

Sistematización de experiencia de la práctica profesional

Plan Estratégico de Seguridad Vial de Avícola Triple A S.A.S

Estudiante

Karen Anyely Arias Manjarrez

Directora

Marisol Ramírez Peña

Trabajo de opción de grado para optar el título de Administrador en Salud Ocupacional

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Ibagué, Tolima

2021

www.uniminuto.edu

Personería jurídica: Resolución 10345 del 1 de agosto de 1990 MEN

Tabla de contenido

Resumen.....	9
Introducción.....	10
Justificación.....	12
1.Descripción del contexto	14
2.Descripción del problema objeto de intervención.....	15
3.Objetivos de la intervención.....	16
3.1. Objetivo General.....	16
3.2. Objetivos Específicos.....	16
4.Objetivos de la sistematización.....	17
4.1. Objetivo General.....	17
4.2. Objetivos Específicos.....	17
5. Soporte de la experiencia.....	18
5.1. Marco Teórico.....	18
5.2. Marco Referencial.....	20
5.3. Marco Conceptual.....	21
5.4 Marco Legal.....	28

6. Metodología.....	32
6.1. Metodología de la sistematización	32
6.2. Metodología de la intervención.....	34
6.2.1. Fuentes primarias de información.....	36
6.2.2. Fuentes secundarias	36
7. Metodología de Oscar Jara.....	37
7.1. Primer Tiempo. Punto de partida.....	37
7.1.2 Identificación de la empresa.....	38
7.2. Segundo Tiempo. Preguntas iniciales.....	42
7.2.1. Ejecución de la encuesta de seguridad vial.....	47
7.3. Tercer Tiempo. Recuperación del proceso vivido	53
7.4. Cuarto Tiempo. Reflexión de fondo.....	64
7.5. Quinto Tiempo. Punto de llegada.....	69
8. Conclusiones.....	71
8.1. Conclusiones de la intervención.....	71
8.2. Conclusiones de la sistematización.....	72

Referencias.....	73
Anexos.....	76
Resumen analítico especializado.....	85

Índice de figuras

Figura A. Referencia bibliográfica. Elaboración propia	20
Figura B. Ubicación Google Maps. Avícola Triple A.....	39
Figura C. Ubicación Google Maps. Avícola Triple A.....	40
Figura D. Logo de la compañía.....	40
Figura E. Capacitación sobre Seguridad Vial “Planta de secado”	43
Figura F. Capacitación sobre política de Seguridad vial “Subproducto Ceiba”	44
Figura G. Capacitación sobre Seguridad vial sede perales	45
Figura H. Figura 8. Capacitación sobre Seguridad vial “Nuevo Alto”	46
Figura I. Perfil de conductor-Avícola Triple A	54
Figura J. Ubicación Google Maps. Medisot.....	55
Figura K. Chequeo pre operacional a camioneta Ford ranger- revisión propia.....	62
Figura L. Chequeo pre operacional a Turbo JBC- revisión propia	63
Figura M. Chequeo pre operacional	62
Figura N. Planta de concentrados-Granja Nuevo Alto.....	65
Figura O. Granja san pacha producción.....	66

Figura P. Ruta peatonal área administrativa -sede perales.....67

Figura Q. Ruta peatonal para área pasteurizadora-sede perales.....67

Figura R. Página web de GPS68

Índice de tablas

Tabla 1. Comparativo fatalidades 2020-2021 / Actor vial	34
Tabla 2. Comparativo fatalidades 2020-2021 / Sexo y rango de edad.....	35
Tabla 3. Edad.....	47
Tabla 4. Sexo.....	49
Tabla 5. Grupo de trabajo al que pertenece	49
Tabla 6. Tipo de contrato.....	49
Tabla 7. ¿Ha tenido en los últimos 5 años algún accidente de tránsito?.....	50
Tabla 8. Medios de desplazamiento utiliza para trayectos casa-trabajo y viceversa.....	51
Tabla 9. Principales peligros que se encuentran en el trayecto ida y vuelta del domicilio al trabajo	52
Tabla 10. Exámenes médicos que se realizan a los conductores	55
Tabla 11. Cronograma de capacitación para conductores.....	57
Tabla 12. Tabla de valores resultado examen alcoholimetrías Avícola Triple A S.A.S	59
Tabla 13. Reporte de las jornadas laborales o la planificación de la jornada	60

Índice de anexos

Anexo 1. Encuesta de Seguridad Vial.....	76
Anexo 2. Política de Seguridad vial	81

Resumen

La empresa Avícola Triple A S.A.S es una compañía que gestiona el negocio de producción de huevos, produce y comercializa huevo en cáscara y huevo líquido, cuenta en el departamento del Tolima con cinco granjas, una planta de alimento concentrado, una planta de huevo líquido pasteurizado, tres plantas de clasificación de huevo y tres plantas de abono orgánico, donde se producen anualmente 584 millones de huevos, y 3.600 toneladas de huevo líquido, esto implica que al ser una empresa de gran tamaño cuenta con trabajadores en misión.

De esta forma se identificó que la empresa tenía la necesidad de implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial para dar cumplimiento con la normatividad establecida “Resolución 1565 de 2014” y de asegurar el bienestar de todo el personal.

El objetivo de este proyecto fue de implementar la guía metodológica Plan Estratégico de Seguridad Vial, para evitar o disminuir la accidentalidad vial en los colaboradores de la empresa Avícola Triple A y de concientizar a la organización que la seguridad vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.

Introducción

La organización mundial de la salud en el 2019, menciona que todos los años fallecen más de 1,2 millones de personas en las vías de tránsito del mundo, y entre 20 y 50 millones sufren traumatismos no mortales. En la mayoría de las regiones del mundo, esta epidemia de accidentes de tránsito sigue aumentando. En los últimos cinco años, la mayor parte de los países han apoyado las recomendaciones del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, que proporciona orientación sobre cómo los países pueden poner en práctica un enfoque integral para mejorar la seguridad vial y reducir la mortalidad en las vías de tránsito.

La OMS indica que los países de ingresos bajos y medianos tienen tasas más altas de letalidad por accidentes de tránsito (21,5 y 19,5 por 100 000 habitantes, respectivamente) que los países de ingresos altos (10,3 por 100 000). Más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en el mundo corresponde a países de ingresos bajos y medianos, que tan sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo.

Por esta razón Colombia en los últimos años, la Resolución 1565 de 2014 ha iniciado un proceso de empoderamiento en seguridad vial para que las entidades, empresas y organizaciones se concienticen en torno a la seguridad vial como responsabilidad de todos, al comportamiento que acate y respete las normas y logremos entender que la prioridad sobre la vía la tiene la vida, y para ello quiere buscar, que se reduzcan significativamente la ocurrencia de accidentes de tránsito, bajar los niveles de accidentalidad, morbilidad y mortalidad que han crecido cada vez en el país ,se incrementa la fluidez de la movilidad en vías rurales y urbanas, y se protege la imagen corporativa de las

organizaciones y los efectos relacionados con los incidentes o accidentes de tránsito.

Si lo relacionamos en el campo laboral, la mayoría de las empresas se están apropiando sobre el tema de seguridad vial y donde se garanticen estrategias, mecanismos y acciones que permitan establecer el bienestar de sus trabajadores desde el área de Seguridad y Salud en el Trabajo, y lo ponemos observar desde la implementación del instrumento de planificación (PESV).

