

**SISTEMATIZACIÓN DE LA PRÁCTICA PROFESIONAL REALIZADA EN LA
EMPRESA MARIO ALVIRA ESTRADA DEL MUNICIPIO DE LERIDA, MEDIANTE
EL DISEÑO Y EJECUCIÓN DEL PROGRAMA EN CONTROL DEL RIESGO VIAL**

**FABIAN MAURICIO LABRADOR VELA
ESTUDIANTE**

**CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ADMINISTRACIÓN EN SALUD OCUPACIONAL
OPCIÓN DE GRADO
LERIDA - TOLIMA
2020**

**SISTEMATIZACIÓN DE LA PRÁCTICA PROFESIONAL REALIZADA EN LA
EMPRESA MARIO ALVIRA ESTRADA DEL MUNICIPIO DE LERIDA, MEDIANTE
EL DISEÑO Y EJECUCIÓN DEL PROGRAMA EN CONTROL DEL RIESGO VIAL**

**TRABAJO DE GRADO DESDE SISTEMATIZACIÓN DE LA PRÁCTICA
PROFESIONAL PARA OPTAR AL TÍTULO DE ADMINISTRADOR EN SALUD
OCUPACIONAL**

**FABIAN MAURICIO LABRADOR VELA
ESTUDIANTE**

**DANY RACHIT GARRIDO RAAD
DIRECTOR DE OPCIÓN DE GRADO**

**CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ADMINISTRACIÓN EN SALUD OCUPACIONAL
OPCIÓN DE GRADO
LERIDA - TOLIMA
2020**

TABLA DE CONTENIDOS

Contenido

INTRODUCCIÓN	4
1.1. TEMA CENTRAL SISTEMATIZACIÓN DE LA PRACTICA PROFESIONAL	5
OBJETIVOS.....	6
1.2. OBJETIVO GENERAL.....	6
1.3. OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	6
JUSTIFICACIÓN.....	7
MARCO REFERENCIAL	9
1.4. ANTECEDENTES.....	9
1.5. MARCO TEORICO	14
1.6. MARCO CONCEPTUAL	17
1.7. MARCO LEGAL.....	20
METODOLOGÍA.....	21
1.8. PUNTO DE PARTIDA	22
1.9. PREGUNTAS INICIALES	24
1.10. RECUPERACIÓN DEL PROCESO VIVIDO.....	31
1.11. LA REFLEXIÓN DE FONDO	33
1.12. LOS PUNTOS DE LLEGADA	34
CONCLUSIONES.....	35
EVIDENCIAS FOTOGRÁFICAS.....	36
REFERENCIAS	42

INTRODUCCIÓN

La práctica profesional nos permite descubrir aciertos y errores para enfrentar el mundo profesional, nos da mucha satisfacción al momento de realizar todo lo planeado y dejar una huella en la empresa la cual nos da la confianza de desarrollar la práctica profesional teniendo en cuenta las propuestas, plan formativo y recomendaciones entregadas para el mejoramiento de la organización. Es un logro importante como estudiante de decimo semestre de Administración en Salud ocupacional mejorar las condiciones de seguridad para el control de riesgo vial y de implementar acciones concretas para la prevención de accidentes de tránsito. Desde el ámbito laboral es muy necesario que la empresa entregue toda la disposición posible respecto al cuidado de los trabajadores, implementando modelos de prevención de riesgos, para fomentar la cultura de los colaboradores y así tener un buen entorno laboral.

Esta sistematización corresponde a la práctica del diseño y ejecución del programa en control del riesgo vial en la empresa Mario Alvira Estrada, dedicada a la siembra, cosecha y venta de cereales y oleaginosas; la empresa se compone por un talento humano de 11 colaboradores, los cuales se dividen las actividades y tareas de manera rotativa por cada una de las máquinas pertenecientes al parque vehicular compuesto por 2 máquinas combinadas o cosechadoras marca New Holland TC 5070, 3 tractores 2 New Holland T6000 y 1 New Holland TS6.110, 2 camionetas: 1 marca Nissan Frontier 4x4 y 1 marca Ssangyong Actyon; y 1 motocicleta NKD-AKT de 125cc, dichas maquinarias o vehículos transitan por la carretera nacional entre los municipios de Venadillo, Lérída y Armero – Guayabal, debido a que los diferentes cultivos se encuentran sectorizados entre dichos municipios.

Durante la realización de la práctica se implementaron conocimientos referentes a la aplicación de listas de chequeo que permitieron identificar el buen estado en el cual se encontraban los vehículos y las maquinarias agrícolas. Además de ello se logró capacitar y mejorar el comportamiento de los conductores frente al cumplimiento de las normas legales a nivel nacional y políticas internas de la empresa, al igual que aplicar los protocolos para detectar de manera temprana algunas alteraciones físicas en la salud de los conductores por medio de la evaluación médica ocupacional.

1.1.TEMA CENTRAL SISTEMATIZACIÓN DE LA PRACTICA PROFESIONAL

La idea de sistematizar la práctica profesional realizada en la empresa MARIO ALVIRA ESTRADA es poder demostrar los conocimientos adquiridos y a la vez la experiencia que se obtuvo al poder enfrentarse al ámbito profesional y dejar una huella en los diferentes colaboradores de la parte operativa como de la parte administrativa de la organización, mediante el desarrollo del **Programa de control del riesgo vial**, ejecutando diferentes actividades en pro de prevenir accidentes y enfermedades en los colaboradores de la organización. El factor principal de esta sistematización son las acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los colaboradores de la organización

OBJETIVOS

1.2.OBJETIVO GENERAL

Sistematizar la experiencia de la práctica profesional en la cual se realizó el diseño y ejecución de un programa para el control del riesgo vial en la empresa MARIO ALVIRA ESTRADA del municipio de Lérica.

1.3.OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Demostrar la experiencia y aplicación de conocimientos obtenidos en el desarrollo de la práctica profesional, mediante los diferentes procesos productivos que se llevaron a cabo en el área de la seguridad vial de la organización.
- Detallar las actividades desde la reflexión que se ejecutaron antes, durante y después de la práctica profesional realizada en la organización.
- Evidenciar los cambios positivos en cuanto a la implementación de señalización e identificación en el manejo de maquinaria agrícola para prevenir accidentes y enfermedades laborales

JUSTIFICACIÓN

La sistematización que se está realizando es del DISEÑO Y EJECUCIÓN DEL PROGRAMA EN CONTROL DEL RIESGO VIAL. Para los diferentes conductores de las maquinas cosechadoras, tractores, camionetas y la motocicleta de la empresa MARIO ALVIRA ESTRADA. Pensando en la gestión de los riesgos en materia de seguridad y salud en el trabajo para los conductores quienes se movilizan por cuestiones de cumplir el desarrollo de sus actividades. Teniendo en cuenta lo anterior son innumerables las ventajas para las empresas derivadas de la gestión de la seguridad vial relacionadas con el trabajo, independencia del tamaño donde se obtendrían menos días perdidos debido a la reducción de lesiones y menos vehículos inactivos por reparación, entre otros.

La sistematización es aquella interpretación crítica de una o varias experiencias que, a partir de su ordenamiento y reconstrucción, descubre o explicita la lógica del proceso vivido en ellas: los diversos factores que intervinieron, cómo se relacionaron entre sí y por qué lo hicieron de ese modo. En la empresa Mario Alvira Estrada se dejó un gran mensaje de responsabilidad en el tema de la seguridad vial, teniendo la empresa algo muy básico y a la vez permitió y recibió de la mejor manera todas las recomendaciones y procesos entregados en el desarrollo de las practicas, por esta razón es muy interesante hacer la sistematización de las prácticas profesionales para reflejar o dar a conocer la experiencia obtenida día a día,

Se buscó con esta experiencia aplicar los conocimientos adquiridos a lo largo de la carrera de administración en salud ocupacional, además de poder perder temor y miedo al momento de enfrentarse al área de trabajo a los mismos trabajadores y poder tener una relación estudiante - práctica profesional con el mundo laboral, la intención se fundamentó en dejar un

gran mensaje a cada uno de los colaboradores y cambiar un poco esa cultura de hacer las cosas por inercia y no por un beneficio que les dará a saber un poco más sobre el tema de la seguridad vial; es así que la práctica profesional fue realizada teniendo en cuenta la identificación de las falencias que tenía la empresa en cuanto al manejo del parque vehicular, aplicación de las normas de tránsito, conocimiento y control de los conductores y demás temas de señalización, que mediante el diseño y ejecución del programa se identificaron las falencias que tenía la organización, y se fueron mejorando teniendo los resultados esperados por los objetivos que se tenían planeados. De igual manera se dejó un gran producto a la organización para seguirlo aplicando con los colaboradores para seguir mitigando el riesgo vial en los diferentes procesos que se llevan a cabo para el desarrollo de las actividades, o desplazamiento de los mismos colaboradores desde sus hogares hasta sus respectivos lugares de trabajo

Lo mejor de esta sistematización es la enseñanza y conocimientos que se deja a la parte administrativa como operativa de la empresa MARIO ALVIRA ESTRADA y al alumno en cumplimiento de las prácticas profesionales dando lo mejor para poder cumplir con el objetivo que era el DISEÑO Y EJECUCIÓN DEL PROGRAMA EN CONTROL DEL RIESGO VIAL

