadas * 100	100%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	DOS AÑOS

Tabla 22: Seguimiento indicadores de resultados línea fortalecimiento gestión institucional

MATRIZ DE SEGUIMIENTO DE PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL						
LÍNEA DE ACCIÓN	PROGRAMA	INDICADOR DE SEGUIMIENTO	FÓRMULA DE SEGUIMIENTO	META	RESPONSABLE INDICADOR	FRECUENCIA
MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO	Realizar procesos de inducción, capacitación y supervisión periódica de las destrezas de conducción apoyados en herramientas tecnológicas que generen un análisis cuantitativo	Programa de inducción	Personas que aprueban el programa de inducción / personas que ingresan al programa de inducción * 100	Mayor a 90%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	SEMESTRAL
		Evaluación de desempeño	Personas que presentan buen desempeño / Personas supervisadas * 100	Mayor a 90%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	SEMESTRAL
		Supervisión con ayudas tecnológicas	Personas que aprueban las pruebas de simulación / Personas que realizan la prueba de simulación * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	DOS AÑOS
	Generar planes de capacitación de actualización de normatividad técnica y legal de seguridad vial	Programación de capacitación en normatividad técnica y legal de seguridad vial	Programas de capacitación ejecutado / Programa de capacitación programado * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	DOS AÑOS
		Eficacia de la capacitación	Personas que aprueban la capacitación / Personas capacitadas * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	DOS AÑOS
	Generar planes de capacitación que integren competencias humanísticas como tolerancia, ética, responsabilidad, cultura ciudadana y comunicación	Programación de capacitación en competencias humanísticas	Programas de capacitación ejecutado / Programa de capacitación programado * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	DOS AÑOS
		Eficacia de la capacitación	Personas que aprueban la capacitación / Personas capacitadas * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	DOS AÑOS
	Programas de capacitación de mantenimiento preventivo rutinario a vehículos y alistamiento pre operacional	Programación de capacitación en mantenimiento preventivo	Programas de capacitación ejecutado / Programa de capacitación programado * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	DOS AÑOS
		Eficacia de la capacitación	Personas que aprueban la capacitación / Personas capacitadas * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	DOS AÑOS
	Generar el perfil de competencias para el bombero maquinista y conductores basado en competencias laborales	Programa de selección de conductores	Personal que aprueba la etapa de selección / No. de candidatos a ocupar cargos con rol de conductor * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	SEMESTRAL
		Cumplimiento del perfil de conductor	Personal que cumplen el perfil definido en la institución / Personal que ejerce el cargo de conductor de la institución	100%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	SEMESTRAL
	Integrar programas que animen a los bomberos maquinistas a aprovechar adecuadamente los descansos en jornadas laborales	Programa de control de fatiga	Personas que acatan el plan de control de fatiga / Personas supervisadas * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	ANUAL
	Integrar acciones que regulen las horas máximas permitidas de conducción para la prevención de riesgos laborales	Revisión de eficacia de medidas (aplicación de encuestas o similares)	No. De encuesta aprobadas / No. De encuesta aplicadas * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	TRIMESTRAL
	Concientizar a los bomberos maquinistas sobre el aprovechamiento de pausas activas en las jornadas laborales	Revisión de eficacia de medidas (aplicación de encuestas o similares)	No. De encuesta aprobadas / No. De encuesta aplicadas * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	TRIMESTRAL
	Generar políticas de regulación	Socialización de políticas de regulación	No. De personas a los que se les divulga las políticas / No. Personas que ejercen el rol de conductor para sus actividades laborales * 100	Mayor a 90%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	SEMESTRAL
	Fortalecer los canales de comunicación eficaces entre las áreas administrativas, de gestión y operación hacia los bomberos maquinistas	Revisión de eficacia de medidas (aplicación de encuestas o similares)	No. De encuesta aprobadas / No. De encuesta aplicadas * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	TRIMESTRAL
	Establecer estrategias de comunicación que permitan a los bomberos maquinistas conocer la atención integral brindada por la institución, con el fin de fortalecer el sentido de pertenencia de los mismos	Cumplimiento de programa de capacitación del PESV	Programas de capacitación ejecutado / Programa de capacitación programado * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	ANUAL
		Convocatoria de personal a capacitaciones de PESV	Personas que participan en capacitación / Personas convocadas a capacitación * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	SEMESTRAL

Tabla 23: Seguimiento indicadores de resultados línea comportamiento humano

MATRIZ DE SEGUIMIENTO DE PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL						
LINEA DE ACCION	PROGRAMA	INDICADOR DE SEGUIMIENTO	FOMULA DE SEGUIMIENTO	META	RESPONSABLE INDICADOR	FRECUENCIA
MEDIDAS SOBRE LOS VEHÍCULOS	Establecer programas de mantenimiento preventivo alineados con las Resoluciones 315 de 2013 y 378 de 2013 del Ministerio de Transporte	Cumplimiento programa de mantenimiento	Mantenimiento preventivo ejecutado / Mantenimiento preventivo programado * 100	Mayor a 90%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	TRIMESTRAL
		Optimización vehicular	No. De vehículos disponibles / Total flota vehicular * 100	Mayor a 90%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	TRIMESTRAL

Tabla 24: Seguimiento indicadores de resultados línea medidas sobre los vehículos

MATRIZ DE SEGUIMIENTO DE PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL						
LINEA DE ACCION	PROGRAMA	INDICADOR DE SEGUIMIENTO	FOMULA DE SEGUIMIENTO	META	RESPONSABLE INDICADOR	FRECUENCIA
MEDIDAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA O LAS VÍAS	Campañas de sensibilización al ciudadano en cuanto a la colaboración con los organismos que atienden emergencias	Eficacia de campañas de sensibilización al ciudadano	Nº de campañas de sensibilización realizadas / No. De campañas de sensibilización programadas * 100	Mayor a 60%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	ANUAL
		Cumplimiento cronograma de mantenimiento de señales	No. De mantenimiento de señales realizados / No. De mantenimiento de señales programados * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	ANUAL
	Definición de actividades para garantizar las infraestructura segura	Cumplimiento de programa de inspección de rutas	Nº de inspecciones de rutas realizadas / No. De inspecciones de rutas programadas * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	TRIMESTRAL
		Cumplimiento de programa de socialización de factores en rutas externas	No. De conductores socializados en actualización de factores en rutas externas / No. De conductores programados en socialización de factores en rutas externas * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	TRIMESTRAL

Tabla 25: Seguimiento indicadores de resultados línea infraestructura o las vías

MATRIZ DE SEGUIMIENTO DE PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL						
LINEA DE ACCION	PROGRAMA	INDICADOR DE SEGUIMIENTO	FOMULA DE SEGUIMIENTO	META	RESPONSABLE INDICADOR	FRECUENCIA
SISTEMA DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS	Promover convenios de acompañamiento de la policía en los sitios de atención de emergencias para garantizar la seguridad del bombero maquinista y los vehículos de emergencia	Eficacia de acuerdos de seguridad	No. de acuerdos de seguridad logrados / No. De acuerdo de seguridad programados * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	SEMESTRAL
		Eficacia de campañas de sensibilización de seguridad	No. de campañas de sensibilización de seguridad realizadas / No. De campañas de sensibilización de seguridad programadas * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	SEMESTRAL
	Socializar los procedimientos en caso de verse en un accidente de tránsito	Eficacia de procedimientos de accidentalidad vial	Nº de incidentes o accidentes en los que se aplican los procedimientos de accidentalidad vial / Nº de accidentes o incidentes presentados * 100	Mayor a 80%	Comité de seguridad vial - Oficina seguridad vial	TRIMESTRAL

Tabla 26: Seguimiento indicadores de resultados línea atención a víctimas

9.3. Auditorías

El Plan Estratégico de Seguridad Vial contempla dentro de sus acciones la elaboración de auditorías internas, que garantizaran un seguimiento y control a las medidas adoptadas, esta auditorías serán realizadas por la oficina de control interno, las cuales serán incluidas en el plan anual de auditoría de la Entidad, estas auditorías serán programadas una vez se de viabilidad al Plan Estratégico de Seguridad Vial de parte de la Secretaria de Movilidad.

OBJETIVO ESPECIFICO	INDICADOR DE RESULTADOS	AUDITORIA
Prevenir de forma constante los incidentes de tránsito causados con vehículos propios o los que presten algún tipo de apoyo, disminuir en un 80% los índices de accidentes para el año 2017.	Disminución de incidentes y accidentes vial	Se realizará una auditoria anualmente, la cual será incluida en el plan anual de auditoría de la Entidad, esta auditoría será programada por la Oficina de Control Interno, una vez se de viabilidad al Plan Estratégico de Seguridad Vial de parte de la Secretaria de Movilidad.
	Tasa de accidentalidad	
Disminuir en un 20% el valor de los daños derivados de los accidentes de tránsito derivados de la utilización de los vehículos del Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá. para el año 2017.	Impacto económico de los incidentes de transito	
	Impacto económico de los accidentes de transito	
Capacitar al 100% de los conductores en seguridad vial para el año 2017.	Porcentajes de conductores competentes y habilitados	
Aumentar en un 5% el porcentaje de disponibilidad de los equipos para el año 2017.	Aumento de disponibilidad de equipos	
	Cantidad de vehículos inspeccionados	
Reducción a 0% muertos y heridos derivados de accidentes de tránsito en los que estén involucrados Bomberos maquinistas, personal operativo y administrativo que conduzcan cualquier vehículo de la entidad.	Tasa de accidentalidad vehicular	
	Accidentes con presencia de heridos o muertos	
Disminuir en un 60% choques simples, derivados de la operación propia de los vehículos de Bomberos.	Número de incidentes y accidentes de transito	

Tabla 27: Plan de auditorías objetivos PESV

10. PLAN DE ACCIÓN IMPLEMENTACIÓN PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

10.1. Comportamiento humano

10.1.1. Procedimiento de selección de conductores – pruebas de ingreso

LINEA DE ACCIÓN	MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO										
PROGRAMA	Perfil de competencias para el bombero maquinista y conductores basado en competencias laborales										
DESCRIPCIÓN	Definición del perfil del bombero maquinista y conductores estableciendo los requisitos de educación, formación y habilidades, responsabilidad, obligaciones y autoridad , que permitan al involucrado conocer el desarrollo de sus funciones eficazmente										
ACCIONES											
- Revisar regímenes especiales que amparan cargos de funcionarios públicos en alto riesgo. - Revisar titulaciones similares del SENA para buscar la Homologación o definir competencias - Establecer requisitos de educación - Establecer requisitos de formación y conocimientos técnicos - Establecer requisitos de habilidades - Establecer requisitos de experiencia - Definir responsabilidad, obligaciones y autoridad pertinentes de cargo - Aprobar perfil de competencias para bomberos maquinistas - Socializar perfil de bomberos maquinistas a los involucrados - Generar un procedimiento de selección de conductores											
LOGROS											
- Definición competencias específicas para un bombero maquinista definiendo responsabilidades, obligaciones y autoridad que permitan un óptimo desempeño de sus labores - Facilitar la implementación de procesos adecuados de inducción, entrenamiento y supervisión											
OBSERVACIONES O CONSIDERACIONES											
1. Procedimiento de selección de conductores La definición de un perfil ideal en los conductores debe garantizar la competencia del individuo, el cual debe contar criterios sólidos para asegurar que los niveles exigidos de experiencia, conocimiento, habilidades entre otros sean los óptimos a. Educación Mínimo Básica Secundaria – 9º. Grado de Bachillerato. Licencia de conducción C1 b. Conocimientos y habilidades - Conocimiento general de la cultura e idiosincrasia de la región. - Conocimientos básicos de comprensión de lectura, escritura y operaciones aritméticas. - Habilidades básicas para presentación de reportes sencillos. - Habilidades para operar el tipo de vehículo de su competencia. - Actitud positiva hacia la seguridad. - Conocimientos básicos en: • Normas básicas de comportamiento en el tránsito nacional y local • Mecánica básica • Manejo defensivo • Inspección básica de un vehículo • Manejo de productos o equipos transportados (vehículos pesados) • Atención de emergencias en carretera c. Experiencia Se refiere al tiempo en años que lleva conduciendo un vehículo; la clase y tipo; las regiones geográficas por las que ha transitado como conductor; la experiencia de accidentes de tránsito, si la ha tenido; y la experiencia en actividades económicas similares a las de la empresa que está realizando la selección <table border="1"> <thead> <tr> <th>TIPO DE VEHÍCULO</th><th>TIEMPO (que debe llevar operando vehículos iguales o similares al que irá a conducir)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Vehículos para transporte de personal (buses, busetas, micros)</td><td>6 años</td></tr> <tr> <td>Vehículos pesados</td><td>6 años</td></tr> <tr> <td>Vehículos livianos para el transporte de personal (tipo camperos cabinados)</td><td>4 años</td></tr> <tr> <td>Vehículos livianos (camperos)</td><td>2 años</td></tr> </tbody> </table>		TIPO DE VEHÍCULO	TIEMPO (que debe llevar operando vehículos iguales o similares al que irá a conducir)	Vehículos para transporte de personal (buses, busetas, micros)	6 años	Vehículos pesados	6 años	Vehículos livianos para el transporte de personal (tipo camperos cabinados)	4 años	Vehículos livianos (camperos)	2 años
TIPO DE VEHÍCULO	TIEMPO (que debe llevar operando vehículos iguales o similares al que irá a conducir)										
Vehículos para transporte de personal (buses, busetas, micros)	6 años										
Vehículos pesados	6 años										
Vehículos livianos para el transporte de personal (tipo camperos cabinados)	4 años										
Vehículos livianos (camperos)	2 años										

d. Estado de salud en general

- Visión y audición normales. No debe tener deficiencias que no puedan ser corregidas por prescripción médica.
- Percepción de colores y de profundidad normales. No debe sufrir de daltonismo.
- Tiempo de reacción a estímulos normales.
- No debe tener prótesis en piernas o brazos.
- No debe padecer enfermedades como: epilepsia, crónicas del corazón, mentales o elevadas concentraciones de colesterol o triglicéridos.
- Habilidad mental y estabilidad emocional dentro de parámetros normales.
- No debe tener conducta agresiva, paranoica o esquizofrénica.
- No debe tener propensión al consumo de alcohol o drogas.

e. Edad

Los conductores deben estar en el rango de edad entre 20 y 60 años

f. Otras condiciones de selección

- Tener licencia de conducción vigente C1
- No poseer infracciones registradas en el SIMIT.
- Certificado médico de aptitud con vigencia menor a un año
- Certificado de curso de manejo preventivo, que cumpla con los temarios básicos contemplados en este documento.

2. Examen médico ocupacional de ingreso

Dentro de las pruebas requeridas, se encuentran, las establecidas por la ley, con la forma y periodicidad establecida por el Ministerio de Trabajo o Ministerio de Protección Social y Salud, así como los exámenes requeridos para la obtención de la licencia de conducción.

En caso de ser un vehículo especial, de igual forma, como mínimo deben realizarse estas pruebas, en donde adicionalmente, la empresa debe establecer aquellas que sean necesarias a efectos de conocer la aptitud del conductor para asumir la responsabilidad de la conducción.

Los exámenes médico ocupacionales de ingreso son aquellos que se realizan para determinar las condiciones de salud física, mental y social del trabajador antes de su contratación, en función de las condiciones de trabajo a las que estaría expuesto, acorde con los requerimientos de la tarea y perfil del cargo. El objetivo es determinar la aptitud del trabajador para desempeñar en forma eficiente las labores sin perjuicio de su salud o la de terceros, comparando las demandas del oficio para el cual se desea contratar con sus capacidades físicas y mentales; establecer la existencia de restricciones que ameriten alguna condición sujeta a modificación e identificar condiciones de salud que estando presentes en el trabajador, puedan agravarse en desarrollo del trabajo, por lo tanto la institución debe garantizar que se realizar las siguientes pruebas

- Exámenes médicos

De acuerdo a lo establecido por la ley

- Exámenes psicosenométricos

De acuerdo con lo establecido con la ley

- Visiometría
- Audiometría
- Exámenes de coordinación motriz
- Exámenes de psicología

3. Condiciones de salud y física – Examen médico ocupacional periódico programado

Todos los Bomberos maquinistas o Conductores de cualquier tipo de vehículo perteneciente al Cuerpo de Bomberos de Bogotá, deben ser evaluados médicamente antes de operar un Vehículo y se les debe hacer un seguimiento médico como mínimo cada año (excepto cuando la edad, condición médica o regulaciones indiquen otra frecuencia) para garantizar mediante concepto médico que son funcionalmente aptos para operar un vehículo de manera segura.

Se puede elaborar un plan de reconocimiento médico para los bomberos maquinistas o conductores el cual debe incluir aspectos como:

a. Historia clínico laboral

- Antecedentes personales y familiares
- Hábitos: ejercicio, tabaco, alcohol
- Trabajos anteriores: empresas, cargos, riegos, tiempos y accidentes
- Consumo de medicamentos y otros

b. Exploración física

- Biometría: peso y talla
- Constantes vitales; frecuencia cardíaca y tensión arterial.
- Cabeza y cuello. Otoscopia.
- Auscultación cardiopulmonar
- Espalda. Puño-percusión renal bilateral
- Fuerza y reflejos

c. Exploración específica del riesgo de conducción

- Pruebas exploratorias (Schöber, Lasègue, Tinnel)

d. Pruebas complementarias

- Control visión lejana y cercana.
- Visión cromática
- Audiometría
- Análisis de sangre

Si sobreviniera un cambio en su capacidad funcional que afectara su capacidad de conducción, deberán informar a su supervisor de forma inmediata y cesar la conducción de cualquier vehículo hasta que se someta a nuevas pruebas de evaluación por parte de un profesional médico certificado en Salud Ocupacional.

Los conductores deberán someterse a exámenes de salud en caso de sufrir una lesión o enfermedad (independientemente si ello ocasiona ausencia al trabajo) con el fin de determinar que no se vea afectada su habilidad de realizar su trabajo de manera segura

Esta medida está encaminada a reducir el riesgo atribuible a las aptitudes (condiciones) y actitudes (comportamientos) psicofísicas en los accidentes e incidentes de viales

4. Pruebas competencias para el ingreso

Los aspirantes a ejercer cargos cuya actividad involucre roles de conductor deben realizar las pruebas de competencias para el ingreso, las cuales consisten en:

a. Prueba teórica

Se realiza una entrevista o evaluación escrita al candidato con el fin de evidenciar el conocimiento de temas básicos aplicables en la conducción, tales como:

Normatividad vial
Seguridad vial
Mecánica básica
Alistamiento vehicular
Conducción preventiva y defensiva

b. Prueba practica

Se realizara una prueba de conducción en un vehículo similar al que se utilizara en caso de ser contratado, con el fin de conocer los hábitos y habilidades en la conducción.

