



Cómo adoptar VISION CERO en las empresas

Cartilla
Taller
1

#NosMovemosSeguros

¿ Cómo hacer parte de la Red Empresarial de Seguridad Vial?



1. Visita la página redempresarial.movilidadbogota.gov.co y regístrate.
2. Conoce la información y beneficios que la Red tiene para ofrecer.
3. Anímate a publicar la buena práctica de Seguridad Vial que tu organización ha implementado y permite que otras conozcan tu trabajo.
4. Asiste a los eventos y talleres de la Red y mejora tus conocimientos en Seguridad Vial.
5. Comparte y divulga el sello que la organización ha alcanzado.

Esta cartilla fue elaborada en el marco del contrato CPS 2017-1859.



#NosMovemosSeguros

redempresarial.movilidadbogota.gov.co

Calle 13 #37-35, Bogotá, Colombia

Teléfono: 57 (1) 364 9400 ext. 8309

Correo: redempresarialsv@movilidadbogota.gov.co



¿Qué es la Red Empresarial de Seguridad Vial?

La Red Empresarial de Seguridad Vial es una iniciativa de la Secretaría Distrital de Movilidad, que tiene como fin propiciar el trabajo interinstitucional entre entidades públicas y privadas a través del intercambio, visibilización y divulgación de prácticas empresariales de Seguridad Vial enfocadas a salvaguardar la vida en las vías.

¿Sabes qué es una buena práctica?

Se entiende como buena práctica toda aquella iniciativa, acción, programa, proyecto o campaña que resuelve de manera integral y sostenible un problema o riesgo identificado como perjudicial a la Seguridad Vial. Esta buena práctica es una alternativa de solución que aumenta las posibilidades de mejora y éxito en un periodo de tiempo determinado.

VISIÓN CERO



BOG

Hablemos sobre Visión Cero para las empresas de la RESV

Visión Cero es una iniciativa que le da un enfoque ético a la Seguridad Vial y tiene como objetivo reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves de siniestros viales.

Durante el desarrollo del taller como parte de los eventos y actividades para la interacción de las empresas de la Red Empresarial de Seguridad Vial, se conocieron herramientas útiles para adoptar Visión Cero en sus empresas de manera que la Seguridad Vial se convierta en una práctica de corresponsabilidad que conlleve a salvar vidas en el tránsito.

El taller contó con una metodología en la cual algunos mitos de Seguridad Vial, fueron desmentidos luego de que cada uno de los asistentes expresara su opinión al respecto.





¿Por qué Visión Cero en Bogotá?

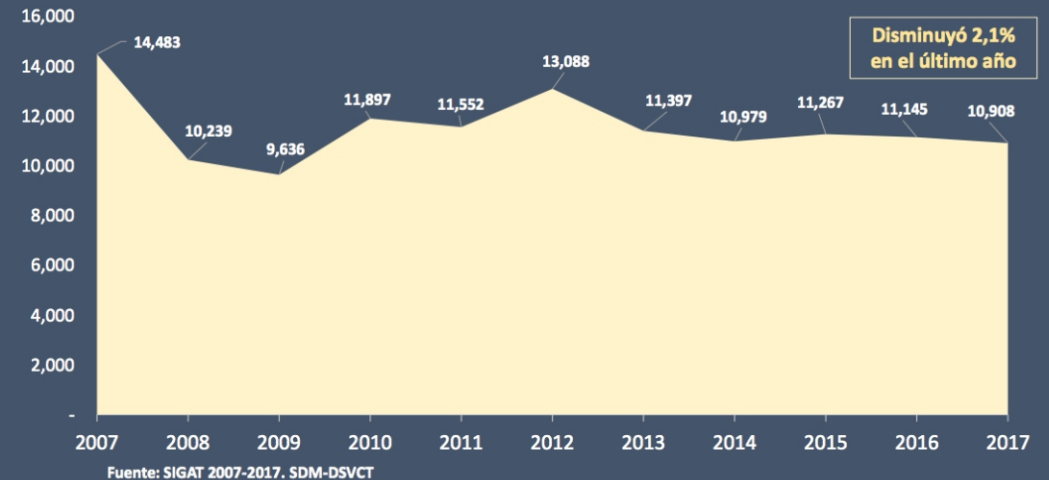
En Bogotá fallecen 7.5 personas por cada 100.000 habitantes a causa de siniestros viales, mientras que por otras enfermedades las cifras son:

