|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| LOGO DE LA ORGANIZACIÓN | | **NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN** | | | | | |
| **NIT** | |  | | **TELÉFONO** | |  | |
| **DIRECCIÓN** | |  | | **CORREO** | |  | |
| **NOMBRE DE CONTACTO** | |  | | **CARGO** | |  | |
| **MISIÓN** | |  | | | | | |
| **VISIÓN** | |  | | | | | |
| **ACTIVIDAD ECONÓMICA** | |  | | | | | |
| **NÚMERO DE EMPLEADOS** | |  | | **LUGAR DE OPERACIÓN** | |  | |
| **TIPO DE TRANSPORTE** | | **CARGA** | **PASAJEROS** | **ESPECIAL** | | **MOTOCICLETAS** | **TAXIS** |
| **( )** | **( )** | **( )** | | **( )** | **( )** |
| **TIPO DE VEHÍCULOS** | |  | | **CANTIDAD** | |  | |
|  | |  | |
| **PILAR IMPLEMENTADO** | | | | | | | |
| **Marque con una (X) el Pilar y la Temática en la que se está implementando** | | | | | | | |
| **( ) FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN** | | Comité de seguridad vial reuniones de gestión |  | **( ) COMPORTAMIENTO HUMANO** | | Campañas |  |
| Políticas de seguridad vial |  | Estrategias de formación y divulgación para la seguridad vial |  |
| Identificación de peligros |  | Cualificación y selección de conductores |  |
| Gestión del riesgo |  | Eco-conducción |  |
| Otra: | | Fatiga de conductores |  |
| **( ) VEHÍCULOS SEGUROS** | | Tecnologías de seguridad vial para vehículos |  | Distracción de conductores |  |
| Programas de mantenimiento e inspección de vehículos |  | Uso de tecnologías de seguimiento a conductores y vehículos |  |
| Otra: | | Otra: | |
| **( ) ATENCIÓN A VÍCTIMAS** | | Investigación de accidentes |  | **( ) INFRAESTRUCTURA Y ENTORNO SEGURO** | | Infraestructura segura de estacionamiento |  |
| Procedimientos y protocolos para la atención de víctimas |  | Rutogramas y rutas críticas |  |
| Seguimiento de víctimas a mediano y largo plazo |  | Gestión y programación de viajes |  |
| Otra: | |
| **( ) VALORES AGREGADOS** | |  | | Otra: | |
|  |
| **TIEMPO DE IMPLEMENTACIÓN (meses)** | | | | | | **FECHA DE INICIO DE LA IMPLEMENTACIÓN** | |  |
|  | | | | | |  | |  |
| **ÁREA RESPONSABLE DE LA IMPLEMENTACIÓN** | | | | | | | |  |
|  | | | | | | | |  |
| **ORIGEN DE LA BUENA PRÁCTICA** | | | | | | | |  |
| Descripción de las razones, situaciones, problemas y/o motivaciones para diseñar una estrategia de seguridad vial. | | | | | | | |  |
| **DESCRIPCIÓN DE LA BUENA PRÁCTICA** | | | | | | | |  |
| De los aspectos marcados con (X) mencione uno a uno. | | | | | | | |  |
| **DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA BUENA PRÁCTICA** | | | | | | | |  |
| Mencione los pasos que llevó a cabo para implementar la buena práctica. | | | | | | | |  |
| **BENEFICIOS OBTENIDOS** | | | | | | | |  |
| **CIFRAS DE SINIESTROS VIALES** | **(1) Número de siniestros viales reportados en el período de implementación de la Buena Práctica (BP)** | | | |  | | |  |
| (Acumulado de 6 meses posteriores a la implementación de la BP) | | | |  |
| **(2) Número de siniestros viales reportados antes de la implementación de la Buena Práctica (BP)** | | | |  | | |  |
| (Acumulado de 6 meses previos a la implementación de la BP) | | | |  |
| **REDUCCIÓN DE SINIESTRALIDAD** | | |  | | **Explique:** | |  |
|  |
| **COSTO** | **(3) Inversión en la Buena Práctica (BP)** | | | | **$** | | |  |
| **(4) Inversión en seguridad vial anual** | | | | **$** | | |  |
| **INVERSIÓN DE LA BP:** | | |  | | **Explique:** | |  |
|  |
| **IMPACTO** | **(5) Número de personal cubierto con la Buena Práctica (BP)** | | | |  | | |  |
| **(6) Número de personal expuesto** | | | |  | | |  |
| (Entiéndase como personal expuesto, la población a la que va dirigida la buena práctica Ej: Conductores, Personal administrativo, etc.) | | | |  |
| **IMPACTO DE LA BUENA PRÁCTICA:** | | |  | | **Explique:** | |  |
|  |
| **OTROS** | | | |  | | **Explique:** | |  |
| **INCONVENIENTES Y OBSTÁCULOS DURANTE LA IMPLEMENTACIÓN** | | | | | | | |  |
| ¿Qué dificultades tuvo al momento de implementar la buena práctica? | | | | | | | |  |
| **CLAVES PARA EL ÉXITO DE LA BUENA PRÁCTICA EN SEGURIDAD VIAL** | | | | | | | |  |
| ¿Cuál(es) aspecto(s) considera más relevantes para lograr implementar con éxito la buena práctica? | | | | | | | |  |
| **REPLICABILIDAD DE LA BUENA PRÁCTICA EN SEGURIDAD VIAL** | | | | | | | |  |
| ¿Cómo puede otra organización replicar la buena práctica? | | | | | | | |  |
| **EVIDENCIA DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA BUENA PRÁCTICA** | | | | | | | |  |
| En esta sección presente la evidencia de la implementación de la buena práctica. También es posible relacionar los archivos que adjuntará con su postulación o el link donde estarán disponibles para consulta. Recuerde que esta información se publicará, por lo cual le pedimos no enviar datos personales de los colaboradores. | | | | | | | |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **EMPRESA SALVAVIDAS EN MOTO POSTULACIÓN DE VALORES AGREGADOS PARA LA PROTECCIÓN DE LA VIDA EN LAS VÍAS PARA MOTOCICLISTAS** | | | |