MARCO REFERENCIAL

1.4. ANTECEDENTES

En el ámbito internacional exactamente en Ecuador se publicó la siguiente investigación: “Integración de un Programa de Seguridad Vial al Modelo Ecuador” (2015). Realizado en la Universidad San Francisco de Quito, Colegio de Postgrados; Quito, Ecuador. Sus investigadores García. M, Matamorros. R & Xavier. D. Expresan que las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa de muerte a nivel mundial. Por la preocupación que existe sobre el tema se proclamó por parte de la ONU (Organización de las Naciones Unidas) el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011 – 2020) a nivel mundial, cuyo objetivo consiste en estabilizar, y después reducir la tendencia al aumento de las muertes por accidentes de tránsito. Según datos del Reporte del Estado Global sobre la seguridad de las vías, de la Organización Mundial de la Salud (OMS), Ecuador se encuentra como el segundo país a nivel de América Latina, con mayor mortalidad por accidentes de tránsito, alcanzando una tasa de 27 muertes por cada 100.000 habitantes, y según datos de Justicia Vial en el Ecuador la tasa es de 32 muertes por cada 100.000 habitantes, metodología haciendo un estudio es de carácter Exploratorio presente estudio se realiza analizando la totalidad de los datos estadísticos existentes sobre los accidentes de tránsito en el país y en especial los relacionados con lo laboral, pues es importante realizar el análisis del todo, ya que lo que se propone en este trabajo de investigación es dirigido para todo el ámbito laboral, para todas las personas en específico que conducen un vehículo en relación de dependencia. Por lo tal no aplica un cálculo de muestra. Al realizar un análisis de los datos estadísticos de la Agencia Nacional de Transito sobre las causas de los accidentes de tránsito, separando los Factores Humanos, Vehículo, Entorno, causas por definir y otras causas, se concluye que alrededor del 80% de los accidentes en el país en los últimos años son por causas

de factores humanos, lo que nos da la pauta que la mayoría de los accidentes son evitables si se toman medidas preventivas encaminadas a crear hábitos de conducción segura y una cultura vial, partiendo en este caso desde el sector laboral

Hernández Vladimir. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, Ciudad Juárez, Chihuahua, México. Plantearon el estudio de investigación denominado: “Análisis exploratorio espacial de los accidentes de tránsito en Ciudad Juárez, México”. Donde establecieron que en las Américas los accidentes de tránsito constituyen un grave problema de salud pública. En 2007, el número de personas fallecidas ascendió a 142 252, de los cuales el 39% fueron usuarios vulnerables (motociclistas, ciclistas y peatones) y tres cuartas partes fueron hombres. Del total de países de la región, durante ese año 11 se ubicaron por arriba de la tasa media regional de mortalidad (15,8%) y, de estos, México registró unas de las tasas más altas (21,7 fallecidos por 10 000 habitantes), superado solo por Venezuela con 21,8 fallecidos teniendo como objetivo elaborar una herramienta para el estudio exploratorio de los accidentes viales en Ciudad Juárez, Chihuahua, México, que aplique de forma exclusiva la variable geográfica espacial (ubicación). Usando un método de estudio observacional y transversal que utiliza un sistema de información geográfica para explorar la naturaleza espacial de 13 305 accidentes viales registrados durante 2008 y 2009 en Ciudad Juárez. Se construyeron indicadores aproximados al flujo de tránsito y se incluyeron dos variables: índice de jerarquía urbana y densidad de población. Teniendo como resultado el valor de la auto correlación espacial global fue positivo, indicando la presencia de agrupamientos que fueron identificados a través de los indicadores de asociación espacial. Existen clústeres de riesgo vial localizados en las zonas con una alta jerarquía interurbana, baja densidad de población y un elevado flujo de tránsito, y en conclusión el análisis exploratorio de datos espaciales es una fase previa al uso de técnicas

multivariadas de mayor alcance. La aplicación de las técnicas del análisis exploratorio por sí misma permite tipificar agrupamientos espaciales, identificar auto correlación global e indicar la dirección de las variables en estudio.

Rodríguez. J, Armindo. C & Chaparro. P. (2017). Plantearon un artículo científico denominado: “Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010-2015”. Publicado en la revista de la Universidad Industrial de Santander. Salud. Donde expresaban que anualmente cerca de 1.25 millones de personas mueren y otros 50 millones resultan lesionados a causa del tránsito en el mundo. Para cambiar esta tendencia y reducir en 50%. El objetivo de este estudio describe resultados preliminares de los primeros años de la Plan Mundial para la Década de Acción en Seguridad Vial en Colombia. Usando una metodología: Estudio descriptivo sobre el comportamiento de lesiones y muertes causadas por el tránsito (LMT) en Colombia 2010-2015. La información de muertes se tomó del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y de los informes anuales del Instituto Nacional de Medicina Legal. Los resultados, aunque hubo discrepancias entre las fuentes de información, coinciden en que las tasas de mortalidad por LMT se han incrementado anualmente entre 1,5%-2,6%. Cerca de 70% de los decesos se concentró en motociclistas (37,7%), peatones (27,4%) y ciclistas (5,0%). En conclusión, las intervenciones en motociclistas y peatones, deben priorizarse, aportan más del 65% de la Siniestralidad Vial. Debe disminuirse la brecha entre la existencia de la ley y su aplicación, además, la calidad de información debe ser un tema a profundizar que permita a los tomadores de decisiones orientar los recursos y disminuir el rezago frente a los objetivos del Plan Mundial para la Década de Acción en Seguridad Vial.

Norza-Céspedes, Eryvn H en su investigación: “Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia; incidencia del factor humano abril 2014”. Analizaron la

incidencia del factor humano en los accidentes viales en Colombia y se identificó la evidencia empírica para la formulación de la política pública de tránsito. Con una metodología para el proyecto es descriptivo-correlacional. Instrumentos: cuestionario de comportamiento para conductores y ciclistas (DBQ) e investigación tipo Likert. Muestra intencional no probabilística: 16.322 personas (8.631 conductores de automóviles, 5.133 ciclistas y 2.558 peatones, pasajeros y acompañantes) teniendo como resultado los conductores con mayor nivel educativo tienen menos accidentes; los peatones con menor nivel educativo tienen un comportamiento de mayor riesgo; las mujeres tienen una actitud positiva y perciben la efectividad de las campañas de prevención; los estilos de conducción se han vuelto cansados, ansiosos, los riesgosos y la alta velocidad contribuyen a cometer más infracciones y accidentes; desobedecer la señalización vial, principal causa de accidentalidad; la agresividad, la hostilidad y el estrés del tráfico son los factores que aumentan la probabilidad de un accidente; las campañas de prevención no son captadas por la población afectada, en Conclusión los factores de siniestralidad vial corresponden al Triángulo de Seguridad Vial establecido por Naciones Unidas - factor humano preponderante en siniestralidad -. Lineamientos de política pública basados en procesos educativos y corporativos orientados a reducir la accidentalidad. la hostilidad y el estrés del tráfico son los factores que aumentan la probabilidad de un accidente; las campañas de prevención no son captadas por la población afectada.

Cervera Yury, Martínez Lauren. En su investigación denominada: “Plan de movilidad y seguridad local del municipio de Lérída Tolima”. Determinaron que los habitantes del Municipio de Lérída diariamente realizan viajes para atender las diferentes actividades que desarrollan, emplean distintos modos en los cuales pueden realizar los viajes, y se asume que para la selección del modo escogen el que maximiza su “función de utilidad”. Cada persona escogerá el

modo que más le convenga según sus condiciones y características del viaje a realizar. Cada viaje tiene externalidades que impactan a otros viajeros o al medio en el que se realiza. La función de utilidad de los viajeros en general incluye variables relacionadas con los tiempos en las etapas del viaje y los costos. Por ejemplo, en transporte público colectivo del municipio de Lérida no presta dicho servicio. En el caso de vehículos particulares se incluyen: el tiempo de viaje, el costo de estacionamiento, el costo/km del vehículo. Teniendo en cuenta el enfoque cualitativo y cuantitativo, el cualitativo proporciona una metodología de investigación que permita comprender el complejo mundo de la experiencia vivida, la característica básica de los estudios cualitativos se resume en que son investigaciones centradas en los sujetos mediante entrevistas y encuestas de percepción teniendo como resultado de acuerdo al análisis que se realiza mediante trabajo de campo y obtención de la información primaria y secundaria, se definen las estrategias a tomar en cuenta, para la mitigación de los efectos de riesgo en las vías, reducir las causas de accidentes y aminorar el origen de las mismas. En materia de seguridad vial, se debe generar desde la administración municipal las campañas en seguridad, conciencia y responsabilidad vial en el área urbana del municipio, que promuevan la sensibilización masiva de la responsabilidad que implica el uso de un vehículo automotor y en conclusión Los horarios de mayor accidentalidad en el municipio, se presentan entre las 8:00 pm y media noche y son más frecuentes en los fines de semana. El medio de transporte más utilizado es la motocicleta, y es el que presenta mayores índices de accidentalidad. Se hace necesario la implementación de una línea telefónica exclusiva para informar las emergencias viales que se presenten, para que las entidades pertinentes realicen el protocolo de atención debido.

1.5.MARCO TEORICO

SEGURIDAD VIAL; UN ASUNTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

Según una noticia del periódico el tiempo publicado en el año 2007. En Colombia han fallecido 65 mil personas en los últimos 10 años y fueron lesionadas alrededor de 400 mil a causa de los accidentes de tránsito. Son insuficientes las 'soluciones' hasta hoy empleadas. Las pérdidas económicas también han sido inmensas: pagos de atención hospitalaria, reparación de vehículos, investigaciones, indemnizaciones...En Estados Unidos y la Unión Europea, por ejemplo, el costo de este flagelo está hoy por el orden del 1,5 por ciento del PIB y en los países en vías de desarrollo, cerca del 2 por ciento.

¿Qué es eso de la seguridad?

En términos generales, ésta se podría definir como las políticas y estrategias que se establecen con el fin de desarrollar una serie de actividades antes, durante y después de los hechos, que permitan reducir los accidentes de tránsito o hacerlos menos graves.

Aquí todavía se piensa que vigilar las carreteras con tanques y ejército es seguridad vial, o que las campañas publicitarias de prevención es lo único que se puede hacer.

INVESTIGACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA

Según la Escuela de Seguridad Vial "Mayor General Deogracias Fonseca Espinosa" – ESEVI en el año 2018, a través de su Área de Investigación, pone a disposición nuestro libro "Investigación de Accidentes de Tránsito en Colombia", el cual contiene un compilado de experiencias y saberes dentro del campo de la criminalística que tiene que ver con la atención y

reconstrucción de accidentes de tránsito. Como aporte investigativo y científico, se logró establecer una nueva tabla de coeficientes de rozamiento, un hito que posiciona a la Policía Nacional de los colombianos como pionera en este tipo de experimentos.

Hacemos partícipes a toda la comunidad policial y la ciudadanía en general la difusión y aplicación de este material académico, que pasa ahora a ser parte de nuestro baluarte como aporte a nuestro Sistema de Ciencia, Tecnología e Innovación para la Policía Nacional.

¿QUÉ ES EL PESV?

Según la secretaria de movilidad de Bogotá muestra la importancia del Plan Estratégico de Seguridad Vial, Como indica el Decreto 2851 de 2013, el Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV, es el instrumento que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deben adoptar de manera obligatoria las diferentes entidades públicas y privadas, para evitar y reducir la accidentalidad de los integrantes de sus organizaciones y disminuir los efectos de los accidentes de tránsito. La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV-, es 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, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

MUERTES POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO DISMINUYERON EN EL TOLIMA

Según Gutiérrez Sharlin Natalia reportera de la emisora alerta Tolima. 5 SEP 2020 Los accidentes en las vías del Tolima han sido una preocupación latente en las autoridades viales del departamento, toda vez, que diariamente se registran cifras en este tipo de siniestros. Sin embargo, registró una importante disminución en los fallecimientos por siniestros viales entre enero y julio de 2020 en comparación con lo registrado en el mismo periodo del año pasado. Según las cifras reveladas durante el primer Consejo Territorial de Seguridad Vial (CTSV) virtual para el departamento, se registraron 28 muertes menos por siniestros viales que en los mismos siete meses de 2019, al pasar de 137 a 109 personas fallecidas.

EL TOLIMA PARTICIPA EN LA SEMANA NACIONAL POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Según Gutiérrez Sharlin Natalia reportera de la emisora alerta Tolima 22 SEP 2020 Continúan las estrategias de la Gobernación del Tolima, con el fin de mejorar la movilidad vial en el departamento, teniendo en cuenta que, en las últimas cifras entregadas han dejado en evidencia la accidentalidad que se viene presentando en la región, a pesar de estar activas las restricciones de la pandemia del Covid-19, con la que se esperaban disminuyeran las cifras, sin embargo, esto no ha sido efectivo en el departamento, donde las cifras siguen aumentando. Es por eso que desde el lunes y hasta el próximo domingo 27 de septiembre, todos los actores viales del Tolima podrán participar en la Semana Nacional por la Movilidad Sostenible; una estrategia del Ministerio del Transporte que ha convocado a las entidades públicas del orden nacional y local, Gobernadores, Alcaldes y Alcaldesas, autoridades de tránsito, transporte y movilidad, gestores y operadores de sistemas integrados de transporte masivo (SITM), sistemas estratégicos de transporte público (SETP), organizaciones no gubernamentales, empresa privada y sociedad en general a sumarse.

1.6.MARCO CONCEPTUAL

Seguridad en salud en el trabajo: Es una disciplina que se encarga de la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y la protección y promoción de la salud de los trabajadores.

Accidente vial: Colisión/incidente/siniestro vial o automovilístico, entre otros términos, es un suceso que ocurre generalmente cuando un vehículo colisiona contra uno o más sectores de la vialidad u otra obstrucción estacionaria como un poste, un edificio, un árbol, entre otros

Seguridad vial: Es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de conocimientos y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

Campañas de seguridad vial: Pueden definirse como los esfuerzos de una empresa u organización por informar, persuadir y motivar a la gente a cambiar sus actitudes y/o comportamientos para mejorar la seguridad vehicular.

Licencia de conducción: De acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de un vehículo con validez en todo el territorio nacional.

Vehículo: Medio de transporte de personas o cosas desde un lugar a otro

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

Adelantamiento en la vía: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

Vía: Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales.

Vía de acceso restringido: Vía en que los vehículos y las personas sólo tienen oportunidad de ingresar o salir de ella, por los lugares y bajo las condiciones fijadas por la Autoridad competente.

Vía Privada: Vía destinada al uso particular. **Vía Pública:** Vía de uso público, sobre la cual la Autoridad competente impone restricciones y otorga concesiones, permisos y autorizaciones.

Vía urbana: Vía dentro del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y peatones y eventualmente de animales (Calle).

Paso peatonal: Parte de la calzada destinada para el cruce de peatones. (Crucero peatonal).

Peatón: Persona que circula caminando por una vía pública.

Conductor: Persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

Maquina: Una maquina es un conjunto de elementos móviles y fijos cuyo funcionamiento posibilita aprovechar, dirigir, regular o transformar energía o realizar un trabajo con un fin determinado.

Campañas de Prevención Vial: Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo

determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.

Capacitación: Conjunto de procesos organizados, relativos tanto a la educación no formal como a la informal de acuerdo con lo establecido por la Ley General de Educación, dirigidos a prolongar y a complementar la educación inicial mediante la generación de conocimientos

Contratista: Persona o empresa que es contratada por otra organización o particular para prestar un servicio o realizar una obra con recursos propios o subcontratados. Estos trabajos pueden representar la totalidad de la obra, o bien partes de ella, divididas de acuerdo con su especialidad, territorialidad, horario u otras causas.

Conductor/operador: Persona que conduce un vehículo o máquina y que requiere entrenamiento para el manejo de los mismos.

Maquinaria: Conjunto de varias máquinas que realizan trabajos para un mismo fin.

Pre operacional: Revisión y/o verificación detallada del estado de vehículos, maquinaria, accesorios. (equipo carretero, extintores, entre otros) y documentos de los mismos antes de iniciar la operación segura.

Retén: De acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002 se define como: Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.

Separador: Espacio o dispositivo de seguridad situado entre las calzadas interiores de dos vías para segregar el tránsito en uno o dos sentidos.

1.7.MARCO LEGAL

- Decreto 1072 de 2015 regula el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo. La implementación del SG-SST es de obligatorio cumplimiento.
- Resolución 0312 de 2019 a través de la cual se definen los estándares mínimos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST aplicables a todos los empleadores y contratantes de personal, donde se especifican el conjunto de normas, requisitos y procedimientos de obligatorio cumplimiento
- Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el código nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1383 de 2010. Por la cual se reforma la ley 769 de 2002-código nacional de tránsito, y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 2346 de 2007. Por la cual se regula la práctica de evaluaciones médicas ocupacionales y el manejo y contenido de historias clínicas ocupacionales.
- Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones”
- Decreto 2851 de 2013 “Por el cual se reglamentan los artículos 3,4,5,6,7,9,10,12,13,18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones”.
- La Resolución 1565 de 2014 indica que los antecedentes legales directos del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- La Ley 1503 de 2011 plantea los lineamientos generales en torno a la responsabilidad social de las organizaciones en materia de seguridad vial.

METODOLOGÍA

Teniendo en cuenta los elementos dados por las orientaciones teórico-prácticas para la sistematización de experiencias de Oscar Jara, con el propósito de sistematizar el proceso de prácticas vividas en la empresa Mario Alvira Estrada en el DISEÑO Y EJECUCIÓN DEL PROGRAMA EN CONTROL DEL RIESGO VIAL en la ciudad de Lérica teniendo en cuenta los siguientes pasos:

1. Punto de partida: la experiencia vivida

- Haber participado en la experiencia
- Tener registro de la experiencia

2. Las preguntas iniciales

- ¿Para qué queremos hacer la sistematización?
- ¿Qué experiencias queremos sistematizar?
- ¿Qué aspectos centrales de esas experiencias nos interesa sistematizar?
- ¿Qué fuentes de información vamos a utilizar?
- ¿Qué procedimientos vamos a seguir?

2. La recuperación del proceso vivido.

- Reconstruir la historia
- Ordenar y clasificar la información

4. Las reflexiones de fondo: ¿Por qué lo que paso?

- Analizar y sintetizar.
- Hacer una interpretación crítica del proceso

5. Los puntos de llegada

- Formular conclusiones

- Comunicar los aprendizajes

1.8.PUNTO DE PARTIDA

Al iniciar mi practica en el mismo lugar de trabajo en la empresa Mario Alvira estrada desarrollando actividades de supervisor de tareas agrícolas y en 1 hora diaria se cumplía con el objetivo de la realización de las prácticas profesionales en el diseño y ejecución del programa en control del riesgo vial. Recibiendo de la mejor manera el apoyo y comprensión por parte de del área administrativa de la organización y así se cumple con las expectativas planificadas.

Nombre de la empresa: MARIO ALVIRA ESTRADA

NIT: 14213031 – 4

Sector: Privado

Sector económico: Siembra, cosecha y venta de cereales y oleaginosas

SEDE PRINCIPAL	
Departamento	Tolima
Ciudad	Lerida
Dirección	Cra 12 # 6-34 B/minuto de Dios II etapa
Teléfono	3202348947
Persona de contacto	Patricia Elena Alcázar
Cargo	Auxiliar administrativa
E-mail	patricia.alcazar1368@hotmail.com
Nombre de la ARL	Positiva

➤ **Misión**

Somos una empresa dedicada a la producción, cosecha y venta de cereales y oleaginosas; a la vez generando empleo a la población del norte del Tolima.

➤ **Visión**

Ser una empresa líder en la comercialización de cereales y oleaginosas; y así llegar a ser una de las empresas más productoras y comercializadoras del norte del Tolima en 2021.