Por consiguiente, el PESV en Avícola Triple A S.A.S se elaboró con la finalidad de iniciar un compromiso por la cultural vial dentro el campo empresarial, autogestión y cambios preventivos frente a la forma de asumir y practicar la conducta social en relación con la movilidad segura, y dar así cumplimiento al marco normativo del Sistema General de Seguridad y Salud en el Trabajo y de tránsito, así mismo brindar el bienestar de los colaboradores.

Justificación

El impacto de sintetizar la práctica es dar contar detalladamente el desarrollo del producto agregado, en este caso fue el poder decir con orgullo que se ejecutaron y que se adelantaron varias actividades del PESV como son: La actualización de las líneas de acción, la ejecución de la encuesta, realizar chequeos preoperacionales y la divulgación de la política de Seguridad Vial de la empresa; en modo de conclusión la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Las organizaciones del país han creado conciencia que es obligación tener en sus empresas un profesional de Seguridad y Salud en el Trabajo, se tiene una perspectiva tan radical si lo comparamos con años anteriores, pues el campo laboral no se preocupaba de tener en óptimas condiciones a sus trabajadores. La mentalidad de los empresarios ahora aparte de obtener una excelente calidad, producción, y sobresaltar en las otras empresas, también están esforzándose en tener un buen talento humano en todo sentido de la palabra, teniendo un buen personal donde se prevalezca por su salud, que cuenten con las mejores condiciones de un trabajo digno así mismo va a ser el desarrollo de sus funciones y el crecimiento de una empresa.

Dirigiéndonos desde el Decreto 1072 de 2015 “Decreto único reglamentario de Trabajo” a base de este podemos resumir que es la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y de la protección y promoción de la salud de los trabajadores. Esto quiere decir que debemos cumplir con todos los requisitos y procesos que se deben dar a pie en SG-SST como es el instrumento de planificación Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Dentro de la brecha legal de seguridad vial está la ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan

otras disposiciones” nos dice en el Artículo 12. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

Por lo tanto, en la ley 1503 de 2011 busca tener los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, con esto se quiere disminuir la accidentalidad vial del país.

El decreto 2851 de 2013 en el capítulo IV “Planes Estratégicos de las Entidades, Organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial” Artículo 10, nos da a conocer las líneas de acción que debemos trabajar como es el fortalecimiento de la gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura, atención a víctimas.

También contamos con la resolución 1565 de 2014 “Por la cual expide la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial” y es la base fundamental donde nos vamos a basar en el desarrollo del proceso “PESV”.

1. Descripción del contexto

En los años 60, Salomón Tovar emprendió el negocio para el desarrollo agroindustrial de la región tolimense la cual llamó Granja Buenos Aires. Para el año 2009, la granja se constituye en Avícola Triple A. Es una organización de gran tamaño que se encuentra en la vía aeropuerto perales, y esta se dedica a la producción de huevos y cuenta en el departamento Tolimense con cinco granjas, una planta de alimento concentrado, una planta de huevo líquido pasteurizado, tres plantas de clasificación de huevo y tres plantas de abono orgánico.

La organización cuenta con 533 empleados, en los centros de trabajo se desempeña gran cantidad de colaboradores, en los cuales hay diferentes cargos, como son los galponeros, personal de oficios varios, mantenimiento, supervisores, y conductores, entre otros.

El desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial se desarrolló por que la empresa cuenta con trabajadores en misión y de igual manera con una gran cantidad de vehículos, en el área de Seguridad y Salud en el Trabajo es de gran importancia cumplir con toda normatividad vigente del país, pero no debemos basarnos solamente en la brecha llegar si no lo que realmente se busca con este instrumento de planificación es crear una cultura vial donde se prevalezca ante todo el bienestar de los trabajadores.

Se dio a pie con la estructuración del documento, actualización e indagación de información fundamental. En el desarrollo del PESV visite todos los centros de trabajo donde se desarrollaron diferentes tareas como la divulgación de la política de seguridad vial, de que se trata el Plan Estratégico de Seguridad Vial, encuestas de seguridad vial, y todo este proceso se dio con la supervisión del coordinador y la analista del área de Seguridad y Salud en el trabajo.

2.Descripción del problema objeto de intervención

Avícola Triple A S.A.S es una empresa del sector avícola donde su gran potencial es la producción de huevo, aunque también tienen la producción de gallinaza, aparte de tener una sede principal que es la vía aeropuerto perales, cuenta con 7 centros de trabajo que se encuentra afuera de la ciudad de Ibagué como son Alvarado, Doima y Gualanday.

Indagando sobre la seguridad vial de la organización se encontró que Avícola no contaba con un Plan Estratégico de Seguridad Vial, la empresa cuenta aproximadamente con 20 vehículos propios y con 15 conductores.

Evidenciando que una de las principales problemáticas es que era muy poca la información que tenían los colaboradores sobre la política de seguridad vial tampoco se habían generado espacios de charlas para el desarrollo de PESV, con la alta dirección y los jefes de los centros de trabajo.

3.Objetivos de la intervención

3.1. Objetivo General

- Implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial en Avícola Triple A S.A.S

3.2. Objetivos específicos

- Diseñar acciones de prevención para evitar la accidentalidad vial.
- Enunciar la política de seguridad vial y el PESV a todos los colaboradores de Avícola Triple A S.A.S
- Sintetizar las líneas de acción de la Guía metodológica de Resolución 1565 de 2014.

4. Objetivos de la sistematización

4.1. Objetivo General.

- Sistematizar la experiencia sobre el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en Avícola Triple A S.A.S.

4.2 Objetivo Específico.

- Detallar el punto de partida, desde el proceso de selección e inicio de la práctica profesional en la empresa Avícola Triple A S.A.S.
- Explicar todo el proceso vivido en la empresa, emociones, sentimientos, circunstancias que se presentaron en el desarrollo del PESV.
- Especificar el proceso de desarrollo de las líneas de acción que conforman el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Contrastar el paso a paso de este proceso, es decir interpretación crítica de toda la experiencia vivida.
- Sintetizar los conocimientos adquiridos y logros de la ejecución de las diferentes actividades que se plantearon y desarrollaron en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa Avícola Triple A S.A.S,

5. Soportes de la experiencia

5.1 Marco Teórico

De acuerdo con la Ley 1562 de 2012 un accidente de trabajo es todo suceso repentino que sobrevenga con causa y ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aun por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

Según la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS), en América Latina se producen 30 millones de accidentes del trabajo al año, de los cuales 240 mil son fatales. Si ampliamos el radio, hablamos de que cada año 2,3 millones de trabajadores mueren en el mundo a causa de accidentes o enfermedades laborales y más de 313 millones de trabajadores sufren lesiones profesionales no mortales cada año, según la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Muchos de estos accidentes de trabajo se producen durante la jornada laboral (transportistas, repartidores, conductores de medios de transporte como autobuses...) y durante la ida y vuelta del trabajo (in itinere). No podemos olvidar que nada menos que 130 mil personas pierden la vida en siniestros de tránsito en América Latina cada año.

Con lo anterior mencionado Seguridad y Salud en el Trabajo, busca a toda costa el bienestar de los colaboradores donde se implementan una cantidad de acciones, medidas en diversos que se planifican en diversos procedimientos que se realizan desde el área, que buscan mejorar y

controlar riesgos y peligros; y entre todos los peligros que rodean a un colaborador en misión son los siniestros viales.

De acuerdo con el Decreto 2851 de 2013 Seguridad Vial, se refiere al conjunto de 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 usuarios en las vías.