Las pruebas deben ser realizadas, por personal que garantice idoneidad en cada campo, según lo establecido por las leyes que rigen nuestro territorio.

Dicho ejercicio se puede realizar mediante las siguiente técnicas:

- **La observación directa desde un punto fijo**

Esta actividad se puede realizar desde el sitio donde inician la ruta o iniciar en vías que urbanas donde transiten vehículos, motocicletas y otros actores del sistema vial

- **La observación directa desde otro vehículo**

Esta actividad consiste en realizar un seguimiento desde otro vehículo, en el cual se realiza la observación del desempeño del conductor en las vías

- **El acompañamiento de conducción**

Esta actividad se acompaña en el recorrido al conductor y se observa el desempeño en la vía, sin causar distracción al conductor

5. Control de documentos

Una vez se completado el proceso de selección se debe iniciar el proceso de documentar y registrar un mínimo de información de los conductores, con el fin de controlar el cumplimiento de las fechas sobre la documentación requerida por la ley

La institución garantiza que los responsables y encargados del tratamiento de datos, en todo tiempo, aplicaran el pleno y efectivo ejercicio del derecho de hábeas data.

Dado lo anterior deberán solicitar y conservar, en las condiciones previstas en dicha ley, copia de la respectiva autorización otorgada por el Titular, además de Informar debidamente al Titular sobre la finalidad de la recolección y los derechos que le asisten por virtud de la autorización otorgada.

De igual forma la información se debe conservar bajo las condiciones de seguridad necesarias para impedir su adulteración, pérdida, consulta, uso o acceso no autorizado o fraudulento

La información mínima que deben recopila la institución es:

- Nombres y apellidos
- Número de identificación
- Edad
- Grupo de trabajo al que pertenece
- Tipo de contrato
- Años de experiencia en conducción
- Inscripción ante el RUNT
- Tipo de licencia de conducción
- Vigencia de la licencia de conducción
- Tipo de vehículo que conduce
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos
- Control de ingreso de los conductores con deudas de comparendos
- Reporte de incidentes – fecha, lugar, área rural/urbana
- Reporte de accidentes – fecha, lugar, área rural/urbana
- Acciones de seguridad vial realizadas:
 - Exámenes
 - Pruebas
 - Capacitaciones

Se debe mantener vigente y actualizada la información, realizando chequeos cada tres (3) meses, garantizando la trazabilidad de la información de los conductores

10.1.2. Capacitaciones en seguridad vial

LINEA DE ACCIÓN	MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO
PROGRAMA	Generar planes de capacitación de actualización de normatividad técnica y legal de seguridad vial
DESCRIPCIÓN	Programar capacitaciones periódicas de actualización de conocimientos técnico y legales que permitan al individuo minimizar los riesgos de infracciones, sanciones y accidentalidad
ACCIONES	

- Implementación de un programa de formación continua de seguridad vial - Fortalecer el conocimiento de la normativa vigente sobre el tránsito y transporte en Colombia. - Fomentar las buenas prácticas de conducción, según recomendaciones del PESV. - Sensibilizar los riesgos frente a las infracciones en el tránsito - Generar conciencia sobre los riesgos derivados de la conducción de vehículos de emergencia. - Evaluar periódica y regularmente los conocimientos teóricos y prácticos para la conducción, así como las condiciones psicofísicas
LOGROS
- Fortalecimiento de los conocimientos de conducción - Implementar las buenas prácticas de conducción
OBSERVACIONES O CONSIDERACIONES
1. Diseño de programa de capacitación para conductores Los procesos de formación son acciones relevantes para influir en el factor humano y representan un pilar estratégico en el diseño e implementación del plan de seguridad vial, ya que facilita la generación de una cultura que fomente la conducción segura y eficiente La entidad debe diseñar un plan de formación orientado a la seguridad vial, en la cual se considere la información recogida en la fase de diagnóstico, y que cumpla con las siguientes características: - Sensibilizar en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad. - Que incluya temas sobre la normatividad vigente en temas de tránsito y transporte. - Incluir sensibilización en todos los roles de la seguridad vial, tanto en el ámbito laboral como en lo cotidiano. - Incluir el análisis de todos los factores de riesgo, de acuerdo con los ejes definidos dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial. - Incluir temas sobre las acciones frente al modo de actuar en un incidente o accidente de tránsito - El programa debe ser documentado y evaluado, estableciendo un mínimo de aciertos para que sea aprobado. Además es importante que se programen las siguientes acciones formativas: - Campaña divulgativa de concienciación en seguridad vial. - Vigilancia de la Salud y consejos sanitarios. - Seguridad vial en el entorno familiar. - Influencia del factor humano en la conducción (percepción y respuesta, condiciones físicas, fatiga, somnolencia, estado anímico, alcohol y drogas, etc.) - Influencia del factor vehículo en la conducción (seguridad activa, seguridad pasiva, mantenimiento) - Influencia de las condiciones ambientales en la conducción. - Conducción defensiva y eficiente. - Seguridad en los transportes de vehículos de emergencia. Los programas de formación deben ser tanto prácticos como teóricos, ya que deben tener como fin la corrección de malos hábitos de conducción y generar buenas prácticas de conducción El programa de capacitación debe establecer: - La periodicidad para su ejecución. - Estar actualizado de acuerdo con las normas vigentes del territorio nacional - El modo de involucrar los temas por impartir, de acuerdo con los cambios de operación en la empresa y el comportamiento de los indicadores. - Establecer la modalidad (presencial- virtual). - Estar enfocado según el tipo de vehículo que se conduce. - Estar diseñado de tal manera que incluya a los conductores nuevos y antiguos. - La participación de todos los conductores, bien sea propios o terceros que presten su servicio a la organización, empresa o entidad. - En la medida que el conductor no sea propio, debe garantizarse por parte del proveedor, que se cumplan con los requisitos mínimo exigidos 2. Plan para la formación de seguridad vial La formación del personal interno de bomberos asegurará la divulgación del programa de seguridad vial, por esta razón se deberá realizar la formación interna de quienes serán los encargados de realizar el seguimiento y control de los bomberos maquinistas mediante herramientas que le sirvan para efectuar la evaluación de los conductores estipulada en el programa. Las capacitaciones deberán estar enmarcadas bajo los siguientes parámetros:

- Liderar los esfuerzos en seguridad, manteniendo siempre conductas ejemplares y aconsejando a sus funcionarios sobre la mejor manera de evitar accidentes.
- Evaluar el comportamiento de los conductores.
- Programar los entrenamientos de sus funcionarios.
- Fomentar y controlar la comunicación de los eventos en el tránsito.
- Reconocer los esfuerzos y tenerlos en cuenta en las revisiones de desempeño.

Los conductores deberán integrarse a un plan de capacitación adaptados a las necesidades de la entidad, el cual está contemplado a continuación

a. Contenido mínimo

✓ Vehículos livianos

El siguiente temario contempla conductores de vehículos 4x4 y de transporte de personal, los cuales deberán ser capacitados como mínimo en los siguientes temas:

- Capítulo 1: Presentación

Presentación, información del programa de gestión en seguridad vial y concientización acerca la siniestralidad vial y objetivos.

- Capítulo 2: Accidentes de tránsito

Introducción y concientización acerca de la siniestralidad en el tránsito. Situación:

- Mundial
- Regional
- País.

- Capítulo 3: Trilogía.

- Causalidad (Conductor – vehículo – medio ambiente)
- Factores de riesgo identificados en el conductor.
- Estado Psicofísico.
 - Descanso
 - Concentración
 - Fatiga
 - Alcohol

- Capítulo 4: Mantenimiento

- Procedimientos previos a la puesta en marcha.
- Revisiones 360° y rutinas preventivas.
- Reconocimiento del vehículo.
- Equipamiento.
- Mantenimiento básico.
- Neumáticos

- Capítulo 5: Postura/ajustes/Especios – Puntos ciegos.

- Importancia e incidencia de la postura ante los comandos.
- Regulación de espejos.
- Control visual.

- Capítulo 6: Velocidad como factor contribuyente en los accidentes de tránsito

- Incidencia y riesgo sobre:
 - Conductor
 - Vehículo
 - Velocidad reglamentaria
 - Velocidad adecuada

- Capítulo 7: La conducción en terrenos no asfaltados (off road)

- Concepto y estructura.
- Características del sistema de transmisión.
- Bloqueo de diferencial.
- Manejo en condiciones adversas. (Tierra, barro, piedra, arena, vadeo)

✓ Vehículos pesados

El siguiente temario contempla conductores de equipos, los cuales deberán ser capacitados como

mínimo en los siguientes temas:

- **Capítulo 1: Presentación**

Presentación, información al programa de gestión en seguridad vial y concientización acerca la siniestralidad vial y objetivos.

- **Capítulo 2: Accidentes de tránsito**

Introducción y concientización acerca de la siniestralidad en el tránsito. Situación:

- Mundial
- Regional
- País.

- **Capítulo 3: Trilogía.**

- Causalidad (Conductor – vehículo – medio ambiente)
- Factores de riesgo identificados en el conductor.
- Estado Psicofísico.
 - Descanso
 - Concentración
 - Fatiga
 - Alcohol

- **Capítulo 4: Mantenimiento.**

- Procedimientos previos a la puesta en marcha.
- Revisiones 360°y rutinas preventivas.
- Reconocimiento del vehículo.
- Equipamiento.
- Mantenimiento básico.
- Neumáticos

- **Capítulo 5: Postura/ajustes/Especios – Puntos ciegos.**

- Importancia e incidencia de la postura ante los comandos.
- Regulación de espejos.
- Control visual.

- **Capítulo 6: Velocidad como factor contribuyente en los accidentes de tránsito.**

- Incidencia y riesgo sobre:
 - Conductor
 - Vehículo
 - Velocidad reglamentaria
 - Velocidad adecuada
 - Incidencia de carga en desplazamientos frontales y laterales.
 - Desplazamiento en curva. Posibilidad de volcamiento.
 - Aceleración-frenada-parada.

b. Periodicidad de ejecución

La certificación de asistencia de estos cursos tendrá una duración de dos (2) años, termino en el cual el conductor deberá realizar una nueva jornada de capacitación

c. Actualización del plan de capacitación

El contenido temático deberá estar actualizado de acuerdo a las normas vigentes del territorio nacional, por ello se debe considerar la preparación adecuada de temas como:

- Políticas de Seguridad Vial
- Técnicas para la evaluación primaria del desempeño del conductor.
- Evaluación y training grupal en vía pública.
- Reglamentación de aspectos inherentes a la conducción

Así mismo el plan de capacitación debe actualizarse conforme a los resultados de los indicadores de gestión

d. Modalidad

La modalidad de participación en las capacitaciones descritas debe ser presencial, pero podrán apoyarse de actividades tipo virtuales como foros, consultas de temarios, presentación de evaluaciones, entre otros

e. Participación

La capacitación es de carácter obligatorios para los funcionarios que por sus actividades desempeñen el rol de conductor, de igual manera es abierta para todos los funcionarios que deseen fortalecer las competencias y buenas prácticas de conducción

f. Capacitador

La capacitación deberá realizarse a través de personas naturales o jurídicas idóneas, con conocimiento y experiencia en seguridad vial, tránsito, transporte o movilidad

LINEA DE ACCIÓN	MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO
PROGRAMA	Generar planes de capacitación que integren competencias humanísticas como tolerancia, ética, responsabilidad, cultura ciudadana y comunicación
DESCRIPCIÓN	Implementar un programa de capacitaciones periódicas que involucren temas humanísticos que contribuyan a la formación integral de los conductores que facilite la adaptación de cambios y aporte de manera eficaz en la generación de una cultura vial
ACCIONES	
- Diseñar un programa de formación continua de formación humanística integral orientada al trabajo - Convocar a los actores asociados a la seguridad vial - Fomentar la formación integral del ser - Fomentar las buenas prácticas laborales - Evaluar periódica y regularmente los alcances de la formación humanística	
LOGROS	
- Estimular la salud física y emocional de los participantes - Fortalecer las conductas y comportamiento del conductor - Generar una cultura holística de seguridad vial	
OBSERVACIONES O CONSIDERACIONES	
1. Plan de formación de competencias humanísticas Es importante resaltar que a través de la entrevista realizada en el diagnóstico inicial, los participantes manifestaron la necesidad de recibir formación orientada a las competencias humanísticas. Actualmente es vital que los colaboradores además recibir formación de carácter técnico, reciban capacitación humanísticas, ya que generalmente un colaborador emocionalmente inestable impacta severamente en su productividad y relaciones con otros La formación humanística facilita de manera relevante a incrementar la productividad, permitiendo potenciar las virtudes de los colaboradores y enseñando a manejar sus defectos a su favor, logrando así asumir el control de las emociones propias y no que las emociones les controle. La institución debe brindar formación humanística orientada a las buenas prácticas laborales, por lo cual se programara capacitaciones la cual debe contar con la siguiente estructura: a. Contenido mínimo - Autoestima y desarrollo humano - Ética y valores para el trabajo - Inteligencia emocional en el trabajo - Manejo de estrés - Manejo de conflictos - Sensibilización al cambio A continuación se realiza un resumen de la importancia de incluir el temario antes mencionado en el plan de capacitación de los funcionarios que ejerzan rol de conductor	

- **Autoestima y Desarrollo Humano**

La ausencia de autoestima genera falta de respeto a sí mismo y falta de respeto a los demás. "Solo se podrá respetar a los demás cuando se respeta uno a sí mismo". (Abraham Maslow).

La formación en autoestima y desarrollo humano permite construir las bases para fortalecer su autoestima, modificar sus actitudes y encontrar una vía de desarrollo, este tipo de enseñanza permitirá a la entidad y sus colaboradores a:

- Contar con personal seguro de sí mismo, lo que puede generar mayor productividad en el trabajo.
- Reducir la ansiedad que genera la falta de estima, conocimiento y reconocimiento de sí mismo.
- Mejorar la relación consigo mismo y por consecuencia con los demás.

- **Ética y valores para el trabajo**

El análisis conceptual y práctico de la ética, valores y moral que se debe promover en las labores, motiva al cambio de actitudes, al espíritu de servicio y a la forma de comportarse, logrando que las personas vivan los valores de la empresa por medio de la adhesión a la imagen institucional, lo cual se refleja en una mayor motivación. "Los valores son los impulsores principales de la actuación de las personas y las organizaciones, son los que otorgan cohesión y sentido de pertenencia y establecen compromisos éticos, entre sus miembros, y de la organización con sus clientes y socios". (Tom Peters).

Las enseñanzas en ética y valores para el trabajo permite a la entidad y sus colaboradores a:

- Valorar la importancia que tienen las megas tendencias de cambio en el enfoque hacia el trabajo.
- Integrar los valores éticos y morales en su función como colaboradores.
- Aplicar los principios de motivación al trabajo que les permita trabajar con entusiasmo, profesionalismo y autorrealización.
- Modificar actitudes que les permita brindar un mejor servicio a los compañeros de trabajo.
- Desarrollar hábitos de efectividad que les dignifique

- **Inteligencia emocional en el trabajo**

La inteligencia emocional resuelve conflictos emocionales para cualquier persona, cuando se carece de ésta técnica, las personas reaccionan por emoción, lo que provoca disminución de energía, cansancio, aumento de estrés, resentimientos, ira, miedo y baja autoestima, entre otros factores, la capacitación en este tema en particular responde a la necesidad mitigar la actitud negativa de los colaboradores y proporcionar la oportunidad de incrementar la productividad personal y colectiva.

Las prácticas de inteligencia emocional en el trabajo brindan a la entidad y el colaborador:

- Mayor productividad en el trabajo.
- Mejorar la salud física y emocional.
- Mejorar la interrelación con los demás

- **Manejo de Estrés**

El estrés "Enfermedad de las Civilizaciones Modernas" se convierte en una de las primeras causas de mortandad y agotamiento: El impacto de los estímulos internos y externos en el cuerpo humano.

La finalidad de esta capacitación es ampliar la información, así como el punto de visión sobre esta reacción endógena que puede afectar insidiosamente la salud física y emocional

El objetivo de esta formación es aprender a utilizar las técnicas que transformen la presión, en productividad, logrando:

- Reducir las tensiones.
- Mejorar la salud física y emocional.
- Mejorar la relación con los demás.

- **Manejo de Conflictos**

Carecer de un enfoque positivo para manejar el conflicto, provoca entre los seres humanos tensiones que pueden terminar en desintegración social.

Por la naturaleza misma de las interacciones entre las personas existen una serie de fenómenos sociales que es necesario comprender con el fin de aplicar los criterios lógicos que constituyan el desarrollo de las habilidades para el manejo de conflictos.

Esta capacitación parte desde la reflexión de la naturaleza del conflicto, sus orígenes, sus áreas, tipos, hasta la manifestación y repercusión de los mismos y la manera adecuada del manejarlos, logrando

- Prevenir que sucedan los conflictos.
- Manejar los conflictos con sentido constructivo y evitar consecuencias graves que afectan la productividad.

- **Sensibilización al Cambio**

La entidad debe considerar una formación que fomenten en el colaborador el compromiso, motivación y apertura al cambio.

El plan de seguridad vial requiera generar cambios organizacionales, por lo cual la capacitación responde a la necesidad que tiene la entidad de contar con colaboradores motivados y comprometidos, con apertura al cambio, que logren objetivos comunes y disfruten produciendo resultados de alta calidad.