➤ **Valores corporativos de la Institución**

- Sentido de pertenencia
- Responsabilidad
- Respeto
- Honestidad
- Servicio
- Equidad
- Confianza
- Lealtad

➤ **Sector y Actividad económica de la empresa.**

Sector: Privada

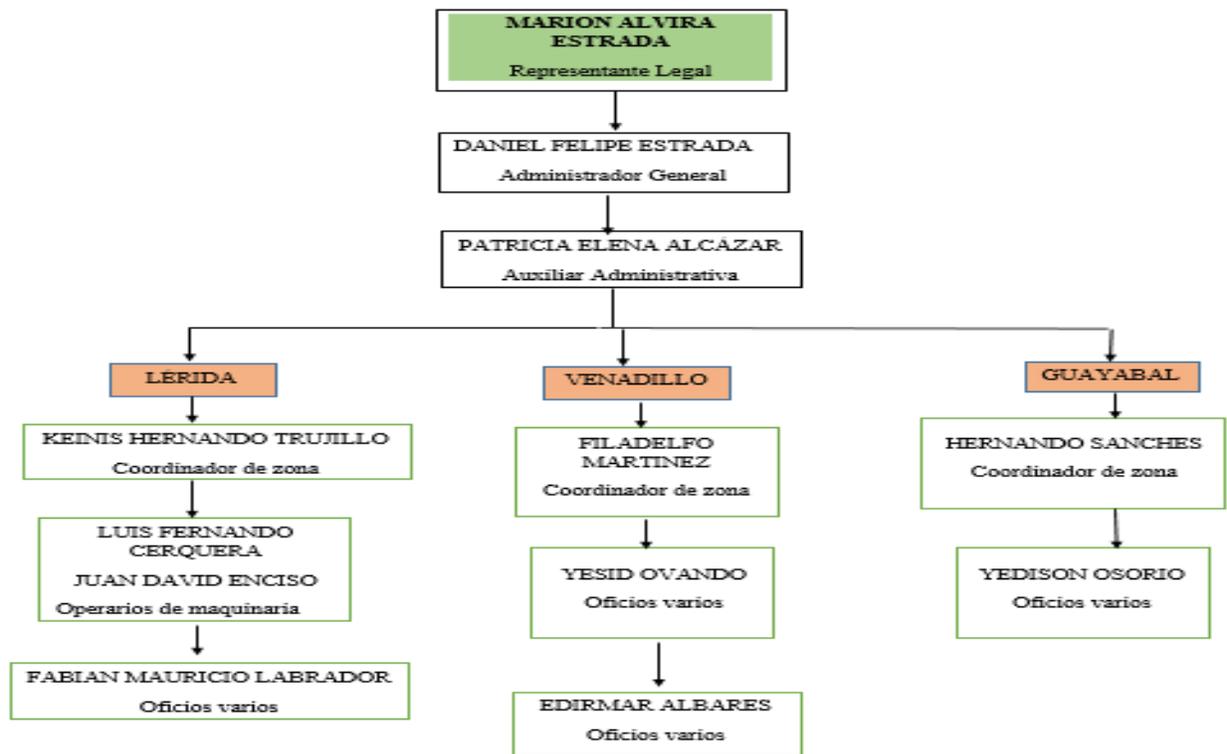
Actividad Económica: Siembra, cosecha y venta de cereales y oleaginosas.

➤ **Organigrama con la ubicación del practicante**

RESEÑA HISTORICA

en el año de 1991 se fundó la empresa de razón social unipersonal Mario Alvira Estrada, empezando con tan solo 10 hectáreas de arroz sembrado, pero con un gran espíritu de tener muchas hectáreas sembradas, al día de hoy la organización tiene 134 hectáreas sembradas de arroz y 166 hectáreas sembradas de maíz, es una empresa líder en el norte del Tolima en siembra y venta de cereales a los comerciantes.

ORGANIGRAMA DE LA EMPRESA



1.9.PREGUNTAS INICIALES

- ¿Para qué queremos hacer esta sistematización?

Sistematizar una práctica significa usar un método diseñado específicamente para el proceso de revisar, repensar y profundizar la comprensión de lo que alguien está haciendo y obtener conocimiento de ello. Este método ayuda a mejorar sus prácticas y las de otras personas o

grupos. Se hace con el fin de dar a conocer las experiencias vividas y lo aprendido tanto en lo moral como espiritual, teniendo un contacto amable y respetuoso brindando conocimientos a los diferentes colaboradores de la organización.

La práctica profesional se sistematiza con el fin de dar a conocer las experiencias vividas día a día, adquiriendo y desarrollando nuevos conocimientos y habilidades relacionados en seguridad vial que me fortalecerán al momento de ser profesional en administración en salud ocupacional

- **¿Qué experiencia (s) queremos sistematizar?**

La sistematización enriquece las tareas y genera conocimientos específicos sobre está. Cualquier práctica puede sistematizarse, pues el propósito de la sistematización es recolectar datos diarios y profundizar en el nivel de análisis para poder generalizar y generar nuevos conocimientos. El propósito específico de este proceso es producir políticas sociales alternativas a partir de la misma experiencia de personas con más conocimientos, precisamente porque han realizado una práctica y pueden generar conocimientos específicos a partir de ella, para que puedan generalizarse.

En este caso lo más importante mediante el DISEÑO Y EJECUCIÓN DEL PROGRAMA EN CONTROL DEL RIESGO VIAL, es poder entregar lo vivido y demostrar todo lo aprendido, esas experiencias de vida que nos enseña a enfrentar el mundo en lo profesional.

La mejor experiencia obtenida fue la relación con la parte operativa y administrativa de la organización en el diseño y ejecución del programa en control del riesgo vial

- **¿Qué aspectos centrales de esas experiencias nos interesa sistematizar?**

El método se divide en ciertas etapas, que implican diversos grados de profundización. El primer paso es la reconstrucción, es decir, una descripción descriptiva de nuestro trabajo, metas, antecedentes, población, etc. Es la materia prima sobre la que se basan las demás etapas. El análisis realizado en la Fase 2 asume que todos los elementos que componen la práctica se han descompuesto y profundizado. Obvio y obvio, así como oculto y latente La interpretación en la 3ª etapa significa sintetizar, en base al contenido previamente descompuesto. Implica investigar las contradicciones inherentes a nuestra misión y trabajar duro para superarlas. Los temas emergentes se restauran al núcleo más importante La conceptualización corresponde a la cuarta etapa. En esta etapa, el objetivo es construir conceptos a partir de la refactorización, el análisis y la explicación de situaciones. Esta es la etapa de confrontación teoría-práctica Generalizar significa confrontar el descubrimiento del concepto de posicionamiento con otros espacios con la misma determinación social. Finalmente, la etapa de conclusión implica redirección, evaluación y nuevas recomendaciones. En esta sistematización lo más importante es dar a conocer los diferentes procesos que se desarrollaron con los colaboradores de la empresa Mario Alvira Estrada, siempre preservando la seguridad vial a los colaboradores

Es satisfactorio dejar una huella en la organización con respecto a la seguridad vial además se dio a conocer la importancia y responsabilidad que debemos tener al momento de conducir un vehículo, motocicleta o maquinaria agrícola.

- **¿Qué fuentes de información vamos a utilizar?**

Las técnicas de recolección de datos son diferentes formas de obtener información a través de observaciones, entrevistas y cuestionarios.

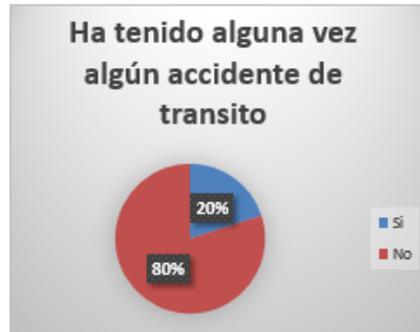
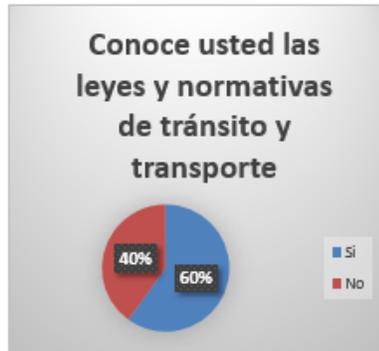
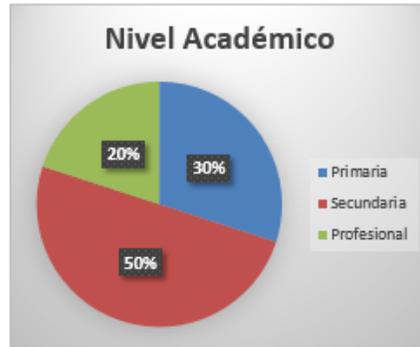
La observación es una de las herramientas que se utilizan para comprender las normas y leyes de la seguridad vial, se puede utilizar esta tecnología para observar el comportamiento de la persona que conduce el vehículo o la maquina según sus funciones para desarrollar sus actividades.