- ⊙ Cáncer de cuello uterino (2.8).
- ⊙ Enfermedad cardiaca hipertensiva (1.5).
- ⊙ Diabetes (3.7).
- ⊙ Cáncer de mama (3.9).
- ⊙ EPOC (3.4), entre otras.

Fuente: Diagnóstico sectorial de salud, 2015.

Miremos las cifras en materia de siniestros viales en Bogotá, en una comparación de la última década (2007-2017).

SINIESTROS DE TRÁNSITO 2007 - 2017





“La siniestralidad vial es un problema de Salud Pública”

Para tener en cuenta:

Usuarios vulnerables a nivel mundial:

- ⊙ 22% Peatones
- ⊙ 4% Ciclistas
- ⊙ 23% Motociclistas

El 96% de las fatalidades por siniestros viales en Bogotá entre 2003 y 2016 involucraron peatones, ciclistas y motociclistas.

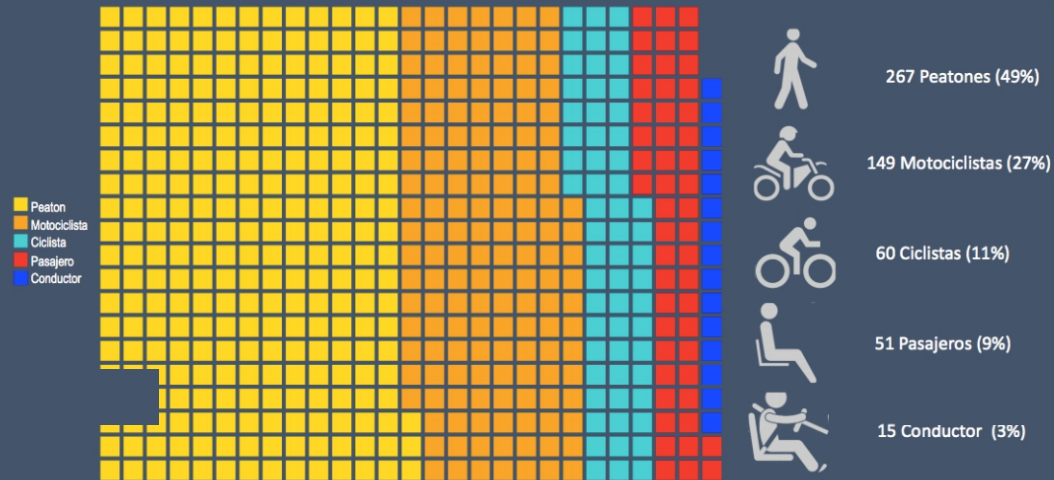
Fatalidades por siniestros de tránsito en Bogotá 2003-2016

- ⊙ 96% Peatones, Ciclistas y Motociclistas

Fuente: WHO Global Status on Road Safety, 2015.

MUERTES POR CONDICIÓN DEL USUARIO 2017

546 muertes en 2017



Fuente: SIGAT 2007-2017
Elaborado por: SDM-DSVCT

Como parte de los ejercicios de comparación, se demuestra que durante el año 2017, murieron 546 personas en siniestros viales, lo que equivale a 8 siniestros aéreos por cada año en Bogotá.

Esto ha motivado en Bogotá la formulación de una política pública que ponga la siniestralidad vial como un problema de salud pública, para que se le dé un lugar preponderante en la agenda.

