

INFORME FINAL SISTEMATIZACION DE LA PRÁCTICA PROFESIONAL

PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL BRICOL SAS

Presentado por

LEIDY TATIANA RIVERA RODRIGUEZ

Mgs. HERNAN ORTIZ SALAMANCA

Asesor

CORPORACION UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS

PROGRAMA DE ADMINISTRACION EN SALUD OCUACIONAL

IBAGUE, TOLIMA

2020

Tabla de contenido

1. OBJETIVOS	
1.1. OBJETIVO GENERAL	
1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	
2. JUSTIFICACIÓN	
3. MARCO REFERENCIAL	
3.1. ANTECEDENTE	
3.2. MARCO TEORICO	
3.3. MARCO CONCEPTUAL	
3.4. MARCO LEGAL	¡Error! Marcador no definido.6
3.5. METODOLOGÍA PROPUESTA(owas y encuesta)	18
4. DESCRIPTORES	2¡Error! Marcador no definido.
5. DESARROLLO - PRIMER TIEMPO: PUNTO DE PARTIDA	235
5.1. Antes	2¡Error! Marcador no definido.
5.2. Aspectos Generales de la Empresa	¡Error! Marcador no definido.
6. SEGUNDO TIEMPO: LAS PREGUNTAS INICIALES	¡Error! Marcador no definido.5
6.1. Durante	¡Error! Marcador no definido.6
6.2. Priorización de Acciones e Intervención	¡Error! Marcador no definido.
6.3. Plan De Acción	¡Error! Marcador no definido.7
7. TERCER TIEMPO: RECUPERACION DEL PROCESO VIVIDO	438
8. CUARTO TIEMPO: REFLEXIÓN DE FONDO	4833
8.1. DESPUÉS	33
8.2. Aprendizajes Profesionales	¡Error! Marcador no definido.33
9.QUINTO TIEMPO: LOS PUNTOS DE LLEGA	¡Error! Marcador no definido.5
10. Conclusiones	¡Error! Marcador no definido.5
11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	536
12. ANEXOS FOTOGRAFICOS	¡Error! Marcador no definido.8

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Sistematizar la experiencia obtenida a partir de la elaboración del Programa de Seguridad Vial resultado de la práctica profesional hecha en la empresa BRICOL S.A.S.

1.2 Objetivos Específicos.

- Reconstruir ordenadamente o metodológicamente el proceso experimentado durante la práctica profesional.
- Extraer los conceptos básicos que resultaron de la práctica para la reconstrucción de la sistematización de la experiencia BRICOL S.A.S
- Reflexionar sobre las experiencias adquiridas durante y después de la práctica profesional en el ámbito de seguridad vial como componente de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

2. JUSTIFICACIÓN

Se dejará ver la expresión del proceso vivido en la práctica profesional, realizado en la empresa BRICOL S.A.S durante el primer semestre del año 2020, partiendo del principio normativo y legal que sugiere el apoyo de la alta gerencia como componente determinante en la gestión de la seguridad y salud en el trabajo a partir de la atención a la Seguridad Vial y empoderada desde la apropiación del papel y del conocimiento adquirido y del generado luego de pasar por dicho proceso. Resulta pertinente relatar los por menores resultantes de lo vivido en una serie de condiciones y situaciones que se describirán a través del presente ejercicio de Sistematización de la experiencia.

La conveniencia de socializar este proceso de sistematización se debe establecer desde la detección de la situación de la empresa que no contaba con elementos normativos y operativos sobre temas de Seguridad Vial ni Movilidad Segura. De acuerdo a esta situación se dio la oportunidad de ahondar y conocer más detalladamente sobre las bases que se deberían tener en cuenta para la elaboración del Programa de Seguridad Vial dentro de la empresa BRICOL S.A.S. de acuerdo a su tamaño y número de vehículos. Paralelamente, se logra un impacto al colaborador único actor vial de formarse y educarse en tema de seguridad vial y a los demás colaboradores de la organización para que estén pendientes ya que también necesitan conocer los demás requerimientos, variables, las situaciones y circunstancias que exige un Programa de Seguridad Vial.

BRICOL S.A.S una empresa pequeña dedicada a la elaboración y distribución de cerámica en piedra ya que en la actualidad dispone de un solo vehículo y un conductor con una totalidad de 12 trabajadores tanto en la parte administrativa como operativa se vio con la necesidad de enfocarnos en la realización de un programa de Seguridad Vial para mitigar la accidentalidad de los integrantes de la organizaciones mitigar, los accidentes de tránsito y disminuir los incidentes , tomando en cuenta la Ley 1503 de 2011 que remite la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y la resolución 1565 de 2014 con sus 5 pilares que desarrollan y estructuran la Seguridad en Vial.

Resultó pertinente para BRICOL S.A.S. y para su Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo apoyarse con el diseño y reforzarlo con la formulación del programa de seguridad vial pretendiendo crear una cultura sobre el cuidado y el manejo como actores viales debemos darle al tema de seguridad vial en pro de la prevención de riesgos. De igual manera como practicante se deriva la relevancia del desarrollo del Programa de Seguridad Vial ya que se pusieron a prueba los conocimientos previos sobre PESV y así poder tomar una decisión desde lo profesional y lo personal en proponer en conjunto con el área de SGSST no un Plan Estratégico de Seguridad Vial sino un Programa de Seguridad Vial otorgando elementos de juicio como son: identificar a los colaboradores como actores viales, comprometer a la gerencia en el apoyo al programa, amparados en la normatividad pudiendo aportar al mejoramiento del SGSTT de BRICOL S.A.S.

3. MARCO REFERENCIAL

- Normas Legales en Seguridad y Salud en el Trabajo. 2a Edición.
Artículo 17. Plan Estratégico de Seguridad Vial. Todo empleador que se encuentre obligado a implementar un **Plan Estratégico de Seguridad Vial**, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y casos: Estrategias o planes integrales de seguridad vial, en ocasiones complementados con planes de acción. Planes de acción. Artículo titulado "Sanidad pondrá en marcha un Plan Estratégico de Seguridad Vial"
- Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial: La aproximación del **artículo** nuevo 379 CP a los delitos de peligro abstracto formales, toda vez que se fijan con exactitud los límites de **Plan Estratégico de Seguridad Vial**

- Plan estratégico de transporte: **Colombia**. Ministerio de Transporte. SECTOR TRANSPORTE 2003 - 2006 Ministerio de Transporte El índice de accidentalidad en Colombia del nuevo código de Tránsito, será una labor prioritaria para el Ministerio, así mismo y de acuerdo con la establecido en el Artículo 4° . Parágrafo 1o. " El Ministerio deberá elaborar el Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad en el país.
- Medios, redes sociales, cine, control social y pena: Además, modifica los artículos 38 y 103 de la Ley 599 de 2000 Código Penal, estableciendo que cuando un agente, en cuanto a las normas procedimentales en caso de flagrancia, como medidas para la seguridad vial en Colombia.
- Revista del Banco de la República: En uso de las atribuciones que le confiere el **artículo** 122 de la Constitución Política y en desarrollo del Decreto número 3405 de 1985. 41 - 273 - Proyecto 8 - Puerto **Colombia** - Santa Verónica - Ga- lerazamba 7.000.000.00 PROGRAMA 3802 Plan Vial 42 - 316 - Proyecto 5 - Capacitación para **Seguridad Vial**.

- Óscar Jara, en “Para sistematizar experiencias”, nos propone cinco tiempos que, al ponerse en práctica en un sentido dinámico, pueden ser cuestionados, modificados, enriquecidos y adaptados a situaciones particulares. Estos cinco tiempos consisten en. Primer tiempo el punto de partida, Segundo tiempo las preguntas iniciales, Tercer tiempo recuperación del proceso vivido, Cuarto tiempo la reflexión de fondo ¿por qué pasó lo que pasó?, Quinto tiempo los puntos de llegada.

3.1 ANTECEDENTES

El alto índice de accidentalidad vial a través de los años se ha convertido en un asunto vital de salud pública, pues es la segunda causa de muerte violenta en el país y son los motociclistas, los actores viales que aportan mayor número de muertes a estas cifras y enormes costos por concepto de incapacidades, invalidez y fallecimientos (Fasecolda, 2019).

De acuerdo a la información suministrada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial en lo que va corrido del año 2019, en Ibagué se han presentado 676 accidentes viales, de los cuales el mayor porcentaje lo obtienen los motociclistas con un 62.43%. Las consecuencias derivadas de estos accidentes dejaron como resultado 41 fallecidos lo que corresponde a un 6.1% y 635 lesionados equivalentes a un 93.9%. Las cifras muestran claramente que esta, es una problemática que requiere de atención inmediata por parte de empresas, organizaciones o entidades públicas y privadas, pero también de la comunidad en general y que en la medida en que se inicie un proceso de empoderamiento y de concientización entorno a la seguridad vial como responsabilidad de todos, se logrará entender que la prioridad sobre la vía la tiene la vida (Resolución 1565, 2014), de lo contrario, las cifras de accidentalidad en la ciudad continuarían en aumento dejando un mayor número de víctimas por siniestros viales y sobre costos a las empresas donde se presentan accidentes de tránsito en sus trabajadores.