A través de entrevistas, podemos obtener datos sobre el conocimiento de accidentes viales entre el investigador y el encuestado. A través de la encuesta, se realizaron una serie de preguntas en forma de cuestionarios para evaluar si este pequeño grupo de conductores conocía las medidas para prevenir accidentes de transito

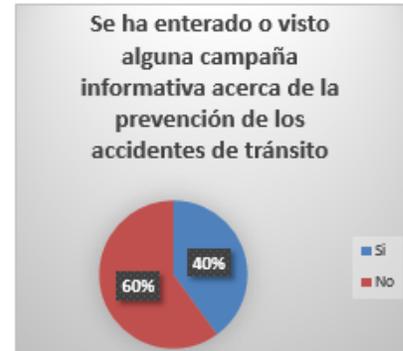
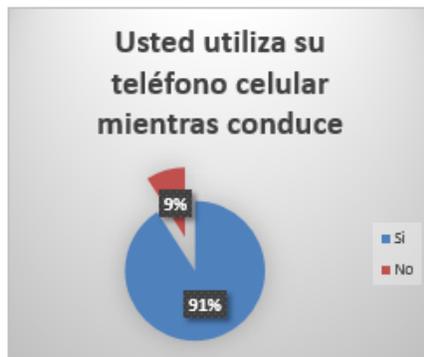
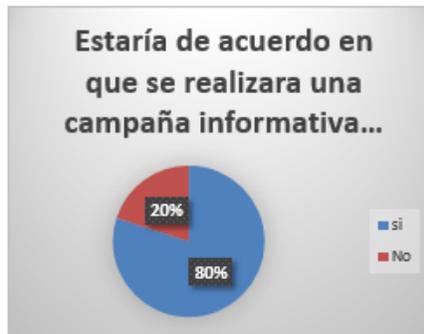
ACCIDENTES DE TRANSITO			
Nombre			
Edad:	Genero:	Nivel Académico:	
Lugar:			
Fecha:			
	Si	No	N/A
Se ha sentido fatigado mientras conduce			
Ha tenido alguna vez algún accidente de transito			

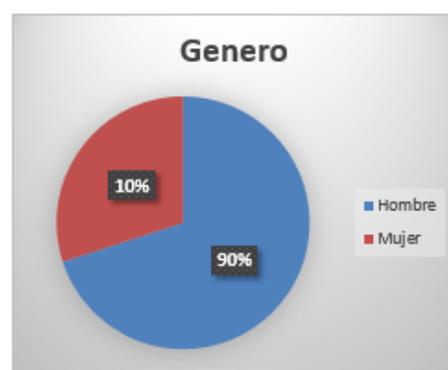
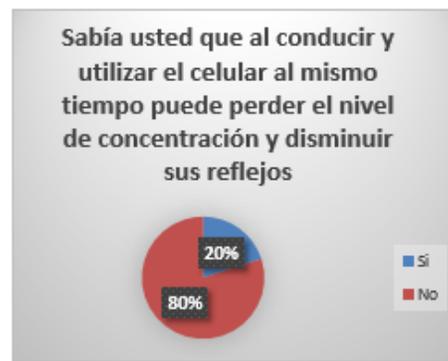
Conoce usted las leyes y normativas de tránsito y transporte			
Considera usted que el alcohol disminuye la capacidad de conducir			
Sabe cuáles son las consecuencias de conducir bajo el efecto del alcohol			
Sabía usted que al conducir y utilizar el celular al mismo tiempo puede perder el nivel de concentración y disminuir sus reflejos			
Usted utiliza su teléfono celular mientras conduce			
Se ha enterado o visto alguna campaña informativa acerca de la prevención de los accidentes de tránsito			
Estaría de acuerdo en que se realizara una campaña informativa para hacer reflexionar a los conductores			
Respete las señales de tránsito.			
Firma del Profesional:			

TECNICAS DE ANALISIS. ANALISIS GENERAL



TECNICAS DE ANALISIS. ANALISIS GENERAL





- **¿Qué procedimientos vamos a seguir?**

Semana	Actividad
1	Investigación de la normatividad aplicable para el desarrollo del programa
2	Revisar documentación relacionada con la actividad a desarrollar en la empresa
3	Inicio del diseño del programa para el control del riesgo vial
4	Creación de listas de chequeo para equipos de carreteras
5	Lista de chequeo pre operacional para los vehículos
6	Elaboración de política de seguridad vial

7	Desarrollo del programa para el control del riesgo vial
8	Desarrollo del programa para el control del riesgo vial
9	Socialización de política de seguridad vial
10	Charlas con los diferentes conductores de los vehículos
11	Encuestas a los conductores sobre seguridad vial
12	Asignación de responsabilidades del programa
13	Lista de asistencia a capacitaciones
14	Implementación del programa para el control del riesgo vial
15	Socialización del programa para el control del riesgo vial a la empresa
16	Sustentación del trabajo final

1.10. RECUPERACIÓN DEL PROCESO VIVIDO

- **Reconstruir la historia**

El pasado 03 de marzo de 2020 se empieza con el proceso de la realización de las prácticas profesionales siendo a la vez un colaborador más de la organización y teniendo presente las falencias que había en el tema de seguridad vial, ya que en la organización por las actividades desarrolladas por su actividad económica es muy frecuente el uso de los vehículos y maquinaria agrícola. Se empezó a buscar y analizar la normatividad existente relacionada con la actividad a desarrollar en la empresa, se crearon listas de chequeo para equipos de carreteras, lista de

chequeo pre operacional para los vehículos, se hace la elaboración de política de seguridad vial, se socializa la política de seguridad vial, Charlas con los diferentes conductores de los vehículos, se asignan responsabilidades del programa, teniendo un horario de lunes a viernes de 5:00 pm a 6:30 pm por, muchas veces por cumplir con mis obligaciones laborales no podía adelantar lo deseado, el no tener un profesional en salud ocupacional en la empresa el cual me pudiera guiar fue uno de los retos que tuve para poder seguir adelante con EL DISEÑO Y EJECUCIÓN DEL PROGRAMA EN CONTROL DEL RIESGO VIAL, el enfrentar el mundo real de un profesional fue otro reto ya que el gremio de operadores de maquinaria y demás trabajadores de la organización son un poco pesados y tienen la cultura de que en años no les ha pasado nada y siempre lo han hecho de esa manera, los días no eran iguales a veces eran buenos algunos no mucho pero siempre dando lo mejor para sacar adelante mi práctica profesional. Al momento que llego la pandemia creí que me tocaba dejar a un lado mi práctica, se me aumentaron mis actividades laborales y no me quedaba mucho tiempo para ir trabajando en mi proyecto tocaba disponer de tiempo en la noche, todo se complicaba ya por protocolos no se pudo recibir la ayuda de la policía de tránsito algunas actividades no se pudieron desarrollar, la única ayuda que tuve fue de la docente de prácticas profesional María del Pilar Gómez Melo, una persona total mente entregada y siempre con una gran disposición a las peticiones de sus alumnos, a pesar de todos estos tropiezos se pudo terminar con satisfacción y orgullo el objetivo entregándolo a la empresa y poniéndolo en práctica con los diferentes colaboradores.

1.11. LA REFLEXIÓN DE FONDO

¿Por qué paso lo que paso?

Un programa de seguridad vial es más específico y abarca un plazo de tiempo más breve que una visión sobre seguridad vial. A ser posible, está basado en una visión sobre seguridad vial. Un programa de seguridad vial describe los objetivos y principios de organización del trabajo sobre seguridad vial y especifica las acciones o campañas para los siguientes cinco a diez años.

Además, define las responsabilidades y proporciona la financiación e incentivos a la aplicación de medidas eficaces de seguridad.

Cuando se inicia esta práctica en la empresa Mario Alvira Estrada, no se tienen claridades respecto a lo que era la seguridad vial, sin embargo, al pasar los días se evidencia la importancia y la necesidad para el desarrollo de las actividades diarias.

Todas las experiencias en la vida de una u otra manera brindan aprendizajes, y esta permitió abrir la mente frente a la diversidad, a ver a los colaboradores de la organización como personas diversamente hábiles que tienen la capacidad de desarrollar otras habilidades y entender todo lo relacionado con la seguridad vial. Los estudios han demostrado que el 9,1% de las causas de accidentes son causados por factores relacionados con el vehículo, mientras que los factores humanos son el 34,9% de las veces. Otro factor importante es la carretera. En cualquier caso, los accidentes son siempre una red de tres cosas. Sin embargo, el factor humano (conductor) es crucial. Los conductores que conducen a una velocidad inadecuada o demasiado rápido aumentarán en gran medida las posibilidades de un accidente. Por tanto, es fundamental promover un comportamiento adecuado durante la conducción. Para que el comportamiento en el volante sea el adecuado, debemos tomar conciencia y tener en cuenta todo lo relacionado a la seguridad vial así podemos evitar un sin número de accidentes, muertes y problemas legales.

En la ejecución del programa se presentaron inconvenientes, se vio la necesidad de un profesional en salud ocupacional que nos diera sus respectivos puntos de vista ya que la empresa no cuenta con la persona idónea para esta área, también por la pandemia del covid 19 se implementaron aislamientos dentro de la organización lo cual impidió que se cumplieran todas las actividades propuestas

1.12. LOS PUNTOS DE LLEGADA

La seguridad vial debe entenderse desde una perspectiva sistemática. En este enfoque, el sector público y privado, la sociedad civil y los usuarios deben estar claramente enunciados para que las acciones se coordinen desde leyes vigentes y brinden apoyo, autorregulación y educación para su implementación.

En todo caso, no importa qué medidas se tomen para reducir los accidentes de tránsito, es importante darse cuenta que este riesgo no se puede eliminar, porque por ejemplo, siempre habrá error humano, o habrá otros factores, y estos eventos se introducirán, por lo que también es necesario Fortalecer el sistema de conocimiento, dar respuesta a la situación posterior a un choque, mejorar la capacidad de las personas para atender a las víctimas y comprender cómo actuar en un accidente de tránsito, no solo desde el sistema de seguridad social, sino también desde el sector privado a través del aporte de la empresa; porque al final, todo el plan es en cierta medida Es importante reducir las lesiones causadas por accidentes y, lo que es más importante, puede salvar más vidas.

Es muy importante resaltar el aprendizaje que se obtiene al momento de enfrentar el mundo laboral dejando a un lado el miedo la pena, pensar que todo nos va a salir mal, solo queda agradecer a la empresa Mario Alvira Estrada por darme la oportunidad de realizar mis prácticas

profesionales en su organización y tomar de la mejor manera las recomendaciones entregadas en el diseño y ejecución del programa en control del riesgo vial, que tanto para la organización como para el estudiante fue una experiencia enriquecedora.

