

BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL

SICTE						
NIT	830113252	TELÉFONO	320430265			
DIRECCIÓN	CALLE 77 NO. 69 Q – 27	CORREO	laura.heredia@sicte.com			
NOMBRE DE CONTACTO	Laura Natalia Heredia Palacios	CARGO	Coordinadora SSTA			
MISIÓN	SICTE S.A.S., presta servicios de ingeniería, desarrollando proyectos de construcción y mantenimiento de redes de telecomunicaciones, brindando un excelente servicio a nuestros clientes, velando por el bienestar integral de nuestros colaboradores, estableciendo estrategias para ser una empresa rentable, respetando siempre la ética empresarial y promoviendo la mejora continua en todos los procesos.					
VISIÓN	En el 2023 SICTE S.A.S., será una empresa líder y reconocida a nivel nacional en el sector de las telecomunicaciones, manteniendo el nivel de excelencia para la prestación del servicio, generando beneficios y crecimiento a nuestros colaboradores y accionistas, alcanzando las expectativas de nuestros clientes y convirtiéndonos en su mejor aliado estratégico.					
ACTIVIDAD ECONÓMICA	Construcción de otras obras de ingeniería civil.					
NÚMERO DE EMPLEADOS	2484		LUGAR DE OPERACIÓN	NACIONAL		
TIPO DE VEHÍCULOS	BICICLETA	0	TIPO DE OPERACIÓN	MISIONAL	x	
	CARGA ESPECIAL	215			IN-ITINERE	
	LIVIANOS DE USO PARTICULAR	0		TECNOLOGÍA		
	MOTOCICLETAS PASAJEROS	1352				
	TAXIS	0				
NOMBRE DE LA BUENA PRÁCTICA			SICTE Muévete seguro			
TIEMPO DE IMPLEMENTACIÓN (meses)	FECHA DE INICIO DE LA IMPLEMENTACIÓN	ÁREA RESPONSABLE DE LA IMPLEMENTACIÓN				
20	9/12/2019	Seguridad y Salud en el trabajo y ambiental.				
ORIGEN DE LA BUENA PRÁCTICA						
<p>SICTE, evidenció que, en el 2019, su accidentalidad a nivel laboral se incrementó en un 50.7% respecto al año inmediatamente anterior, siendo así el 2019 cierra con un número de accidentes de (101) Ciento un eventos. Al validar las causas básicas se detectó que en la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, la práctica de inspección pre operacional de los vehículos tipo motocicleta no se estaba realizando, el seguimiento a la misma no era adecuado y no se evidenciaba una reacción oportuna ante las novedades o fallas reportadas por los trabajadores, esto debido a que el pre operacional era en físico, la supervisión la realizaban los supervisores del proyecto pero este documento al momento de solicitarlo en las inspecciones, auditorias para comparar con el estado real de la motocicleta no aparecía, no se había diligenciado, no se le había suministrado al trabajador y en varias oportunidades el trabajador salía con la falla mecánica o con su equipo de protección deteriorado a trabajar.</p>						
DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA BUENA PRÁCTICA						
<ul style="list-style-type: none"> • Enero a Junio 2019: Caracterización y seguimiento de accidentalidad • Febrero a Junio 2019: Inspecciones en campo pre operacional. 						

#NosMovemosSeguros

BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL

- 13 de Julio de 2019: Reunión de comité de seguridad vial.
- Desarrollo pre operacional en la plataforma Reportes.
- 06 de Diciembre de 2019: Prueba Piloto supervisores.
- Febrero de 2020: Inclusión por grupo de supervisores en la plataforma de reportes.
- Mayo de 2020: Construcción pagina web <https://sstasict2020.wixsite.com/misitio>
- Diciembre de 2020: Aplicación de la encuesta y caracterización actores viales.
- Enero de 2021: Construcción capacitaciones viales de acuerdo al actor.

FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN		DESCRIPCIÓN DE LA BUENA PRÁCTICA
Comité de seguridad vial reuniones de gestión		<p style="background-color: yellow;">SE DEBE ESPECIFICAR QUE HAN EJECUTADO PARA CADA PILAR REFERENTE A LA BUENA PRÁCTICA (PLARAFORMA REPORTES)</p> <p>SICTE, cuenta con una plataforma digital “Reportes”, la cual le permite al trabajador registrar las actividades diarias, realizar supervisión y validación de las mismas; Dada la necesidad de realizar una oportuna y adecuada inspección pre operacional del vehículo, el seguimiento y control sobre el parque automotor, desde el área de Seguridad, Salud en el Trabajo y Ambiente (SSTA) y Parque automotor , se propuso incluir el formato pre operacional en la plataforma y programarlo con las siguientes variables:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Establecer un compromiso de buena fe, donde el trabajador garantice que la información registrada es veraz ante el estado actual de la motocicleta. b) Diligenciar antes de iniciar operación y no permitir su avance o registro de actividades en caso de no diligenciarlo. c) Establecer un horario para diligenciar el pre operacional, de 6:00 a 7:00 donde es el inicio de operación. d) Clasificar las novedades reportadas como moderadas y graves. En fallas clasificadas como graves reportadas, el usuario debe ser inhabilitado para operar ese día. e) Generar alertas de inhabilitación por no diligenciamiento o fallas al perfil del técnico, supervisor, coordinador. f) Crear en la plataforma la hoja de vida del trabajador motorizado, donde se evidencie y controle los documentos obligatorios (SOAT, Técnico mecánica, Licencia de tránsito y Licencia de conducción). g) La habilitación de un trabajador o usuario inhabilitado solo la puede hacer el Supervisor, Coordinador de Proyecto, SSTA y/o parque automotor después de la inspección, verificación, validación y justificación de la novedad. h) Facilitar consulta del pre operacional en el tiempo. i) Generar informes de auditoría de fallas reportadas y subsanación de las mismas. j) Alertas de fechas de vigencia de los documentos obligatorios. k) Generar informe de trabajadores pendientes por diligenciar pre operacional diario. l) Firmas digitales de los usuarios.
Políticas de seguridad vial	X	
Identificación de peligros		
Gestión del riesgo	X	
Otra:		

#NosMovemosSeguros

BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL

COMPORTAMIENTO HUMANO		DESCRIPCIÓN DE LA BUENA PRÁCTICA
Campañas	X	<p>Adicionalmente esta buena práctica nos permite la conservación, fácil acceso a la documentación y disminución en el consumo del papel.</p> <p>SE DEBE ESPECIFICAR QUE HAN EJECUTADO PARA CADA PILAR REFERENTE A LA BUENA PRÁCTICA (PLARAFORMA REPORTES)</p> <p>SICTE, cuenta con una plataforma digital “Reportes”, la cual le permite al trabajador registrar las actividades diarias, realizar supervisión y validación de las mismas; Dada la necesidad de realizar una oportuna y adecuada inspección pre operacional del vehículo, el seguimiento y control sobre el parque automotor, desde el área de Seguridad, Salud en el Trabajo y Ambiente (SSTA) y Parque automotor , se propuso incluir el formato pre operacional en la plataforma y programarlo con las siguientes variables:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Establecer un compromiso de buena fe, donde el trabajador garantice que la información registrada es veraz ante el estado actual de la motocicleta. b) Diligenciar antes de iniciar operación y no permitir su avance o registro de actividades en caso de no diligenciarlo. c) Establecer un horario para diligenciar el pre operacional, de 6:00 a 7:00 donde es el inicio de operación. d) Clasificar las novedades reportadas como moderadas y graves. En fallas clasificadas como graves reportadas, el usuario debe ser inhabilitado para operar ese día. e) Generar alertas de inhabilitación por no diligenciamiento o fallas al perfil del técnico, supervisor, coordinador. f) Crear en la plataforma la hoja de vida del trabajador motorizado, donde se evidencie y controle los documentos obligatorios (SOAT, Técnico mecánica, Licencia de tránsito y Licencia de conducción). g) La habilitación de un trabajador o usuario inhabilitado solo la puede hacer el Supervisor, Coordinador de Proyecto, SSTA y/o parque automotor después de la inspección, verificación, validación y justificación de la novedad. h) Facilitar consulta del pre operacional en el tiempo. i) Generar informes de auditoría de fallas reportadas y subsanación de las mismas. j) Alertas de fechas de vigencia de los documentos obligatorios. k) Generar informe de trabajadores pendientes por diligenciar pre operacional diario. l) Firmas digitales de los usuarios. <p>Adicionalmente esta buena práctica nos permite la conservación, fácil acceso a la documentación y disminución en el consumo del papel.</p>
Estrategias de formación y divulgación para la seguridad vial	X	
Cualificación y selección de conductores		
Eco-conducción		
Fatiga de conductores		
Distracción de conductores		
Uso de tecnologías de seguimiento a conductores y vehículos	X	
Otra:		