La sensibilización al cambio permite a la entidad y al colaborador:

- Romper los paradigmas que impiden la apertura al cambio.
- Valorar la importancia que tiene generar cambios productivos tanto personales como laborales.
- Aplicar los ajustes de actitud que provoquen mayor compromiso y motivación en el trabajo para beneficio propio y de la Empresa.
- Identificar las motivaciones personales en el trabajo.

b. Periodicidad de ejecución

La certificación de asistencia de estos cursos tendrá una duración de dos (2) años, termino en el cual el conductor deberá realizar una nueva jornada de capacitación

c. Modalidad

La modalidad de participación en las capacitaciones descritas debe ser presencial, pero podrán apoyarse de actividades tipo virtuales como foros, consultas de temarios, presentación de evaluaciones, entre otros

d. Participación

La capacitación es de carácter voluntaria para los funcionarios que por sus actividades desempeñen el rol de conductor, de igual manera es abierta para todos los funcionarios que deseen fortalecer las buenas prácticas laborales

e. Capacitador

La capacitación deberá realizarse a través de personas naturales o jurídicas idóneas, con conocimientos y experiencia en coaching organizacional

LINEA DE ACCIÓN	MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO
PROGRAMA	Realizar procesos de inducción, capacitación y supervisión periódica de las destrezas de conducción apoyados en herramientas tecnológicas que generen un análisis cuantitativo.
DESCRIPCIÓN	Fortalecimiento de las competencias de los bomberos maquinistas mediante programas de instrucción, soportados en simuladores de conducción, desarrollados para la topografía y geografía de la ciudad, que permitan incrementar la percepción de riesgo del conductor afrontando situaciones de riesgos durante la conducción, en procura de mejorar su desempeño
ACCIONES	

- Definir temas prioritarios y básicos que se deben dar en la inducción del bombero maquinista - Documentar las actividades que se deben realizar durante la inducción del bombero maquinista - Establecer y documentar procedimiento adecuados para realizar la supervisión periódica de los bomberos maquinistas - Involucrar periódicamente en los procesos de inducción, capacitación y supervisión simuladores de conducción - Realizar ejercicios prácticos desarrollados sobre escenarios que recreen vías rurales, urbanas, pendientes, glorietas, cruces semaforizado entre otros, - Realizar ejercicios prácticos simulando condiciones meteorológica y de tráfico con el fin de identificar el manejo del nivel de estrés del conductor - Realizar ejercicios y maniobra de conducción propias de los vehículos de bomberos en un patio de maniobra, de manera segura y en un ambiente controlado
LOGROS
- Implementar programas adecuados de inducción y supervisión para los bomberos maquinistas - Fortalecimiento de las competencias y destrezas de la conducción de los bomberos maquinistas
OBSERVACIONES O CONSIDERACIONES
1. Programa de inducción y reinducción a conductores Para el Cuerpo Oficial de bomberos como para cualquier organización es indiscutible que debe contar con personal con competencias suficientes en el desempeño las labores ejecutadas, por tal razón las organizaciones deben demostrar que está organizado de tal forma que el trabajo del personal que realiza las diferentes actividades es supervisado por personal que conoce los objetivos, los métodos y procedimientos de aplicables a su cargo. El grado, la naturaleza y el nivel de supervisión deben tener en cuenta la educación inicial, la formación y el entrenamiento, los conocimientos técnicos y la experiencia Los programas de inducción, reinducción y supervisión deben darse de manera periódica con el fin de determinar el conocimiento y aplicación de los métodos y procedimientos aplicables a cada labor realizada, de tal modo que se garantice desempeño satisfactorio y la conformidad de las actividades realizadas de acuerdo a la normatividad técnica y legal aplicable. La inducción debe hacerse preferiblemente en la primera semana de vinculación laboral, y se debe realizar un seguimiento mínimo por tres semanas, el cual será ejecutado por personal competente para la actividad asignada La reinducción debe hacerse por solicitud expresa del superior, durante el término de una semana y se debe realizar un seguimiento mínimo por tres semanas, el cual será ejecutado por personal competente para la actividad asignada 2. Temas prioritarios en la inducción y reinducción de conductores Los programas de inducción deben considerar aspectos como: - La operación de los equipos y maquinaria de la institución - La aplicación de la normatividad técnica y legal aplicable - La aplicación de los manuales, procedimientos, instructivos y registros definidos en los sistemas de gestión de la institución - Socialización del PESV - Estándar de buenas prácticas de seguridad vial - Entre otros 3. Entrenamiento inicial El entrenamiento para conductores debe ser obligatorio para cualquier Bombero Maquinista o empleado que posea una licencia de conducir válida y que conduzca vehículos asignados a la institución. Además, se recomienda ampliamente que todos los conductores, incluyendo aquellos con licencias para manejar motocicletas, participen en el entrenamiento de Manejo defensivo y Comentado; se recomienda que todo el personal esté físicamente apto para asistir al entrenamiento. Es importante participar en una sesión de Manejo Comentado y revisar las Evaluaciones del Nivel de Destreza realizados por un Instructor Certificado, relacionadas con el manejo y la seguridad vial, por lo menos una vez cada 12 meses. La renovación del entrenamiento en Manejo defensivo será cada dos (2) años. Al concluir el ciclo de entrenamiento, es fundamental evaluar y definir un puntaje mínimo de eficiencia (se recomienda 70%. Los conductores que obtengan un puntaje inferior deberán repasar los contenidos y presentar nuevamente la prueba hasta obtener un puntaje de 70 o más, para obtenerla certificación).

4. Evaluación de desempeño para trabajadores con rol de conductor

Para los funcionarios con rol de conductor deben como parte del proceso de supervisión de personal calificado para la operación de vehículos, realizar una evaluación de desempeño, con el fin de identificar comportamientos riesgosos en la conducción y valorar aptitud y actitud frente al volante.

Las actividades de supervisión deben realizarse por lo menos dos veces al año, en las cuales se debe garantizar un seguimiento práctico a las actividades relacionadas con la conducción

Es recomendable realizar los procesos de supervisión con ayudas herramientas tecnológicas como simuladores de conducción, ya que son un mecanismo adecuado para fortalecer los procesos de diagnóstico y capacitación de buenas prácticas de conducción, con el fin de orientar esfuerzos a mitigar riesgos potenciales y eliminar las debilidades evidenciadas en los conductores

El proceso de supervisión puede ser observaciones periódicas que se hacen al personal de conductores con el fin de verificar el buen desempeño, según las políticas y procedimientos de la institución, el cual debe ser realizado por personas que cuenten con competencias adecuadas para realizar una supervisión cuyo resultado sea objetivo

En el proceso de supervisión se pueden utilizar las siguientes técnicas:

a. La observación directa desde un punto fijo

Esta actividad se puede realizar desde el sitio donde inician la ruta o iniciar en vías que urbanas donde transitan vehículos, motocicletas y otros actores del sistema vial

b. La observación directa desde otro vehículo

Esta actividad consiste en realizar un seguimiento desde otro vehículo, en el cual se realiza la observación del desempeño del conductor en las vías, guardando reserva de la actividad realizada, es decir, el conductor no debe enterarse de que se le está realizando una supervisión en campo

c. El acompañamiento o manejo comentado

Esta actividad se acompaña en el recorrido al conductor y se observa el desempeño en la vía, con la particularidad de que se retroalimenta las condiciones observadas, sin causar distracción al conductor y guardando respeto al momento de realizar indicaciones

5. Ayudas tecnológicas

La utilización de herramientas tecnológicas permite fortalecer los procesos de inducción, capacitación, supervisión y evaluación de los conductores de cualquier tipo de labor u operación

Los simuladores de conducción son un mecanismo adecuado para fortalecer los procesos de diagnóstico y capacitación de buenas prácticas de conducción, con el fin de orientar esfuerzos a mitigar riesgos potenciales y eliminar las debilidades evidenciadas en la prueba de conducción de los bomberos maquinistas realizada en el diagnóstico inicial

Este tipo de ejercicios permite poner al sujeto en situaciones de riesgo no frecuentes y entrenar las respuestas más adecuadas

El programa de simulación de conducción presenta los siguientes objetivos:

- Realizar una prueba diagnóstica para establecer el nivel actual de los conductores en cuanto a conocimientos sobre seguridad vial y habilidades en conducción
- Sensibilizar a los conductores sobre la importancia de mantenerse actualizado sobre la legislación vial y los deberes y derechos que le asisten al conductor cuando utiliza las vías.
- Optimizar la formación teórico – práctica de los conductores, sobre Técnicas de Conducción para mejorar su desempeño laboral.
- Mejorar las competencias de los conductores mediante ejercicios prácticos desarrollados sobre escenarios que recrean vías rurales, urbanas, pendientes, gloriets y cruces semaforizados, de igual manera operando sobre diferentes condiciones meteorológicas y de tráfico con lo cual será posible inducir a las condiciones de estrés que usualmente se presentan en la conducción.
- Realizar ejercicios y maniobras de conducción propias de los vehículos de bomberos en un patio de maniobras virtual, de una manera segura y en un ambiente controlado.
- Mejorar la eficiencia del Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá, mediante la optimización de los costos de operación, a partir del afinamiento y estandarización de los procedimientos de conducción.
- Reducir los índices de accidentalidad vial originados en accidentes por factores humanos.

LINEA DE ACCIÓN	MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO
PROGRAMA	Programas de capacitación de mantenimiento preventivo rutinario a vehículos y alistamiento pre operacional
DESCRIPCIÓN	Programa de capacitaciones de actualización de conocimientos técnico sobre tecnologías en vehículos automotores que permitan afianzar las destrezas, habilidades y conocimientos frente a los sistemas y subsistemas que conforman el vehículo
ACCIONES	
- Afianzar el conocimiento técnico asociado a sistemas vehiculares - Fortalecer la metodología de alistamiento pre operacional del vehículo - Diseñar herramientas adecuadas para la correcta generación de registros e informes asociados al estado general del vehículo - Evaluar periódica y regularmente las rutinas diarias de alistamiento pre operacional	
LOGROS	
- Contar con personal competente que realice el alistamiento pre operacional - Contar con programas de rutinas diarias de alistamiento pre operacional - Minimizar riesgos de accidentalidad que se asocien al estado mecánico del automotor	
OBSERVACIONES O CONSIDERACIONES	
1. Plan de formación de mantenimiento preventivo rutinario a vehículos La entidad debe garantizar la seguridad de los conductores y terceros que hacen parte del sistema vial, por lo cual los responsables de parque automotor deben siempre asegurarse que los vehículos se encuentran en óptimas condiciones para la operación Contar con un vehículo en mal estado y no revisarlo diariamente constituye una falta de responsabilidad y seriedad, considerando que se transportando vidas humanas. De lo anterior es necesario que la entidad capacite adecuadamente y periódicamente al personal en técnicas de alistamiento pre operacional diario del vehículo, basado en un cronograma de mantenimiento preventivo y preventivo, a fin de mitigar riesgos de incidentes y accidentes La entidad debe propiciar conductas que impliquen responsabilidad frente a las condiciones del vehículo, con el fin de fortalecer la seguridad de los conductores y los terceros Se deben considerar que con la capacitación propuesta la entidad garantiza la competencia del personal, adquiriendo conocimientos: - Dar a conocer las partes básicas que componen el vehículo y precisar las funciones que cada una realiza. - Brindar información básica sobre la combustión y sobre el funcionamiento de los motores a gasolina y diesel, identificando los diferentes sistemas. - Dar a conocer las pautas básicas para reconocer las fallas y averías de un vehículo y las alternativas de solución para cada caso. - Saber hacer una adecuada inspección pre-operacional del vehículo. - Reconocer que la responsabilidad y la seguridad son los dos principios básicos del transporte de pasajeros. La institución debe brindar capacitación en mantenimiento preventivo vehicular, por lo cual se programara capacitaciones la cual debe contar con la siguiente estructura: a. Contenido mínimo - Motores diesel • Definición y clases de motores, tanto por su construcción como por su colocación. • Partes fijas y partes móviles del motor de cuatro tiempos. • Motores térmicos diesel, atmosféricos y turboalimentados - La distribución • Fundamento y sistemas.	

- Ciclo teórico y ciclo práctico
- La lubricación-engrase del motor
 - Fundamento y sistemas.
 - Control de nivel, estanqueidad y presión del aceite del motor.
 - Limpieza y/o cambios de filtros.
- La alimentación
 - Fundamento y sistemas.
 - Control de estanqueidad.
 - Limpieza y/o cambio de filtros.
 - Sustitución de latiguillos y tubos del circuito.
 - Purgado del circuito.
- La refrigeración
 - Fundamento y sistemas.
 - Control del estado del sistema y su estanqueidad.
 - Control del nivel del refrigerante.
 - Limpieza exterior del radiador.
 - Tensado y/o sustitución de correas.
- La transmisión
 - Embragues: tipos y clases.
 - Cajas de cambios de velocidades.
 - Árbol de transmisión y juntas.
 - Transmisiones cortas y juntas.
 - Par cónico y grupo diferencial.
 - Palieres y cubos reductores.
 - Control de niveles: embrague, caja de cambios, grupo diferencial y cubos reductores.
 - Control de fugas y temperaturas anormales.
- La suspensión y amortiguación
 - El bastidor.
 - El chasis: lubricación independiente o lubricación centralizada.
 - La carrocería.
 - Partes que componen la suspensión:
 - Misión de la suspensión.
 - Suspensión mecánica.
 - Suspensión neumática.
 - Suspensión mixta.
 - Partes que componen la amortiguación:
 - Misión de la amortiguación.
 - Amortiguadores de simple y doble efecto.
 - Muelles.
- La dirección y sus mecanismos
 - Concepto y clases de dirección.
 - Elementos que componen la dirección.
 - Alineación, avance, caída, salida, convergencia y divergencia.
 - Holguras y vibraciones, causas.
 - Control de nivel.
- Los frenos
 - Componentes del sistema de frenado.
 - Tipos de frenos.
 - Control de la presión de aire, purga del agua en los calderines, aproximación de zapatas, control de estanqueidad del sistema.
- Las ruedas
 - De disco.
 - De radio.
 - Aleación ligera.
- Los neumáticos:
 - La cubierta, con cámara y sin cámara.

- Instalación eléctrica-electrónica:
 - Baterías de placas de plomo, control de nivel electrólito.
 - Baterías alcalinas.
 - Motor de arranque.
 - Alumbrado.
 - Otros consumidores de energía eléctrica.
 - Generadores:
 - Dinamo.
 - Alternadores.
 - Control de correas y poleas, limpieza, cambio y/o sustitución.

b. Periodicidad de ejecución

La certificación de asistencia de estos cursos tendrá una duración de dos (2) años, termino en el cual el conductor deberá realizar una nueva jornada de capacitación

c. Modalidad

La modalidad de participación en las capacitaciones descritas debe ser presencial, pero podrán apoyarse de actividades tipo virtuales como foros, consultas de temarios, presentación de evaluaciones, entre otros

d. Participación

La capacitación es de carácter obligatoria para los funcionarios que por sus actividades desempeñen el rol de conductor, de igual manera es abierta para todos los funcionarios que deseen fortalecer sus conocimientos en mantenimientos rutinarios para vehículos

e. Capacitador

La capacitación deberá realizarse a través de personas naturales o jurídicas idóneas, con conocimientos y experiencia en capacitación de temas relacionados con la mecánica automotriz

10.1.3. Control de documentación de conductores

LINEA DE ACCIÓN	MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO
PROGRAMA	Perfil de competencias para el bombero maquinista y conductores basado en competencias laborales
DESCRIPCIÓN	Definición del perfil del bombero maquinista y conductores estableciendo los requisitos de educación, formación y habilidades, responsabilidad, obligaciones y autoridad , que permitan al involucrado conocer el desarrollo de sus funciones eficazmente
ACCIONES	
- Revisar regímenes especiales que amparan cargos de funcionarios públicos en alto riesgo. - Revisar titulaciones similares del SENA para buscar la Homologación o definir competencias - Establecer requisitos de educación - Establecer requisitos de formación y conocimientos técnicos - Establecer requisitos de habilidades - Establecer requisitos de experiencia - Definir responsabilidad, obligaciones y autoridad pertinentes de cargo - Aprobar perfil de competencias para bomberos maquinistas - Socializar perfil de bomberos maquinistas a los involucrados - Generar un procedimiento de selección de conductores	
LOGROS	
- Definición competencias específicas para un bombero maquinista definiendo responsabilidades, obligaciones y autoridad que permitan un óptimo desempeño de sus labores - Facilitar la implementación de procesos adecuados de inducción, entrenamiento y supervisión	
OBSERVACIONES O CONSIDERACIONES	
Control de documentos	

Una vez se completado el proceso de selección se debe iniciar el proceso de documentar y registrar un mínimo de información de los conductores, con el fin de controlar el cumplimiento de las fechas sobre la documentación requerida por la ley

La institución garantiza que los responsables y encargados del tratamiento de datos, en todo tiempo, aplicaran el pleno y efectivo ejercicio del derecho de hábeas data.

Dado lo anterior deberán solicitar y conservar, en las condiciones previstas en dicha ley, copia de la respectiva autorización otorgada por el Titular, además de Informar debidamente al Titular sobre la finalidad de la recolección y los derechos que le asisten por virtud de la autorización otorgada.

De igual forma la información se debe conservar bajo las condiciones de seguridad necesarias para impedir su adulteración, pérdida, consulta, uso o acceso no autorizado o fraudulento

La información mínima que deben recopilar la institución es:

- Nombres y apellidos
- Número de identificación
- Edad
- Grupo de trabajo al que pertenece
- Tipo de contrato
- Años de experiencia en conducción
- Inscripción ante el RUNT
- Tipo de licencia de conducción
- Vigencia de la licencia de conducción
- Tipo de vehículo que conduce
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos
- Control de ingreso de los conductores con deudas de comparendos
- Reporte de incidentes – fecha, lugar, área rural/urbana
- Reporte de accidentes – fecha, lugar, área rural/urbana
- Acciones de seguridad vial realizadas:
 - Exámenes
 - Pruebas
 - Capacitaciones

Se debe mantener vigente y actualizada la información, realizando chequeos cada tres (3) meses, garantizando la trazabilidad de la información de los conductores

Para tal efecto la entidad cuenta con el SIDEAP “Sistema de Información del Empleo y la Administración Pública, instrumento integral que permite la formulación de políticas para garantizar la planificación, el desarrollo y la Gestión del talento humano.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. | BOGOTÁ HUMANA

SIDEAP
Sistema de Información Distrital del Empleo y la Administración Pública

¡BIENVENIDOS!

DASCD | Departamento Administrativo Servicio Civil Distrital

Usuario:

Contraseña:

[Ingresar](#)

[¿Ha olvidado su contraseña? Modificar Contraseña?](#)

El Sistema de Información Distrital del Empleo y la Administración Pública -SIDEAP- es un instrumento integral que permite la formulación de políticas para garantizar la planificación, el desarrollo y la Gestión del Talento Humano en las entidades de la Administración Distrital.