Teniendo en cuenta la evidente necesidad de disminuir las cifras de accidentalidad en esta población trabajadora y los grandes costos generados a las empresas a raíz del absentismo laboral, incapacidades, indemnizaciones, y demás consecuencias derivadas de accidentes de tránsito en sus trabajadores conductores de diferentes tipos de vehículos, es importante hacer mención a la Seguridad y Salud en el Trabajo como un eje fundamental en el que hacer organizacional de estas instituciones, promoviendo y manteniendo el bienestar físico, mental y social de los trabajadores (Ley 1562, 2012). Por consiguiente, identificar los factores que intervienen en la ocurrencia de accidentes de tránsito en los trabajadores que usan vehículos para el desarrollo de sus funciones y determinar los controles existentes en las empresas de Ibagué, permitirá proteger y promover el bienestar de la población objeto de este estudio.

3.2 MARCO TEORICO

Se puede analizar la Seguridad Vial desde diferentes puntos de vista que ayudan tanto a la comprensión del fenómeno de la accidentalidad vial como su intervención desde la política pública. El desarrollo de modelos de tipo: Secuencial que describen los siniestros viales como el resultado de una secuencia de hechos producidos en un orden específico. Epidemiológico que hacen una semejanza con los conceptos de las ciencias médicas desde la prevención primaria, secundaria y terciaria. Sistémico que analizan la totalidad del fenómeno sin dejar de lado los mecanismos causa-efecto ni tampoco factores epidemiológicos. Predictivo que estudian lo que sucedió en el pasado para saber qué sucederá en el futuro aislando factores con ayuda de la estadística y de la econometría permiten establecer parámetros para el planteamiento y desarrollo de planes, programas y proyectos en los órdenes nacional, departamental y municipal referidos a la promoción de la Seguridad Vial y la prevención de los accidentes de tránsito.

Para el caso de la formulación del ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial, a partir de la fundamentación teórico-conceptual se acogió el enfoque epidemiológico y dentro de este el planteamiento clínico-matrical del médico William Haddon Jr." que también incluye elementos y conceptos sistémicos. Igualmente se acogieron los lineamientos dados desde la política internacional a través del Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020. La decisión de tomar el modelo y la matriz de Haddon como fundamento metodológico obedece a la practicidad de su manejo y comprensión, a los resultados que ha mostrado su implementación en países como Estados Unidos y en continentes como el

europeo, al enfoque de salud pública que maneja y, por lo mismo, a que es parte del lineamiento internacional de la Organización Mundial de la Salud OMS al cual se acoge Colombia como país miembro de la OMS.

W. H. Heinrich (1931), quien desarrolló la denominada teoría del “efecto dominó”. De acuerdo con esta teoría un accidente se origina por una secuencia de hechos. Heinrich propuso una “secuencia de cinco factores en el accidente”, en la que cada uno actuaría sobre el siguiente de manera similar a como lo hacen las fichas de dominó, que van cayendo una sobre otra. He aquí la secuencia de los factores del accidente: Herencia y medio social, acto inseguro, falla humana, accidentes, lesión. Heinrich propuso que, del mismo modo en que la retirada de una ficha de dominó de la fila interrumpe la secuencia de caída, la eliminación de uno de los factores evitaría el accidente y el daño resultante, siendo la ficha cuya retirada es esencial la número 3. (Teoría del efecto dominó **W. H. Heinrich (1931)**)

Esencialmente, la teoría de riesgo cero considera que la base de la conducta de un automovilista es motivacional (Gras, 1994). Existen dos tipos de fuerzas motivacionales que intervienen en el comportamiento de los individuos: las fuerzas excitatorias del riesgo, son aquellas que llevan a las personas a conducir más rápido, considerando la velocidad como una fuente de satisfacción de variadas motivaciones subjetivas. Y las fuerzas inhibitorias del riesgo, que se orientan a la autoconservación, lo que permite a los

individuos poder identificar y valorar las situaciones de peligro y poder asumir un comportamiento, de tal manera que el riesgo sea menor (Núñez & Sánchez, 2008).

Siendo la conducta del automovilista el resultado de la interacción entre estas dos fuerzas, es de considerar que las fuerzas inhibitorias de las conductas de riesgo dependen, naturalmente del riesgo subjetivo. Por consiguiente, una situación ideal sería que el riesgo subjetivo y el riesgo objetivo coincidan para lograr una mejor percepción del riesgo.

3.3 MARCO CONCEPTUAL

➤ **Actor de la vía:** Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro. En la Seguridad Vial interviene el ser humano como actor de tránsito en su rol de: peatón, pasajero, ciclista, motociclista o conductor. La integralidad de las características, deberes, y derechos de cada actor vial garantiza la Seguridad Vial de los actores viales.

➤ **Acto o comportamiento inseguro:** Se refieren a todas las acciones y decisiones humanas, que pueden causar una situación insegura o incidente, con consecuencias para el trabajador, la producción, el medio ambiente y otras personas.

También el comportamiento inseguro incluye la falta de acciones para informar o corregir condiciones inseguras.

➤ **Accidentes de trabajo:** Es accidente de trabajo todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte.

Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo.

Igualmente se considera accidente de trabajo el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

También se considerará como accidente de trabajo el ocurrido durante el ejercicio de la función sindical aunque el trabajador se encuentre en permiso sindical siempre que el accidente se produzca en cumplimiento de dicha función.

De igual forma se considera accidente de trabajo el que se produzca por la ejecución de actividades recreativas, deportivas o culturales, cuando se actúe por cuenta o en representación del empleador o de la empresa usuaria cuando se trate de trabajadores de empresas de servicios temporales que se encuentren en misión.

➤ **Accidente de tránsito:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en el e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o las vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. (Código Nacional de tránsito, 2002)

➤ **ARL:** La administradora de riesgos laborales es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral. (Resolución 1565, 2014)

➤ **Atención a víctimas:** En este componente se deben establecer y divulgar los protocolos adecuados para atender a las víctimas en caso de que ocurra un accidente de tránsito. Existe un conjunto de acciones seguras que se deben llevar a cabo de forma sistemática cuando ocurre un siniestro. La tarea entonces es definir claramente cuáles son esas acciones y en qué orden se deben llevar a cabo. Todo el personal de la empresa debe conocer, comprender y estar en capacidad de ejecutar estos protocolos.

➤ **Choque o Colisión:** Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo. (Código Nacional de tránsito, 2002)

➤ **Comportamiento humano:** Dentro de este componente del Plan Estratégico de Seguridad Vial se deben llevar a cabo acciones tendientes a garantizar que los conductores contratados son idóneos para desempeñar su labor y que el personal de la organización conoce y respeta las normas de seguridad vial.

Se incluyen acciones como:

- Selección de conductores: definición de perfiles, pruebas de ingreso para conductores (exámenes médicos, pruebas psicossomáticas, prueba teórica y prueba práctica).
- Capacitación en seguridad vial: debe ser diseñada para todos y cada uno de los usuarios o actores viales. Los planes de capacitación no pueden ser genéricos.
- Control de documentación de conductores
- Políticas de regulación de la empresa: políticas de control de alcohol y drogas, regulación de horas de conducción y descanso, regulación de la velocidad, uso de cinturón de seguridad y uso de equipos móviles de comunicaciones
- Elementos de protección

➤ **Condiciones de seguridad:** Aquellas condiciones materiales que pueden dar lugar a accidentes de trabajo.

➤ **Conductor:** Persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. (Código Nacional de tránsito, 2002, p.5)

➤ **Empresa:** Es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales. (Resolución 1565, 2014)

➤ **Gestión institucional en el Plan Estratégico de Seguridad Vial**

El primer paso para implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial es la conformación de un comité de seguridad vial. Los miembros de dicho comité son designados por la alta gerencia. En opinión de Óscar Bejarano, consultor y experto en el tema, lo ideal es que en este organismo haya representantes del área de operaciones, conductores, talento humano y salud ocupacional.

La tarea de este comité es la de diseñar, definir, programar, gestionar y hacer seguimiento y evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Tienen plena libertad para definir el cronograma de reuniones.

Otra tarea importante del comité es la de programar las auditorías externas. Es importante que el Plan Estratégico de Seguridad Vial sea auditado para detectar y minimizar posibles errores en su planteamiento o ejecución.

Una vez conformado el comité se debe hacer un diagnóstico. Los datos deben recabarse entre el 100% del personal de la compañía, mediante una encuesta (la Resolución 1565 de 2014 ofrece un modelo de encuesta en uno de sus anexos). Con base en la información recolectada se pasa a elaborar la evaluación de riesgos, el diseño de indicadores y a programar las auditorías.