| **ASPECTO** | | **CRITERIO** | **POSTULADO Marque con una (X) el valor agregado a postular** | **DESCRIPCIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN Recuerde adjuntar evidencia de cada ítem postulado** |
| **ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL - EPP** | | La organización apoya monetariamente la entrega y/o reposición de los EPP’s (casco, chaqueta, pantalón, o traje antifricción, guantes, botas, incluye elementos reflectivos, coderas, rodilleras, pechera).   * Casco: Resolución 1080 de 2019. * Chaqueta y Pantalones: Norma EN-13595./ EN-1621. * Guantes: EN-13594. * Rodilleras y espinilleras: EN-1621. * Botas: EN 13634. * Protector de pecho: EN-1621. |  |  |
| La organización verifica la calidad de los EPP’s (casco, chaqueta, pantalón, o traje antifricción, guantes, botas, incluye elementos reflectivos, coderas, rodilleras, pechera). |  |  |
| **FACTOR HUMANO** | | La organización tiene definido el perfil de motociclista cualificado que requiere para sus actividades y les realiza pruebas prácticas y teóricas (seguridad vial, conocimiento de la señalización vertical, demarcación, dispositivos de control de tráfico), tanto en el proceso de selección, como de forma periódica durante la operación. |  |  |
| La organización cuenta con un plan de refuerzo mediante el cual capacita a los motociclistas que desea vincular, previo al inicio de la operación, si el motociclista presenta deficiencias en conocimientos y habilidades relacionadas con la conducción segura. |  |  |
| **COMUNICACIÓN** | | La organización utiliza diferentes medios de comunicación con su personal motorizado (cartelera, correo electrónico, anuncios de altavoz, charlas preoperacionales, etc.) para promover y/o recordar tips de conducción segura, normatividad y eco conducción. |  |  |
| **CAPACITACIÓN** | | La organización incluye capacitación en nuevos temas para actualizar a los conductores tales como: eco-conducción, nuevas tecnologías, fatiga y se evalúa o retroalimenta el conocimiento adquirido. |  |  |
| La organización ha asistido a los cursos teórico-prácticos en conducción gratuitos para motociclistas ofertados por la Secretaría Distrital de Movilidad. |  |  |
| **MOTO SEGURA** | | La organización verifica que el reporte de los motorizados sobre el estado diario de su motocicleta sea real y define tiempos oportunos para la solución de las novedades evidenciadas. |  |  |
| La organización verifica la calidad e idoneidad de los talleres que realizan los mantenimientos y reparación de las motocicletas |  |  |
| La organización incentiva la adquisición de vehículos que incluyan nuevas tecnologías amigables con el ambiente (motos eléctricas) y seguras (  frenos ABS, frenos de disco en ambas ruedas, luz automática, cilindraje a partir de 125 hasta 163 c.c.). |  |  |
| **VIAJES SEGUROS** | | La organización en sus recorridos actualiza de manera frecuente los puntos críticos a través del reporte de los motorizados. Los nuevos motorizados realizan el primer recorrido con el acompañamiento de otro motorizado que cuenta con mayor experiencia. |  |  |
| Se realiza monitoreo de los viajes (velocidad, frenadas y aceleradas bruscas, etc.). |  |  |
| La organización establece tiempos libres y seguros para el desarrollo de las actividades misionales. |  |  |
| **ATENCIÓN POST-EVENTO** | | Se realiza una valoración física, mental y motora antes de reiniciar labores en el cargo. |  |  |
| La organización realiza acompañamiento posterior a los lesionados en el siniestro vial (describir el tipo de acompañamiento si lo realiza). Además, para la atención, apoyo y seguimiento de siniestros viales la organización cuenta con una persona capacitada. |  |  |
| La organización genera un informe de incidentes y siniestros, el cual es socializado con todo el personal de motorizados con el objetivo de implementar un plan de mejoramiento a partir de las lecciones aprendidas. |  |  |
| Los colaboradores han realizado el curso de “Primer respondiente” |  |  |
| **ENFOQUE DE GÉNERO** | | La organización tiene una política específica de vinculación de mujeres con el objetivo de reducir sus cifras de siniestralidad |  |  |
| Incluye en las capacitaciones temáticas relacionadas con seguridad vial y género, que aborden aspectos como la diferencia en siniestros entre hombres y mujeres motociclistas, comportamientos de riesgo asumidos por género, y violencia de género en la conducción |  |  |
| La organización empodera y promueve el liderazgo de la mujer motociclista en lo que respecta al desarrollo e implementación de sus políticas de movilidad segura |  |  |