GESTIÓN PÚBLICA - Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital

- Se debe aceptar, participar y cumplir con los requisitos del programa de control de consumo de alcohol y drogas establecidos por la institución

b. Campañas de sensibilización y divulgación

La institución debe promulgar primordialmente la política de alcohol y drogas 0,0, de igual manera es relevante indicar a los funcionarios que desempeñen rol de conductor en sus actividades las consecuencias del consumo del alcohol y drogas, estas actividades se realizan mediante dos escenarios

• Acciones informativas

Este escenario supone la concientización de los peligros y consecuencias que comporta el consumo de alcohol y/u otras drogas en el trabajo y los riesgos asociados a la seguridad y salud de los mismos, con el fin orientar acciones hacia un cambio de hábitos de consumo

Dentro de los temas que se debe tratar se deben abordar las consecuencias del consumo de alcohol y drogas en las actividades de conducción

- El alcohol

Los efectos del alcohol dependen del nivel de alcohol que exista en la sangre (alcoholemia) y a su vez de los factores personales y de las modalidades de ingesta, aumentando los efectos desfavorables mezclándolo con algunos fármacos o drogas.

Entre los factores personales se pueden distinguir:

- La forma de tomarlo: la cantidad, la rapidez o el mezclarlo con la comida.
- El peso o la corpulencia (a menos peso, efectos mayores).
- La edad. Los menores de 18 años y los mayores de 65 son más vulnerables.
- El sexo de la persona (habiendo bebido lo mismo, una mujer alcanzará mayor tasa de alcoholemia que un hombre).
- La hora del día (el alcohol se elimina más lentamente durante las horas de sueño).
- Las circunstancias personales (fatiga, somnolencia, estrés y otras enfermedades).

El alcohol produce en el conductor:

- Un falso estado de euforia, seguridad, optimismo y confianza en sí mismo (sobreevalora sus propias capacidades con un exceso de confianza, despreciando el peligro).
- Un aumento del tiempo de reacción (tarda más en actuar sobre los mandos del vehículo, dirección, frenos, etc.)
- Una reducción del campo visual (no se perciben los estímulos que se producen en los laterales: efecto túnel), y una mayor sensibilidad a los encandilamientos.
- Una disminución de la capacidad de reacción y concentración, y un aumento de las distracciones, especialmente en situaciones complejas.
- Un aumento de la agresividad con los demás conductores y un comportamiento agresivo y descortés
- Una incorrecta apreciación de las distancias, velocidades y modificación de la valoración del riesgo (la apreciación de distancias y velocidades resulta falseada, aumenta la osadía despreciando riesgos y peligros y mayor posibilidad de cometer errores). Se altera la percepción del entorno.
- Un aumento del riesgo de que se produzcan accidentes (en una proporción muy superior a la de la propia alcoholemia).
- Un pronóstico médico más grave en caso de resultar herido.

- Las drogas

La mayoría de las drogas no sólo significan un riesgo para la salud, sino que pueden afectar de forma importante las capacidades necesarias para conducir. De hecho, se encuentran relacionadas de forma directa o indirecta en un número importante de accidentes.

Los efectos que causan las drogas son:

- Comportamiento impulsivo y agresivo, sobrevalorando las capacidades y aceptando mayor nivel de riesgo.
- Percepción errónea del tiempo y del espacio, pudiendo sufrir alucinaciones.
- Alteraciones en la visión: percepción errónea de los colores, visión borrosa, mayor sensibilidad a la luz.
- Disminuye la capacidad de concentración.

- Aumento del tiempo de reacción.
- Cuando se pasan los efectos, se puede sufrir agotamiento físico y mental.
- En algunos casos se siente una fuerte somnolencia. En otros, se retrasa la aparición de sueño, que aparece pasadas unas horas.
- Todas estas alteraciones se pueden ver agravadas si se mezclan diferentes sustancias o con alcohol

- **Acciones formativas**

Este escenario supone la ejecución de formaciones de una forma activa, en la que se involucren discusión de casos de experiencias reales, que faciliten a los involucrados asumir comportamientos preventivos y cambios de hábitos saludables

En las formaciones se debe tratar temas como:

- Problemática real
- Eficacia de los medios de identificación de consumo de alcohol y drogas
- Eficacia de las medidas implementadas para prevenir y reducir el consumo de alcohol y drogas
- Actuación de la institución frente a casos identificados

c. Medidas de detección del consumo de alcohol y drogas

La institución debe identificar aquellas personas que puedan tener un problema derivado del alcohol y/o drogas, apoyándose en las siguientes vías de detección

- **Por requerimiento del funcionario**

El funcionario informara a su superior o al responsable de salud ocupacional su problemática con el fin de buscar apoyo y asesoría adecuada

- **Por reconocimiento medico**

Detección normalmente resultante de la programación de exámenes médicos ocupacionales de ingreso y periódicos

- **Por realización de controles**

Detección resultante de los controles programados o aleatorios de pruebas de consumo de alcohol y drogas en horario laboral

d. Controles de consumo de alcohol y drogas

Se debe realizar controles en el horario laboral al personal que asume rol de conductor por sus actividades laborales. Estos controles deben permitir comprobar que los funcionarios se encuentran en óptimas condiciones para conducir y realizar sus actividades habituales

Las pruebas de control deben ser realizadas por personal idóneo, sea interno o externo, que tenga conocimiento claro de la metodología de la realización de la prueba

Los equipos utilizados para las pruebas de control deben someterse a un programa de mantenimiento y calibración, de acuerdo a las instrucciones del fabricante, con el fin de garantizar el correcto de los mismos y la confidencialidad de la prueba

Para realizar los controles utilizamos tres tipos de pruebas de detección.

- **Detección de alcohol en aire espirado (Alcotest):**

El análisis del alcohol en el aire espirado constituye un elemento de gran importancia en la política de prevención contra la conducción bajo los efectos del alcohol. El objetivo de la prueba de alcoholemia es identificar la cantidad de alcohol que se encuentra en el torrente sanguíneo. Las pruebas de aliento estiman la cantidad en la sangre mediante la medición de la cantidad de partículas de alcohol en el aliento. La prueba del aliento es completamente no invasiva y consiste en exhalar en el dispositivo el cual mide el contenido de alcohol en el aliento

- **Detección de drogas en saliva (Drugtest) :**

Este test se realiza in situ es capaz de detectar el consumo inmediato de las sustancias de abuso. Para realizarlo hay que tomar una muestra de saliva con la prueba y esperar a que arroje el resultado. Así, no

es necesario que se envíe a un laboratorio, sino que cualquier persona puede administrar el test e interpretar sus resultados.

Con esta prueba, es posible detectar el consumo de una amplia variedad de tipos diferentes de drogas, siendo las más comunes: marihuana, opiáceos (codeína, morfina y 6 monoacetil morfina), cocaína (cocaína y benzoilecgonina), anfetaminas, (meta/anfetamina y éxtasis) y fenciclidina (polvo de ángel). Esto, ya que mide las moléculas de droga que se alojan en la saliva, lo que hace más complicada la toma de muestra cuando se consumen sustancias que aminoran la salivación.

Este test puede ser realizado en cualquier lugar, ya que se trata de una prueba de campo que se realiza donde se requiera y entrega resultados en 10-15 minutos, siendo una prueba ideal para el control de drogas en conductores

Es importante recalcar que este es un examen de “campo” o “primario” por lo que si un conductor da positivo a este tipo de test, debe ser confirmado por medio de un examen de orina en un laboratorio a través de cromatografía.

- **Analítica en sangre y orina:**

Estas pruebas deben realizarse en laboratorios idóneos cuando los resultados de las pruebas, anteriormente definidas, para el control de alcohol y drogas sean positivos o en los exámenes médicos ocupacionales programados por la institución

- e. Tipo de controles**

- **Controles planificados**

Consiste en programar las pruebas a realizar, siendo de forma aleatoria, notificados al personal, pudiéndose realizar al inicio, durante o al final de la jornada.

- **Controles aleatorios**

Consisten en realizar pruebas sin previo aviso y se podrán realizar al inicio, durante o al final de la jornada.

- **Controles por sospecha de intoxicación aguda**

Se deben realizar si se sospecha o se tienen indicios de que un funcionario este intoxicado por alcohol u otras drogas.

- **Controles en caso de accidentes laborales**

Se deben realizar en caso que se produzcan accidentes ya sean laborales o in itinere con sospecha de abuso de alcohol y/u otras drogas, para lo cual se realiza una analítica de sangre y/u orina previa información y consentimiento de la persona trabajadora.

Si el resultado de la prueba realizada es positiva, se comunicará a los responsables y superiores para evaluar y determinar el grado disciplinario a aplicar.

- **Controles de seguimiento**

Consisten en realizar pruebas a las personas que se les ha detectado un abuso de drogas y/o alcohol mediante las diferentes vías de detección. Cabe decir que si una persona se niega a realizar cualquier prueba de detección se tratará como un positivo, y por ello, se retira de su puesto de trabajo, por prevención

- **Medidas sancionatorias**

Cuando la detección en las pruebas de alcohol o drogas sea positivo se debe considerar las siguientes sanciones

- 1ª vez: Retirada Servicio y Jornada Retribuida
- 2º vez: Retirada Servicio y Falta Injustificada
- 3ª vez: Retirada Servicio, Falta Injustificada y Falta leve con sanción de 2 días
- 4º vez: Retirada Servicio, Falta Injustificada y Falta Grave con Sanción de 15 días. Ofrecimiento Excedencia voluntaria.
- 5ª vez: Falta muy Grave y Despido.

2. Programas de regulación de horas de conducción y descanso

a. Política de regulación de horas de conducción y descanso

La institución en el marco del cumplimiento del plan nacional de seguridad vial se compromete a establecer condiciones integrales y seguras de trabajo, salud y operación de los conductores, implantando acciones como:

- Programas de control de fatiga y sus fatales consecuencias en la conducción
- Programas de regulación horas de conducción

Los programas y acciones mencionados deben ser divulgados y son de obligatorio cumplimiento por parte de los funcionarios que asuman rol de conductor en la ejecución de sus actividades

b. Programa de control fatiga

El presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, dentro de sus programas prioritarios establece **“Integrar programas que animen a los bomberos maquinistas a aprovechar adecuadamente los descansos en jornadas laborales”**, para lo cual establece como una de las acciones primordiales la implementación de un programa de control de fatiga, con el cual se pretende minimizar en los conductores los efectos fisiológicos y psicológicos que puedan aumentar la fatiga, reduciendo la probabilidad de ocurrencia de posibles eventos derivados de la conducción en dichas condiciones

c. Programa de regulación de horas de conducción

Dado que la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos, es una institución cuyo propósito principal es atender emergencias, no se realizan actividades que involucren extensas horas de conducción consecutivas que generan riesgos de fatiga o sueño

Sin embargo se logró identificar que los bomberos maquinistas, responsables de la conducción de las maquinas, prestan sus servicios durante veinticuatro (24) horas seguidas en las que deben estar en alerta para atender emergencias, dado lo anterior la institución debe implementar la regla de las 20 horas

El objetivo de esta regla es evitar que operadores o conductores con alto nivel de cansancio manejen; esta regla es orientada específicamente para las actividades de manejo. Si existen requerimientos legales locales más estrictos, se aplicaran los que permitan menor exposición del personal, de lo contrario aplicarán las siguientes normas:

- Los Bomberos maquinistas o los conductores, no manejen después de que hayan estado trabajando durante más de 20 horas en el periodo de 24 horas anterior. Esto incluye todas las actividades manejo y durante el viaje.
- En la regla de las 20 horas no tiene por objetivo alentar a los bomberos maquinistas o conductores a manejar hasta los límites indicados. Se espera que los conductores estén permanentemente conscientes de su nivel de alerta y dejen de manejar cuando lleguen al límite indicado o antes de alcanzar el mismo. Ningún Comandante solicitará que un conductor maneje, ni manejará el conductor, cuando se haya alcanzado ya sea el límite del estado de alerta personal o el límite de las veinte (20) horas, lo que ocurra primero.

De igual manera se recomienda que las horas consecutivas de conducción no superen las 4,5 horas con un descanso mínimo de 15 minutos

3. Regulación de velocidad

a. Política de regulación de velocidad

La Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos se compromete a que todos los funcionarios que asuman el rol de conductores en sus actividades laborales acaten los límites de velocidad establecidos en las normas legales vigentes, aplicando las siguientes condiciones:

- Los vehículos de atención de emergencia por normatividad legal están autorizados para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas, para ello debe anunciar su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible
- Los vehículos de atención de emergencia deben reducir la velocidad y constatar que les han cedido el derecho de paso al cruzar una intersección

- Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:
 - En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.
 - En las zonas escolares.
 - Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.
 - Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.
 - En proximidad a una intersección.
- Para transitar en rutas internas de la organización la velocidad máxima es de veinte (20) kilómetros por hora
- Para los vehículos comunes o vehículos de emergencia que no se encuentren en misión, la velocidad máxima para transitar en zonas urbanas será de sesenta (60) kilómetros por hora, excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades distintas
- Para los vehículos comunes o vehículos de emergencia que no se encuentren en misión, la velocidad, , excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades distintas
- Transitar a velocidades muy reducidas en terreno destapado porque hay tendencia resbalar
- Frente a situación de conducción bajo lluvia y/o niebla se debe reducir la velocidad, aumentar la distancia entre vehículos, mantener firme la dirección, evitar frenazos y aceleradas bruscas, mantener una velocidad permanente para evitar transferencias de masas que puedan provocar dichos desplazamiento
- Mantener velocidades apropiadas en la conducción con el fin de contribuir en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, del consumo de combustible y del ruido, los cuales son causas de otros efectos adversos a la calidad de vida, especialmente para los habitantes de zonas urbanas.

La presente política debe ser divulgada y es de obligatorio cumplimiento por parte de los funcionarios que asuman rol de conductor en la ejecución de sus actividades

b. Generalidades

- **Terminología**
- **Velocidad excesiva**

Es una velocidad por encima del límite de velocidad recomendado.

- **Velocidad inadecuada**

Es una velocidad demasiado alta para las condiciones imperantes, pero dentro del límite de velocidad

- **Exceso de velocidad**

Engloba velocidad excesiva e inadecuada

- **Sistemas de control de velocidad**

Las entidad debe propender por la utilización de sistemas para controlar que los conductores cumplan con los límites de velocidad, los cuales pueden componerse de:

- Sistema informativo (asesor), que muestra, fundamentalmente, el límite de velocidad y advierte (a través de un sonido o elemento visual) al conductor cuando supera el límite de velocidad
- Sistema de apoyo (de intervención), que advierte al conductor pero también interviene al vincular directamente la información sobre el límite de velocidad al sistema de control de velocidad del vehículo.

Los dos sistemas pueden ajustarse de forma voluntaria (el conductor elige si activarlos) o ser definidos

como obligatorios (el sistema está activado todo el tiempo). Sea cual sea el sistema elegido, el conductor siempre podrá ignorarlo en situaciones de emergencia

De igual manera es conveniente que los sistemas de control registren la velocidad de los últimos 20 segundos, cuando ocurra un accidente vial.

4. Uso del cinturón de seguridad

a. Política de uso del cinturón de seguridad

La Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos se compromete a que todos los funcionarios que asuman el rol de conductores en sus actividades laborales y los pasajeros usen el cinturón de seguridad según lo establecido en las normas legales vigentes tanto en las en rutas internas como en rutas externas, así mismo garantiza que los vehículos cuentan con cinturones de seguridad cumplen con las características establecidas en la normatividad técnica y legal vigente

La presente política debe ser divulgada y es de obligatorio cumplimiento por parte de los funcionarios que asuman rol de conductor en la ejecución de sus actividades

b. Recomendaciones generales

El cinturón de seguridad tiene por finalidad retener y proteger el cuerpo en los casos de choque o vuelco evitando los desplazamientos y golpes violentos dentro del vehículo o su proyección al exterior. Además, su uso en los asientos traseros, evita que en caso de accidente, los ocupantes provoquen importantes lesiones en los que viajan delante. Se deben aplicar las siguientes recomendaciones:

- No es aconsejable utilizar prendas de ropa gruesas porque disminuye la eficacia del cinturón de seguridad
- No deben usarse complementos como cojines, fundas de asiento, etc., porque hacen perder eficacia al cinturón, modificando su capacidad de retención y aumentando la probabilidad del efecto submarino, que consiste en que el cuerpo se desliza por debajo de la banda abdominal en caso de impacto.
- El cinturón de seguridad utilizado conjuntamente con el airbag reduce, considerablemente, la gravedad de las lesiones en caso de accidente. El cinturón de seguridad no sustituye al airbag ni viceversa.
- Para que el cinturón sea eficaz debe estar:
 - Homologado.
 - Bien anclado (periódicamente se deben revisar los anclajes).
 - En perfectas condiciones, siendo aconsejable el cambio en caso de accidente.
 - Bien colocado y ajustado al cuerpo (ni muy flojo ni muy apretado)
- La banda torácica debe pasar sobre la clavícula, entre el hombro y el cuello, y por el centro del pecho.
- La banda abdominal debe pasar sobre los huesos de la cadera (pelvis) y por debajo del abdomen. Si está mal colocada puede provocar graves lesiones internas.

5. Uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce

a. Política sobre el uso de equipos comunicaciones móviles mientras se conduce

La Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos restringe el uso de equipos de comunicaciones móviles, al igual que el uso de manos libres, envío de mensajes de texto o reproducción de videos o música con el uso de audífonos, a todos los funcionarios que asuman el rol de conductores en sus actividades laborales, mientras conducen de conformidad con lo establecido en las normas legales vigentes tanto en las en rutas internas como en rutas externas

La presente política debe ser divulgada y es de obligatorio cumplimiento por parte de los funcionarios que asuman rol de conductor en la ejecución de sus actividades

b. Generalidades

Hablar por teléfono mientras se conduce es una de las conductas que puede provocar más distracciones al conductor.

Se ha demostrado que aunque se hable por teléfono con un sistema de manos libres, la posibilidad de sufrir un accidente también aumenta, ya que la atención disminuye en gran medida cuando la llamada supera el minuto y medio.

El teléfono celular provoca:

- Mayor posibilidad de distracción. Además, puede aumentar en el caso de marcar un número, enviar un mensaje o buscarlo cuando suena.
- Dificultad para mantener la velocidad y trayectoria adecuadas.
- Problemas con el manejo del vehículo. Tanto si se necesita una mano para continuar hablando como si se sujeta con el hombro.

c. Recomendaciones para utilizar el teléfono celular con seguridad

- No utilizar el teléfono celular mientras se conduce. Lo mejor es llevarlo apagado o silenciarlo.
- Si es necesario llamar o recibir una llamada, lo mejor es detener el vehículo y estacionarse en sitios permitidos
- También se debe prestar especial atención a otros conductores o peatones que estén hablando por el celular, ya que no estarán muy atentos al tránsito que les rodea.