➤ **Incapacidad permanente parcial:** Es la disminución definitiva, igual o superior al cinco por ciento (5%) e inferior al cincuenta por ciento (50%) de la capacidad laboral u

ocupacional de una persona, como consecuencia de un accidente o de una enfermedad de cualquier origen. (Decreto 1507, 2014)

➤ **Invalidez:** Es la pérdida de la capacidad laboral u ocupacional igual o superior al cincuenta por ciento (50%). (Decreto 1507, 2014)

➤ **Incidente de trabajo:** Se entiende como todo suceso repentino que se presenta en el puesto de trabajo o en relación a la labor que se esté realizando, la cual tuvo un potencial de ser un accidente y causar lesiones en el trabajador.

➤ **Infraestructura segura:** En el Plan Estratégico de Seguridad Vial se contemplan dos tipos de vías: rutas internas y rutas externas. Dentro de las rutas internas están las vías por donde circulan los vehículos y aquellas por donde entra y sale todo el personal.

Las 3 tareas principales en las rutas internas son: demarcación, señalización e iluminación. Todos los conductores y los transeúntes deben tener claro por dónde pueden transitar sin peligro y qué normas deben cumplir en cada espacio.

En cuanto a las rutas externas, comprenden todas aquellas vías que el personal de la empresa usa en sus desplazamientos fuera de la organización. Se debe hacer un análisis que se enfoque hacia los siguientes aspectos: trayectos seguros, vías defectuosas, puntos críticos de seguridad, tiempos de desplazamiento, etc.

El propósito final es el de definir cuáles son las rutas externas más seguras, cuáles son los factores de riesgo a los que se expone el personal y cuáles son las medidas a tomar en cada caso.

➤ **Licencia de conducción:** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional. (Código Nacional de tránsito, 2002)

➤ **Movilidad:** Es una serie de trayectos que tienen que llevar a cabo la comunidad por diferentes motivos, ya sean laborales, sociales, culturales, etc. (Pérez & Caicedo A, 2010)

➤ **Peatón:** Persona que transita a pie o por una vía. (Código Nacional de tránsito, 2002, p.8)

➤ **Peligro:** Fuente, situación o acto con potencial para causar daño en términos de daño humano o deterioro de la salud, o una combinación de estos. (ARL SURA)

➤ **Plan Estratégico de Seguridad Vial:** Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y

privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito. (Universidad de La Salle, 2015, p.7)

➤ **Riesgo:** Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible. (Resolución 1565, 2014)

➤ **Riesgo Público:** Son todos aquellos aspectos que se viven en espacios públicos y que pueden poner en riesgo la vida y la integridad física de las personas. Por lo general están relacionados con tránsito y violencia. (ARL SURA)

➤ **Seguridad y salud en el trabajo:** Es la disciplina que trata de la prevención de las lesiones y las enfermedades causadas por las condiciones del trabajo, y la protección y promoción de la salud de los trabajadores.

➤ **Seguridad Vial:** Es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero

o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

➤ **Salud Pública:** Conjunto de políticas que busca garantizar de manera integrada, la salud de la población por medio de acciones dirigidas tanto de manera individual como colectiva. (Ministerio de Salud y Protección Social, Ley 1122 de 2007)

➤ **Sobrecarga:** Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor. (Código Nacional de tránsito, 2002)

➤ **Señal de Tránsito:** Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías. (Código Nacional de Tránsito, 2002)

➤ **SOAT:** Seguro obligatorio de accidentes de tránsito el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o a las víctimas por muerte o incapacidad medica según el caso. (Resolución 1565, 2014)

➤ **Tráfico:** “Es el volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado”. (Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, 2002)

➤ **Tránsito:** Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público. (Código Nacional de tránsito, 2002)

➤ **Transporte:** Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico. (Código Nacional de tránsito, 2002)

➤ **Vehículo:** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público. (Resolución 1565, 2014)

➤ **Vehículos seguros:** El vehículo por sí solo no genera accidentes. Lo que sí genera situaciones de riesgo es el mal uso de los vehículos o la negligencia o descuido en mantenerlos funcionando adecuadamente. Por eso, uno de los componentes más importantes del Plan Estratégico de Seguridad Vial es el de la seguridad de los vehículos. Para garantizarla, se deben llevar a cabo dos tipos de acciones:

- Plan de mantenimiento preventivo: es necesario ajustar las acciones al manual de cada vehículo, en donde están consignadas las especificaciones y

recomendaciones técnicas, sistemas de seguridad, operaciones de reemplazo y plazos para realizar tales operaciones. También se debe verificar la idoneidad de los proveedores de vehículos, partes y suministros.

- Documentación del plan de mantenimiento: todo lo relacionado con el plan de mantenimiento preventivo debe estar documentado. Para eso se elaboran hojas de vida de los vehículos y listas de chequeo diarias.

Es importante tener en cuenta de que en caso de siniestro, lo primero que revisan las autoridades es la documentación del plan de mantenimiento preventivo. Tener esa documentación al día puede representar la diferencia entre un grave problema legal y una exoneración de responsabilidades.

➤ **Vía:** Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales. (Código Nacional de tránsito, 2002)

➤ **Vulnerabilidad:** Probabilidad de afectación de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse. (Resolución 1565, 2014)

3.4 MARCO LEGAL

<p>Ley 769 de 2002</p>	<p>Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.</p>
<p>Ley 1383 de 2010</p>	<p>Por la cual se reforma la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.</p>
<p>Ley 1503 de 2011</p>	<p>Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones</p>

<p>Ley 1562 de 2012</p>	<p>Por la cual se modifica el sistema de riesgos laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional. El sistema de riesgos laborales es el conjunto de entidades públicas y privadas, normas y procedimientos, destinados a prevenir, proteger y atender a los trabajadores de los efectos de las enfermedades y los accidentes que puedan ocurrirles con ocasión o como consecuencia del trabajo que desarrollan.</p>
<p>Decreto 2851 de 2013</p>	<p>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 de dictan otras disposiciones</p>
<p>Resolución 315 de 2013</p>	<p>Por la cual se adoptan medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones.</p>
<p>Ley 1702 de 2013:</p>	<p>Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.</p>

<p>Resolución 1565 de 2014</p>	<p>Por la cual se expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan estratégico de Seguridad Vial</p>
<p>Decreto 1079 de 2015</p>	<p>. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte</p>
<p>Decreto 1906 de 2015</p>	<p>or el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Varias organizaciones y empresas públicas o privadas obligadas a estructurar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, han presentado ante el Ministerio de Transporte solicitudes para ampliar los plazos establecidos en el parágrafo 2 del artículo 2.3.2.3.2. del Decreto 1079 de 2015. Por tanto, este decreto accede a las peticiones presentadas por las agremiaciones de diversas modalidades del transporte público otorgando un nuevo plazo, que en todo caso atienda las responsabilidades del Estado en materia de seguridad vial. Así, entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas, tendrán plazo hasta el último día hábil del mes de junio de 2016, para efectuar la entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial.</p>
<p>Resolución 1231 de 2016</p>	<p>Por la cual se adopta el documento guía para la evaluación de los planes estratégicos de seguridad vial. Instrumento que desarrolla parámetros técnicos orientados a estándares, para el</p>

	<p>uso de las autoridades y los organismos de tránsito, en la verificación del cumplimiento por parte de las entidades, empresa y organizaciones públicas y privadas, responsables de elaborar e implementar los planes estratégicos de seguridad vial.</p>
ISO 39001	<p>Requisitos para implantar un Sistema de Gestión de Tráfico de Seguridad (Road Traffic Security – RTS) o de Seguridad Vial (SV) para que las organizaciones que interactúa con el sistema vial reduzcan el número de muertes y lesiones y heridos graves derivados de los accidentes de tránsito.</p>

3.5 METODOLOGÍA PROPUESTA

La metodología propuesta para el presente trabajo de sistematización se basa en la propuesta por Oscar Jara, que brinda orientaciones necesarias para poder llevar a cabo la sistematización de experiencias permitiendo desarrollar la propuesta del diseño del Programa de Seguridad Vial de la empresa BRICOL S.A.S

- **Enfoque metodológico**

El enfoque que se propone en el presente trabajo es de orden cualitativo: La investigación cualitativa trata de identificar la naturaleza profunda de las realidades de la seguridad vial de la empresa.

Se pretende conocer el impacto de la práctica profesional en la empresa y en la generación de conocimientos que se tuvo durante el proceso de aprendizaje en las prácticas.

- Se realizan entrevistas de respuesta abiertas.
- Técnicas grupales. En ella destacan los grupos de discusión. La información con diferentes puntos de vista será la más valorada. Pero también se dan técnicas para fomentar la creatividad, como la tormenta de ideas o el Brainstorming.

- **Diseño Metodológico**

El diseño Metodológico que se aplica es descriptivo de tipo cualitativo.