CONCLUSIONES

Después de haber finalizado con éxito la Práctica Profesional, se llegaron a las siguientes conclusiones:

- El haber realizado este trabajo de prácticas profesionales fue de gran utilidad para comprender de otra forma las funciones que se realizaron y ver los aspectos donde fue útil el apoyo dado. Es importante resaltar que este trabajo da una necesidad que se cumplió de manera satisfactoria tanto para la organización como para el estudiante.
- La Práctica Profesional permitió enfrentar al campo laboral y empresarial que existe en la actualidad en nuestra región. Se obtuvieron una amplia variedad de nuevos saberes en el área de la seguridad vial que complementaron la carrera profesional de administración en salud ocupacional en proceso.
- La práctica profesional proporcionó una gran experiencia, sobre todo en aspectos de cómo enfrentarse y comportarse ante el campo laboral y a las responsabilidades como individuo, además a una mejor conducta y ética profesional.
- Al momento de realizar las prácticas profesionales se empezó el manejo de la pandemia COVID – 19, con los aislamientos y demás situaciones, no se pudo realizar todas las actividades programadas. La mayoría se realizaron virtual mente y en diferentes horas y espacios.

EVIDENCIAS FOTOGRÁFICAS



Fotografía N° 1. Operario de maquinaria Agrícola



Fotografía N° 2 Operario realizando la encuesta



Fotografía N° 3 Operario realizando la encuesta



Fotografía N° 4 Operario realizando la encuesta



Fotografía N° 5
Oficina principal



Fotografía N° 6
Participación charla Seguridad vial



Fotografía N° 7
Parque automotor



Fotografía N° 8
Compra de extintores para las maquinas



Fotografía N° 9
Compra de equipos de carreteras
para las camionetas



Fotografía N° 10
Previendo un accidente por la
carretera mojada



Fotografía N° 11
Lavada y mantenimiento preventivo



Fotografía N° 12
Maquinas Cosechadoras



Fotografía N° 13
Pintura y adecuación de Góndolas



Fotografía N° 14
Instalación de Góndolas



Fotografía N° 15
Parque automotor de la organización



Fotografía N° 16
Aseo y pintura cosechadora



Fotografía N° 17
Instalaciones área operativa

REFERENCIAS

Cervera Yury, Martínez Lauren (2018) Plan de Movilidad y Seguridad Local del Municipio de Lérica Tolima. Recuperado

<https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/18025/PLAN%20DE%20MOVILIDAD%20Y%20SEGURIDAD%20LOCAL%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Decreto 1072 de 2015 regula el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo. La implementación del SG-SST es de obligatorio cumplimiento. Recuperado:

<https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/0/DUR+Sector+Trabajo+Actualizado+a+15+de+abril++de+2016.pdf/a32b1dcf-7a4e-8a37-ac16-c121928719c8>

Hernández Hernández Vladimir (2009) Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, Ciudad Juárez, Chihuahua, México. En las Américas los accidentes de tránsito Análisis exploratorio espacial de los accidentes de tránsito en Ciudad Juárez, México. Recuperado

[https://www.scielosp.org/article/rpsp/2012.v31n5/396-402/es/.](https://www.scielosp.org/article/rpsp/2012.v31n5/396-402/es/)

García María, Matamorros Román, Xavier Diego (2015) Integración de un programa de seguridad vial al modelo Ecuador. Recuperado de:

<http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/4030>

Gutiérrez Sharlin Natalia reportera de la emisora alerta Tolima. 5 SEP 2020 Muertes por accidentes de tránsito disminuyeron en el Tolima. Recuperado:

<https://www.alertatolima.com/noticias/tolima/muertes-por-accidentes-de-transito-disminuyeron-en-el-tolima>

Gutiérrez Sharlin Natalia reportera de la emisora alerta Tolima. 22 SEP 2020 El Tolima participa en la Semana Nacional por la Movilidad Sostenible. Recuperado:

<https://www.alertatolima.com/noticias/tolima/el-tolima-participa-en-la-semana-nacional-por-la-movilidad-sostenible>

Norza-Céspedes, Eryvn H Abr 2014 Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia; incidencia del factor humano. Recuperad.

http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S179431082014000100009&script=sci_abstract&tlng=pt

Resolución 0312 de 2019 a través de la cual se definen los estándares mínimos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST aplicables a todos los empleadores y contratantes de personal, donde se especifican el conjunto de normas, requisitos y procedimientos de obligatorio cumplimiento. Recuperado

<https://safetya.co/normatividad/resolucion-0312-de-2019/>

Secretaria de Movilidad Vial de Santa Fe de Bogotá (2017) ¿QUÉ ES EL PESV? Recuperado <https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/?q=content/%C2%BFqu%C3%A9-es-el-pesv>

Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010-2015 Revista de la Universidad Industrial de Santander. Salud, vol. 49, núm. 2, abril-junio, 2017, pp. 290-299 Universidad Industrial de Santander Bucaramanga, Colombia Disponible

en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=343851211003>

El Tiempo (2007). Seguridad Vial, un Asunto de Investigación Científica. Recuperado <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3818381>

ANEXO PRODUCTO DE LA PRÁCTICA PROFESIONAL
PROGRAMA PARA EL CONTROL DE RIESGO VIAL



LERIDA TOLIMA

❖ OBJETIVO

Prevenir la ocurrencia de lesiones personales, daños por accidentes de tránsito y operación de vehículos y maquinas, mediante la planeación, implementación y mejora continua de un programa de seguridad vial.

❖ OBJETIVOS ESPECIFICOS



Detectar de manera temprana alteraciones en la salud de los conductores, mediante la evaluación médica ocupacional (ingreso periódico), para su manejo mediante la implementación de protocolos de actuación.



Asegurar el buen estado del vehículo, mediante la implementación de planes de mantenimiento rutinario y periódico debido al uso y desgaste de los vehículos y maquinaria con un programa de mantenimiento preventivo a los mismos.



Capacitar y mejorar continuamente el comportamiento de los conductores/operarios, frente al cumplimiento de las normas legales a nivel nacional y políticas internas de la empresa, por medio de procesos de formación y entrenamiento, sensibilización y control del comportamiento.



Definir los requisitos para una operación segura de vehículos para las operaciones en todas las áreas de influencia.

2. ALCANCE

El presente programa es aplicable para las operaciones que involucren el alcance de las rutas en la empresa MARIO ALVIRA ESTRADA, Como guía general para el desarrollo y control de las actividades relacionadas con la seguridad vial y operación de vehículos.

3. DEFINICIONES

Vehículo: Medio de transporte de personas o cosas desde un lugar a otro

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

Adelantamiento en la vía: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

Maquina: Una maquina es un conjunto de elementos móviles y fijos cuyo funcionamiento posibilita aprovechar, dirigir, regular o transformar energía o realizar un trabajo con un fin determinado.

Campañas de Prevención Vial: Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de

apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.

Capacitación: Conjunto de procesos organizados, relativos tanto a la educación no formal como a la informal de acuerdo con lo establecido por la Ley General de Educación, dirigidos a prolongar y a complementar la educación inicial mediante la generación de conocimientos

Contratista: Persona o empresa que es contratada por otra organización o particular para prestar un servicio o realizar una obra con recursos propios o subcontratados. Estos trabajos pueden representar la totalidad de la obra, o bien partes de ella, divididas de acuerdo con su especialidad, territorialidad, horario u otras causas.

Conductor/operador: Persona que conduce un vehículo o máquina y que requiere entrenamiento para el manejo de los mismos.

Cruce: La unión de una calle o carretera, aunque no los atraviese. Comprende todo el ancho de la calle o carretera entre las líneas de edificación o deslinde en este caso.

Licencia de conducción: De acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de un vehículo con validez en todo el territorio nacional.

Maquina: Una maquina es un conjunto de elementos móviles y fijos cuyo funcionamiento posibilita aprovechar, dirigir, regular o transformar energía o realizar un trabajo con un fin determinado.

Maquinaria: Conjunto de varias máquinas que realizan trabajos para un mismo fin.

Pre operacional: Revisión y/o verificación detallada del estado de vehículos, maquinaria, accesorios. (equipo carretero, extintores, entre otros) y documentos de los mismos antes de iniciar la operación segura.

Retén: De acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002 se define como: Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.

Separador: Espacio o dispositivo de seguridad situado entre las calzadas interiores de dos vías para segregar el tránsito en uno o dos sentidos

❖ **ASPECTOS GENERALES**

CARACTERISTICAS DE LA EMPRESA

DATOS GENERALES

Nombre de la empresa	MARIO ALVIRA ESTRADA
Nit	14213031 – 4
Sector o segmento empresa tamaño	AGROINDUSTRIAL Pequeña
Actividad económica	Siembra, cosecha y venta de cereales y oleaginosas
Dirección	Cra 12 # 6-34 B/minuto de Dios II etapa,
Teléfono	3202348947
ARL. Actual	Positiva

❖ **Gestión para asegurar el estado adecuado de los vehículos**



Lineamientos generales frente al estado de los vehículos

Los lineamientos para los vehículos de la empresa, se definen. A continuación, se relacionan algunos puntos importantes a tener en cuenta:

EQUIPO DE CARRETERA



UN GATO
con capacidad para elevar el vehículo



CRUCETA



2 SEÑALES
de carretera en forma de triángulo en material reflectivo

- Antisépticos (deben cambiarse regularmente antes de su fecha de vencimiento)
- Un elemento de corte.
- Algodón
- Gasa estéril



BOTIQUÍN
DE PRIMEROS AUXILIOS

- Esparadrapo o vendas adhesivas
- Venda elástica
- Analgésicos
- Jabón

Líneas de emergencia #767 y 123



EXTINTOR
Recomendable uno de 5 libras



LLANTA DE REPUESTO



2 TACOS
para bloquear el vehículo y evitar que se ruede en pendientes.



CAJA DE HERRAMIENTA
Mínimo deberá contener: Alicates, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.



LINTERNA

Parágrafo: ningún vehículo podrá circular por las vías urbanas portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante.