6. Elementos de protección

a. Política de elementos de protección para conductores

La Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos se compromete a que a todos los funcionarios que asuman el rol de conductores en sus actividades laborales, utilicen los elementos de protección personal, de acuerdo con el tipo de vehículos a conducir, considerando lo siguiente:

- Los funcionarios que atienden emergencias deben utilizar como mínimo:
 - Overol en fibras naturales (o pantalón largo y camisa de manga larga en fibras naturales),
 - Chaleco de alta visibilidad y reflectivo,
 - Botas de seguridad con suela antideslizante
 - Casco (con barbuquejo si el conductor debe realizar trabajos en alturas),
 - Guantes resistentes al corte (trabajos y mantenimientos generales sin contacto con químicos)
 - Guantes resistentes a químicos (trabajos en los que haya contacto con químicos)
 - Protección respiratoria adecuada al peligro
 - Gafas de seguridad
 - Protectores auditivos (cuando el conductor deba exponerse a ruidos por encima de 85dBA)
 - Arnés con eslinga de prevención de caída (cuando el conductor deba realizar trabajos en alturas).
- Los elementos de protección personal deben cumplir con las exigencias mínimas de calidad establecidas en la normatividad técnica y legal
- Se registrar la entrega de los elementos de protección personal a los funcionarios
- Se debe brindar capacitación sobre el uso y mantenimiento de los elementos de protección personal
- Se deben realizar inspecciones trimestrales para verificar el estado y uso de los elementos de protección personal

La presente política debe ser divulgada y es de obligatorio cumplimiento por parte de los funcionarios que asuman rol de conductor en la ejecución de sus actividades.

LINEA DE ACCIÓN	MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO
PROGRAMA	Integrar programas que animen a los bomberos maquinistas a aprovechar adecuadamente los descansos en jornadas laborales
DESCRIPCIÓN	Se debe concientizar a los bomberos maquinistas los riesgos derivados de la fatiga y el sueño, que influyen en su capacidad de conducir, e involucrarlos en los programas de salud ocupacional implementados por la entidad
ACCIONES	
- Implementación de un programa de control de la fatiga	

- Socializar el programa de control de fatiga a los involucrados - Programar capacitaciones sobre la mitigación la fatiga y sueño - Realizar inspecciones de trabajo de manera constante para evidenciar el cumplimiento del programa de control de la fatiga
LOGROS
- Minimizar en los conductores los efectos fisiológicos y psicológicos que puedan aumentar la Fatiga, reduciendo de esta manera, la probabilidad de ocurrencia de posibles eventos derivados de la conducción.
OBSERVACIONES O CONSIDERACIONES
1. Programa de control de fatiga El programa de control de fatiga está basado en el documento FATIGA LABORAL: CONCEPTOS Y PREVENCIÓN. Delegación del Rector para la Salud, Bienestar social y Medio Ambiente Servicio de Prevención de Riesgos Laborales y Medicina del Trabajo. Universidad Complutense Madrid a. Términos generales La fatiga es el cansancio que afecta los reflejos del conductor, provocando lentitud de reacciones, puede aparecer por falta de descanso o por llevar muchas horas seguidas realizando la misma tarea, jornadas y turnos de trabajo los cuales exigen un esfuerzo extra por parte del personal que desempeñan las labores, es la falta de energía y motivación como respuesta normal al esfuerzo físico, estrés emocional, aburrimiento, monotonía o falta de sueño, pudiendo ser generados por trastornos psicológicos o fisiológicos. Entre las causas que provocan la fatiga se encuentran: - Anemia. - Trastornos del sueño. - Dolencias crónicas. - Hipotiroidismo. - Consumo de alcohol y/o drogas. - Ingesta inadecuada de alimentos. - Sobre carga de trabajo. La fatiga al conducir es un fenómeno complejo, que implica disminuciones en los niveles de alerta y conciencia de parte del que maneja. Esta situación conlleva accidentes soslayables ante la identificación de situaciones peligrosas y por cuanto a evitar tomar riesgos. El cansancio mental, como el físico, provoca el adormecimiento del conductor, y representa un factor que contribuye a los accidentes Por tal razón la institución establece un Programa de Control de la Fatiga, para minimizar en los efectos fisiológicos y psicológicos que puedan aumentar la Fatiga, reduciendo de esta manera, la probabilidad de ocurrencia de posibles eventos derivados de la Conducción. b. Tipos de fatiga - Fatiga laboral Es aquella que se origina en la relación persona - trabajo. La persona no puede separarse del trabajador (es la persona misma quien trabaja, se relaciona con sus amigos, disfruta y sufre, descansa, tiene un sueño reparador o se fatiga más aún) y determinadas actitudes, vivencias o experiencias fuera del ámbito estrictamente laboral van a condicionar tanto que se origine fatiga como la forma en que va a ser percibida. - Fatiga física Puede definirse como la disminución de la capacidad física del individuo después de haber realizado un trabajo, durante un tiempo determinado, en este caso, la fatiga se debe, bien a una tensión muscular estática, dinámica o repetitiva, bien a una tensión excesiva del conjunto del organismo, o bien a un esfuerzo excesivo del sistema psicomotor - Fatiga Mental Ésta suele padecerse en trabajos que van acompañados de sedentarismo postural. Se trata de actividades en apariencia cómodas, pero con carga física debido a que se mantienen posturas estáticas, con frecuencia incorrectas o forzadas y con escaso movimiento. Son tareas que exigen tratamiento de información y aplicación de funciones cognitivas en intensidad variable (actividades mentales de comprensión, razonamiento, solución de problemas; movilización de recursos como la atención, la concentración, la memoria, etc.)

- **Fatiga de trabajo manual**

Aparece en aquellos trabajos donde predominan los esfuerzos físicos y que se caracterizan por procesos mecánicos, automáticos, repetitivos, rutinarios, donde hay una reducción de la autonomía del trabajador y hay un empobrecimiento de tareas que origina una infraestimulación sensorial y cognitiva

- **Fatiga de trabajo predominantemente sensorial**

Ocurre en aquellos trabajos cuya demanda sensorial es elevada, por ejemplo, vista, oído. En algunas actividades, como las que requieren el uso de pantallas de visualización de datos, se sumaría a la fatiga física derivada del estatismo postural y la adopción de posturas inadecuadas, la fatiga visual y la mental. También es posible que se pueda dar fatiga emocional en relación con los aspectos psicosociales del trabajo

- **Fatiga nerviosa**

Vinculada a actividades de carácter muy repetitivo y con un ritmo de producción muy rápido

- **Fatiga psicológica**

Se genera en trabajos que exigen mucha responsabilidad y rapidez en la toma de decisiones

- **Fatiga informativa**

Se origina cuando el volumen de información es creciente y resulta inmanejable y se considera propia de altos directivos

c. Condiciones de trabajo que pueden influir en la aparición de la fatiga

- Diseño del puesto y del equipo de trabajo
- Sobrecarga de trabajo cuantitativo y cualitativo
- Condiciones ambientales desfavorables: iluminación, ruido, temperatura, vibraciones
- Ritmo de trabajo elevado y repetitivo
- Falta de autonomía en la planificación y organización del trabajo: trabajo a demanda
- Posturas de trabajo: carga estática y dinámica
- Horario: distribución de la jornada de trabajo, turnos, flexibilidad

d. Consecuencias de la fatiga

- Mayor probabilidad de accidentes laborales
- Mayor absentismo de los trabajadores fatigados
- Incremento del riesgo de enfermedades cardiovasculares
- Disminución del estado de alerta y vigilancia aún durante turnos diurnos
- Reducción de la capacidad de atención sostenida
- Reducción de discriminación visual y auditiva
- Incremento de los errores de memoria
- Posible transformación en el síndrome de fatiga crónica de difícil solución médica y con recaídas frecuentes
- Estrés, desmotivación, desarrollo de diferentes patologías

e. Problemas de sueño

- **Por Temperatura:** Los ritmos circadianos regulan la temperatura corporal, el tratar dormir durante el día, fuerza el reloj biológico y puede que se necesite tratar de bajar la temperatura del ambiente para poder dormir.
- **Por Ambiente Ruidosos:** Los teléfonos, celulares, timbres y alarmas, todos estos sonidos no deseados hacen difícil tratar de dormir durante el día. Hay algunas personas que son más sensibles a los ruidos que otras. Sin embargo, se hace difícil cambiar los hábitos diarios por tener que trabajar durante la noche.
- **Por Iluminación:** Los ritmos circadianos están asociados a los ciclos de luz, por lo cual para la mayoría de las personas el reducir la luz natural les ayuda para que el cuerpo pueda dormir durante el día.
- **Por No Dormir lo suficiente después de un Turno de Noche:** Este es un problema general de las personas que trabajan de noche, quejándose permanentemente que duermen poco durante el día,

indicando que generalmente no duermen más de tres horas durante el día.

- **Por Problemas para quedarse Dormido:** Se aumenta la ansiedad de la persona, provocando mirar el reloj de forma continua, porque los trabajadores están preocupados de dormir bien antes de irse a trabajar en su turno de noche.

f. Técnicas preventivas

Las técnicas preventivas encargadas del tratar la fatiga, generalmente son:

- **Ergonomía:** Técnica de prevención de la fatiga que actúa mediante la adaptación del ambiente al hombre (diseño del ambiente, técnicas de concepción, organización del trabajo, proyecto de instalaciones, etc.).
- **Psicosociología:** Técnica de prevención de los problemas psicosociales (estrés, insatisfacción, agotamiento psíquico, etc.) que actúa sobre los factores psicológicos para humanizarlos

g. Medidas generales para prevenir la fatiga

- Aplicar las medidas de seguridad y protección de la salud de los trabajadores
- Diseñar el trabajo y el puesto de modo adaptado al trabajador y sus peculiaridades
- Adquirir el mobiliario, herramientas, útiles, programas apropiados para la actividad y, en general, proveer el conjunto de elementos adecuados que configuran el equipamiento, incluida la información y documentación que se maneja y el tipo de soporte de esta información
- Adecuar las exigencias de tratamiento de las informaciones (movilización de recursos atencionales, de memorización, de cálculo numérico, de razonamiento lógico, de solución de problemas y toma de decisiones)
- Dotar del personal necesario para la realización de las tareas en los servicios
- Crear sistemas de rotación y horarios flexibles
- Evitar, reducir o compensar el efecto de los estresores psicosociales
- Evitar el aislamiento
- Promover el apoyo social y los estilos de mando que promuevan la autonomía y la participación de los trabajadores
- Facilitar la puesta en práctica de pausas autoadministradas y favorecer la autonomía en la planificación y realización del propio trabajo
- Formar e informar en técnicas de intervención organizacional, dirección de grupos y gestión de la fatiga

h. Medidas básicas para prevenir la fatiga en la conducción de vehículos

- Todo conductor que utilice el vehículo para el traslado de personas, debe tener un descanso previo de ocho (8) horas como mínimo.
- Todo conductor será responsable de informar a la línea de supervisión si es que no se encuentra en óptimas condiciones físicas y mentales para trabajar.
- Si se realiza una conducción rutinaria (Camino monótono, condiciones desfavorables) por cada hora de conducción se deberá descansar como mínimo 10 minutos, esto con la finalidad de hidratarse de forma correcta y realizar ejercicios para evitar los calambres y dolores musculares.
- Se deberá consumir abundante líquido, con la finalidad de evitar la deshidratación, la cual sufre la pérdida de sodio y potasio, lo que se asocia a los calambres y acelera la fatiga.
- Consumir café en forma moderada, sin embargo no abusar de él, por el motivo que puede generar taquicardias, alzas de presión y problemas de presión dentro del organismo.
- Salga con anticipación y si es necesario cuente con un copiloto para viajes de larga distancia o duración.
- La posición frente al volante es importante, puesto que cada conductor debe acomodar el asiento y el volante a sus características físicas, para alcanzar sin esfuerzo los pedales y apoyar bien la espalda en respaldo
- No es recomendable apoyar el brazo izquierdo en el marco de la ventana porque eso provoca dolor y fatiga a nivel de hombro y cuello

i. Restricciones

- Conducir u operar en condiciones anormales de trabajo (Cansancio, Enfermedad o Somnolencia).
- Conducir más de cinco (5) horas de forma continua, en el caso de transporte de pasajeros.
- Estacionarse en lugares no apropiados con el fin de descansar

j. Controles

- Revisar los horarios de trabajo, a los cuales han estado expuestos los trabajadores en sus turnos anteriores.
- Registrar las inquietudes de los conductores, en relación a su situación fisiológica/mental.
- Verificar diariamente antes del inicio de la jornada que los trabajadores se encuentran en buen estado fisiológico y mental para realizar sus actividades.
- Verificar las actividades que realizan los trabajadores en el tiempo dispuesto para descansos

LINEA DE ACCIÓN	MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO
PROGRAMA	Integrar acciones que regulen las horas máximas permitidas de conducción para la prevención de riesgos laborales
DESCRIPCIÓN	Encaminar acciones que permitan realizar una revisión de los horarios laborales, rotación de turnos, con el fin de garantizar la compostura del bombero maquinista durante toda la jornada laboral, en especial al momento de atender emergencias
ACCIONES	
- Concientizar a los responsables sobre los intereses y prioridades de los bomberos maquinistas - Realizar concertaciones con los bomberos maquinistas sobre las jornadas laborales - Generar alternativas de jornadas laborales para los bomberos maquinistas - Armonizar los programas de bienestar a las condiciones laborales - Realizar seguimiento a la eficacia de medidas implementadas	
LOGROS	
- Contar con personal satisfecho y comprometido con la organización - Minimizar en los conductores los efectos fisiológicos y psicológicos que puedan aumentar la Fatiga, reduciendo de esta manera, la probabilidad de ocurrencia de posibles eventos derivados de la conducción.	
OBSERVACIONES O CONSIDERACIONES	
1. Antecedentes La entrevista realizada en el diagnóstico inicial reflejo que la mayoría de los maquinistas están de acuerdo con los turnos de 24 horas pero con unas condiciones para que este sea óptimo: - Están de acuerdo con los turnos ajustando las jornadas de descanso de 48 horas o promoviendo un horario diferente dentro del turno. - Están de acuerdo con los turnos pero no con las instalaciones donde laboran - Les parece correcto siempre y cuando exista la posibilidad de descanso en los turnos. El restante del grupo está en desacuerdo con los turnos de 24 horas, argumentando que los bomberos maquinistas no deberían prestar turnos nocturnos, pues creen que no están lucidos para poder conducir. Objetan que los turnos tan largos hacen perder tiempo valioso con la familia Lo anterior refleja que en ningún caso los bomberos maquinistas están 100% de acuerdo con jornadas laborales demasiado extensas, de igual manera es necesario articular los programas de bienestar orientados en prevenir y disminuir los siniestros de tránsito de conductores a causa de la falta de descanso 2. Reuniones de consenso Es recomendable programar reuniones o espacios de diálogo entre las directivas y los bomberos maquinistas que tengan como fin los siguientes objetivos - Concientizar a los responsables sobre los intereses y prioridades de los bomberos maquinistas - Sensibilizar los riesgos de conducir en estado de fatiga - Proponer alternativas de jornadas laborales y condiciones para los descansos 3. Generar alternativas de jornadas laborales para los bomberos maquinistas La institución debe procurar encaminar acciones tendientes a colaborar con la implementación del plan nacional de seguridad vial, la cual contempla dentro de sus acciones las siguientes: - Establecer condiciones integrales y seguras de trabajo, salud y operación de los conductores - Evitar la fatiga en la conducción y sus fatales consecuencias en la conducción	

Es recomendable adoptar medidas de regulación de horas de conducción que son comúnmente aceptadas por el gremio de transporte, adecuándolas a las necesidades específicas de la organización, de ellas es relevante aplicar las siguientes medidas

a. Regla de las 20 horas

El objetivo de esta regla es evitar que operadores o conductores con alto nivel de cansancio manejen; esta regla es orientada específicamente para las actividades de manejo. Si existen requerimientos legales locales más estrictos, se aplicaran los que permitan menor exposición del personal, de lo contrario aplicarán las siguientes normas:

- Los Bomberos maquinistas o los conductores, no manejarán después de que hayan estado trabajando durante más de 20 horas en el periodo de 24 horas anterior. Esto incluye todas las actividades manejo y durante el viaje.
- En la regla de las 20 Horas no tiene por objetivo alentar a los bomberos maquinistas o conductores a manejar hasta los límites indicados. Se espera que los conductores estén permanentemente conscientes de su nivel de alerta y dejen de manejar cuando lleguen al límite indicado o antes de alcanzar el mismo. Ningún Comandante solicitará que un conductor maneje, ni manejará el conductor, cuando se haya alcanzado ya sea el límite del estado de alerta personal o el límite de las veinte (20) horas, lo que ocurra primero.

b. Tiempos de conducción

A continuación se recomienda algunas medidas básicas aceptadas a nivel internacional para establecer los tiempos de conducción

- El tiempo de conducción continuada no debe exceder de 4:30 horas.
- La duración acumulada de jornadas de conducción no deberá exceder de doce (12) horas en un periodo de veinticuatro (24) horas, contadas desde la hora de inicio de la conducción en un servicio

c. Pausas

- Ininterrumpida: 45 minutos tras 4:30 horas de conducción.
- Fraccionada: Pausa intercalada en 4:30 horas de conducción, fraccionada en dos periodos, el primero de mínimo 15 minutos y el segundo mínimo de 30 minutos, siempre en ese orden.

4. Armonizar los programas de bienestar a las condiciones laborales

Es relevante armonizar acciones que sean coherentes y que permitan lograr un objetivo en común, por ello se deben implementar a la par los programas de regulación de horas de conducción, los programas de control de fatiga y los programas de pausas activas, con el fin de integrar y brindar medidas orientadas al bienestar de los funcionarios que asumen rol de conducción en sus actividades laborales

5. Realizar seguimiento a la eficacia de medidas implementadas

Es necesario la aplicación de encuestas semestrales que permitan conocer la eficacia de las medidas implementadas, en las cuales se deben considerar la percepción de los funcionarios que asumen rol de conducción en sus actividades laborales, en cuanto a:

- Aprovechamiento oportuno de los descansos
- Nivel de compromiso en la ejecución las pausas activas
- Acatamiento de recomendaciones para el control de fatiga
- Mejoras a los programas

De igual manera es recomendable realizar un seguimiento a las horas efectivas de conducción durante la prestación del servicio, mediante el cual se permita tener trazabilidad de aspectos como:

- Los tiempos de conducción.
- Los tiempos de descanso e interrupciones a la conducción.
- Los tiempos de trabajo.
- Los tiempos de disponibilidad

Esto con el fin de fortalecer los programas haciendo que sean cada vez más aplicables a las características de la institución.