Principios de la Visión Cero



Miremos los 5 pilares que plantea la política de Visión Cero:

La política de Visión Cero, en implementación por parte del Distrito desde 2016, adopta los siguientes lineamientos:

- Ninguna muerte en el tránsito es aceptable.
- Las personas cometemos errores.
- Tenemos límites al impacto.
- La responsabilidad es compartida, no es solamente del usuario de las vías.
- El sistema previene los choques, o al menos las heridas graves, incluso si uno o más elementos fallan.



Gestión: El objetivo de este eje es fortalecer las instituciones distritales y generar acciones conjuntas.



Comportamiento: La cultura vial tiene como finalidad el cuidado de la vida, conocimiento de los factores de riesgo y el respeto de las normas.



Atención a víctimas: Este eje busca hacer más ágil la atención de las víctimas, y de este modo salvar vidas.



Infraestructura: La prioridad en vía es la vida de los usuarios, por lo cual se promueven mejoras en la infraestructura bajo los principios de calle completas, diseños más seguros y gestión de la velocidad.








Vehículos, control y tecnología: Este eje tiene por objeto fortalecer el control a comportamientos y factores de riesgo, ofrecer condiciones más seguras en las vías a través de la información al usuario y favorecer la investigación de siniestros viales.








¿Por qué hablar de siniestros y no de accidentes?

¿Cuáles son los actores viales?

-  Peatón
-  Ciclista
-  Motociclista
-  Pasajero (moto, transporte público o privado)
-  Conductor

Factores de riesgo:

-  Velocidad
-  Beber y conducir
-  Uso correcto del casco
-  Uso del cinturón
-  Silla de retención infantil

¿Qué es un accidente de tránsito?

Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, igualmente afecta a la circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o las vías cerca a la zona de influencia del hecho.

["Ley 769 de 2002 Art 2. Definiciones"](#)

¿Qué es un siniestro de tránsito?

Daño provocado por un hecho de tránsito que se pudo haber evitado y prevenido, con el marco de la corresponsabilidad y autorregulación, estos siniestros viales ocurren cuando varios eslabones de una cadena se rompen lo que quiere decir que las causas de un siniestro pueden identificarse y tratarse.

Esto conlleva a una frase de reflexión "TODAS ESTAS MUERTES SE PUDIERON HABER EVITADO".

"Voy de afán"

"La ciudad está congestionada"

¡Es importante cambiar paradigmas!

"En hora pico no hay excesos de velocidad"

"La culpa es del peatón"

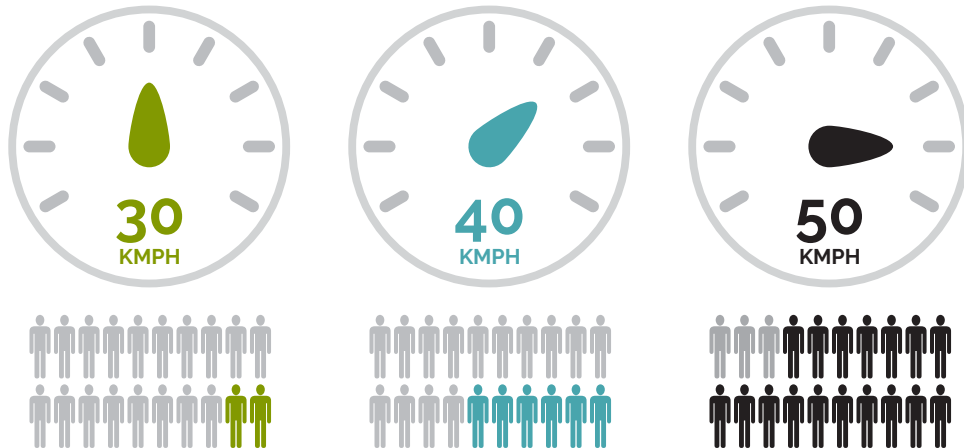


Miremos algunas acciones estratégicas:

- ⦿ Reducir las conductas inseguras.
- ⦿ Comunicaciones públicas.
- ⦿ Mejor vigilancia policial.
- ⦿ Diseñar vías más seguras.
- ⦿ Diseñar y ampliar los sistemas de movilidad segura y sostenible.