* De acuerdo a la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, artículo 30

@PoliciaColombia
@TransitoPolicia

El Artículo 30 de la Ley 769 de 2002 es el que establece el equipo reglamentario que deben tener los automóviles. Según esta reglamentación, el equipo de carretera debe tener, como mínimo:

❖ **Lista de chequeo para equipos de carreteras**

1. Un gato con capacidad para elevar el vehículo.
2. Una cruceta.
3. Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.
4. Un botiquín de primeros auxilios.
5. Un extintor (no se especifica el tamaño del mismo).
6. Dos tacos para bloquear el vehículo.
7. Caja de herramientas básica que como mínimo deberá contener: alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.
8. Llanta de repuesto.
9. Linterna.

❖ Lista de chequeo pre operacional para los vehículos



LUCES

Direccionales delanteras
Direccionales traseras
Sistema de luces bajas y altas
Luces de freno
Luces de reversa
Luces de parqueo (intermitentes)



CABINA

Estado general vidrio panorámico
Estado general vidrios laterales
Estado general vidrio trasero
Funcionamiento del Pito
Puerta de cierre automático



MECANICA

Funcionamiento freno principal
Funcionamiento freno de mano y/o emergencia
Nivel de agua y/o refrigerante
Nivel de aceite de motor
Nivel de líquido de batería y estado de batería
Nivel de aceite hidráulico
Correas
Mangueras



LLANTAS

En buen estado (sin cortaduras profundas y sin abultamientos)
Presión de las llantas
Labrado de las llantas
Llanta de repuesto



DOCUMENTOS

Póliza de seguro obligatorio (SOAT) (DD /M /AÑO)
Revisión tecno mecánica (DD /M /AÑO)

❖ **Identificación y reporte oportuno de condiciones inseguras en los vehículos y maquinaria inspección pre ocupacional.**

La identificación y reporte oportuno de condiciones inseguras en el vehículo está a cargo de los conductores y se debe realizar mediante el desarrollo de inspecciones pre operacionales diarios y la atenta observación y escucha de alteraciones en la operación normal del vehículo, alineados con lo establecido en los formatos de inspección pre-operacional según sea el caso.

Se debe generar un programa de detección y control oportuno de vehículos que incluya entre otros elementos, las inspecciones pre operacionales, plan de mantenimiento preventivo en términos de kilómetros recorridos u horas trabajadas, hoja de vida y el reporte, éste reporte debe ser verificado en las inspecciones al cumplimiento.

❖ **Acciones de control sobre los vehículos.**



Al momento de realizar la función de conducción, la persona delegada por la empresa debe exigir al conductor el registro de la operación pre operacional y verificar su eficacia mediante la revisión del vehículo.

❖ **Gestión para el logro de un comportamiento seguro en los conductores.**

❖ **Lineamientos generales frente al comportamiento de los trabajadores.**

Solo pueden prestar su servicio de conductor con previa autorización de conducción de la empresa una vez:



Presente licencia de conducción vigente y con categoría de acuerdo al vehículo que conduce.



Presente el registro de aptitud psicométrica para conducción, que es emitido por una entidad avalada por el ministerio de tránsito o presentar certificación medica sin restricción para la labor, con antigüedad inferior a un mes.



Deben evidenciar curso de manejo defensivo, seguridad vial, curso de normas de tránsito.



Esta estrictamente prohibido conducir u operar maquinas bajo la influencia del alcohol, tabaco y/o sustancias psicoactivas, que alteren la capacidad de percepción y reacción.



El conductor debe informar de inmediato las condiciones peligrosas de las vías al Jefe inmediato y/o líder de seguridad y salud en el trabajo, así como los incidentes.

❖ POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

MARIO ALVIRA ESTRADA: Empresa dedicada a Siembra, cosecha y venta de cereales y oleaginosas

La empresa en su compromiso de preservar la vida humana y la continuidad de las operaciones, ha establecido la siguiente política de seguridad vial; La cual es de obligatorio cumplimiento para los conductores, quienes deben seguir los lineamientos relacionados a continuación:

-  Se debe ser cortés y respetar a otros conductores y usuarios de la vía.
-  Se deben respetar los límites de velocidad establecidos por las autoridades. El límite máximo de velocidad para zonas rurales es de 30 Km/h, áreas de operación dentro de locaciones o bases de nuestros clientes 10 Km/h.
-  El conducir bajo influencia de sustancias alcohólicas o alucinógenas es una condición de riesgo máximo para el mismo operador, para las demás personas del entorno y para el medio ambiente, por lo tanto, es una situación NO permitida dentro de la compañía que amerita el sanción o despido justificado.
-  El uso del cinturón de seguridad debe hacerse en todo momento.
-  Todo conductor debe comportarse de forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a los demás y debe conocer y cumplir con las regulaciones, normas de tránsito y transporte terrestre vigente, especificaciones técnicas y al Programa de Seguridad Vial de la compañía.

-  Todo conductor debe portar con la documentación requerida por las autoridades de tránsito y la empresa.
-  Está prohibido el ingreso de acompañantes de cabina, con excepción del personal de la empresa y según autorización previa de la Gerencia.
-  Es responsabilidad del conductor hacer uso adecuado de la unidad de transporte y todos sus componentes, el equipo de carretera, los elementos de seguridad personal y demás elementos proporcionados por la empresa. Así como velar por las condiciones de conservación necesarias de los mismos.
-  Previo al desplazamiento el conductor debe realizar inspección pre-operacional al vehículo para garantizar la operatividad del mismo.
-  Todo conductor está obligado a conocer y aplicar las técnicas de manejo defensivo
-  El uso de teléfonos celulares y el envío de mensajes se debe hacer únicamente cuando el vehículo se encuentre estacionado en un lugar seguro a un lado de la carretera, de modo que no represente una situación de riesgo que pueda causar un accidente.
-  Los conductores deben asistir a las capacitaciones programadas por la empresa.
-  Los conductores deben portar la dotación suministrada por la empresa.

GERENTE

❖ Asignación de responsabilidades del programa

❖ **Responsabilidades**

❖ **Gerencia y/o coordinación operación y logística**

 Asegurar que los trabajadores que prestan servicio de conducción de equipos para transporte cumplan con los requisitos especificados de seguridad y salud en el trabajo.

❖ **Coordinador de área**

 Verificar que los trabajadores que prestan servicio de conducción para transporte de producto dispongan de adecuada condición física para ejecutar las rutas dispuestas por la empresa.

❖ **Líder de seguridad y salud en el trabajo**

 Asegurar que los trabajadores propios y contratistas conozcan las disposiciones definidas en el presente programa.

 Definir actividades a ejecutar para el programa y comité de seguridad vial.

 Hacer seguimiento y monitoreo al programa para la definición de acciones de mejora del mismo y su desempeño.

 Verificar el cumplimiento de la legislación colombiana (código de tránsito) y demás normas aplicables.

 Hacer revisión de los requisitos contemplados en el presente programa.

 Reportar hallazgos de la revisión de cumplimiento de los requisitos definidos para seguridad vial.

 Reportar incumplimiento de los operarios y conductores.

❖ **Trabajadores**

-  Cumplir con los requisitos definidos de seguridad y salud en el trabajo.
-  Cumplir con los lineamientos definidos en el presente programa y demás documentos asociados.
-  Garantizar que la maquinaria y vehículos se encuentren en buen estado ajustados al programa de mantenimiento preventivo a vehículos de forma que garantice un seguimiento permanente a los mismos y asegurando su buen estado de funcionamiento sin tener que llegar a acciones de manera correctiva.
-  Garantizar el personal idóneo para la operación de vehículos.
-  Cumplir con la legislación colombiana (código de tránsito) y demás normas aplicables.

❖ **Metodología**

❖ **Gestión sobre la salud física y mental de los trabajadores**

Selección

Todos los conductores y operarios al servicio de MARIO ALVIRA ESTRADA deben cumplir con el proceso de selección, como está estipulado en el perfil laboral de la empresa, con el propósito de lograr un recurso humano con características de personalidad que faciliten el

desarrollo de conductas seguras durante la conducción y compromiso con este programa de seguridad vial.

A la vez ser capaz de afrontar en forma eficaz, seria y solidaria las situaciones de la conducción de vehículos acorde a su categoría, obteniendo alto nivel de experiencia en la conducción, mediante el respeto a las señales de tránsito sobre las vías públicas, en reflejo a la disciplina y apoyo de la seguridad vial que le permita conducir de forma segura y confiable, teniendo una actitud que refleje un espíritu permanente de equilibrio emocional ante situaciones adversas, conservando la calma y serenidad, amigable con el medio ambiente considerando las condiciones óptimas de funcionamiento del vehículo. Adicionalmente, deben contar con un certificado de aptitud medica producto de evaluación médica de ingreso con la que se asegurara la incorporación de conductores y operarios con aptitud física para el oficio, dando cumplimiento de la resolución 2346 de 2007.



Control medico

A los conductores al servicio de MARIO ALVIRA ESTRADA Se les debe realizar una evaluación médica ocupacional de ingreso, y periódica o de control cuando el médico tratante lo considere con el propósito de detectar de manera temprana las alteraciones en la salud que puedan generar un accidente durante la conducción.

A partir de la resolución 1565 de 2014 se especifican los siguientes exámenes a realizar:

Exámenes médicos de acuerdo con lo establecido en la ley, se deben realizan exámenes médicos ocupacionales de ingreso, periódicos y retiro a los trabajadores.

- Exámenes psicosenométricos: Se realiza con el fin de evaluar la capacidad psicológica, física y motriz del trabajador, incluye:
 - Visiometría
 - Audiometría
 - Psicología
 - Exámenes de coordinación motriz
 - Medicina general

Estos requerimientos se pactan en el cumplimiento de la gestión de seguridad y salud en el trabajo la cual asegura la detección de alteraciones en la salud de los conductores y operarios que puedan afectar su desempeño, así como el cumplimiento de la legislación nacional aplicable.