En el diseño Descriptivo Cualitativo se realiza:

- Revisión y ejecución de los procesos que deben integrar al programa de seguridad vial
- Observación documental de los procesos que integran el programa de seguridad vial

4. DESCRIPTORES

Se propone establecer por categorías los descriptores así:

DESCRIPTORES ORGANIZACIONALES BRICOL S.A.S

Programa De Seguridad Vial	Consiste en la guía o procedimiento diseñado para la operación de BRICOL SAS a partir del marco legal y a partir de la decisión tomada en conjunto por la gerencia y por la asesora externa en SST.
Práctica Profesional	Proceso académico que hace parte de la Carrera de Adm. en Salud Ocupacional y Que permite la implementación de conocimientos adquiridos.
Asesora Externa en SST	Persona encargada de diseñar, implementar, administrar, coordinar y ejecutar las actividades del sistema de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo de la empresa.
Socialización Del Programa	Se socializa el programa en la empresa BRICOL S.A.S para concientizar y prevenir accidentes viales, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas.
Actores Viales BRICOL S.A.S	Es el actor de la vía, ya que se compone de 1 conductor en BRICOL S.A.S que asume un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro.
Vehículo Seguro	Se refiere al vehículo de BRICOL S.A.S marca Fotón de placa TGN791, camión tipo turbo, que transporta la cerámica en piedra por 4 zonas del Tolima

<p>Parqueaderos Internos</p>	<p>Lo principal para el estacionamiento vehicular en BRICOL S.A.S, su tipología es de uso privado, con el sistema de iluminación, señalización y seguridad funcional y en buenas condiciones.</p>
<p>Inspección pre-operacional:</p>	<p>La empresa establece un formato de inspección según la tipología del vehículo, donde se verificará y registrará el estado de los sistemas de seguridad activa y pasiva, niveles de fluidos, documentación, kit de carretera, entre otros.</p>
<p>Exámenes médicos:</p>	<p>La empresa debe realizar exámenes médicos de ingreso a los conductores, con el fin de evaluar su estado de salud, dichos exámenes deben ser como mínimo: Visiometría y Audiometría que BRICOL S.A.S necesita realizar de nuevo estos exámenes.</p>

DESCRIPTORES LEGALES Y NORMATIVOS

<p>Infraestructura</p>	<p>Este instrumento cuenta con unos parámetros en rutas internas se refiere al parqueadero del vehículo de BRICOL S.A.S y la ruta externa en las zonas recorre durante la semana que en total son 4 municipios del Tolima.</p>
<p>Política</p>	<p>Esta política debe ser tratada de forma similar a la misión, visión, política de seguridad y salud en el trabajo, este tipo de documentos, son directrices de la empresa y definen un estándar al cual se aspira, los cuales se operacionalizan en planes de acción concretos y específicos que faciliten su gestión y seguimiento.</p>

	<p>En BRICOL se divulgo las políticas y las regulaciones.</p>
<p>Revisión tecno mecánica</p>	<p>Es un procedimiento obligatorio que utilizan las autoridades colombianas para saber si los vehículos poseen las condiciones mecánicas óptimas para poder circular por las vías públicas y privadas del país, ya que BRICOL S.A.S son muy responsables de hacer dicha revisión.</p>
<p>Prueba Práctica</p>	<p>El conductor debe realizar una prueba práctica, que permita conocer los hábitos y habilidades en la conducción, estas pruebas deben estar basadas en el tipo de vehículo que se va a conducir. (Esta prueba debe venir certificada por el propietario del vehículo) Las pruebas deben ser realizadas por personal que garantice idoneidad en cada campo</p>
<p>Hoja de vida del vehículo</p>	<p>Se debe disponer de registros actualizados con toda la información de los vehículos propios en este caso BRICOL cuenta con 1 vehículo. Esta información se debe consolidar en un sistema de información digital y/o físico que sea actualizado periódicamente.</p>

DESCRIPTORES DE LA EXPERIENCIA

<p>Crecimiento Personal</p>	<p>Ser una persona íntegra y honesta, ver las cosas desde un punto de vista positivo se trasladará al ámbito laboral. Ser persistente y trabajar duro es fundamental para lograr los objetivos profesionales, trabajar en equipo es fundamental y aprender hacerlo no tan sencillo como podemos pensar. Requiere ser humildes, saber escuchar.</p>
<p>Crecimiento Profesional</p>	<p>La evolución positiva que tiene una persona, al hacer realidad sus aspiraciones profesionales y personales a través de la preparación y el desarrollo de competencias.</p> <p>La decisión de crecer profesionalmente pasa por una actitud mental ganadora, en la cual se toma control de la vida con la idea de mejorar habilidades y triunfar.</p>
<p>Saberes previos</p>	<p>La información que se tiene almacenada en la memoria, debido a sus experiencias pasadas en la empresa BRICOL S.A.S</p>
<p>Habilidades</p>	<p>Confianza, motivación, trabajar en equipo, positivismo, flexibilidad, aceptación críticas constructivas, autoconocimiento.</p>

5. PRIMER TIEMPO: PUNTO DE PARTIDA

De acuerdo a los parámetros de la Corporación Universitaria Minuto de Dios se da inicio a la etapa de prácticas profesionales en la empresa BRICOL S.A.S , en donde se realiza la respectiva revisión de documentos y socialización con la asesora externa de SST , y se logró evidenciar que no contaban con un soporte respecto a la Seguridad Vial en donde de manera práctica se logró colocar todos los conocimientos adquiridos durante el proceso de formación como profesional en Administración en Seguridad y Salud en el Trabajo, para poder realizar el Programa de Seguridad Vial .

5.1. Antes

La empresa BRICOL S.A.S cuenta con un Sistema de Gestión totalmente diseñado e implementado como lo establece el Decreto 1072 de 2015 conforme a la revisión hecha a través de la Resolución 0312 de 2019 siguiendo los estándares mínimos. Por medio de la revisión de los documentos sale a la luz que no contaban con algún soporte referente a Seguridad Vial ya que la empresa cuenta con un vehículo que se encarga de distribuir los productos de la fabricación de cerámica en piedra.

Debido a esto se vio la necesidad que la empresa cuente con este programa porque legalmente se requiere y se evidenció la necesidad de generar el PESV (Programa Estratégico de Seguridad Vial) se llega al acuerdo que se hace es un Programa de Seguridad Vial porque no tenía el número de vehículos establecidos en la empresa donde se empezó a realizar en el transcurso del semestre.

5.2 Aspectos Generales de la Empresa

BRICOL S.A.S es una empresa que se dedica a la fabricación y distribución de cerámica en piedra cuyo objetivo es lograr una constante mejora en las actividades a fin de dar un servicio integral tanto en la fabricación como en las entregas, ventas y postventa entregas en tiempo récord y asesorías personalizadas a todos los clientes, por el señor Jhon Fredy López Robayo y Jorge Andrés López Parga, especializados en la fabricación y suministro de aditivos relacionados con la obra blanca para la industria de la construcción. Con el transcurso de los años incorporaron una nueva línea de fabricación basada en concreto arquitectónico decorativo con el objetivo de proveer a los clientes una solución integral a sus necesidades de productos innovadores al nivel de las exigencias del mercado cambiante y renovador., contando con un excelente equipo de colaboradores el cual se capacita en forma permanente a fin de estar actualizado en los cambios e innovaciones que se presentan en nuestro medio de trabajo.