Por eso es tan importante crear una cultura vial en el campo empresarial, ya que se debe capacitar a los colaboradores, y también empapar de este tema a la alta dirección, esto permitirá generar medidas preventivas al momento de realizar la función de conducir, siempre tener prudencia, y respetar las normas de tránsito, evitar sobrepasar la velocidad límite permitida, cumplir estándares como el uso adecuado del cinturón de seguridad , y evitar la manipulación de los equipos bidireccionales...etc.

5.2 Marco Referencial

El marco referencial de este trabajo es un elemento fundamental, ya que se toma para la construcción de la sistematización del proceso de la práctica profesional y se pretende dar explicación de esta a través de los cinco pasos de la metodología “Orientaciones teórico-prácticas para la sistematización de experiencias” de Oscar Jara.

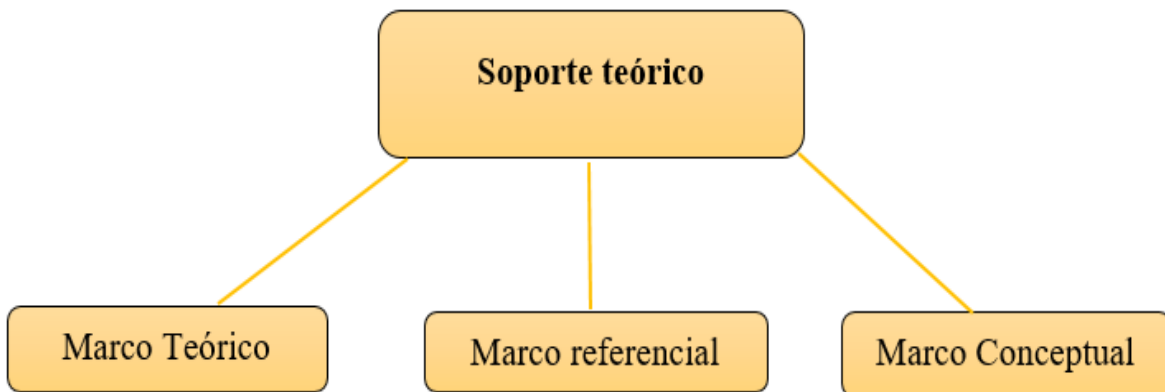


Figura A. Referencia bibliográfica. Elaboración propia

5.3 Marco Conceptual

Accidente de trabajo (Ley 1562 de 2012): Todo suceso repentino que sobrevenga con causa y ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aun por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

Accidente de tránsito (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Eventos generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños en personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Actos inseguros (Axa Colpatria): conductas inadecuadas de personas que intervienen en un proceso, en un sitio determinado, que genera un riesgo o amenaza para su propia integridad física o la de las personas a su alrededor.

Agente de tránsito (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Amenaza (Defensa civil colombiana): Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.

Autopista (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

Bicicleta (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Bus (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

Buseta (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

Casco (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya.

Calzada (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre) Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Camión (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

Carretera (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Carril (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Clase de vehículo (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.

Ciclista (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Conductor de bicicleta o triciclo.

Ciclorruta (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Cinturón de seguridad (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.

Choque o colisión (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

Conductor (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Discapacitado (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.

Equipo de prevención y seguridad (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre):

Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

Estacionamiento (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

Glorieta (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central.

Infracción (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Inmovilización (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.

Licencia de conducción (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): 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.

Mantenimiento preventivo (Axa Colpatria): está determinado por aquellas tareas que se tienen programadas por realizar de acuerdo a las recomendaciones del fabricante que permiten alargar la vida útil de los vehículos.

Motocicleta (Decreto 2851 de 2013): Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

Organismos de tránsito (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

Placa (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo.

Parqueadero (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

Pasajero (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

Peatón (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Persona que transita a pie por una vía.

Retén (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.

Retención (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.

Riesgo (Axa Colpatria): Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.

Seguridad Activa (Axa Colpatria): Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzcan accidentes de tránsito.

Seguridad Pasiva (Axa Colpatria): Son los 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.

Seguridad Vial (Decreto 2851 de 2013): Se refiere al conjunto de 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 usuarios en las vías.

Semáforo (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.

Señal de tránsito (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Separador (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Espacio estrecho y saliente que independiza dos calzadas de una vía.

STTMP (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.

Tráfico (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

Tránsito (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Transporte (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Vehículo (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): 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.

Vehículo de servicio particular (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre):
Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

Vía (Art. 2 Código Nacional de Tránsito Terrestre): Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

5.4 Marco Legal:

Constitución política de Colombia. Es la ley máxima y suprema de un país o estado. En ella se especifican los principales derechos y deberes de sus participantes, y define la estructura y organización del Estado.

Ley 769 de 2002. Crea y expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre para Colombia.

Ley 1383 de 2010. Crea y define los requisitos para la expedición de la licencia de conducción y revisión tecnicomecánica.

Ley 1503 de 2011. Expide las normas para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

Ley 1696 de 2013: Establece las disposiciones penales y administrativas para sancionar a los conductores que se encuentren bajo los efectos del alcohol y otras sustancias psicoactivas.

Ley 1702 de 2013: Crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial-ANSV.

Ley 1811 de 2016: Otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional.

Ley 1843 de 2017: Regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (Foto multas).

Ley 1964 de 2019: Expide la ley para promover el uso de vehículos eléctricos en Colombia.

Decreto 2851 de 2013: Define las líneas de acción para la elaboración de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Decreto 1072 de 2015: Expide el decreto único reglamentario del sector trabajo.

Decreto 1079 de 2015: Expide el Decreto Único Compilatorio Reglamentario del Sector Transporte.

Decreto 1310 de 2016: Aumenta el plazo para la entrega y/o radicación del Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV.

Resolución 7733 de 1997: Expide normas para el uso y especificaciones del cinturón de seguridad a todos los vehículos que circulen en Colombia.

Resolución 19200 de 2002: Reglamenta el uso e instalación del cinturón de seguridad en los vehículos.

Resolución 1737 de 2004: Reglamenta la utilización de cascos de seguridad para la conducción de motocicletas, motociclos y moto triciclos.

Resolución 4959 de 2006: Se definen los requisitos y procedimientos para conceder los permisos de transporte de cargas indivisibles extrapesadas y extra dimensionadas, y las especificaciones de los vehículos destinados a esta clase de transporte.

Resolución 1949 de 2009: Expide el reglamento técnico de cinturones de seguridad para uso en vehículos automotores, que se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia.

Resolución 217 de 2014: Expide el reglamento para la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos.

Resolución 1223 de 2014: Establece los requisitos para realizar el curso básico obligatorio de capacitación para conductores de vehículos de carga que transportan mercancías peligrosas.

Resolución 1565 de 2014: Expide la Guía para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial-PESV.

Resolución 2273 de 2014: Ajusta y amplía el plazo del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.

Resolución 1885 de 2015: Reglamenta el manual de señalización vial- dispositivos uniformes para la regulación del tránsito de calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia.

Resolución 2410 de 2015: Expide el programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas.

Resolución 3752 de 2015: Establece las medidas y requisitos para los sistemas de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques.

Resolución 1231 de 2016: Expide la guía metodológica y/o instrumento para la evaluación, emisión de observaciones y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Resolución 5747 de 2016: Aumenta el plazo curso básico obligatorio de capacitación para los conductores de vehículos de carga que transportan mercancías peligrosas.

Resolución 718 de 2018: Reglamenta los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito “Foto multas”.

Resolución 1298 de 2018: Expide los requisitos para el certificado de aptitud física, mental y coordinación motriz para conducir.