❖ **Sanciones por comportamientos inseguros**

La identificación y reporte oportuno de comportamientos inseguros por parte de los conductores durante el desarrollo de su actividad, está liderado por el Jefe Inmediato, sin embargo, cualquier persona que observe un comportamiento inseguro, su deber es notificarlo al Líder de seguridad y Salud en el Trabajo de manera inmediata. Al conductor se le hará el debido proceso:

- Llamado de atención verbal
- Llamado de atención escrito
- Acta de compromiso
- Suspensión temporal
- Suspensión definitiva
- Amonestaciones económicas

❖ **Formación entrenamiento y sensibilización para conductores al servicio de la empresa.**

❖ **Inicialmente**

Se deberá dar entrenamiento y capacitación a todos los conductores que prestan el servicio a la empresa, en operación y conducción de vehículos, y técnicas de conducción.

❖ **En adelante**

Se debe garantizar la formación y entrenamiento anual (operación de vehículos y técnicas de conducción) de mínima cuatro horas a todos los conductores. Se debe realizar todo el proceso a los nuevos conductores al servicio de la empresa.

❖ **Controles de comportamiento**

❖ **El personal delegado por la empresa de manera periódica, o por sospecha debe realizar las siguientes acciones de control:**



Observaciones a comportamientos



Solicitar el registro de la inspección pre operacional.



Verificación de la eficacia de la inspección pre operacional mediante revisión vehicular.

❖ **Diagnostico empresarial**

Se realizaron encuestas a la población trabajadora con el fin de diagnosticar la situación actual en la empresa.

Se realizaron en total 8 encuestas incluyendo personal directo e indirecto de la empresa, de las cuales se destacarán los datos más importantes que contribuyan con la elección y priorización de los aspectos a mejorar para el acondicionamiento adecuado del programa.

❖ Acondicionamiento vial

La empresa debe definir:



Las señales reglamentarias, preventivas, e informativas.



Adecuaciones y mantenimientos necesarios, detectados mediante las inspecciones periódicas del personal de SST, de condiciones peligrosas en la vía, además de reportes por los conductores o cualquier personal de la operación.



¿Qué se debe hacer en caso de accidente de tránsito?

Un accidente normalmente por ser un hecho fortuito genera estrés, y la primera actitud en caso de verse involucrado, debe ser mantener la calma y evaluar las condiciones propias después del accidente. Adicional debe proteger la zona del accidente encendiendo las luces de emergencia de los vehículos y ubicar de forma adecuada los conos reflectivos. Tenga a la mano la línea de atención de su aseguradora en caso de tener seguro.



¿Qué pasa cuando hay heridos leves o de gravedad?

Activar de manera eficiente la asistencia a la víctima, dando de una manera clara y eficaz el aviso a los centros de emergencias. Si existen heridos graves, la principal recomendación es esperar a que llegue la atención especializada, evitando mover a las víctimas.

Es muy importante tener en cuenta que el SOAT tiene límites de coberturas y es recomendable adquirir un seguro para su vehículo, el cual proporciona de acuerdo al plan que escoja el acompañamiento de abogado en el sitio del evento, puede tener un cubrimiento más alto por daños a terceros, tener conductor profesional en caso de no poder manejar en caso de accidente, entre otras asistencias.



¿Que no se debe hacer en caso del accidente?

- ❖ Es importante no mover los vehículos del sitio del accidente, debido a que si se mueven no es posible realizar el croquis del accidente.
- ❖ Evite mover a las víctimas sin que llegue al sitio la atención especializada.
- ❖ Evite celebrar arreglos económicos sin la presencia de la aseguradora, en caso de que tenga su vehículo asegurado.



Seguridad Vial para Conductores

Las reglas básicas de seguridad vial para automovilista son la recomendación a la causa más frecuente que dio origen a los accidentes viales, están redactadas en forma de instrucciones y nos permiten identificar los actos inseguros que cometemos durante la conducción, antes de que ocurra el accidente, esta acción de auto revisión personal, nos permite reducir la siniestralidad en un 50%, actuando de manera preventiva al corregir los actos inseguros detectados.

- ❖ Revise su vehículo antes de usarlo, cheque presión de llantas, niveles y gasolina.
- ❖ Use su cinturón de seguridad y haga que los pasajeros lo utilicen, los niños deben ir atrás en sillas de seguridad.
- ❖ Deje sus llaves, si va a tomar bebidas embriagantes, utilice taxis o al conductor designado.
- ❖ Mantenga su distancia con relación al vehículo de adelante, aplique regla de 3 segundos.
- ❖ Reduzca su velocidad en intersecciones y cruceros, vea que no vengam peatones, ciclistas y motociclistas.
- ❖ Sea previsible, avise o señale antes lo que va a hacer con tiempo y use luces prendidas en el día.

- ❖ Evite conducir cansado y entre 02-05 horas a.m. Evite conducir con niños en brazos, con mascotas o contestando el celular, mejor oríllese.
- ❖ Si está emocionalmente alterado, evite manejar o contrólese sea prudente y cortés.

❖ **Documentos relacionados-marco legal**

-  Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el código nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones.
-  Ley 1383 de 2010. Por la cual se reforma la ley 769 de 2002-código nacional de tránsito, y se dictan otras disposiciones.
-  Resolución 2346 de 2007. Por la cual se regula la práctica de evaluaciones médicas ocupacionales y el manejo y contenido de historias clínicas ocupacionales.
-  Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones”

-  Decreto 2851 de 2013 “Por el cual se reglamentan los artículos 3,4,5,6,7,9,10,12,13,18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones”.

-  La Resolución 1565 de 2014 indica que los antecedentes legales directos del Plan Estratégico de **Seguridad Vial**.

-  La Ley 1503 de 2011 plantea los lineamientos generales en torno a la responsabilidad social de las organizaciones en materia de **seguridad vial**.



**CORPORACION UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS UVD
 PLANILLA DE ASISTENCIA AL CAMPO DE PRACTICA**

DATOS DEL ESTUDIANTE

APELLIDOS: Labrador Vela **NOMBRES:** Fabian Mauricio
ID: 549105 **CÉDULA:** 1.110.460.357
NOMBRE DE LA FACULTAD: Ciencias empresariales **NOMBRE DEL PROGRAMA:** Administración en Salud Ocupacional

Fecha	Hora de Entrada	Hora de Salida	Total Horas	Actividades Desarrolladas	Firma del Cooperador
FEBRERO 3 AL 8	5:00 PM	6:20 PM	7	Investigación de la normatividad aplicable para el desarrollo del programa	
FEBRERO 10 AL 15	5:00 PM	6:20 PM	7	Revisar documentación relacionada con la actividad a desarrollar en la empresa	
FEBRERO 17 AL 22	5:00 PM	6:20 PM	7	Inicio del diseño del programa para el control del riesgo vial	
FEBRERO 24 AL 29	5:00 PM	6:20 PM	7	Creación de listas de chequeo para equipos de carreteras	
MARZO 2 AL 7	5:00 PM	6:20 PM	7	Lista de chequeo pre operacional para los vehículos	
MARZO 9 AL 14	5:00 PM	6:20 PM	7	Elaboración de política de seguridad vial	



**CORPORACION UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS UVD
 PLANILLA DE ASISTENCIA AL CAMPO DE PRACTICA**

DATOS DEL ESTUDIANTE

APELLIDOS: Labrador Vela **NOMBRES:** Fabian Mauricio
ID: 549105 **CÉDULA:** 1.110.460.357
NOMBRE DE LA FACULTAD: Ciencias empresariales **NOMBRE DEL PROGRAMA:** Administración en Salud Ocupacional

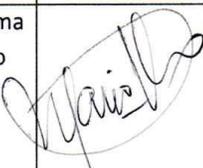
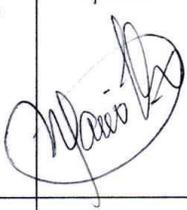
Fecha	Hora de Entrada	Hora de Salida	Total Horas	Actividades Desarrolladas	Firma del Cooperador
MARZO 16 al 21	5:00 PM	6:20 PM	7	Desarrollo del programa para el control del riesgo vial	
MARZO 23 al 28	5:00 PM	6:20 PM	7	Desarrollo del programa para el control del riesgo vial	
MARZO 30 al 4 de ABRIL	5:00 PM	6:20 PM	7	Socialización de política de seguridad vial	
ABRIL 6 al 11	5:00 PM	6:20 PM	7	Charlas con los diferentes conductores de los vehículos	
ABRIL 13 al 18	5:00 PM	6:20 PM	7	Encuestas a los conductores sobre seguridad vial	
ABRIL 20 al 25	5:00 PM	6:20 PM	7	Asignación de responsabilidades del programa	



CORPORACION UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS UVD
PLANILLA DE ASISTENCIA AL CAMPO DE PRACTICA

DATOS DEL ESTUDIANTE

APELLIDOS: Labrador Vela **NOMBRES:** Fabian Mauricio
ID: 549105 **CÉDULA:** 1.110.460.357
NOMBRE DE LA FACULTAD: Ciencias empresariales **NOMBRE DEL PROGRAMA:** Administración en Salud Ocupacional
NOMBRE DEL DOCENTE QUE HACE SEGUIMIENTO: María del Pilar Gómez Melo

Fecha	Hora de Entrada	Hora de Salida	Total Horas	Actividades Desarrolladas	Firma del Cooperador
ABRIL 27 al 2 de MAYO	5:00 PM	6:20 PM	7	Lista de asistencia a capacitaciones	
MAYO 4 al 9	5:00 PM	6:20 PM	7	Implementación del programa para el control del riesgo vial	
MAYO 11 al 16	5:00 PM	6:20 PM	7	Socialización del programa para el control del riesgo vial a la empresa	
MAYO 18 al 23	5:00 PM	6:20 PM	7	Sustentación del trabajo final	
Total Horas Acumuladas: 112					