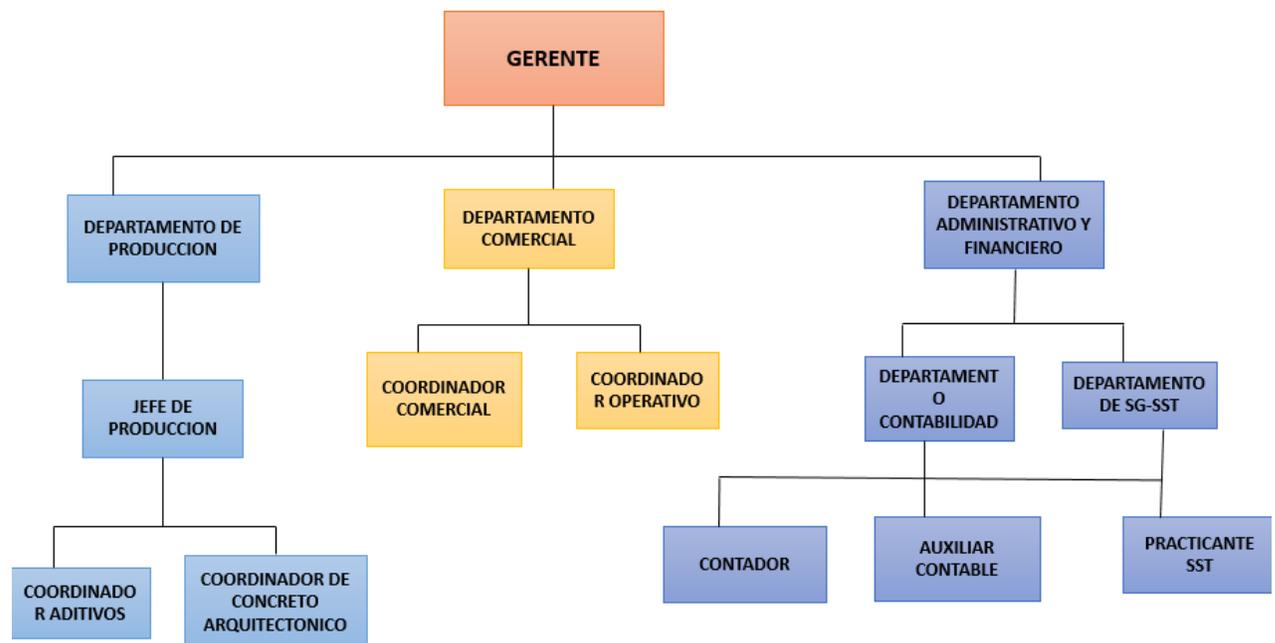
Misión

Ofrecer productos de excelente calidad con precios competitivos para cumplir con las exigencias del mercado, superando las expectativas de nuestros clientes y trabajando para el crecimiento social de la empresa con la misma integridad, compromiso y honestidad para crear nuestros productos siendo transparentes con respecto a nuestras prácticas comerciales.

Visión

En el 2025 tiene como propósito ser la empresa líder en la fabricación de aditivos y concreto arquitectónico, fomentando el desarrollo de la sociedad y la calidad de vida de las personas, enfocados en la mejora continua, respetando el medio ambiente y creando soluciones innovadoras para la industria constructora en el Tolima.

Organigrama



6. SEGUNDO TIEMPO: LAS PREGUNTAS INICIALES

6.1. Durante

¿Para qué queremos sistematizar?

La reflexión teórica/ práctica posibilita a partir de la experiencia vivida en BRICOL SAS la oportunidad de comprender de manera más exacta la temática desprendida del concepto de Seguridad Vial. Así pues, conforme a la vivencia que se tuvo durante el periodo del desarrollo de práctica profesional se pretende dar a conocer de qué manera y para que se propuso la implementación del Programa de Seguridad Vial luego de adquirir información de fuentes primarias. A su vez, contar el cómo se lleva a cabo de una manera más específica el paso a paso de la elaboración de dicho producto con la ayuda de la asesora externa y teniendo en cuenta: La disponibilidad de tiempo, el suministro de transporte, recursos e información que se pudo adquirir con el fin de poder realizar dicho programa, cabe aclarar que ya se contaba por parte de los actores viales de la organización con conocimientos básicos sobre Seguridad Vial y relacionados con Seguridad y Salud en el Trabajo,

¿Qué experiencia(s) queremos sistematizar?

Son dos experiencias:

1. El desarrollo de la práctica como tal.

-Se Adquirió nuevas competencias

-Se Conoció las fortalezas y debilidades

-Fortalecer los conocimientos en seguridad y salud en el trabajo y la normatividad.

-Aprendió palabras técnicas

-Mejor planteamiento en los procesos

-No llegar tan desconcertado al momento de ingresar a una empresa -soft skill

-Perder el miedo a hablar en público

-Seguridad en lo que se está realizando

La experiencia realizada y basada en el diseño del programa de seguridad vial de la empresa BRICOL S.A.S que se encuentra ubicado en la ciudad de Ibagué, la seguridad vial es una necesidad en todas las empresas que cuentan con vehículos de distribución de material ya que es importante definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, daños materiales y evitar consecuencias a terceros por ende se llevó a cabo el programa

2. ¿Cómo fue trabajar desde situación de cuarentena y aislamiento?

Se presentaron algunos inconvenientes al momento de trabajar desde casa ya que no se contaba con la disponibilidad de un buen computador y debido a esto se aplazó por un tiempo el diseño del Programa de Seguridad Vial y con la frustración de seguir realizando las practicas desde la empresa fue un impacto muy significativo para todos.

¿Qué aspectos de la(s) experiencia(s) nos interesan más?

1. El desarrollo de la práctica como tal.

Aspecto 1: Enfrentarse por primera vez a un ambiente laboral desde la profesión

Aspecto 2: inseguridad al momento de socializar el programa ante los trabajadores y la alta dirección.

Aspecto 3: Obtener paciencia y analizar las falencias para ajustarlas para lograr los resultados esperados.

2. ¿Cómo fue trabajar desde situación de cuarentena y aislamiento?

Aspecto 1: Temor a contagios, temor a perder la práctica, limitación de información, frustración por no poder estar en un escenario de campo práctico.

Aspecto 2: No contaba con un medio tecnológico para trabajar desde casa pero aun así se logró buscar alternativas.

Aspecto 3: Difícil situación para lograr ir hasta la empresa para realizar las inspecciones y realizar el proceso del Programa de Seguridad Vial.

6.2 Priorización de Acciones e Intervención

De acuerdo a lo propuesto por la metodología de Oscar Jara, y previamente con la determinación de unos objetivos que se convierten en el plan de acción a seguir priorizando actividades y tareas de acuerdo a la naturaleza de lo que significó la práctica y ahora la sistematización de la experiencia de la misma:

En primer lugar se reconstruye de manera ordenada el proceso experimentado durante la práctica profesional en BRICOL S.A.S.

En segundo lugar extraer los conceptos básicos que resultaron de la práctica para la reconstrucción de la sistematización de la experiencia BRICOL S.A.S.

Por último reflexionar sobre las experiencias adquirida durante y después de la práctica profesional en el ámbito de Seguridad Vial como componente de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

6.3 Plan de acción

Después de la revisión documental, en la empresa BRICOL S.A.S se pudo evidenciar la importancia de realizar el programa de Seguridad Vial, se coordinó con la ayuda de la asesora externa y el representante legal las fechas y horarios específicos por lo cual fueron apropiados para poder iniciar y realizar las correspondientes actividades en donde facilitarían la recopilación de información suficiente para poder llevar a cabo dicho programa para ello fue necesario realizar inspecciones , se planteó un programa de inspecciones que hacen parte de una estructura documental, teórica y operativa necesarias para justificar la pertinencia del producto de la presente sistematización; acorde a esto se plantearon inspecciones diarias al vehículo que contemplaban aspectos documentales y técnicos, encuestas al conductor , estas encuestas fueron diseñadas a partir de lo que dice la resolución 1565 de 2015 dónde se buscaba hacer un diagnóstico sobre el conocimiento normativo que tuviera el conductor, también se buscó poder saber los conocimientos que se tenían en temas técnicos de mecánica automotriz, de Seguridad Vial, de SST y de su cargo.

7. TERCER TIEMPO: RECUPERACION DEL PROCESO VIVIDO

La empresa se interesa por mejorar la calidad de vida de sus trabajadores y más para el conductor por ende se desarrolló el acompañamiento de la profesora de prácticas, la asesora externa de la empresa, contando con mi acompañamiento como estudiante de práctica profesional.

1 Paso: Inicio Práctica Profesional

Por medio de la asesora externa de BRICOL S.A.S por una llamada se comunicó con el gerente y se llegó a un acuerdo para la entrevista y dar inicio a la práctica profesional.

2 Paso: Definición del producto a realizar

De acuerdo a la experiencia y al manejo del SGSST por parte de la asesora externa, y a la particularidad de la organización de contar con 1 vehículo se toma la decisión de desarrollar el producto determinado como "Programa de Seguridad Vial". De esta manera se aporta o se contribuye al fortalecimiento del SGSST de la empresa.

3 Paso: Verificación de Antecedentes

Se profundiza en temas legales y técnicos como accidentes e incidentes viales y pertinencia de contar con un documento que soporte la gestión de Seguridad Vial a nivel organizacional generando la necesidad de conocer el porqué, y que elementos existen para

mitigar o prevenir la ocurrencia de eventos viales. Ya teniendo las directrices por parte BRICOL SAS y apoyándose en el curso de Práctica Profesional, se determinaron las bases teóricas para proponer el diseño del programa de Seguridad Vial.

4 Paso: Inicio formulación del programa de Seguridad Vial

Con el propósito de gestionar el riesgo de accidentes e incidentes viales, y haciendo significativa la experiencia partiendo del hecho de no contar con antecedentes documentales ni registros oficiales sobre accidentes de trabajo relacionado con Seguridad Vial direccionando la experiencia hacia un compromiso personal y profesional representado de la institucionalización de un documento totalmente nuevo para la organización.

Se acudió a todo tipo de información que resultara pertinente apoyados en herramientas como reportajes, entrevistas, asesorías con la ARL, profesional de SST de la empresa, profesora de la universidad; también se investigó a fondo sobre la seguridad vial junto a la normatividad legal vigente que sean aplicables para la realización de dicho programa y de acuerdo al tamaño de la empresa.