Resolución 1487 de 2018: Defines los procesos y metodología de evaluación para los exámenes teórico y prácticos para la obtención de la licencia de conducción.

Resolución 3246 de 2018. Reglamenta la instalación y uso obligatorio de cintas retro reflectivas en vehículos.

Resolución 1080 de 2019: Expide el reglamento técnico para el uso de cascos en motos y similares.

Resolución 1572 de 2019: Expide el reglamento para la instalación y uso de cintas reflectivas en vehículos.

Circular 68 de 2017: Aclara los requisitos que se deben cumplir para la radicación, revisión y aprobación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial-PESV.

6. Metodología

6.1 Metodología de la sistematización

El sociólogo y educador Oscar Jara, define la sistematización como 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. La sistematización de experiencias produce conocimientos y aprendizajes significativos que posibilitan apropiarse de los sentidos de las experiencias, comprenderlas teóricamente y orientarlas hacia el futuro con una perspectiva transformadora.

Con lo mencionado anteriormente, se tiene como objetivo sistematizar la práctica profesional y esto se llevará a la mano con la guía “Orientaciones teórico-prácticas para la sistematización de experiencias” de Oscar Jara, donde se hará la reflexión de todo el proceso, donde se ordena y reconstruye el proceso vivido, se realiza una interpretación crítica de ese proceso y se extrae aprendizajes.

Momentos de la sistematización:

Ya teniendo claro sobre el objetivo que tiene la sistematización de experiencia, lo que se quiere mostrar de una manera ordenada es la experiencia vivida en la empresa Avícola Triple A S.A.S, describirla y darla a conocer. Con ello se quiere recalcar que desde el área de SG-SST se debe implementar los temas y procesos que la rodean como es El Plan Estratégico de Seguridad Vial. ¿Y cómo se va evidenciando todo este proceso? Se aplicará los cinco tiempos de Oscar Jara donde con ello se busca recuperar la información.

Iniciaremos con el punto de partida: vivir la experiencia, que donde se da a conocer cómo inició la experiencia de la práctica profesional (02 Julio al 01 Diciembre de 2020) en Avícola Triple A S.A.S. Después se dará a pie las preguntas iniciales, dudas e interrogantes que surgieron al momento de realizar funciones en la empresa y cómo se manejó esas situaciones en el momento.

Por consiguiente va la recuperación y la descripción del proceso desarrollado; en el cual se reconstruye la experiencia vivida y se ordena la información obtenida durante el proceso, reflexión de fondo es donde se realiza un análisis y síntesis, y se hace una interpretación crítica de la experiencia, y por último se encuentra los puntos de llegada donde se formularán las conclusiones y recomendaciones de la proceso recuperado, y todo el aprendizaje que se obtuvo en el proceso de la práctica profesional en Avícola Triple A S.A.S.

6.2 Metodología de la intervención

De acuerdo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en Colombia, entre Enero y Diciembre de 2020 se registraron de manera preliminar 5.458 fallecidos por accidentes de tránsito, reducción de 17,7 % que equivale a 1.175 víctimas fallecidas menos, frente al mismo período de 2019.

Los motociclistas representan el 52,3 % del total de fallecidos y el 59,7 % del total de lesionados registrados en el país, los peatones representan el 20,6 % de los fallecidos y el 16,1 de los lesionados, los usuarios de vehículos representan el 11,4 % del total de fallecidos y el 14,1 del total de lesionados, por último, los usuarios de representan el 7,93 % de los fallecidos y el 9,80 % de los lesionados y todo esto a causa de siniestros viales.

Tabla 1

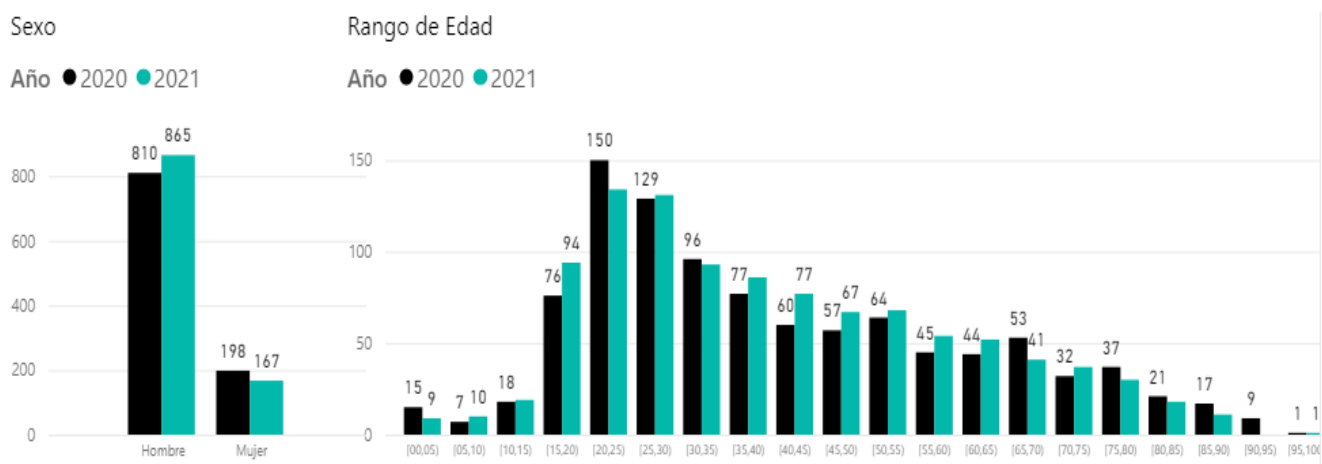
Comparativo fatalidades 2020-2021/Actor vial

Actor vial				
Condición	2020	2021	Variación	% V
Usuario de moto	434	566	132	30,41 %
Usuario de bicicleta	63	73	10	15,87 %
Sin Información	139	127	-12	-8,63 %
Usuario de vehículo	115	97	-18	-15,65 %
Usuario otros	33	1	-32	-96,97 %
Peatón	224	168	-56	-25,00 %
Total	1008	1032	24	2,38 %

*Nota: Tomado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Tabla 2

Comparativo fatalidades 2020-2021 / Sexo y rango de edad



**Nota:* Tomado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

En el marco normativo la resolución 1565 de 2014 tiene como el objetivo establecer una guía que oriente la elaboración de los planes estratégicos donde se toman cinco líneas de acciones y con ellos se busca formular estrategias, acciones donde se quiere buscar a toda costa la prevención de accidentes de tránsito, todo esto se lleva ajustado de acuerdo con las actividades de la empresa.

Para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se realizó capacitación sobre la política de seguridad vial y sobre el PESV en los diferentes centros de trabajo, de igual manera se tuvo una ayuda directa de diferentes colaboradores de la empresa donde suministraron información valiosa.

Para la recolección de datos y demás información, para la sistematización de la práctica se

toma el material adquirido en todo el desarrollo de la práctica profesional. Como actas, formatos de inspecciones preoperacionales, registro fotográfico.

6.2.1 Fuentes primarias de información

Las principales fuentes de información en el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial fueron por los diferentes adquiridos por los diferentes jefes de las áreas, colaboradores y el apoyo de igual manera del coordinador y la analista de Seguridad y Salud en el Trabajo de Avícola Triple A S.A.S.

6.2.2 Fuentes secundarias

Se utilizó la guía metodológica “Plan Estratégico de Seguridad Vial-Resolución 1565 de 2014” donde nos explica el paso a paso en el desarrollo de este y es la normatividad pertinente en la elaboración de dicho documento.