#NosMovemosSeguros

BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL

VEHÍCULOS SEGUROS		DESCRIPCIÓN DE LA BUENA PRÁCTICA
Tecnologías de seguridad vial para vehículos	X	<p>SE DEBE ESPECIFICAR QUE HAN EJECUTADO PARA CADA PILAR REFERENTE A LA BUENA PRÁCTICA (PLARAFORMA REPORTES)</p> <p>SICTE, cuenta con una plataforma digital “Reportes”, la cual le permite al trabajador registrar las actividades diarias, realizar supervisión y validación de las mismas; Dada la necesidad de realizar una oportuna y adecuada inspección pre operacional del vehículo, el seguimiento y control sobre el parque automotor, desde el área de Seguridad, Salud en el Trabajo y Ambiente (SSTA) y Parque automotor, se propuso incluir el formato pre operacional en la plataforma y programarlo con las siguientes variables:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Establecer un compromiso de buena fe, donde el trabajador garantice que la información registrada es veraz ante el estado actual de la motocicleta. b) Diligenciar antes de iniciar operación y no permitir su avance o registro de actividades en caso de no diligenciarlo. c) Establecer un horario para diligenciar el pre operacional, de 6:00 a 7:00 donde es el inicio de operación. d) Clasificar las novedades reportadas como moderadas y graves. En fallas clasificadas como graves reportadas, el usuario debe ser inhabilitado para operar ese día. e) Generar alertas de inhabilitación por no diligenciamiento o fallas al perfil del técnico, supervisor, coordinador. f) Crear en la plataforma la hoja de vida del trabajador motorizado, donde se evidencie y controle los documentos obligatorios (SOAT, Técnico mecánica, Licencia de tránsito y Licencia de conducción). g) La habilitación de un trabajador o usuario inhabilitado solo la puede hacer el Supervisor, Coordinador de Proyecto, SSTA y/o parque automotor después de la inspección, verificación, validación y justificación de la novedad. h) Facilitar consulta del pre operacional en el tiempo. i) Generar informes de auditoría de fallas reportadas y subsanación de las mismas. j) Alertas de fechas de vigencia de los documentos obligatorios. k) Generar informe de trabajadores pendientes por diligenciar pre operacional diario. l) Firmas digitales de los usuarios. <p>Adicionalmente esta buena práctica nos permite la conservación, fácil acceso a la documentación y disminución en el consumo del papel.</p>
Programas de mantenimiento e inspección de vehículos	X	
Otra:		
INFRAESTRUCTURA Y ENTORNO SEGURO		DESCRIPCIÓN DE LA BUENA PRÁCTICA
Infraestructura segura de estacionamiento		<p>SE DEBE ESPECIFICAR QUE HAN EJECUTADO PARA CADA PILAR REFERENTE A LA BUENA PRÁCTICA (PLARAFORMA REPORTES)</p>

#NosMovemosSeguros

BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL

	Rutogramas y rutas críticas	X	
	Gestión y programación de viajes	X	
Otra:			<p>SICTE, cuenta con una plataforma digital “Reportes”, la cual le permite al trabajador registrar las actividades diarias, realizar supervisión y validación de las mismas; Dada la necesidad de realizar una oportuna y adecuada inspección pre operacional del vehículo, el seguimiento y control sobre el parque automotor, desde el área de Seguridad, Salud en el Trabajo y Ambiente (SSTA) y Parque automotor, se propuso incluir el formato pre operacional en la plataforma y programarlo con las siguientes variables:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Establecer un compromiso de buena fe, donde el trabajador garantice que la información registrada es veraz ante el estado actual de la motocicleta. b) Diligenciar antes de iniciar operación y no permitir su avance o registro de actividades en caso de no diligenciarlo. c) Establecer un horario para diligenciar el pre operacional, de 6:00 a 7:00 donde es el inicio de operación. d) Clasificar las novedades reportadas como moderadas y graves. En fallas clasificadas como graves reportadas, el usuario debe ser inhabilitado para operar ese día. e) Generar alertas de inhabilitación por no diligenciamiento o fallas al perfil del técnico, supervisor, coordinador. f) Crear en la plataforma la hoja de vida del trabajador motorizado, donde se evidencie y controle los documentos obligatorios (SOAT, Técnico mecánica, Licencia de tránsito y Licencia de conducción). g) La habilitación de un trabajador o usuario inhabilitado solo la puede hacer el Supervisor, Coordinador de Proyecto, SSTA y/o parque automotor después de la inspección, verificación, validación y justificación de la novedad. h) Facilitar consulta del pre operacional en el tiempo. i) Generar informes de auditoría de fallas reportadas y subsanación de las mismas. j) Alertas de fechas de vigencia de los documentos obligatorios. k) Generar informe de trabajadores pendientes por diligenciar pre operacional diario. l) Firmas digitales de los usuarios. <p>Adicionalmente esta buena práctica nos permite la conservación, fácil acceso a la documentación y disminución en el consumo del papel.</p>
ATENCIÓN A VÍCTIMAS			DESCRIPCIÓN DE LA BUENA PRÁCTICA
	Investigación de accidentes		SE DEBE ESPECIFICAR QUE HAN EJECUTADO PARA CADA PILAR REFERENTE A LA BUENA PRÁCTICA (PLARAFORMA REPORTES)
	Procedimientos y protocolos para la atención de víctimas		
	Seguimiento de víctimas a mediano y largo plazo	X	