1)



Fotografía. Título: "charla de Sensibilización. Seguridad vial " Lugar: BRICOL S.A.S-Ibagué Autor : Elaboración propia (Febrero 2020)

2)



Fotografía: Practicante- Titulo: Información para elaboración del programa de Seguridad Vial, Lugar: BRICOL S.A.S (Ibagué),Autor: Elaboración Propia (Marzo de 2020).

3)



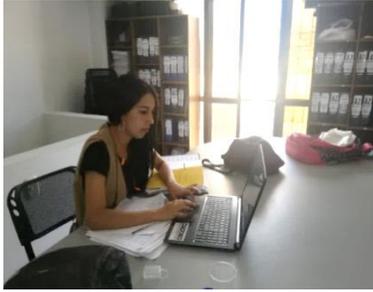
Fotografía: Practicante. Título: Extintores, señalización y botiquín del vehículo, Lugar: BRICOL S.A.S (Ibagué), Autor: Elaboración Propia (Marzo de 2020).

4)



Fotografía: Practicante. Título: Ruta interna uno de los 5 pilares que se tuvo en cuenta para la elaboración del Programa de Seguridad Vial Lugar: BRICOL S.A.S (Ibagué), Autor: Elaboración Propia (Marzo de 2020).

5)



Fotografía: Practicante. Título: Teletrabajo relacionado con las prácticas profesionales

Lugar: BRICOL S.A.S (Ibagué), Autor: Elaboración Propia (Abril de 2020).

8. CUARTO TIEMPO: REFLEXIÓN DE FONDO

Al inicio de las prácticas profesionales en la empresa BRICOL S.A.S se realizó un recorrido a modo de inspección donde se quiso hacer un diagnóstico fundamentado en el pilar de infraestructura segura revisando temas de señalización, demarcación, adecuación, espacios para el tránsito de peatones y vehículos en cada una de las áreas de la organización. También permitió conocer a los trabajadores (a partir de ahora actores viales) que hacen parte de BRICOL S.A.S en la parte operativa y administrativa. Por último se hizo una revisión de la documentación referente al SG-SST que lleva la empresa, verificando la necesidad de establecer todo lo referente a Seguridad Vial.

Dentro de las experiencias significativas se pueden referenciar : El crecimiento profesional; sustentado en un proceso de superar una sensación o sentimiento de inseguridad sobre lo que significaba desarrollar un documento legal, ya que pasar de lo teórico a lo práctico es un cambio demasiado grande en esta etapa como practicante, con el atenuante de ser la primera vez en una empresa y pues llevar a cabo el diseño del producto denominando Programa de Seguridad Vial, como variable adicional se da a conocer el impacto que se dio por el COVID -19 ya que se esperaba realizar las actividades con mayor frecuencia en la empresa pero debido a este aislamiento se realizó a través de la figura de trabajo remoto que significó establecer otras formas y estrategias de recolección de información, del trabajo en equipo de socialización y de implementación de dicho producto.

Junto a lo ya expresado es de resaltar el apoyo de la academia representado en el acompañamiento de la figura de la docente que nos guio en cada uno de los procesos, también contando con la instrucción pertinente de la asesora externa en SST y siendo fundamental la participación acción de los trabajadores que brindaron todo su apoyo en especial el conductor como actor vial principal del programa. También se resalta las herramientas, recursos, suministro de transporte, facilidad de tiempo que contribuyeron para poder llevar acabo las practicas lo propuesto.

Los conocimientos previos que fueron adquiridos durante el transcurso de la carrera y resumidos en el desarrollo de la práctica resultaron determinantes para poder pasar del estado de inseguridad personal ya mencionado a uno de gratificación personal y profesional; lo cual da a pie para compartir si se quiere también como experiencia significativa desarrollar habilidades y competencias disciplinarias en Seguridad y Salud en el trabajo que facilite la oportunidad de identificar debilidades, falencias, o faltantes de un SGSST de cualquier actividad económica. Cabe resaltar de lo vivido la sinergia que se crea entre practicante, empresa y academia.

9. QUINTO TIEMPO: LOS PUNTOS DE LLEGADA

1. Como resultado de ese primer recorrido por las instalaciones, se generaron varias alternativas sobre el abordaje del producto en mención, determinando la figura de “Programa”. Se inició con una adecuación de la infraestructura, un análisis de vulnerabilidad como complemento al Programa de Seguridad Vial dando respuesta al pilar de “Infraestructura Segura” y articulándolo con un plan de emergencias, se desarrolló una campaña de orden y aseo que deja como resultado la experiencia de conseguir una mejor y más sólida sinergia entre colaboradores de la empresa y la figura de la practicante siendo determinante para afianzar la confianza y el desempeño de las funciones asignadas, encaminando todo esto al desarrollo del programa.

2. Dando una continuidad sobre la experiencia vivida, y de acuerdo a lo expuesto en el cuarto punto; se considera relevante exponer lo que significó superar inseguridades dadas desde el punto de vista laboral, siendo un proceso que se vio interrumpido por la situación de pandemia, lo cual significó tomar decisiones que llevaran a feliz término la entrega del producto y por supuesto, el proceso para lograrlo; pues definitivamente es un proceso donde se enfrenta a un escenario nuevo desde la figura de Prácticas Profesionales, es entonces que se puede afirmar que al final de la experiencia la forma en que se expuso el producto final, en la que se implementó y en la que paso a paso se fue recopilando la

información necesaria se dio valor de manera efectiva para realizar el Programa de Seguridad Vial.

3. Tratando de dar la continuidad sobre la experiencia de afianzar el tema personal de la confianza que se ve reflejado en la empatía lograda con los colaboradores y con la organización en conjunto, como punto de llegada es fundamental expresar la participación de los colaboradores, y que fue dándose paso a paso y en la medida que se iban dando a conocer las diferentes fases del Programa, ya que en principio no se identificaban mucho con la idea porque no se veía una pertinencia a nivel laboral pero aun así se dieron cuenta de la importancia que ellos tenían las falencias y necesidad que presentaba la empresa y cedieron para conocer temas a nivel personal, se involucraron más cuando vieron las ventajas que tenían al saber cómo comportarse frente a temas de Seguridad Vial en la calle como peatones, pasajeros, motociclistas y en cualquier rol como actores viales.

4. Al ver los buenos resultados que se estaban observando durante el proceso fue sencillo poder llevar a cabo la fase de implementación y socialización. El tema de la pandemia dificultó un poco el proceso de la elaboración del programa de Seguridad Vial pero aun así con el apoyo de la empresa se logró llevar a cabo el resultado final y no hubo tanta resistencia por parte de los trabajadores al ellos colaborar fue más fácil hacer la implementación y desarrollo del trabajo.

CONCLUSIONES

- Se hizo una reconstrucción ordenada de lo que fue sucediendo en la experiencia de BRICOL S.A.S, de los acontecimientos de forma cronológica de acuerdo al tiempo delimitado, donde se identificaron los momentos significativos, los cambios y el impacto durante el proceso de la experiencia, determinado un hilo conductor que fue el programa de Seguridad Vial para recopilar la información para así mismo realizar dicho procedimiento obteniendo aprendizajes críticos de la experiencia en BRICOL S.A.S.
- Se logró recordar y recopilar todas las acciones y circunstancias de lo vivido en BRICOL S.A.S identificando que información se necesitaba para recuperar el proceso teniendo en cuenta los recursos y el cronograma de actividades.
- Se realizó un análisis y síntesis de todo lo que se reconstruyó previamente a la experiencia surgiendo preguntas por la causa de lo sucedido en BRICOL S.A.S descubriendo la lógica que se ha tenido en lo vivido a pesar del impacto que se tuvo por la pandemia se logró llevar a cabo el Programa de Seguridad Vial.