7. Metodología de Oscar Jara

7.1 Primer Tiempo. Punto de partida

El proceso para realizar las prácticas profesionales fue de la siguiente manera: Inicialmente la hoja de vida se envió a Nathalie Zambrano la profesional de empleabilidad de centro progreso EPE Uniminuto en el mes de Marzo 2020, pasaron dos meses y en Junio la Psicóloga María José Pacheco de Avícola Triple A, me contactó y me dijo que si estaba interesada para la vacante de pasante en Seguridad y Salud en el Trabajo, se dio la entrevista inicial donde pregunto datos personales, del núcleo familiar, gustos, horario de estudio, y me dio una breve descripción de la empresa, ya finalizando la entrevista me dio a conocer que si llegaba a pasar la entrevista, la próxima entrevista sería con el Coordinador de Seguridad y Salud en el Trabajo, pasó una semana cuando el Coordinador me contacto para presentar la segunda entrevista; la entrevista fue muy puntual donde las preguntas fueron datos personales, cómo me iba en la universidad, etc...a lo último de la conversación me dijo que si quedaba para el proceso de contratación en los próximos días me llamaba la psicóloga. En esa misma semana la psicóloga me llamó y me dio la noticia que había sido seleccionada para la vacante, después tuve los exámenes de ingreso y el 2 de Julio ingresé a la compañía. Al realizar todo este proceso me sentí muy feliz y agradecida, porque mi propósito al iniciar la etapa productiva siempre fue de trabajar en una empresa grande y que hubiera un profesional de Seguridad y Salud en el Trabajo para que me guiara y me apoyara en todas las actividades que se tenían que realizar en la empresa.

Avícola Triple A S.A.S se encuentra ubicada en el km 1 vía aeropuerto perales, es una empresa del sector primario, cuya actividad económica es la cría especializada de aves de corral, la empresa está en el negocio de producción de huevos, produce y comercializa huevo en cáscara y huevo líquido, cuenta en el departamento del Tolima con cinco granjas, una planta de alimento

concentrado, una planta de huevo líquido pasteurizado, tres plantas de clasificación de huevo y tres plantas de abono orgánico, donde se producen anualmente 584 millones de huevos, y 3.600 toneladas de huevo líquido.

En primer lugar se hizo un diagnóstico de los procedimientos que faltaban o que no estaban completos, y en la investigación pude determinar que la empresa necesita el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) como parte del proceso del sistema de gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, por lo que no contaban con un PESV actualizado desde hace tres años, esa información no estaba completa, actualizada, y sin líneas de acción, con ello concluí que era necesario estructurar y ejecutar los componentes del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa.

Inicialmente se tuvo que organizar el proceso del desarrollo de este, ya que se tenía que realizar primero que todo la estructuración, planeación y ejecución de las actividades, todas estas funciones se desarrollaron dentro un horario establecido que era de lunes a viernes de 2:15 p.m. a 5:00 p.m., cabe resaltar en la realización de actividades como la ejecución de la encuesta de Seguridad Vial y las charlas sobre la política y del PESV fueron realizadas en los diferentes centros de trabajo de la organización.

7.1.2 Identificación de la empresa

Aspectos generales

Razón Social:	Avícola Triple A S.A.S
Dirección:	Km 1 vía Aeropuerto Perales

Representante Legal:	Mónica Ocampo Flórez
Sector y actividad económica:	Sector Primario /Empresa dedicada a la cría especializada de aves de corral
Clase riesgo	IV
No. de conductores	15
No. de vehículos	20

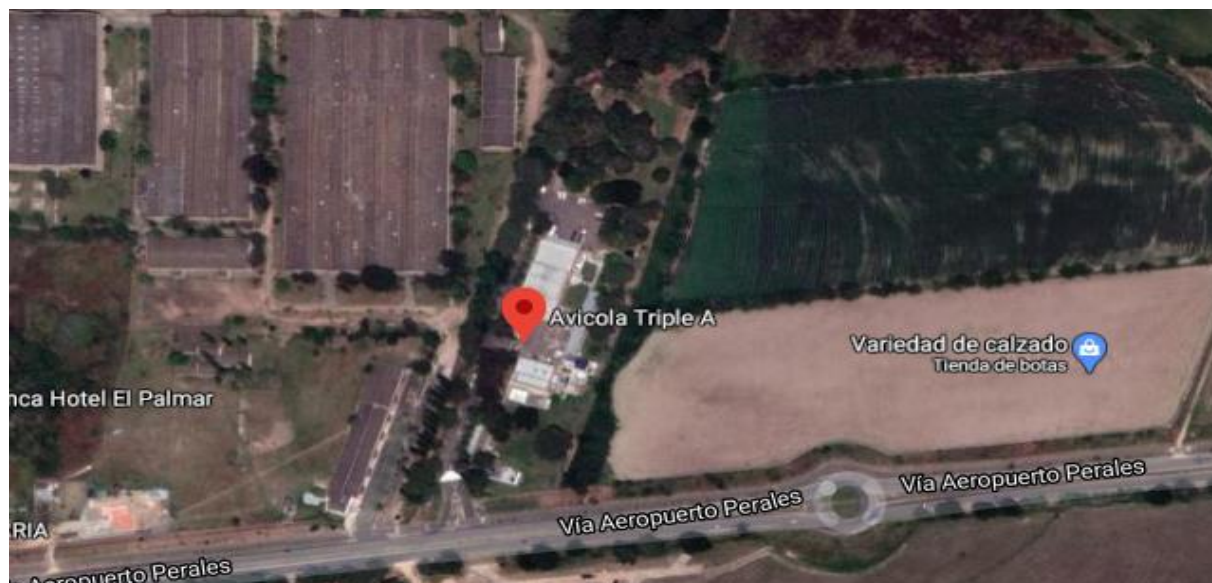


Figura B. Ubicación Google Maps



Figura C. Ubicación Google Maps



Figura D. Logo de la compañía

Propósito superior: Comprometidos con el desarrollo del campo proveemos alimentos de calidad para todos.

Mega ATA 2026: Avícola Triple A, será la empresa Top 2 en producción de huevo en Colombia, alineada con sus grupos de interés en calidad a precio justo, sostenibilidad e innovación; basada en la interacción eficiente de la cadena de valor y la contribución de personas felices y comprometidas.

Valores y principios:

Agilidad y simplicidad: Tomamos decisiones rápidas, acertadas y oportunas de manera sistemática. Con disciplina, determinación, productividad, coherencia y manteniendo lo siempre, hacemos que las cosas pasen, evitamos la burocracia.

Compromiso y pasión: Estamos enamorados de nuestro trabajo y orgullosos de lo que construimos.

Excelencia con humildad y respeto: Hacemos las cosas bien hechas, desde el principio. Los triunfos son de los equipos y no individuales, escuchamos, respetamos y valoramos el trabajo y opiniones de los demás, valoramos las comunicaciones claras, francas y efectivas, mantenemos una actitud permanente de aprendizaje.

Orientación al cliente: Entendemos a nuestros clientes y generamos relaciones de mutuo beneficio, tenemos una obsesión por brindar productos de calidad a precios justos.

Sostenibilidad e innovación: Le apostamos al crecimiento sostenible y responsable en el ámbito ambiental, social y financiero. Promovemos la cultura de innovación como motor de eficiencia y productividad.