50

Gestión de velocidad para reducir el riesgo



- ⊙ 30km/h = 10% Posibilidad de muerte para peatones/ciclistas
- ⊙ 40km/h = 30% Posibilidad de muerte para peatones/ciclistas
- ⊙ 50km/h = 85% Posibilidad de muerte para peatones/ciclistas

Fuente: Ciudades más seguras mediante el diseño, WRI, 2015.

¿Por qué es importante para las empresas la política de Visión Cero?

- Garantizar la máxima seguridad a sus empleados.
- Evitar bajas laborales y pérdidas de ingresos en la empresa.
- Responsabilidad social corporativa.
- Contribuir a la mejora de la Seguridad Vial de la sociedad.
- Disminuir gastos materiales.

Costos de la NO prevención

- Días de baja del trabajador a cargo de la empresa.
- Pérdida de negocio ocasionado por la disminución de la capacidad productiva.
- Poca motivación de los empleados que se han visto implicados en el siniestro.
- Primas de seguros por las flotas de vehículos siniestrados.
- Cotizaciones a la seguridad social- ARL.
- Reparación de vehículos y lucro cesante mientras se repara.
- Daño a la reputación de la empresa.

Más TIPS para reducir los siniestros viales



- Contratación de mujeres conductoras, quienes demuestran tener niveles más bajos en siniestros en comparación con los hombres.
- Capacitación a conductores, procesos de selección exhaustivos, formación en Seguridad Vial y eco-Conducción, campañas preventivas y juego de cambio de roles.
- Atención eficiente a víctimas, control de los programas de mantenimiento de los vehículos, control de la velocidad e identificación de puntos críticos en las rutas transitadas.



Ejercicio desvirtuando los mitos en Seguridad Vial

Los asistentes al taller establecen su opinión sobre una serie de preguntas con el objetivo de desvirtuar algunos mitos que se han construido entorno a las acciones de Seguridad Vial. Con la colaboración del Ing. Darío Hidalgo, se adelantaron las conclusiones de esta actividad.

Con el fin de desvirtuar algunos mitos sobre Seguridad Vial, se realizó una actividad, donde los participantes al taller responden una serie de preguntas que con la orientación de los expertos, explica las razones de una verdad sobre los mitos.



1. ¿Construir más vías es la mejor solución a la movilidad?



En este punto, la selección de la respuesta por parte de los asistentes estuvo dividida, entre el SI y NO. Sin embargo, la conclusión del experto Darío Hidalgo establece que, si hay una necesidad de construir más vías, pero no es la solución.

Se requiere mejorar los sistemas de transporte de la ciudad.

2. ¿La seguridad vial es ÚNICAMENTE responsabilidad del gobierno?



Por unanimidad los asistentes eligieron la opción NO, a lo cual el Ing. Hidalgo concuerda con la respuesta del público. Como se vio durante su presentación el tema de seguridad vial es corresponsabilidad de todos, tanto del sector público (gobierno) como del privado, y la Red Empresarial es un gran escenario para unir esfuerzos.

3. ¿Los CARROS MODERNOS son muy seguros?



En esta pregunta nuevamente los asistentes están divididos entre el SI y NO. Lamentablemente a Colombia llegan carros que no cumplen con estándares internacionales en tema de Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte como entidad competente en regular los diferentes tipos de carrocerías y los tipos de vehículos que circulan en el territorio nacional deberá maximizar esfuerzos para que las ensambladoras e importadores de vehículos cumplan con estándares internacionales en Seguridad Vial.