11 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ley 1503 del 29 de Diciembre del 2011, Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 1565 de 2014, Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016
- Vega G., M. C. (2004). *alacts y la universidad latinoamericana del siglo xxi* Trabajo presentado en el xviii Seminario Latinoamericano de Escuelas de Trabajo Social. San José
- Zúñiga, M. (1995). *Relación educación-trabajo desde la sistematización de experiencias significativas en educación popular de adultos en Colombia*. Revista Ghiso, A. (1999). *De la práctica singular al dialogo con lo plural aproximaciones a otros tránsitos y sentidos de la sistematización en épocas de globalización*. La Piragua, Revista latinoamericana de educación y política, 16, 5-11.
- El efecto dominó es explotado en las máquinas de Rube Goldberg. Según W. H. Heinrich (1931)
- La Teoría Homeostática del Riesgo o teoría de compensación del riesgo (Wilde,1988)

ANEXOS

	PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL	Código: FOR-PRO-03
	HOJA DE VIDA DEL VEHICULO	Versión: 1
		Fecha:

DATOS DEL VEHICULO															
Clase:	FURGON	Placa:	TGN 791	Marca:	FOTON	Capacidad:	2500 CARGA								
Motor:	3432	Chasis:		Cilindraje:	3500	Color:	BLANCO								
Modelo:	2015	Fecha vinculación:	Abril 2018												
Propietario:	BRICOL S.A.S				ID:										
Conductor:	Jorge Andrés López Parga				ID:	1110449452									
DOCUMENTOS DEL VEHICULO															
DOCUMENTO	FV1			FV2			FV3			FV4			FV5		
	D	M	A	D	M	A	D	M	A	D	M	A	D	M	A
SOAT	28	10	2019												
Seguro RCC															
Seguro RCE															
Revisión Mecánica y de gases	04	05	2020												
Carta porte															
MANTENIMIENTOS PREVENTIVOS Y CORRECTIVOS															
FECHA	KM	OPERACION				OBSERVACIONES									
	5000	Se le realiza cambio de aceite y filtros													
REPORTE DE COMPARENDOS															
FECHA	CODIGO	LUGAR	OBSERVACIONES												
			NO TIENEN REPORTE DE COMPARENDOS												
REPORTE DE ACCIDENTES E INCIDENTES															
FECHA	TIPO	LUGAR	OBSERVACIONES												
			NO SE HAN PRESENTADO NI ACCIDENTES NI INCIDENTES												
CAMBIO DE CONDUCTOR															
FECHA	NOMBRE CONDUCTOR				DOCUMENTO										



**PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL
PLAN DE REVISIÓN Y MANTENIMIENTO
PREVENTIVO**

1. OBJETIVO

Establecer e implementar el procedimiento y los mecanismos necesarios para realizar la revisión y el mantenimiento preventivo del vehículo propio que conforma la empresa BRICOL S.A.S con el objeto de mantenerlo en óptimas condiciones de operación y brindar un servicio de calidad a la comunidad.

2. ALCANCE

Aplica al vehículo de BRICOL S.A.S que prestan el servicio de transporte de productos a zonas municipales del Tolima.

3. METAS

BRICOL S.A.S establece que las acciones del programa se deben realizar al 100% del vehículo que se encuentren en operación.

4. RESPONSABLES

REPRESENTANTE LEGAL: Responsable por velar por el cumplimiento de los establecido en este programa.

JEFE DE PRODUCCION: Responsable de programar y supervisar las actividades de revisión y mantenimiento descritas en este documento.

CONDUCTOR: Responsable por el cumplimiento de las acciones establecidas en este documento.

5. DEFINICIONES

5.1 MANTENIMIENTO PREVENTIVO: Conjunto de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo de manera sistemática con el fin de anticipar fallas o desperfectos y conservar la unidad de trabajo en condiciones de operación adecuadas.

5.2 MANTENIMIENTO CORRECTIVO: Conjunto de intervenciones no programadas, que se realizan en cualquier momento al vehículo, ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes.

5.3 REVISIONES DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO: Revisión que se practica periódicamente al vehículo para medir la efectividad del programa de mantenimiento



**PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL
PLAN DE REVISIÓN Y MANTENIMIENTO
PREVENTIVO**

control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

5.5 SISTEMA DE SEGURIDAD PASIVA: Elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

6. NORMATIVIDAD

- Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".
- Decreto 1079 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte".
- Resolución 315 de 2013 "Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones".

7. ASPECTOS GENERALES

El Conductor se debe presentar con el vehículo y respectivos documentos al taller, para realizar el mantenimiento preventivo y la revisión ~~tecnicomecánica~~ que es anual.

Las intervenciones correctivas podrán ser contratadas por la empresa con talleres externos, para lo cual el Conductor debe notificar al Jefe Operativo de los trabajos realizados al vehículo, anexando los documentos soportes para que se puedan verificar las acciones ejecutadas y el vehículo no podrá ser programado para despacho, hasta tanto la empresa no valide las reparaciones realizadas.

Las revisiones e inspecciones de mantenimiento se realizaran con la siguiente periodicidad de acuerdo con la normatividad vigente en el territorio nacional:

PERIODO DE INSPECCION	DESCRIPCION	RESPONSABLE
DIARIA	INSPECCION DEL VEHICULO DIARIO	CONDUCTOR
BIMENSUAL	REVISION DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO	CDA
ANUAL	REVISION TECNICOMECANICA	CDA

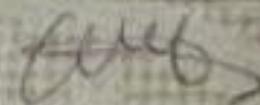
Avatar Wir
Ve a Configura

SOAT
PÓLIZA DE SEGURO DE DAÑOS CORPORALES CAUSADOS A LAS PERSONAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

FECHA DE EXPEDICIÓN AÑO MES DÍA	VALIDEZCA DESDE LAS 00 HORAS DEL	AÑO MES DÍA	HASTA LAS 23:59 HORAS DEL	AÑO MES DÍA
2018-10-26		2018-10-27		2019-10-26



No. DE PÓLIZA 8014800900	PLACA No. TGN791	CLASE VEHÍCULO CARGA O MIXTO	SERVICIO PUBLICO	CILINDRAJE/VOLVIO 3432	MODELO 2015
PASAJEROS 2	MARCA FOTON	CARROSERÍA			
LÍNEA VEHICULO BJ1043V8JE6-D					
No. MOTOR B403007697	No. CHASIS ó No. SERIE LVBV8JE67FE001713	No. VIN LVBV8JE67FE001713	CAPACIDAD TON. 2.80		
APELLIDOS Y NOMBRES DEL TOMADOR LOPEZ ROBAYO, JHON FREDY		TÉLFONO DEL TOMADOR 3112534229	TIPO DE DOCUMENTO DEL TOMADOR CC	No. DE DOCUMENTO DEL TOMADOR 5828057	CIUDAD RESIDENCIA TOMADOR IBAGUE
CÓDIGO DE ASEGURADORA AT1501	CÓD. SUCURSAL EXPEDIDORA 0026	CLAVE PRODUCTOR 900634236534	No. FORMULARIO 0	CIUDAD EXPEDICIÓN IBAGUE	
TARIFA 310	PRIMA SOAT \$ 200000	CONTRIBUCIÓN POSIVA \$ 100000	TASA RINT \$ 1000	AMPAROS POR VICTIMA A. GASTOS MÉDICOS QUIRÚRGICOS, FARMACÉUTICOS Y HOSPITALARIOS 800	HASTA SALARIOS

		N° DE CONTRATO 42513830	
PLACA TGN791	RUC LVBV8JE67FE001713		
CDA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE		900151295	
VIGENCIA 2019 05 04 2020 05 04	 WILTON MALDONADO LEON		
N° IDENTIFICACION AUTORIZACION 09-OIN-095	N° IDENTIFICACION VEHICULO 141362799		

				REPUBLICA DE COLOMBIA MINISTERIO DE TRANSPORTES MINISTERIO DE AMBIENTE PUNTAVERDE SOSTENIBLE	
N° DE CONTRATO 42513830					
PLACA TGN791	MARCA FOTON	LINEA BJ1043V8JE6-0			
TIPO PUBLICO	COLOR BLANCO	AÑO 2015			
CATEGORIA 3432	COMBUSTIBLE DIESEL	RUC LVBV8JE67FE001713			
TIPO CAMION	IDENTIFICACION B403007697	IDENTIFICACION C 5828057			
NOMBRE JHON F. LOPEZ R.		N° IDENTIFICACION VEHICULO 141362799			

REPÚBLICA DE COLOMBIA
 MINISTERIO DE TRANSPORTE

LICENCIA DE TRÁNSITO No. 10020388702

PLACA TGN791	MARCA FOTON	LÍNEA BJ1043V8JE6-O	MODELO 2018
CILINDRADA CC 3.432	COLOR BLANCO	SERVIDIO PUBLICO	
CLASE DE VEHICULO CAMION	TIPO CARRROTERIA ESTACAS	COMBUSTIBLE DIESEL	CAPACIDAD kg/Ph 2800
NÚMERO DE MOTOR B403007697	REG N	VIN LVBV8JES7FE001713	
NÚMERO DE SERIE LVBV8JES7FE001713	REG N	NÚMERO DE CHASIS LVBV8JES7FE001713	REG N
PROPIETARIO: APELLIDOS Y NOMBRES BRICOL	IDENTIFICACION NIT 901151090		

DECLARACION DE IMPORTACION 352014000173680	BLINDAJE *****	POTENCIA HP 110
DECLARACION DE LA PROPIEDAD *****	VE 1	FECHA IMPORT 22/05/2014
FECHA MATRICULA 12/09/2014	FECHA EXP. LIC. T10 28/02/2020	PUERTAS 2
ORGANISMO DE TRANSITO STRIA TTEYMOV CUNDIRICAURTE	FECHA VENCIMIENTO *****	

LT07000220679



PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL
REGISTRO DE CONDUCTORES

CODIGO: FOTON 09

VERSION: 1

VIGENCIA: ABRIL 2020

Nombre y apellidos: JORGE ANDRES LOPEZ PARGA

C.C. 110449452

Fecha de nacimiento: 20-06-1986

Edad 34

Sexo: Masculino

Tipo de vinculación: Planta () - Contrato ()