Integridad y coherencia: Cumplimos nuestros compromisos con todos los grupos de interés, somos consecuentes entre lo que pensamos, decimos y hacemos. Actuamos con equidad, justicia, respeto, transparencia, austeridad, honestidad, y franqueza.

7.2. Segundo Tiempo. Preguntas iniciales:

-Basándonos en las preguntas iniciales se quiere hacer la sistematización para describir todo el proceso y el paso a paso del desarrollo del PESV, se quiere delimitar todo el proceso de la práctica y principalmente todas las actividades que se realizaron en dicho documento.

- Los aspectos centrales más importantes son cada uno de las líneas de acción, y entre todas las actividades sobresalen es la encuesta de seguridad vial, las fuentes que se utilizaron fue información suministrada por el área de Gestión Humana, información de datos de los colaboradores, y el marco legal y la resolución 1565 de 2014 que es el documento guía.

-El procedimiento que se realizo es la descripción de cada línea de acción dando a conocer los datos más relevantes.

En el desarrollo de Plan Estratégico de Seguridad Vial, al iniciar el desarrollo de esta línea sentí nervios porque que la carga laboral iba a aumentar, y sabía que iba a realizar actividades de socialización y eso me daba muchos nervios porque uno de mis miedos es hablar en público. Se dio inicio con la primera línea de acción que es Fortalecimiento de la gestión institucional donde se estableció primeramente toda la información básica de la organización, la normatividad y los definiciones, se establece los objetivos para el 2021, se redactaron las actas (acta de compromiso de la alta dirección, y designación del responsable de PESV),correspondientes aunque en su momento no estaban firmadas aún por la representante legal, se adquirió información de los colaboradores y del área de gestión humana.

Se brindó capacitaciones a los colaboradores, sobre la política de Seguridad Vial, el Plan Estratégico de Seguridad Vial, de igual manera se realizó la encuesta de Seguridad Vial en los distintos centros de trabajo que tiene la organización (Teucali, Granja Nuevo Alto, Planta de concentrados, Planta de secado, San pacho levante, San pacho Producción, Subproducto ceiba, Subproducto nuevo Alto).

El centro de trabajo Planta de secado queda ubicado en Km 4.5 vía Piedras-Alvarado, se dedica al proceso de la gallinaza, cuenta con 10 colaboradores entre ellos están jefe de proceso, operarios, personal de mantenimiento y conductor *Figura E*, a todos ellos se les realizó una capacitación teórica sobre la política de Seguridad Vial de la empresa y de igual manera del PESV, y realizaron el diligenciamiento de la encuesta *Anexo I*.



Figura E. Capacitación sobre Seguridad Vial “Planta de secado”

El centro de trabajo Subproducto Ceiba queda ubicado Km 25 vía Ibagué-Espinal, se dedica al proceso de la gallinaza, cuenta con 15 colaboradores entre ellos están jefe de procesos, operarios y conductores *Figura F*, a todos ellos se les realizó una capacitación teórica sobre la

política de Seguridad Vial de la empresa y de igual manera del PESV, y realizaron el diligenciamiento de la encuesta *Anexo I*.



Figura F. Capacitación sobre Seguridad Vial “Subproducto Ceiba”

La sede principal de Avícola Triple A, queda ubicado km 1 vía aeropuerto perales, al lado de la antigua empresa Fabricato, como se muestra en la *figura G* se capacitaron 15 colaboradores “asesores comerciales y conductores” a todos ellos se les realizó una capacitación teórica sobre la política de Seguridad Vial de la empresa y de igual manera del PESV, y realizaron el diligenciamiento de la encuesta *Anexo I*.



Figura G. Capacitación sobre Seguridad Vial sede perales

El centro de trabajo Nuevo Alto queda ubicado en el peaje de Gualanday Km 28 vía Ibagué-Espinal, en esta granja se encuentra 4 galpones, cuenta con 30 colaboradores entre ellos están jefe de procesos, galponeros, personal de oficios varios *Figura H*, a todos ellos se les realizó una capacitación teórica sobre la política de Seguridad Vial de la empresa y de igual manera del PESV, y realizaron el diligenciamiento de la encuesta *Anexo 1*.



Figura H. Capacitación sobre Seguridad Vial “Nuevo Alto”

De igual manera se realizó en los demás centros de trabajos, se les brindó una capacitación teórica algunos colaboradores quedaron exceptos de la capacitación porque eran personal de riesgo (diabéticos, hipertensos, embarazadas, o con otra dificultad en la salud) y por ello no se encontraban laborando.

La encuesta de Seguridad Vial que se realizó a 495 colaboradores de Avícola (Personal administrativo, operativo, conductores, aprendices y pasantes), en este proceso de la realización de la encuesta fue algo nuevo para mí muy gratificante y temeroso a la vez por los nervios que muchas veces di a reflejar al momento de hablar con los colaboradores. El formato que se utilizó fue la encuesta de la Administradora de Riesgos Laborales Sura, se realizó de dos maneras, la primera a todo el personal administrativo se envió un enlace donde ellos ingresaban y llenaban la encuesta (<https://www.arlsura.com/index.php/component/encuestaconductores/?view=ingreso>), para realizar esta función el área de sistemas fue de gran apoyo, en la recopilación de los correos

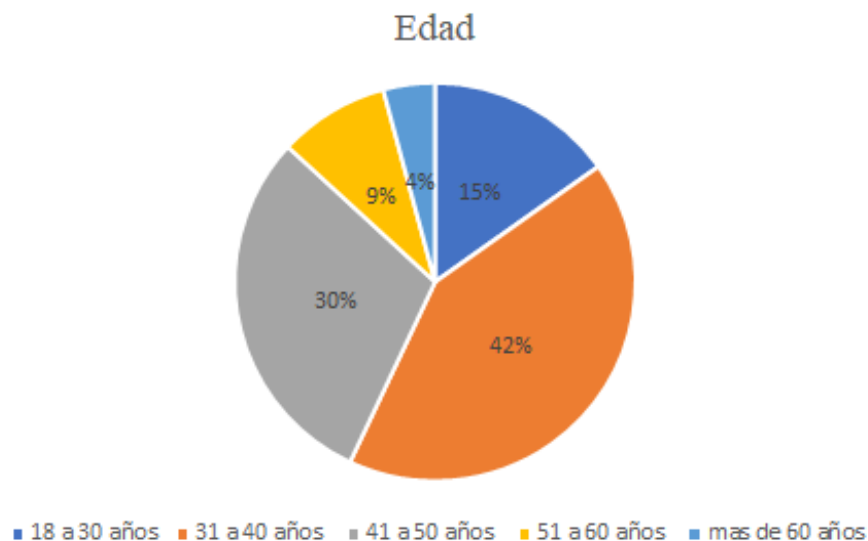
electrónicos de todo el personal administrativo. Para el personal operativo el diligenciamiento de la encuesta de manera presencial; se hizo desplazamiento a los distintos centros de trabajo, donde los colaboradores diligenciaron la encuesta como lo muestra el *Anexo 1*, así mismo se dio la explicación sobre cómo se tenía que llenar la encuesta y con qué fin se hacía.