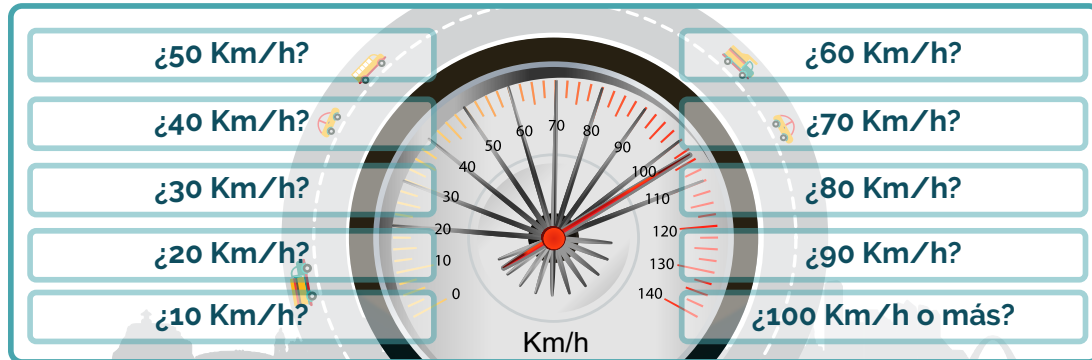
4. ¿Los hombres son mejores conductores que que las mujeres?



Un alto porcentaje de las personas votaron por el NO. Para el Ing. Darío Hidalgo como lo estableció en su presentación, se demostró que hay menores siniestros relacionados con mujeres.

5. ¿Cuál considera usted es una VELOCIDAD SEGURA en la ciudad?

En esta oportunidad el Ing. Darío Hidalgo, concluye que la velocidad máxima recomendada en la zona urbana es de 50 Km/h. Respuesta que concuerda con la mayoría de los asistentes y que guarda estrecha relación con la propuesta del distrito para disminuir los siniestros viales.



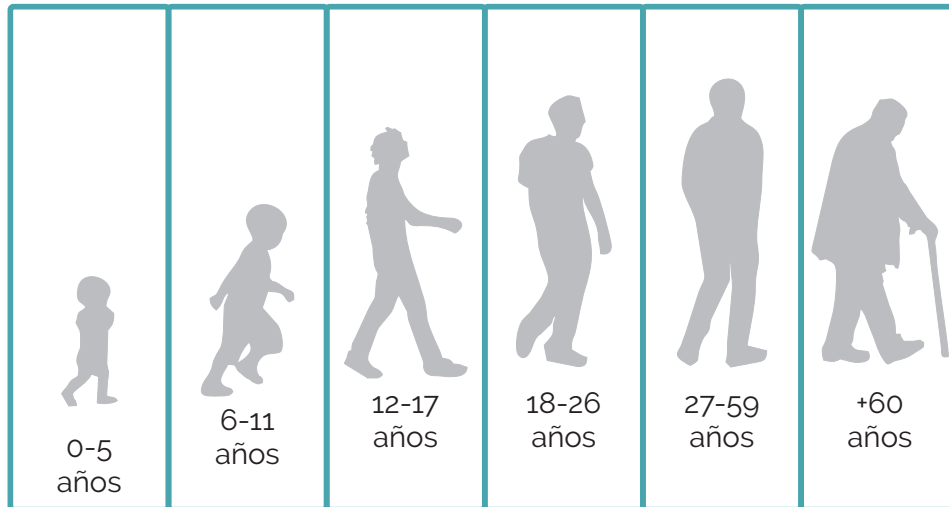
6. ¿Cuál es el ACTOR VIAL que más muere en siniestros de tránsito?

En este punto la respuesta de los asistentes se divide entre motociclistas, peatones y ciclistas. Para lo cual, el Ing. Hidalgo aclara que, a nivel internacional el peatón ocupa el primer lugar. No obstante, en Colombia y especialmente en Bogotá el motociclista es el actor vial con mayor número de siniestros de tránsito. Lo anterior, se relaciona con el crecimiento acelerado de los usuarios que optan por este modo de transporte, el cual se ha incrementado alrededor del 18% en los últimos años.



7. ¿Cuál es el rango de EDAD DE LOS PEATONES que mueren en las vías?

La mayoría de los asistentes al taller coinciden que el rango de edad de los peatones que fallecen en siniestros viales se encuentra entre los 18 y 26 años, lo cual difiere con las cifras reales para la ciudad de Bogotá. Según el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, el 55,8% de los peatones que fallecieron en siniestros viales eran adultos mayores entre 60 y 80 años, seguido del 23% de peatones entre 50 y 59 años.