#NosMovemosSeguros

BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL

Otra:	<p>supervisión y validación de las mismas; Dada la necesidad de realizar una oportuna y adecuada inspección pre operacional del vehículo, el seguimiento y control sobre el parque automotor, desde el área de Seguridad, Salud en el Trabajo y Ambiente (SSTA) y Parque automotor, se propuso incluir el formato pre operacional en la plataforma y programarlo con las siguientes variables:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Establecer un compromiso de buena fe, donde el trabajador garantice que la información registrada es veraz ante el estado actual de la motocicleta. b) Diligenciar antes de iniciar operación y no permitir su avance o registro de actividades en caso de no diligenciarlo. c) Establecer un horario para diligenciar el pre operacional, de 6:00 a 7:00 donde es el inicio de operación. d) Clasificar las novedades reportadas como moderadas y graves. En fallas clasificadas como graves reportadas, el usuario debe ser inhabilitado para operar ese día. e) Generar alertas de inhabilitación por no diligenciamiento o fallas al perfil del técnico, supervisor, coordinador. f) Crear en la plataforma la hoja de vida del trabajador motorizado, donde se evidencie y controle los documentos obligatorios (SOAT, Técnico mecánica, Licencia de tránsito y Licencia de conducción). g) La habilitación de un trabajador o usuario inhabilitado solo la puede hacer el Supervisor, Coordinador de Proyecto, SSTA y/o parque automotor después de la inspección, verificación, validación y justificación de la novedad. h) Facilitar consulta del pre operacional en el tiempo. i) Generar informes de auditoría de fallas reportadas y subsanación de las mismas. j) Alertas de fechas de vigencia de los documentos obligatorios. k) Generar informe de trabajadores pendientes por diligenciar pre operacional diario. l) Firmas digitales de los usuarios. <p>Adicionalmente esta buena práctica nos permite la conservación, fácil acceso a la documentación y disminución en el consumo del papel.</p>
VALORES AGREGADOS	Plataforma de fácil acceso.
ASPECTOS POR DESTACAR DE LA BUENA PRÁCTICA	Plataforma Digital, diseñada de forma practica, visualmente agradable para el trabajador.
CLAVES PARA EL ÉXITO DE LA BUENA PRÁCTICA EN SEGURIDAD VIAL	El aspecto relevante que logro implementar esta buena práctica fue involucrar inicialmente a los supervisores y coordinadores de proyecto, esto permitió que ellos desde su experiencia con la plataforma asesoraran y guiaran a los trabajadores
REPLICABILIDAD DE LA BUENA PRÁCTICA	Uso de tecnología para el diligenciamiento del pre operacional digital.

#NosMovemosSeguros

BUENAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL

INCONVENIENTES Y OBSTÁCULOS DURANTE LA IMPLEMENTACIÓN		Las dificultades para la implementación del pre operacional de manera digital estuvieron relacionadas con la actitud de los trabajadores así la transición del papel a lo digital debido a que se iniciaron bloqueos simultáneos por el no diligenciamiento del pre operacional, el reporte de fallas y el proceso de habilitación.	
BENEFICIOS OBTENIDOS			
CIFRAS DE SINIESTROS VIALES	(1) Número de siniestros viales reportados en el período de implementación de la Buena Práctica (BP) <small>(Acumulado de 6 meses posteriores a la implementación de la BP)</small>		(2) Número de siniestros viales reportados antes de la implementación de la Buena Práctica (BP) <small>(Acumulado de 6 meses previos a la implementación de la BP)</small>
	46		62
	REDUCCIÓN DE SINIESTRALIDAD $\frac{(2)-(1)}{(2)} * 100\%$	26%	Explique: Posterior a la implementación se tuvo un control oportuno sobre los vehículos.
COSTO	(3) Inversión en la Buena Práctica (BP)		\$25.200.000
	(4) Inversión en seguridad vial anual		\$309.234.184
	INVERSIÓN DE LA BP: $\frac{(3)}{(4)} * 100\%$	8 %	Explique: La plataforma "Reportes" es una aplicación diseñada con anterioridad por el área de tecnología, con un fin inicial (reporte de INCOMPLETO)
IMPACTO	(5) Número de personal cubierto con la Buena Práctica (BP)		(6) Número de personal expuesto <small>(Entiéndase como personal expuesto, la población a la que va dirigida la buena práctica Ej: Conductores, Personal administrativo, etc.)</small>
	1352		1352
	IMPACTO DE LA BUENA PRÁCTICA: $\frac{(5)}{(6)} * 100\%$	100%	Explique: SICTE cuenta en la actualidad con 1352 trabajadores que diligencian el pre operacional en la plataforma Reportes
OTROS		Explique: Nos unimos a la visión cero, con base en nuestra buena práctica, nos aliamos con la empresa DICO; empresa en telecomunicaciones EL PLAN PADRINO DEBE SER OFICIALIZADO ANTE LA SDM	

#NosMovemosSeguros