LINEA DE ACCIÓN	MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO
PROGRAMA	Concientizar a los bomberos maquinistas sobre el aprovechamiento de pausas activas en las jornadas laborales
DESCRIPCIÓN	Se propone fortalecer la implementación de los programas de salud ocupacional, motivando al personal a ser partícipes de ellos y concientizándolos acerca de la responsabilidad propia sobre su salud integral
ACCIONES	
- Revisar las propuestas de pausas activas presentadas por las aseguradoras de riesgos profesionales, e identificar las características o particularidades de ellas - Realizar capacitaciones presenciales en cada una de las estaciones - Realizar reuniones de motivación periódicamente - Concientizar al bombero maquinista de que la salud integral es responsabilidad de cada individuo. - Proporcionar el tiempo para la realización de las pausas al personal de su área de trabajo - Variar las técnicas de pausas activas periódicamente	
LOGROS	
- Mejorar salud y eficiencia laboral de los bomberos maquinistas - Fortalecer la implementación de programas de salud ocupacional	
OBSERVACIONES O CONSIDERACIONES	
1. Revisar las propuestas de pausas activas presentadas por las aseguradoras de riesgos profesionales, e identificar las características o particularidades de ellas La gran mayoría de los maquinistas aseguran que las pausas que se toman para minimizar los riesgos son de mala calidad, debido a la cantidad de emergencias y a la presión que se maneja esperando la alerta para acudir algún servicio De lo anterior es necesario que la entidad oriente esfuerzo al fortalecimiento de los programas de salud ocupacional, haciendo partícipes los bomberos maquinistas Las pausas activas son un período de recuperación del cuerpo, que sigue a los estados de tensión por consecuencia de carga física generados en la actividad laboral y fuera de esta. Son las opciones más simples para mejorar salud y eficiencia laboral. La entidad debe empeñarse en que se apliquen los programas relacionados con el bienestar del personal. La aplicación de pausas activas conlleva a los siguientes efectos a. Primarios: - Mejorar el rendimiento físico y mental - Disminución los riesgos que produzca enfermedades profesionales. - Mejor la relación interpersonal laboral b. Secundarios: - Beneficio económico tanto para la empresa como para el empleado De igual manera la aplicación de las diferentes técnicas de pausas activas presentan los siguientes beneficios c. Fisiológicos - Aumentar circulación sanguínea - Mejorar la movilidad articular y Flexibilidad - Disminuir inflamación - Mejorar la postura - Disminuir la tensión - Mejorar adaptación al puesto - Mejorar estado de salud d. Psicológicos - Favorecer cambio rutina - Mejorar la autoestima	

- Mejorar capacidad concentración

e. Sociales

- Surgimiento de nuevos líderes
- Favorece contacto personal
- Promueve integración social
- Favorece sentido de grupo
- Mejora las relaciones laborales

2. Realizar capacitaciones presenciales en cada una de las estaciones

Para iniciar un programa de pausas activas se debe iniciar con la instrucción a los involucrados en la aplicación correcta de las etapas a realizar en los ejercicios, como lo son:

- Activación de las articulaciones a través de movimientos leves
- Estiramiento muscular
- Relajación

Para incentivar a los involucrados en la aplicación de pausas activas es recomendable la utilización de folletos y videos que les permitan conocer los diferentes tipos de ejercicios y su correcta ejecución

De igual manera es recomendable establecer sesiones grupales guiadas por personal idóneo que garantice la motivación del personal para seguir realizando los ejercicios de manera individual en sus puestos de trabajo

Es importante además concientizar a los involucrados sobre los riesgos de una vida sedentaria tales como:

- Aumento de depresión por estrés acumulado
- Dolencias propias del cargo a desempeñar por posturas no adecuadas.
- Deficiencia en la respuesta de las articulaciones para el desplazamiento
- Trastornos cardiovasculares
- Trastornos musculares

Otra etapa de las capacitaciones es la instrucción sobre las posturas correctas en las actividades laborales así como en la realización de los ejercicios, concientizando además sobre las dolencias por malas posturas tales como:

- Dolor lumbar.
- Escoliosis
- Lordosis

Se debe incluir en las capacitaciones las tendencias a reducir los niveles de stress ocasionados por la labor diaria, en las cuales se pueden generar actividades de relajación y distracción de la actividad laboral, así mismo se debe capacitar en la identificación de los factores que lo generan y la manifestación en la persona y su entorno

3. Concientizar al bombero maquinista de que la salud integral es responsabilidad de cada individuo.

El motivar a los funcionarios para que participen y apliquen las pausas activas parte de la sensibilización que se les brinde sobre los beneficios los buenos hábitos saludables, por lo tanto se deben motivar a adquirir compromisos para fortalecer el auto cuidado

De lo anterior es vital considerar los siguientes aspectos

- Tener alimentación balanceada
- Dormir bien que significa ocho horas diarias
- Evitar fumar o consumir licor
- Realizar actividades que generen bienestar y tranquilidad al organismo.
- Propender por un puesto de trabajo ordenado, lo cual evita stress al no saber exactamente qué actividades se deben realizar en el día
- Organizar los implementos que se utilizan para la labor diaria deben ubicarse de tal forma que queden al alcance de la mano sin tener que realizar esfuerzos excesivos
- La pantalla del computador no debe estar por encima del ángulo visual, de lo contrario genera dolor en la parte posterior del cuello.

- Propender por un buen uso de los implementos laborales
- Realizar pausas activas en su lugar de trabajo continuamente.
- Realizar ejercicio por lo menos tres veces a la semana.
- Acompañar un buen descanso con una rutina de ejercicio por fuera del campo laboral
- Avisar al médico de las molestias que se pueden estar presentando.
- Cada que se sientan molestias osteo musculares o cualquier otro tipo de dolor se debe consultar de inmediato al médico quien determinara el procedimiento a seguir
- Seguir las indicaciones de los médicos laborales

4. Variar las técnicas de pausas activas periódicamente

Es recomendable variar frecuentemente los ejercicios entre sesiones, con el fin de no volver rutinarias las pausas activas

Para la realización de pausas activas se recomienda realizar de 3 a 5 repeticiones sosteniendo de 10 a 30 segundos por lo menos, preferiblemente en 4 sesiones diarias

Se recomienda sesiones mensuales con una frecuencia de 2 veces a la semana con un tiempo de duración por cada sesión de 10 minutos, en las cuales se combinen los siguientes tipos de actividades

- Calentamiento o preparatorios
- Ejercicios para el cuello
- Ejercicios para los hombros
- Ejercicios para los brazos
- Ejercicios para la muñeca
- Ejercicios para los dedos
- Ejercicios para el tronco superior
- Ejercicios para el tronco inferior
- Ejercicios para las piernas
- Ejercicios de relajación

10.1.5. Elementos de protección

LINEA DE ACCIÓN	MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO
PROGRAMA	Generar políticas de regulación
DESCRIPCIÓN	Se propone la generación de políticas de regulación de diferentes factores que inciden en el comportamiento del conductor, con el fin de alcanzar buenas prácticas de conducción
ACCIONES	
- Generar una política de control de drogas y alcohol - Generar una política de regulación de horas de conducción y descanso - Generar una política de regulación de la velocidad - Generar una política de uso del cinturón de seguridad - Generar una política de no uso de equipos de comunicaciones móviles - Generar una política de elementos de protección personal (EPP) para conductores - Divulgar las políticas generados al personal pertinente - Revisar y adecuar en caso de ser necesario las políticas mencionadas	
LOGROS	
- Contribuir a la generación de buenas prácticas de conducción - Fortalecer los mecanismos de control de comportamientos que afectan los hábitos de conducción	
OBSERVACIONES O CONSIDERACIONES	
7. Elementos de protección personal La Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos con el fin de garantizar la seguridad en la conducción se compromete a que a todos los funcionarios que asuman el rol de conductores en sus actividades laborales y aquellos que van como tripulantes, utilicen los elementos de protección personal, de acuerdo con el tipo de vehículos a conducir, considerando lo siguiente: Los funcionarios que operen maquinas de atención de emergencias y de altura deben utilizar como mínimo:	

- Pantalón y camisa manga larga en fibras naturales
- Uso del EPP por seguridad (traje línea de fuego – traje de rescate)
- Botas de seguridad con suela antideslizante
- Casco con barbuquejo si el conductor o tripulantes debe realizar trabajos en alturas,
- Guantes resistentes al corte (trabajos y mantenimientos generales sin contacto con químicos)
- Guantes resistentes a químicos (trabajos en los que haya contacto con químicos)
- Protección respiratoria adecuada al peligro
- Gafas de seguridad (opcional)
- Protectores auditivos o intercomunicadores

Los funcionarios que operen camionetas deben utilizar como mínimo:

- Gafas protección ocular (opcional)
- Cinturón de seguridad

Los funcionarios que operen motocicletas deben utilizar como mínimo:

- Casco
- Guantes
- Chaleco reflectivo
- Coderas (opcional)
- Rodilleras (opcional)
- Chaqueta de protección articular (opcional)
- Los elementos de protección personal deben cumplir con las exigencias mínimas de calidad establecidas en la normatividad técnica y legal
- Se registrar la entrega de los elementos de protección personal a los funcionarios
- Se debe brindar capacitación sobre el uso y mantenimiento de los elementos de protección personal
- Se deben realizar inspecciones trimestrales para verificar el estado y uso de los elementos de protección personal

10.2. Vehículos Seguros

10.2.1. Plan de mantenimiento preventivo

El plan de mantenimiento correctivo de la entidad se divide en cinco grupos clasificados por rol que desempeña cada vehículo dentro de la entidad en cumplimiento de la misión; rol Atención de emergencias (grupo 1 y 2) y rol apoyo (grupo 3, 4 y 5). Ver tabla 28

Las acciones y los controles para realizar el reporte, diagnostico, mantenimiento y recibo a satisfacción para el mantenimiento preventivo del parque automotor, enmarcado en términos de calidad, oportunidad y servicio para garantizar la disponibilidad del mismo en la prestación del servicio público esencial, se desarrolla mediante 5 fichas de inspección para cada tipo de grupo según el rol establecido, estas fichas establecen mediante rutinas actividades a efectuar cada vez que la frecuencia de tiempo (kilómetros) se haya cumplido en cada vehículo. Dichas rutinas se deben efectuar cada 5.000 km, 10.000 km, 20.000 km 40.000 km, y 80.000 km ver anexos 13 al 19

Grupo 1	
Tipo de rol	Clase de vehículo

ATENCIÓN EMERGENCIAS	MAQUINA DE ALTURA
Grupo 2	
ATENCIÓN EMERGENCIAS	CARRO TANQUE
	MAQUINA EXTINTORA
	MAQ LÍQUIDOS INFLAMABLES
Grupo 3	
APOYO	CAMIONETA
Grupo 4	
APOYO	ANTIGUO
	VEHICULO RESPUESTA RÁPIDA
	VEHÍCULOS UTILITARIOS
	MOTO NÁUTICA
Grupo 5	
APOYO	CARRO FURGÓN
	CAMIÓN GRÚA
	TRANSPORTE PASAJEROS
	UNIDAD DE RESCATE

Tabla 28: Clasificación vehículos tipo de rol desempeñado en la entidad

10.2.2. Plan de mantenimiento correctivo

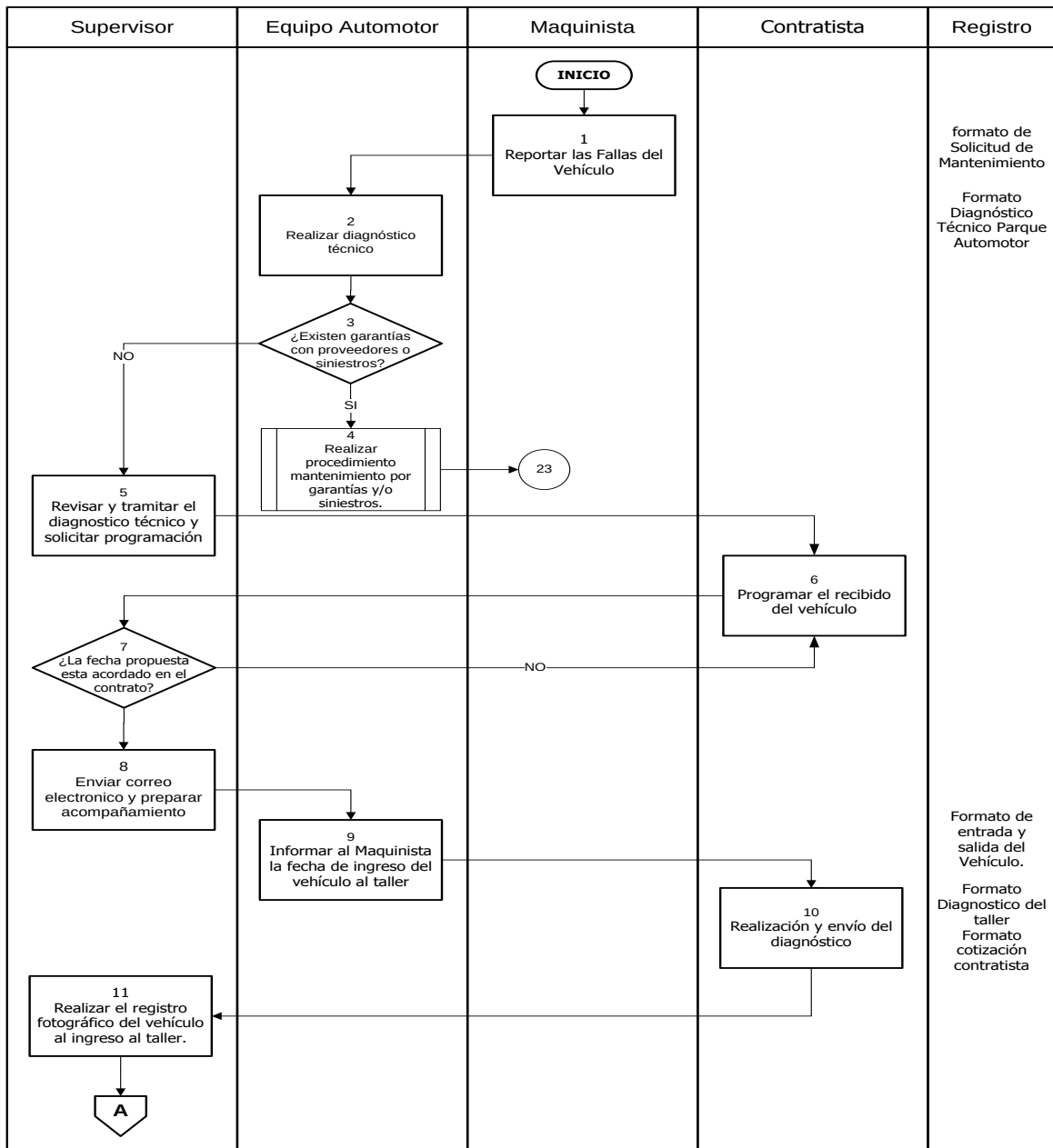
INFORMACIÓN GENERAL DEL PROCEDIMIENTO.

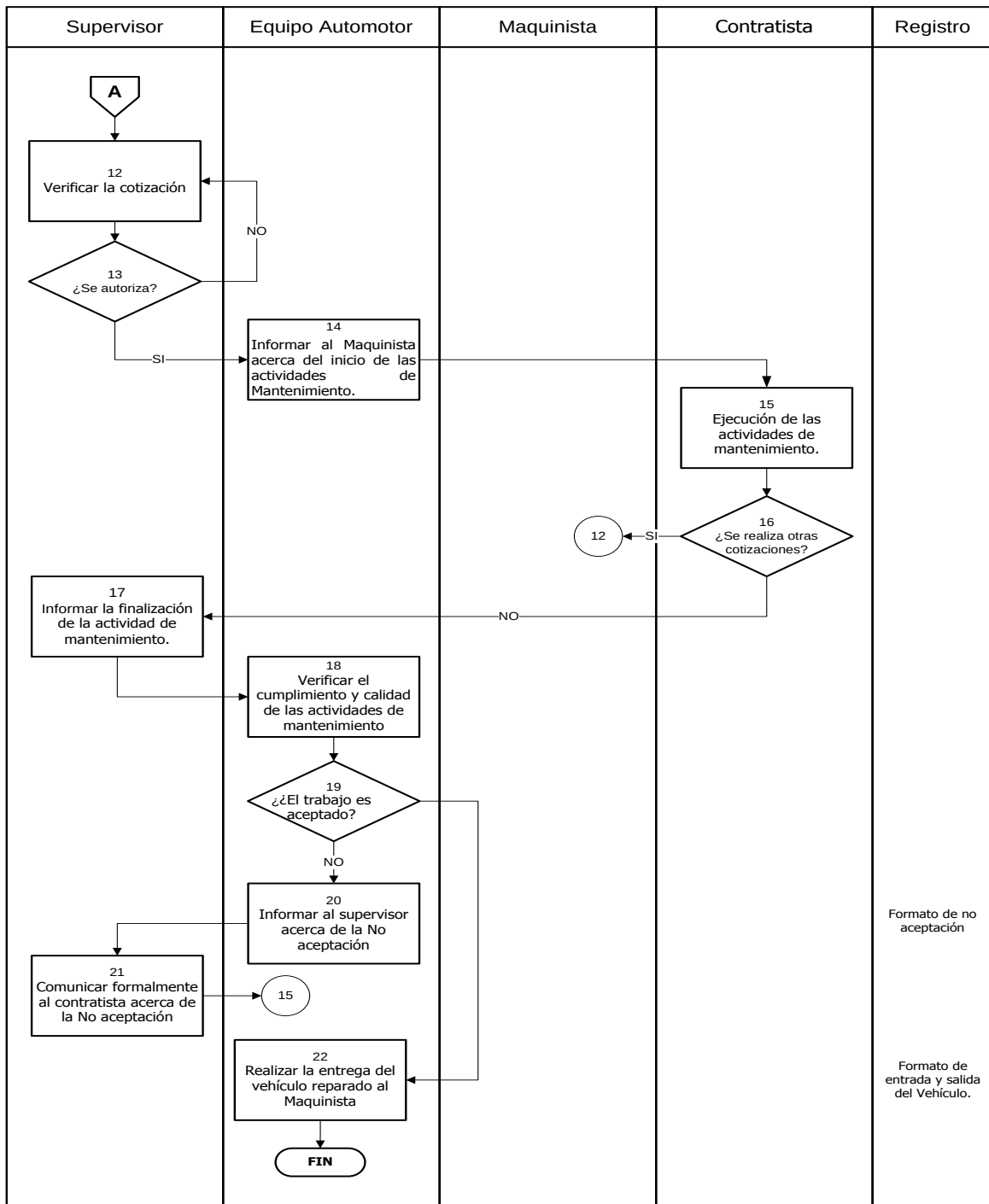
OBJETIVO
Establecer las acciones y los controles para realizar el reporte, diagnostico, mantenimiento y recibo a satisfacción para el mantenimiento correctivo del parque automotor, enmarcado en términos de calidad, oportunidad y servicio para garantizar la disponibilidad del mismo en la prestación del servicio público esencial.
ALCANCE
Este procedimiento aplica para todos los servidores públicos de la U.A.E. Cuerpo oficial de Bomberos Bogotá que desarrollen actividades de índole operativo y que tengan a cargo la responsabilidad del buen funcionamiento del equipo automotor.
POLÍTICAS DE OPERACIÓN
1. El líder de la dependencia debe garantizar el cumplimiento del procedimiento, garantizando y verificando la consecución de las actividades que permitan el logro del objetivo. 2. Todas las actividades del procedimiento ejecutadas que requieran el uso de instructivos y formatos, deberán ser diligenciadas en los establecidos para esta finalidad (anexos al procedimiento.) 3. Se debe realizar publicación y difusión permanente acerca del desarrollo del procedimiento y