8. ¿Reducir la VELOCIDAD MÁXIMA de la ciudad afecta los tiempos de viaje?



Los asistentes señalan que reducir la velocidad máxima NO afecta los tiempos de viaje. El Ing. Darío Hidalgo explica entonces, que los corredores viales tienen a lo largo del día periodos pico y periodos valle, y por lo tanto, la medida propuesta por la administración no afecta la velocidad promedio ni los tiempos de viaje de los usuarios de la vía. Se concluye entonces, que cuando se habla de reducir el límite de velocidad máxima, se hace referencia a la velocidad punta o velocidad que no puede sobrepasar en determinado tiempo un vehículo en movimiento.

9. ¿Hablar por teléfono con MANOS LIBRES no genera riesgos de siniestros?



Se ha podido evidenciar que el uso de manos libres NO mejora la concentración del conductor en la vía, por el contrario divide las actividades que el cerebro realiza de manera secuencial y reduce la pericia detrás del volante. Frente a este tema, se refleja una concordancia con las respuestas de los asistentes.

10. ¿Considera que las personas se SABEN COMPORTAR EN LA VÍA?



La totalidad de los asistentes respondieron que NO, sobre lo cual el Ing. Darío concuerda con la respuesta. No obstante, el especialista en el tema enfatiza en que para lograr un comportamiento adecuado es necesario realizar capacitaciones a los usuarios y desarrollar mejoras en el diseño de las vías e infraestructura aledaña que no sólo faciliten la realización de maniobras seguras para todos los actores viales (vías completas) sino que también incrementen la posibilidad que los usuarios sobrevivan a un siniestro vial (vías perdonadoras).

11. EDUCAR A LOS NIÑOS es la mejor forma de reducir la mortalidad en las vías



El 80% de los asistentes respondieron que SI. Sin embargo, el Ing. Hidalgo explica que según nuevos estudios el imponer a los niños normas viales tiene un efecto poco relevante, ya que estas conductas viales se pueden estar olvidando cuando el niño ha crecido. Los nuevos modelos pedagógicos establecen que los niños aprenden con el ejemplo; es prudente hacerles entender a los más pequeños que se debe caminar por el andén, se debe ayudar a los adultos mayores, se debe respetar el espacio de los demás en la vía y en particular a la persona que tiene condiciones de movilidad reducida. Si bien, los padres inician la educación vial de los niños a la edad de 5 o 6 años, es recomendable que se refuerce y se fortalezcan los principios viales a la edad de los 16 años, ya que es esta la edad cuando el joven se inicia en la conducción y cuando debe aplicar los patrones aprendidos, por lo cual la Ley 1503 de 2011 establece que los colegios deben impartir formación de hábitos y conductas seguras.

● Construyamos un nuevo estilo

Con el propósito de asimilar los conceptos del taller de Visión Cero, te invitamos a desarrollar un ejercicio sobre los mitos en Seguridad Vial, en compañía de varias personas o los colaboradores de tu empresa, donde podrán desmitificar varias acciones al momento de conducir.

Recuerda, Visión Cero integra acciones, metas y programas bajo un mismo fin considerando que para la sociedad el costo económico de las muertes y los heridos graves es mayor al que se puede llegar a invertir protegiéndolas.

La Secretaría Distrital de Movilidad avanza en la implementación de una política en materia de Seguridad Vial, con la participación activa de diferentes empresas que día a día se comprometen con la política de Visión Cero en sus organizaciones.

● Para mayor información visita la página de la Red:

redempresarial.movilidadbogota.gov.co



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

VISION
CERO  BOG

RED 
EMPRESARIAL DE
SEGURIDAD VIAL

redempresarial.movilidadbogota.gov.co

Calle 13 #37-35, Bogotá, Colombia
Teléfono: 57 (1) 364 9400 ext. 8309
Correo: redempresarialsv@movilidadbogota.gov.co