Años de experiencia:

9

Tipo Vehículo que conduce: FOTON BLANCO

Placas:

TGN791

ITEM	DOCUMENTO	Aplica	aplica	OBSERVACIONES
1	Fotocopia cédula de ciudadanía	X		
2	Tipo Licencia de conducción	X		
3	Vigencia Licencia de conducción	X		
4	Fotocopia Libreta Militar	X		
5	Afiliación ARL	X		
6	Inscripción RUNT	X		
7	Sanciones RUNT		X	
8	Reporte de comparendos e histórico		X	
9	Reporte de incidentes		X	
10	Reporte de accidentes de tránsito		X	
11	Exámenes médicos	X		
12	Experiencia (certificaciones)	X		
13	Certificaciones formación	X		
14	Acciones de seguridad vial realizadas		X	

Observaciones:

Fecha de verificación (dd/mm/aaaa):

VB

Coordinador PESV

Conductor

	PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL			Código:	FOR-PRO-05
	INSPECCION VEHICULO			Versión: 1	
				Vigencia: Marzo 2021	
REALIZADA POR:			FECHA:		
NOMBRE CONDUCTOR:			CEDULA:		
DATOS DEL VEHICULO					
CILINDRAJE:		MODELO:		MARCA	
COLOR:		PLACA:			
REVISIÓN DOCUMENTOS					
SEGURO OBLIGATORIO	SI:	NO:	FECHA DE VENCIMIENTO:		
LICENCIA DE TRÁNSITO	SI:	NO:	ORIGINAL	SI	NO
LICENCIA DE CONDUCCIÓN	SI:	NO:	FECHA DE EXPEDICIÓN:		
PÁPELES DE MOTO A NOMBRE DEL CANDIDATO	SI:	NO:	A NOMBRE DE:		
REVISIÓN DE LAS CONDICIONES MECÁNICAS					
DESCRIPCIÓN	BUENO	MALO	ACCIONES CORRECTIVAS	OBSERVACIONES	
ACEITE					
LIQUIDOS DE FRENOS					
AGUA DE BATERIA					
TANQUE					
SISTEMA DE LUCES					
DIRECCIONALES					
ESPEJOS					
MECANISMO DE EMBRAGUE					
PITO					
MECANISMO DE FRENO					
MECANISMO ACELERADOR					
PATIN DE ARRASTRE (125)					
TENSIÓN CADENA					
AMORTIGUADORES					
MULETA					
APOYA PIES					
HERRAMIENTAS					
ALINEACIÓN DE LLANTAS					
LLANTA DELANTERA					
FUGAS					
ASEO GENERAL					
EQUIPO DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD					
DESCRIPCIÓN	BUENO	MALO	ACCIONES CORRECTIVAS	OBSERVACIONES	
CASCO					
GAFAS					
CHALECO					
GUANTES					
CALZADO EN CUERO					
ME COMPROMETO A REALIZAR LAS ACCIONES CORRECTIVAS Y LOS CAMBIOS NECESARIOS EN LOS TIEMPOS ESTABLECIDOS EN ESTA INSPECCIÓN, BUSCANDO EL BENEFICIO PROPIO, DE LA OPERACIÓN Y DE LA ORGANIZACIÓN.					
FIRMA CONDUCTOR			FIRMA ENCARGADO DE LA INSPECCIÓN		



INSPECCION DE PRE-OPERACIONAL DE VEHICULOS

PLACA: TGN791		TARJETA DE PROPIEDAD: 1110449				CONTRATO: PLANTA			
DOCUMENTO	NUMERO	VIGENCIA	HASTA	DOCUMENTO	NUMERO	VIGENCIA	HASTA		
Seguro Contractual				T Operac					
Seguro Extracontractu				SOAT	8014800900				
Revisión Tecnomecani	42513830			EXTRAC					
MES:	DÍA:	DÍA:	DÍA:	DÍA:	DÍA:	DÍA:	DÍA:	DÍA:	DÍA:
CONDUCTOR:									
KILOMETRAJE:									
ASPECTOS A EVALUAR	B	M	N.A	B	M	N.A	B	M	N.A
S E G U R I D A D	Extintor								
	Frenos								
	Freno de seguridad								
	Nivel liquido de frenos								
	Botiquin								
	Nivel hidraulico								
	Llantas								
	Llanta de repuesto								
	Pito								
	Pito de reversa								
	Espejos								
	Cinturon de seguridad								
	Mandos de operación								
Kit de carretera									
Limpiabrirar (nivel del Agua)									
Apoya cabezas									
Dispositivo control vel.									
Otros									
E R L I C I D A D	Sistema de luces								
	Banderola								
	Bateria (niveles)								
	Encendido								
	Otros								
M O T O R	Fugas del motor								
	Tensión Correas								
	Tapas								
	Niveles de Aceite								
	Transmisión								
	Dirección								
	Radiador								
	Filtros								
O T R O S	Latonería y pintura								
	Estado del platon								
	Silletería del platon								
	Cinturones								
	Carpas								
	Otros								
FIRMA CONDUCTOR:									
INSPECCIONADO POR:									
Según Resolución 0000315 del 6/02/2013, Art. 4 Protocolo de Alistamiento.									
OBSERVACIONES									
GTRA-F- 012					REVISION No 02				



PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL

Codigo: FOR-PRO-01

ENCUESTA DIAGNOSTICA

Version: 01

Vigencia:

FECHA	13/05/2020	NOMBRE	JORGE ANDRES LOPEZ PARGA		
CEDULA	1.110.449.452		CARGO	CONDUCTOR	
¿Tiene licencia de conducción?	SI	Categoría:	A2-B2-C2	Vencimiento:	10-01-2022, 29-04-2023, 29-04-2022
Edad en años:	34 Años	Género:	F	M	
Esta vinculado con la empresa o entidad como:	Contrato directo	Experiencia en conducción	5 años con BRICOL		
Proceso o área a la que pertenece su cargo:	Administrativo	Comercial	Operativo	Técnico	

DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN

Para el cumplimiento de sus funciones debe salir a vías públicas en horas laborales?	SI	NO		
¿Como parte de las funciones de su cargo conduce usted vehículos?	SI	NO		
Comunmente como realiza estos desplazamientos	Conduciendo Vehículo de la empresa	conduciendo Vehículo propio	Pasajero vehículo empresa	Pasajero vehículo público
	Motocicleta Propia	Bicicleta Propia	Peatón	
Generalmente quien programa esas salidas	Yo	la Empresa		
La frecuencia de esta actividad es por lo menos:	Diaria	Semanal	Mensual	Anual
Numero de kilometros mensuales recorridos durante la lab	5000 KM			
¿Ha tenido accidentes de tránsito durante el desarrollo de estas actividades?	SI	NO	¿Cuántos?:	

Describe brevemente las circunstancias:

¿Qué rol desempeñaba en el accidente?	Peaton	Conductor Vehículo	Conductor Motocicleta	Conductor bicicleta
	Pasajero vehículo	Pasajero motocicleta	Pasajero bicicleta	N.A.

DESPLAZAMIENTOS IN-ITINERE

Casa - Trabajo - Casa

De que forma realiza estos desplazamientos	conductor Vehículo propio	conductor Vehículo empresa	Conductor Motocicleta Propia	Conductor Bicicleta Propia	Pasajero Vehículo de la empresa
Marque solamente la más utilizada	Peatón	Pasajero bicicleta	Pasajero Vehículo de servicio público o de terceros		
Cuanto tiempo en promedio se gasta en estos desplazamientos (ida y vuelta)	Menos 1 hora	entre 1 y 2 horas	entre 2 y 3 horas	Mas de 3 horas	
Cuantos kilometros aproximadamente hay entre su casa y su trabajo (ida y vuelta)	Menos de 10 km	Entre 10 y 20 Km	Entre 20 y 30 Km	Mas de 30 km	
¿Ha tenido accidentes de tránsito en estos desplazamientos en los últimos 2 años?	SI / NO			¿Cuántos?:	
¿Qué rol desempeñaba en el accidente?	Peaton	Conductor Vehículo	Conductor Motocicleta	Conductor bicicleta	
	Pasajero vehículo	Pasajero motocicleta	Pasajero bicicleta		

Describe brevemente las

Acciones de terceros	X	Fatiga	X
Condiciones físicas o emocionales personales	X	Distracciones al conducir	X
Condiciones laborales	X	No respeto señales de	X

¿Cuáles son las causas que motivan el riesgo? Puede marcar varias si lo considera adecuados en su caso

Intensidad del tráfico	X	su propia conducción	X
condiciones climatologicas	X	su estado psicofisico (X
tipo de vehiculos o sus características, estado del vehiculo	X	otros conductores	
organizacion del trabajo		estado de infraestructura vial	X
		falta de información o	