ajustes que se le realicen a las áreas involucradas.
4. La organización de documentos producto de las actividades desarrolladas en este procedimiento deben quedar establecidas de acuerdo con las Tablas de Retención Documental -TRD concertadas con el líder del proceso.
DEFINICIONES
Autorización: Acto o documento a través del cual se permite a una persona realizar aquello que solicita, siempre y cuando cumpla con los requisitos técnicos establecidos. Contratista: Persona que bajo la modalidad de contrato ejecuta una obra o servicio. Diagnóstico: Actividad realizada por un especialista, con el objetivo de determinar de manera técnica y precisa, previo a la ejecución de la actividad de mantenimiento, las acciones a tomar y los recursos necesarios para resolver la falla reportada, así como los costos asociados a la misma. Esta actividad puede requerir, en algunos casos, de actividades de monte y desmonte de piezas, inspecciones diagnósticas, entre otras. Disponibilidad: Posibilidad de una cosa o persona de estar presente cuando se la necesita. Formato: Es el conjunto de las características técnicas y de presentación de un texto, objeto o documento en distintos ámbitos, tanto reales como virtuales. Garantía: Es la protección que se le da al asegurado contra pérdidas que haya sufrido, las cuales sean imputables al incumplimiento de un tercero. Mantenimiento correctivo: Acción de mantenimiento de carácter puntual como consecuencia del uso, agotamiento de la vida útil u otros factores externos de componentes, partes, piezas, materiales y en general, de elementos que constituyen un equipo, permitiendo su recuperación, restauración o renovación. Mesa Logística: Servicio de logística que facilita el acceso a los servicios que esta ofrece en las áreas de Parque Automotor, Equipo Menor, Logística y Suministros en: Mantenimiento, Calibración Solicitud de suministros, recargas para cilindros de oxígeno y auto contenido, Recargas para extintores, Préstamo de equipos en: Emergencias y/o eventos, lavado de vehículos y entrega de suministros y requerimientos del área, a través de un único canal de comunicación con el fin de facilitar la operación institucional. Parque Automotor: Grupo de vehículos destinados para un único fin, en el caso de la U.A.E. Cuerpo Oficial de Bomberos Bogotá, la atención de incidentes o eventos que se presenten en la ciudad. Proveedor: Persona física o jurídica que suministra productos o servicio que deben satisfacer unas especificaciones de calidad y requisitos fijados. Punto de Control de la actividad: Indica que la actividad es una revisión o verificación del cumplimiento de requisitos necesario para el desarrollo del objetivo del procedimiento. Servicio: Utilidad o función que desempeña una cosa. Solicitud: Documento en el que se realiza un requerimiento de un bien o servicio.
PRODUCTO O SERVICIO
Vehículos en buen estado de operación. Vehículos reparados oportunamente.

NORMATIVIDAD
Ley 1575 de 2012: Por medio de la cual se establece la Ley General de Bomberos de Colombia crea una estructura bomberil a nivel Nacional, Departamental y Distrital, con funciones específicas. Resolución No. 001 de 2001: Por la cual se expide el Manual de Procedimientos Administrativos y Contables para el manejo y Control de los Bienes en los Entes Públicos del Distrito Capital. Resolución 298 de 2011: Secretaria General Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Por la cual se reglamenta la administración, uso y manejo de los vehículos automotores de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Resolución interna 100 del 16 de marzo de 2009: Por la cual se crea y reglamenta el comité de vehículos de la U.A.E. Cuerpo Oficial de Bomberos Bogotá.

FLUJOGRAMA DEL PROCEDIMIENTO





DESCRIPCIÓN ACTIVIDADES DEL PROCEDIMIENTO

No.	Cargo responsable	Actividad
1	Maquinista	Reportar la(s) falla(s) del vehículo al equipo automotor al correo mesalogistica@bomberosbogota.gov.co con visto bueno del jefe de estación. El reporte de la falla debe ser realizado por el maquinista en el formato de

		Solicitud de Mantenimiento y autorizado por el encargado del turno, se debe Indicar de manera clara los síntomas presentados en el vehículo (ruidos, saltos, vibraciones, entre otros).
2	Equipo Automotor	Generar el numero de solicitud, realizar diagnostico técnico en el Formato Diagnóstico Técnico Parque Automotor por parte del personal especializado y comunicar numero de solicitud y diagnostico al maquinista y al supervisor supervisionmtto@bomberosbogota.gov.co Ver Instructivo Mantenimiento Correctivo Parque Automotor. Actividad No. 1
3	Equipo Automotor	¿Dentro de la solicitud existen requerimientos relacionados con Garantías con proveedor y/o siniestros? • SI existen requerimientos relacionados con Garantías con proveedor y/o siniestros, continuar con la actividad siguiente (4) • NO existen requerimientos relacionados con Garantías con proveedor y/o siniestros, continuar con la actividad (5)
4	Equipo Automotor	Viene de la respuesta SI de la actividad (3) Realizar procedimiento respectivo para mantenimiento por garantías y/o siniestros. Fin del Procedimiento.
5	Supervisión	Viene de la respuesta NO de la actividad (3) Revisar y tramitar con el contratista el diagnostico técnico y solicitar la programación del recibo del vehículo. Verificar la prioridad asignada en el diagnostico técnico. Dar trámite en máximo 30 minutos una vez recibido el diagnostico.
6	Contratista	De acuerdo al diagnóstico, programar el recibido del vehículo e informarlo a la supervisión del contrato al correo electrónico supervisionmtto@bomberosbogota.gov.co . Ver Instructivo Mantenimiento Correctivo Parque Automotor. Actividad No. 2
7	Supervisión	¿La fecha propuesta corresponde a lo acordado en el contrato de acuerdo a la prioridad? • NO corresponde, retornar a la actividad (6) • SI corresponde, continuar con la actividad siguiente (8)
8	Supervisión	Enviar correo electrónico a equipo automotor mesalogistica@bomberosbogota.gov.co y preparar el acompañamiento para el ingreso del vehículo al taller. Ver Instructivo Mantenimiento Correctivo Parque Automotor. Actividad No. 2
9	Equipo Automotor	Informar al Maquinista acerca de la fecha de ingreso del vehículo a taller para cotización y diagnostico. Diligenciar el Formato de entrada y salida del Vehículo.

10	Contratista	Realización y envío del diagnóstico por parte del contratista en el Formato Diagnostico del taller y la cotización de la solicitud de mantenimiento al supervisor del contrato al correo electrónico supervisionmtto@bomberosbogota.gov.co empleando el Formato cotización contratista
11	Supervisión	La supervisión del contrato debe realizar el registro fotográfico del vehículo al ingreso al taller.
12	Supervisión	Verificar la cotización y autorizarla mediante correo electrónico al contratista e informar a equipo automotor. Ver Instructivo Mantenimiento Correctivo Parque Automotor. Actividad No. 3
13	Supervisión	¿Se autoriza la cotización? • SI se autoriza, continuar con la actividad siguiente (14) • NO es autorizada, retornar a la actividad (12)
14	Equipo Automotor	Informar al Maquinista acerca del inicio de las actividades de Mantenimiento. Indicar fecha estimada de entrega del vehículo.
15	Contratista	Ejecución de las actividades de mantenimiento.
16	Contratista	¿Durante la ejecución se encontraron actividades adicionales que deben ser cotizadas? • SI hay que hacer cotizaciones, retornar a la actividad (12) • NO hay que hacer cotizaciones, continuar con la actividad siguiente (17)
17	Supervisión	Comunicar al equipo automotor mesalogistica@bomberosbogota.gov.co acerca de la finalización de la actividad de mantenimiento. Ver Instructivo Mantenimiento Correctivo Parque Automotor. Actividad No. 4
18	Equipo Automotor	Verificar el cumplimiento y calidad de las actividades de mantenimiento realizadas por el contratista.
19	Equipo Automotor	¿El trabajo es aceptado por la Entidad? NO es aceptado, ir a la actividad siguiente (20) SI es aceptado, continuar con la actividad (22)
20	Equipo Automotor	Informar al supervisor acerca de la No aceptación de las actividades de mantenimiento empleando el Formato de no aceptación .
21	Supervisión	Comunicar formalmente al contratista acerca de la No aceptación de las actividades de Mantenimiento solicita nueva intervención, ir a la actividad No. 15

22	Equipo Automotor	Realizar la entrega del vehículo reparado al Maquinista. Se recibe el vehículo por parte del Equipo automotor y se diligencia el Formato de entrada y salida del Vehículo . Ver Instructivo Mantenimiento Correctivo Parque Automotor. Actividad No. 5
23		Fin del Procedimiento

DOCUMENTOS RELACIONADO CON EL PROCEDIMIENTO

CÓDIGO	DOCUMENTO
FOR-PA-01-1	Formato de Solicitud de Mantenimiento
FOR-PA-01-2	Formato Diagnóstico Técnico Parque Automotor.
FOR-PA-01-3	Formato Diagnostico del taller
FOR-PA-01-4	Formato de entrada y salida del Vehículo
FOR-PA-01-5	Formato cotización contratista
FOR-PA-01-6	Formato de no aceptación
INS-PA-01-1	Instructivo de Mantenimiento Correctivo de Parque Automotor. V1

10.2.3.Documentación Plan de Mantenimiento e idoneidad

Con el propósito de que llevar la trazabilidad de la operaciones efectuadas a los vehículos de la Entidad en cumplimiento del plan de mantenimiento, la UAE Cuerpo Oficial de Bomberos, tiene una herramienta de manejo de información “MOTORSYSTEM”, instrumento que lleva la información u hoja de vida de la flota vehicular adscrita a la entidad, igual forma la hoja de vida y mantenimientos de cada vehículo se tiene de forma física, dichos documentos y programa de trazabilidad se maneja desde la Subdirección de Logística. Como se puede ver en la figura 1 Y 2 MOTORSYSTEM, es un software fácil funcionamiento, el cual genera informes generales o por vehículo. VER ANEXO 20

MotorSystem @ - Menu Principal



High Power
Work140-Server

Usuario Principal: **UAECOB**
NIT 89999061-9

Pendientes

MotorSystem @ *** Boletín de Pendientes de 19/06/2015 02:45:45 p.m. ***

Seguros

- Seguro: Vehículo - CC-01
- Póliza: 14961695
- Amparo: SDAT
- Aseguradora: SURAMERICANA
- Agente: Vence: 28/06/2015

*** Existencias de Almacén ***

Vehículos

Almacén

Accidentes
Egresos
Equipos
Ingresos
Mantenimiento
Multas
Permisos
Personal
Presupuesto
Recorridos
Seguridad
Seguros

Informe Especial

Actualización de Controles
Actualización de Pendientes

Pendientes Salir

MotorSystem @ - Ayuda

MotorSystem @ - Información de Plan de Mantenimiento

BLOQUE DE BÚSQUEDA > Plan de Mantenimiento

AutORIZACIÓN PARA: **Consultar**

Buscar por Identidad ☒

Tipo de Identidad: **Vehículo**

Identidad: **X-10**

Buscar por Sección ☐

Seleccione...

Buscar por Control ☐

Seleccione...

Buscar Mantenimientos Pendientes ☐

Control: **Seleccione...**

Unidad: **Seleccione...**

Anticipación: **Seleccione...**

Buscar por Fecha Último Control ☐

Del: **15-mm-aa**

Al: **15-mm-aa**

Identidad	Tipo Identidad	Sección	Parte	Labor
X-10	Vehículo	F1-V-09 CARROCERÍA	0100 CARROCERÍA GENERAL	001 REVISIÓN ESTADO DE CHAPAS, CONSOLAS Y ACCESORIOS
X-10	Vehículo	F2-V-19 COMBUSTIBLE	0200 FILTROS	001 CAMBIO DE LOS FILTROS DE COMBUSTIBLE
X-10	Vehículo	F2-V-08 LLANTA	0200 LLANTA	002 BALANCEO Y ALINEACIÓN
X-10	Vehículo	F2-V-06 SISTEMA SUSPENSIÓN	0400 GENERAL	001 REVISIÓN SOPORTES, EJES, AMORTIGUADORES, PASADORES BLUES Y RODAMIENTOS
X-10	Vehículo	F2-V-04 SISTEMA EMBRAGUE	0100 EMBRAGUE	003 REVISIÓN Y GRADUACIÓN DEL EMBRAGUE
X-10	Vehículo	F2-V-02 SISTEMA MOTOR	1000 BUJÍAS	001 CAMBIO DE BUJÍAS
X-10	Vehículo	F2-V-02 SISTEMA MOTOR	0500 CORREAS	001 REVISIÓN DE CORREAS DE MOTOR
X-10	Vehículo	F2-V-01 SISTEMA MOTOR	0100 SINCRONIZACIÓN	001 REALIZAR SINCRONIZACIÓN DEL VEHÍCULO
X-10	Vehículo	F2-V-01 SISTEMA GENERAL	0200 PLUMILLAS	001 CAMBIO DE PLUMILLAS
X-10	Vehículo	F1-V-01 SISTEMA GENERAL	0100 LÍQUIDOS	001 REVISIÓN NIVEL DE ACEITE, REFRIGERANTE, HIDRÁULICO, AGUA LAVAPARABRIS
X-10	Vehículo	F1-V-10 SISTEMA ELÉCTRICO	0100 FUNCIONAMIENTO GENERAL	001 REVISIÓN DE ENCENDIDO, LÍNEAS ELÉCTRICAS MOTOR Y ALTERNADOR, BATERÍA,
X-10	Vehículo	F3-V-03 SISTEMA TRANSMISIÓN	0200 CAJA VELOCIDADES	001 CAMBIO DE ACEITE CAJA DE VELOCIDAD
X-10	Vehículo	F1-V-08 LLANTA	0300 INFLADO	000 CONTROL DE PRESIÓN DE INFLADO DE LLANTAS
X-10	Vehículo	F1-V-07 SISTEMA FRENSOS	0200 GENERAL	001 REVISIÓN Y AJUSTE DE FRENSOS
X-10	Vehículo	F1-V-05 SISTEMA DIRECCIÓN	0100 DIRECCIÓN	005 CONTROL DE FUGA DE ACEITE DE DIRECCIÓN Y REVISIÓN DE ACEITE DE DIRECCIÓN
X-10	Vehículo	F1-V-03 SISTEMA TRANSMISIÓN	0300 CARDAN	001 ENGRASE DEL CARDAN, RESORTES, YUGOS

Totales 45

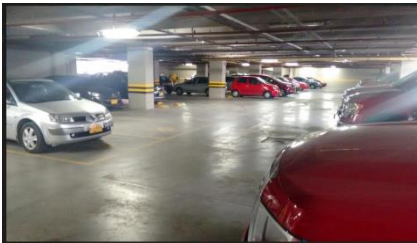
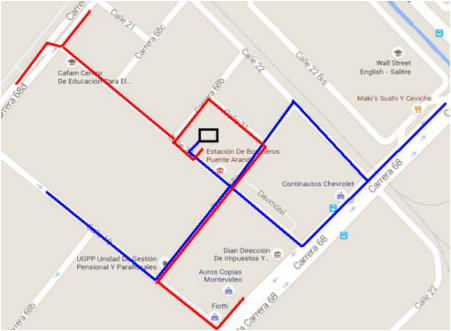
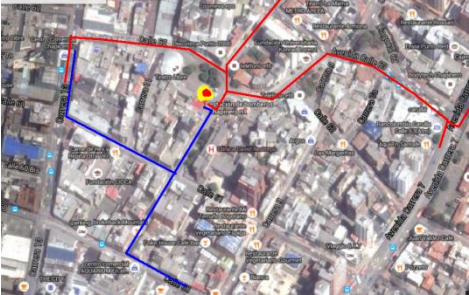
Buscar Preparar Impresión Excel Salir

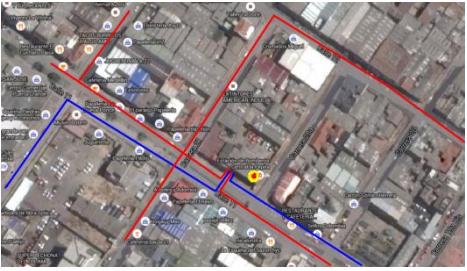
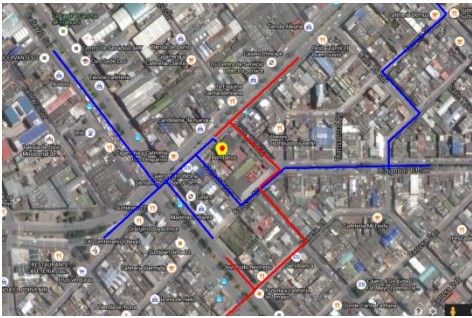
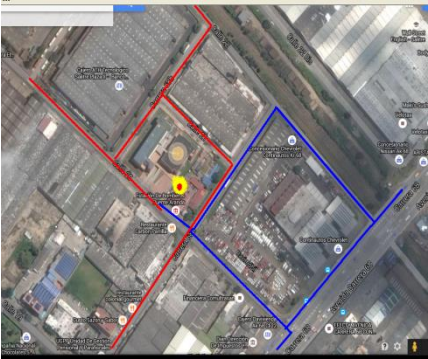
10.3.1. Datos internos

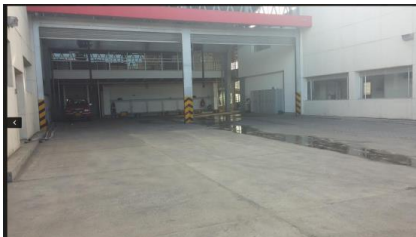
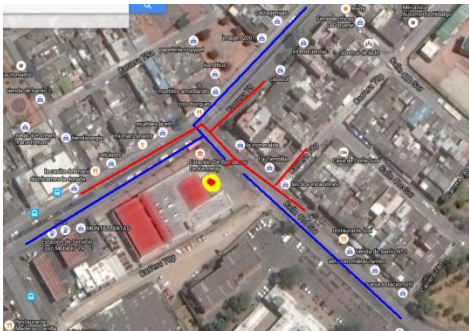
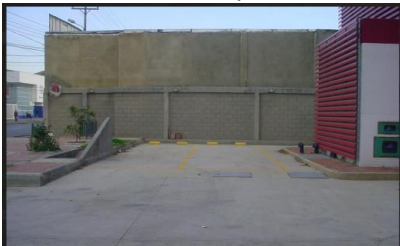
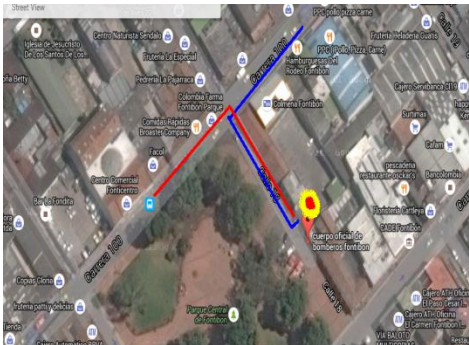
prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, así como el ingreso y salida de todo el personal de las instalaciones.