7.2.1 Ejecución de la encuesta de seguridad vial.

Esta encuesta se realizó a 490 colaboradores de Avícola (Personal administrativo, operativo, conductores, aprendices y pasantes), los datos se consolidaron en Excel, tanto como la encuesta de forma virtual como la presencial. Aquí se hace la validación de la información más relevante porque se enfoca en datos precisos y relevantes de los colaboradores de la compañía, en el resultado de la encuesta:

Tabla 3

Edad

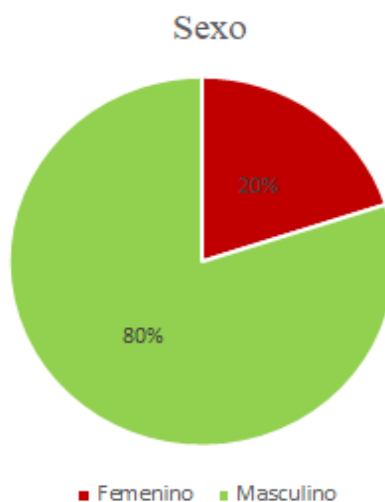


La compañía cuenta con población joven del 15% pertenecen a la categoría de 18 a 30 años

de edad, seguido por el 42% dentro de la categoría 31 a 40 años, el 30 % se encuentra dentro de la categoría de 51 a 60 años de edad mientras que el 9% pertenece a la categoría de 41 a 50 años de edad, finalmente el 4 % corresponde a personas que superan los 60 años de edad.

Tabla 4

Sexo

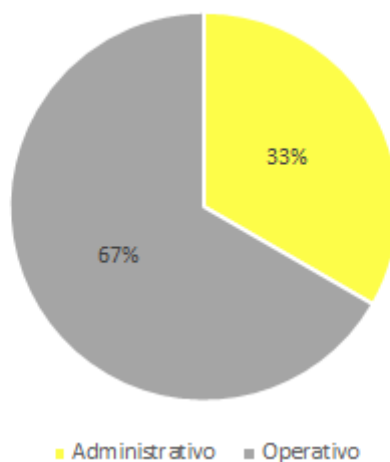


La compañía cuenta con un 80 % de personal masculino, y el 20% es femenino.

Tabla 5

Grupo de trabajo al que pertenece

Grupo de trabajo al que pertenece

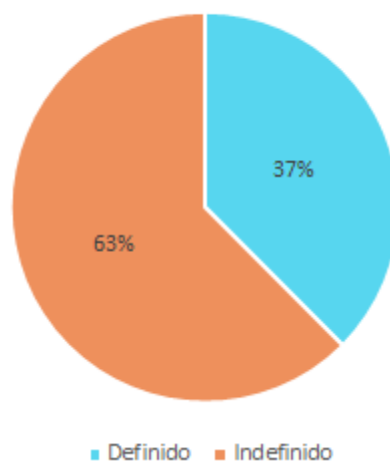


La compañía cuenta con 67% de personal operativo, y un 33 % administrativos.

Tabla 6

Tipo de contrato

Tipo de contrato

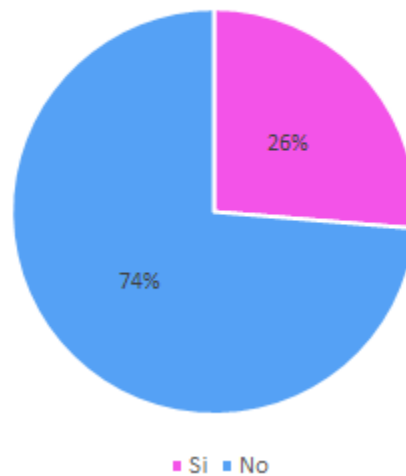


El 63% del personal de la compañía tienen un contrato indefinido, el 37 % tiene un contrato de término definido.

Tabla 7

¿Ha tenido en los últimos 5 años algún accidente de tránsito?

¿Ha tenido en los últimos 5 años algún accidente de tránsito?

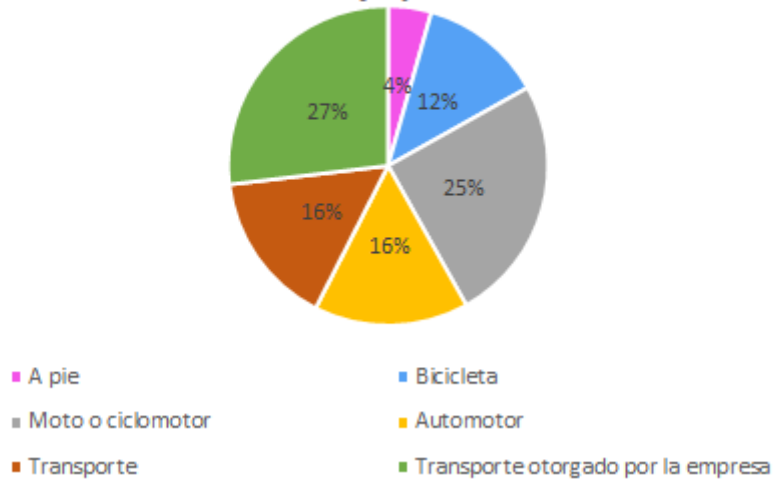


El 26% del personal ha sufrido algún accidente de tránsito en los últimos cinco años, el 74% no ha tenido ningún accidente de tránsito.

Tabla 8

Medios de desplazamiento utiliza para trayectos casa-trabajo y viceversa

Qué medios de desplazamiento utiliza para trayectos casa-trabajo y viceversa

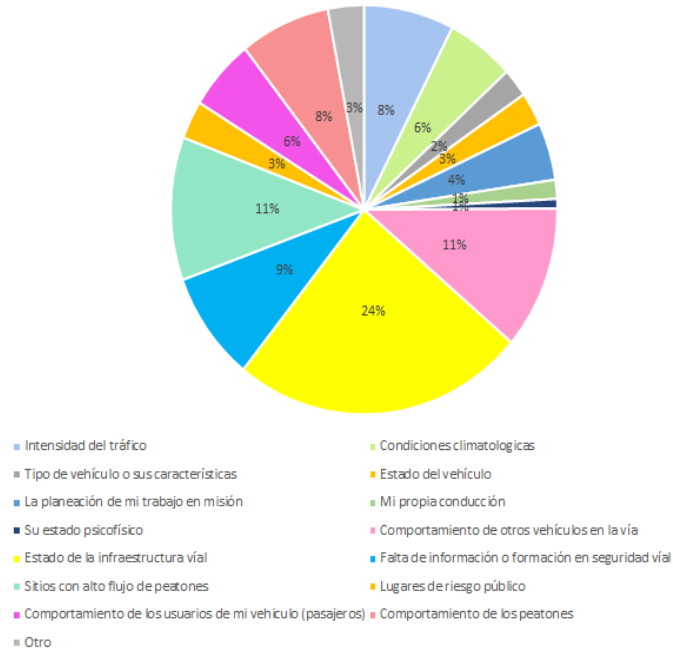


El 4% de los colaboradores de la compañía se desplazan a pie, el 25% se desplazan en moto o ciclomotor, el 16% utiliza transporte público, el 12% utiliza la bicicleta, el 16% se desplaza en automotor y por último el 27% se desplaza por el transporte otorgado por la empresa.

Tabla 9

Principales peligros que se encuentran en el trayecto ida y vuelta del domicilio al trabajo

Indique los principales peligros con los que usted se encuentra en los trayectos ida y vuelta del domicilio al trabajo y en los desplazamientos en misión



El 24 % de los colaboradores indicaron en la encuesta que el peligro que ellos ven al desplazarse de ida y vuelta de domicilio al trabajo es por el estado de infraestructura vial, ya que ellos nos informaban al momento que se realizó la encuesta, que las calles de la ciudad está en pésimas condiciones e igualmente las carreteras, y eso ha sido uno de los factores por los que la mayoría de ellos han presentado accidentes de tránsito, el otro factor de riesgo de accidentalidad vial es por el comportamiento de otros vehículos en la vía, personas que sobrepasan el límite de velocidad, imprudencias o falta de experiencia en conducir, y por último el factor de riesgo es los sitios con alto flujo de peatones, los ciclistas a veces son muy imprudentes al momento de desplazarse esto implica que sean actores de accidentalidad vial.