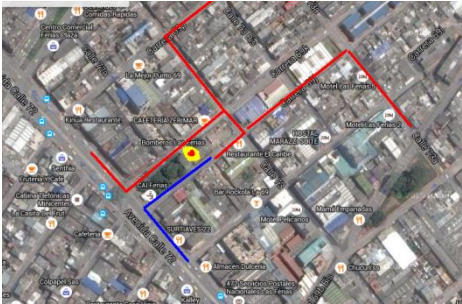
La infraestructura de cada una de las sedes contemplan una sala de maquinas y parqueadero vehicular, la cuales se encuentran señalizadas, demarcadas e iluminadas para el correcto desplazamiento. Como se puede ver en la tabla 29

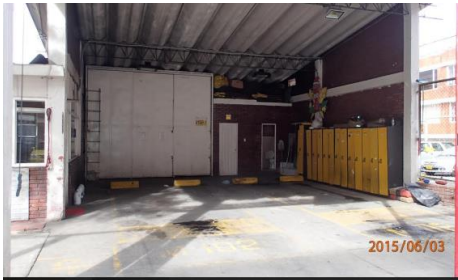
- Sobre las velocidades de circulación de vehículos**
 - Para transitar en las vías internas y parqueaderos de la institución la velocidad máxima es de veinte (20) kilómetros por hora,
 - La institución propende por la instalación de elementos en la vía, que favorezcan el control de velocidad dentro de las instalaciones, como reductores de velocidad (policías acostados móviles)

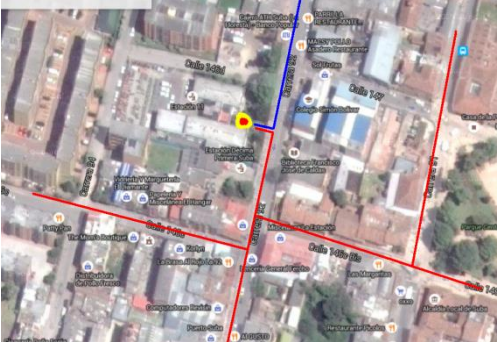
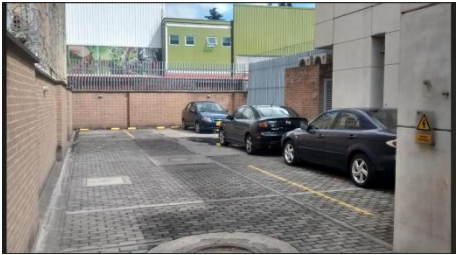
ESTACION	FOTO DE MOCIMIENTO VIAL	MAPA DE INGRESO Y SALIDA
EDIFICIO COMANDO	 	
Estación Chapinero B-1	  Sala de maquinas	

Estación Central B-2	 Sala de maquinas	
Estación Restrepo B-3	  Sala de maquinas  Parqueadero	
Estación Pueblo Aranda B-4	 Sala de Maquinas	

	 Parqueadero	
Estación Kennedy B-5	 Sala de Maquinas	
Estación Fontibón B-6	 Sala de Maquinas  Parqueadero	

Estación Ferias B-7	 Sala de Maquinas  Parqueadero	
Estación Bosa B-8	 Sala de Maquinas  Parqueadero	
Estación Bellavista B-9	 Sala de Maquinas  Parqueadero	

Estación Marichuela B-10	 Sala de Maquinas  Parqueadero	
Estación Candelaria B-11	 Sala de Maquinas  Parqueadero	

Estación Suba B-12	 Sala de Maquinas  Parqueadero	
Estación Caobos B-13	 Sala de Maquinas  Parqueadero	
Estación Bicentenario B-14	 Sala de Maquinas 	

	Parqueadero	
Estación Chapinero B-15	 Parqueadero	
Estación Chapinero B-16	 Sala de Maquinas  Parqueadero	

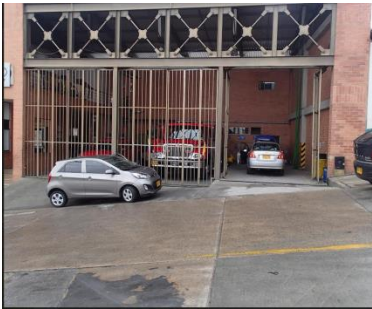
Estación Chapinero B-17	 Sala de Maquinas	
--	---	--

Tabla 29: zona de afluencia vehicular y peatonal – rutas internas y externas

10.3.2. Rutas externas

En este punto es fundamental aclarar que el decreto 2851 de 2013 establece:

“(...) Cuando se trate de empresas cuyo objeto social sea el transporte de mercancías o pasajeros, se deberá realizar un estudio de rutas desde el punto de vista de Seguridad Vial, el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de viaje a través del análisis de información de accidentalidad y la aplicación de inspecciones de Seguridad Vial sobre los corredores usados, lo cual permitirá identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención, corrección y mejora, a través del diseño de protocolos de conducción que deberán socializarse con todos los conductores y buscar mecanismos para hacer coercitiva su ejecución. (...)”

Primordialmente se debe aclarar que la UAECOB no tiene como objeto social el transporte de mercancías o de pasajeros, por lo cual no existen rutas regulares preestablecidas o condicionadas, de tal manera como se interpreta la legislación este requisito no aplica para la institución.

10.3.3. Apoyo tecnológico

La UAE Cuerpo Oficial de Bomberos cuenta para su operación, de un dispositivo satelital de monitoreo de conductores en un 35% de su flota vehicular, generando de forma inmediata rutas de desplazamiento. De igual forma cuenta con una central de comunicaciones, oficina que orienta a cada vehículo que se desplaza en misión, esta central tiene acceso a nuevas tecnologías para la coordinación y apoyo eficiente en la atención de emergencias.



Imagen GPS y sistema de información instalado en maquina de atención de emergencias

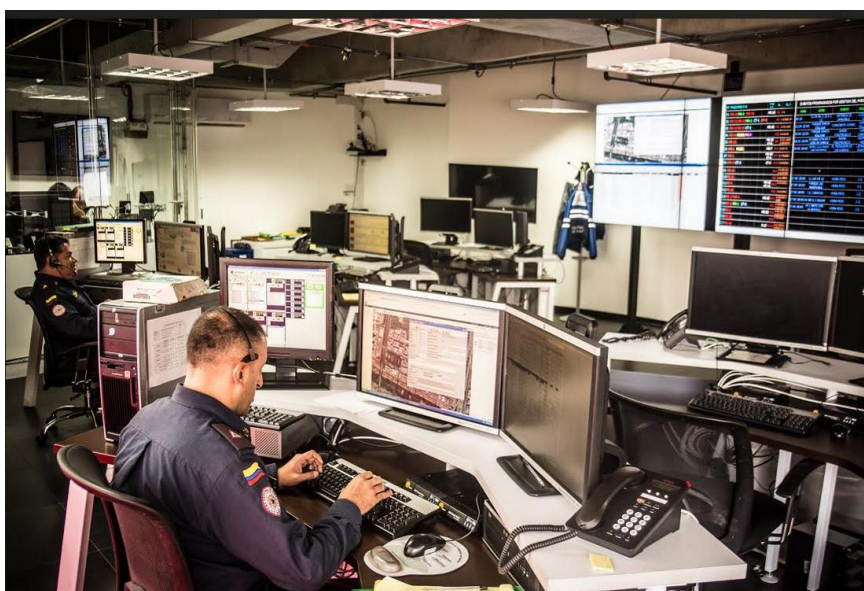


Imagen central de comunicaciones

10.3.4. Políticas de socialización y actualización de información

La entidad estableció un plan de comunicación dentro de sus mecanismos de socialización e información preventiva para el personal (ver anexo 25), este plan tiene como finalidad optimizar el flujo de información al interior y exterior, se constituye en 3 componentes: comunicación interna, comunicación externa y comunicación digital interna y externa. Cada componente tiene su política o estrategia de comunicación dentro y fuera de la Entidad.

LINEA DE ACCIÓN	MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO
PROGRAMA	Establecer estrategias de comunicación que permitan a los bomberos maquinistas conocer la atención integral brindada

	por la institución, con el fin de fortalecer el sentido de pertenencia de los mismos
DESCRIPCIÓN	Procedimiento de divulgación y convocatoria para las capacitaciones, con el fin de garantizar mayor participación de los interesados
ACCIONES	
- Criterios y actividades de comunicación operativa - Criterios y actividades de comunicación estratégica - Criterios y actividades de comunicación motivacional - Criterios y actividades de comunicación ascendente - Seguimiento de eficacia a estrategias de comunicación	
LOGROS	
- Garantizar la eficacia del programa de capacitación - Contar con personal satisfecho y comprometido con la organización - Contar con mayor número de personal competente	
OBSERVACIONES O CONSIDERACIONES	
a. Comunicación operativa Para que una persona participe en un curso de capacitación debe saber que éste existe. Parece una obviedad, y de hecho lo es, pero les aseguro que en muchas empresas, cuando se le pregunta a alguien por qué no asistió a un curso, responde: “porque no sabía”. Entonces la Entidad debe asegurarse de comunicar lo básico: - Los cursos que se van a dictar durante el año - A quién están dirigidos o quién puede participar - Si se necesitan conocimientos previos y cuáles - La duración y el lugar donde se dictan - Cómo inscribirse o si necesitan autorización de un líder, etc. Además los colaboradores deben saber dónde van a encontrar esta información (por ejemplo, en una sección dentro de la Intranet, o en las reuniones mensuales con su líder o en carteleras, etc.), y es clave que esté siempre actualizada. b. Comunicación estratégica Una vez que la persona sabe acerca de la existencia del curso, tiene que conocer las intenciones estratégicas que hay detrás. Es decir: saber por qué tendría que participar en esa capacitación. En esta instancia recomiendo que la empresa comunique: - Los objetivos del curso - Por qué se lo invita a participar - Por qué ese curso es adecuado para su función - Qué espera la empresa que la persona haga luego del curso - Quienes más van a participar (y quiénes no) y por qué c. Comunicación motivacional Una vez que la persona sabe qué existe el curso (operativo) y por qué tiene que asistir (estratégico), el tercer paso es que quiera participar. Aquí se juega la capacidad de la Entidad para motivarlos, y para hacerlo es preciso elaborar mensajes clave que respondan las preguntas que se pueden hacer los colaboradores: - ¿Por qué debería participar en el curso, en qué me beneficia? - ¿En qué me afecta si no lo hago? - ¿Voy a poder aplicar lo aprendido? ¿Cómo, dónde y cuándo?	

- ¿La gerencia está realmente comprometida y le interesa que la gente participe?
- ¿Los que se capacitan, obtiene desempeños superiores o avances en su plan de carrera?
- ¿Qué opina la gente que ya participó de este curso?

A la vez los líderes deben manifestar públicamente que valoran que la gente concurra a las capacitaciones. Lamentablemente a veces los cargos directivos envían, sin querer, mensajes desmotivadores que se manifiestan en expresiones que subestiman la importancia del curso, o en lamentos por la “pérdida de días de trabajo”, o directamente por el total desconocimiento de que un colaborador está participando en un programa de formación.

d. Comunicación ascendente

Por último, siempre recomiendo abrir un canal de comunicación ascendente en tres instancias:

- Antes del curso: Hablar con los futuros asistentes a los cursos, contarles acerca del programa de formación, preguntarles qué necesitan y esperan. En una palabra, involucrarlos y tomarlos en cuenta para el diseño pedagógico.
- Durante: Monitorear cómo marchan las capacitaciones para hacer los ajustes que sean necesarios.
- Al final: Conversar con los participantes y conocer no sólo “si les gustó o no el curso” sino si sienten que lo aprendido fue útil, si piensan que pueden aplicar los conocimientos a sus tareas y qué más necesitan en el futuro para pasar del “saber” al “hacer”.

1. Medios de comunicación de capacitaciones

La institución debe garantizar que los participantes conozcan con anterioridad el objetivo, contenido y los beneficios de las capacitaciones, por ello se debe utilizar canales de comunicación escrita o electrónicos en medios de información como:

- Folletos
- Invitaciones por correo electrónico
- Circulares

En dichos medios informativos se debe asegurar que se integren y se detallen con precisión los contenidos descritos en las estrategias de comunicación operaciones, estratégicas y de motivación con el fin de lograr que la información de la capacitación sea lo más completa posible y lograr la participación voluntaria de los funcionarios

2. Seguimiento de canales de divulgación

La aplicación de indicadores de ejecución y cumplimiento de los planes de capacitación es una herramienta de gestión apropiada para verificar la eficacia de las estrategias de comunicación, ya que permite percibir la recepción de la información de la programación de las capacitaciones y permite medir el interés del personal en adquirir nuevos conocimientos

Sin embargo es necesario evaluar periódicamente si los medios de divulgación o información de las capacitaciones son adecuados o necesitan ajustes, a través de encuestas aplicadas una vez terminada la capacitación, la cual debe integrar cuestionarios con respecto a la información descrita de la capacitación, es decir evaluar las estrategias de comunicación operaciones, estratégicas y de motivación

La aplicación de las encuestas facilitara a la institución identificar claramente las falencias de las estrategias de comunicación, que le permitirán orientar esfuerzos a fortalecer los medios divulgativos.

10.4. ATENCIÓN A VICTIMAS

La atención de víctimas se realiza con base a el Plan de Emergencias de Bogotá, documento que define las políticas, los sistemas de organización y los procedimientos generales aplicables para enfrentar de manera oportuna, eficiente y eficaz las situaciones de calamidad, desastre o emergencia que se presente en Bogotá, con el fin de mitigar o reducir los efectos negativos o lesivos sobre las personas, los bienes, la economía, el medio ambiente, y la infraestructura de la ciudad. Mediante un sistema estructurado de matrices, planes y protocolos provee disposiciones relativas a la clasificación de las emergencias, las funciones y actividades, responsables, procedimientos, organización, coordinación y recursos que son aplicables para la atención de emergencias.

El Plan de Emergencias de Bogotá se desprende del Plan Distrital de Prevención y Atención de Emergencias en lo correspondiente a su objetivo de administración de emergencias. Así mismo, tiene relación con: Los Planes Institucionales de Emergencia y contingencia en tanto define el ámbito de participación y actuación de cada una de las entidades Distritales en emergencias Los Planes Locales de emergencias y contingencia en tanto define el ámbito de participación y actuación de las localidades en emergencias. Los Planes de Rehabilitación y Reconstrucción en tanto la respuesta a la emergencia constituye la base para el inicio del proceso de recuperación. VER ANEXO 22.



De igual manera la Entidad tiene procedimientos internos de atención de emergencias (VER ANEXO 23) y procedimiento de rescate bombero caído, procedimiento que aplica a todo el personal operativo que conforma la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá. VER ANEXO 24

11. ANEXOS

Anexo 1: Acta creación comité (ver CD)

Anexo 2: Descripción flota vehicular entidad (ver CD)

Anexo 3: Encuesta de diagnostico de seguridad vial (ver CD)

Anexo 4: Diagnostico a la entidad (ver CD)

Anexo 5: Formato de Evaluación de Examen Práctico y resultados prueba (ver CD)

Anexo 6: Anexo formato entrevista psicosocial y respuestas (ver CD)

Anexo 7: cronograma indicadores de resultados Plan Estratégico de Seguridad vial (ver CD)

Anexo 8: cronograma indicadores de seguimiento línea de acción fortalecimiento gestión institucional (ver CD)

Anexo 9: cronograma indicadores de seguimiento línea de acción medidas de comportamiento humano (ver CD)

Anexo 10: cronograma indicadores de seguimiento línea de acción medidas sobre los vehículos (ver CD)

Anexo 11: cronograma indicadores de seguimiento línea de acción medidas sobre la infraestructura o las vías (ver CD)

Anexo 12: cronograma indicadores de seguimiento línea de acción sistema de atención a victimas (ver CD)

Anexo 13: Plan de Mantenimiento Parque Automotor (ver CD)

Anexo 14: Instructivo Mantenimiento Correctivo Parque Automotor (ver CD)

Anexo 15: Ficha técnica mantenimiento preventivo grupo 1 (ver CD)

Anexo 16: Ficha técnica mantenimiento preventivo grupo 2 (ver CD)

Anexo 17: Ficha técnica mantenimiento preventivo grupo 3 (ver CD)

Anexo 18: Ficha técnica mantenimiento preventivo grupo 4 (ver CD)

Anexo 19: Ficha técnica mantenimiento preventivo grupo 5 (ver CD)

Anexo 20: Trazabilidad Plan de Mantenimiento MOTORSYSTEM (ver CD)

Anexo 21: Lista de chequeo revisión diaria equipo automotor (ver CD)

Anexo 22: Plan de emergencias Bogotá (ver CD)

Anexo 23: Procedimiento atención de emergencias (ver CD)

Anexo 24: Procedimiento Bombero caído (ver CD)

Anexo 25: Plan de comunicaciones (ver CD)