7.3 Tercer tiempo-Recuperación del proceso vivido:

Ya en este tercer tiempo las emociones fueron cambiando ya los nervios que sentía en las actividades anteriores realizadas fueron cambiando, las socializaciones eran más dinámicas me sentía más segura de mí misma, esto era satisfactorio para mí porque dejaba mis miedos e inseguridades a un lado y me sentía ahora como una profesional más del área y no como una practicante.

Finalizando la ejecución de la primera línea de acción, se inició con Comportamiento Humano, donde se plasma la información del factor humano, el área de recursos humanos fue un apoyo en esta línea de acción, la empresa cuenta con un perfil para la contratación de conductores.


DESCRIPCION DEL CARGO 			
I. IDENTIFICACIÓN			
Nombre del Cargo	CONDUCTOR		
Gerencia			
Área			
Cargo del jefe inmediato			
II. PROPÓSITO DEL CARGO			
Operar la vehicular de la compañía, requiriendo la política y normatividad establecida por la ley, al igual que la direccionamiento de compañía, teniendo la precaución necesaria para el transporte del producto, para dar cumplimiento a la promesa pactada por el área comercial con el cliente.			
III. ÁREAS DE RESPONSABILIDAD			
	Responsabilidad	Criterio de medición	
1	Operar vehicular de la compañía, requiriendo la política y normatividad de transporte establecida por la ley y por la compañía, toda esta con el fin de dar cumplimiento a la promesa de entrega de producto, establecida por el área comercial.		
2	Realizar la inspección a la vehicular, de acuerdo a directrices establecidas por compañía, para dar cumplimiento a la planear de Mfita y garantizar una flota eficiente para la operación.		
3	Cumplir con la legalización de qatar, requiriendo la directrices establecidas por compañía, con el fin de garantizar la recurrencia para el viajero.		
4	Aplicar las normas y los estándares de Bioseguridad, Seguridad y Salud en el trabajo, y Medio Ambiente para contribuir al desarrollo de una operación segura, confiable y rentable.		
5	Ejecutar todas aquellas actividades, funciones o responsabilidades asignadas por el superior inmediato, cumpliendo con las procedimientos y normas asociadas, para apoyar el logro de los resultados esperados por el área proceso.		
IV. TAMAÑO: No cuantificable/Ventas/Inventarios/Cartera/Gastos			
Financieras		No Financieras	
Presupuesto de ventas	Cuentas	Nº de personas a cargo	
		Director	Líder de equipo
V. REQUISITOS MÍNIMOS			
Educación	Bachiller		
Título profesional	BACHILLER ACADÉMICO		
Área de experiencia reconocida	Conduciendo vehicular Categoría C2 y C3.		
Años de experiencia	1-2 años		
Conocimientos específicos del cargo	Conocimientos específicos en Transporte, Mecánica, conocimientos y habilidades en el manejo de vehicular tipo sencilla, doble trazo y tractamula.		
Dominio de idioma	C2		
Tarea de decisión	No aplica		

Figura I. Perfil de conductor-Avícola Triple A

La empresa cuenta con 15 conductores, los que se desempeñan en los diferentes centros de trabajo de la compañía, la mayoría llevan laborando más de 5 años.

Avícola Triple A, trabaja de la mano con Medisot S.A.S Medicina y Salud Ocupacional, esta entidad se encarga de realizar los exámenes médicos de los conductores y demás personal de la empresa, (Ingreso, periódicos, y finalizar contrato), este centro médico está ubicado Carrera 4D N. 39-49 en el Barrio Macarena Parte Alta.



Figura J. Ubicación Google Maps. Medisot

Dentro del Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo de Avícola Triple A S.A.S, están definidos las siguientes valoraciones contenidas en el profesiograma:

Tabla 10

Exámenes médicos que se realizan a los conductores

Historia clínica Digital Osteomuscular
Certificado para seguridad vial
Evaluación Psicosenométricos
Optometría
Audiometría

Perfil Lipídico Completo
Glicemia

Cuando se deben realizar exámenes médicos a los colaboradores, la analista debe llamar una semana antes a los jefes inmediatos de cada uno de los conductores para que puedan dar el permiso respectivo para que se presenten en la toma de los exámenes. Estos exámenes se les tomaron a 15 conductores, en los cuales todos asistieron en a las 8:00 a.m. de forma presencial al centro médico Medisot, Avícola Triple A, por la situación que estamos pasando de la pandemia citaba de 5 conductores por día respectando el aforo del centro médico, muchos del personal en estos procesos les parece cansones, pero es un requisito que deben cumplir, todos asistieron y los todos fueron aptos. Cabe recalcar que estos exámenes se le realizan cada año

Todos los exámenes médicos e incapacidades los maneja la analista de Seguridad y Salud en el Trabajo, ella está encargada en todo el proceso de medicina laboral de la compañía.

Por otro lado, se creó un programa de capacitación en seguridad vial, con el fin de garantizar conocimiento continuo en Seguridad Vial. Este quedo planeado para la ejecución para el año 2021, tiene una cobertura del 100% de temas sobre seguridad vial tanto para conductores como para demás personal.

Tabla 11

Cronograma de capacitación para conductores

Objetivos	Temas	Periodicidad
<p>Despertar la inteligencia emocional de los conductores para que asuman actitudes más responsables en el tránsito.</p>	<p>Sensibilización de conductores</p>	<p>Anual</p>
	<p>*Seguridad basada en valores. *Responsabilidad penal y civil de los conductores en accidentes de tránsito. *Actividades dinámicas de sensibilización.</p>	
	<p>Comportamiento en la conducción</p>	
	<p>*El factor humano en la seguridad vial. *Inteligencia emocional y seguridad vial (Autoestima, tolerancia, autocontrol y solidaridad). *Alcoholismo y conducción.</p>	
<p>Identificar los</p>	<p>El vehículo y la seguridad vial</p>	<p>Anual</p>

<p>aspectos críticos de los planes de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos</p>	<p>*Revisión de los compromisos del módulo anterior.</p> <p>*Listas de chequeo.</p> <p>*Periodicidad de las revisiones técnico mecánicas.</p> <p>*Planes de mantenimiento.</p> <p>*Principales aspectos a tener en cuenta para una correcta conducción.</p>	
<p>Identificar los peligros propios de la vía y el entorno y la manera de prevenirlos.</p>	<p style="text-align: center;">La vía y entorno</p> <p>*Leyes físicas y sus implicaciones en la seguridad vial.</p> <p>*Riesgo público.</p> <p>*Señales de tránsito, análisis de rutas.</p>	<p style="text-align: center;">Anual</p>
<p>Divulgación de estándares de seguridad vial</p>	<p style="text-align: center;">Divulgación de Estándares:</p> <p>* Conductores</p>	<p style="text-align: center;">Anual</p>

La organización ya contaba con políticas de regulación, que en su momento no estaban firmadas por la representante legal, como son: Política de control de alcohol y drogas, ha definido y establecido una política de prevención en consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, enfocada a prevenir conductas propensas a este tipo de hábitos; dirigida a corregir comportamientos que presenten algún tipo de desviación hacia estas prácticas y orientada al

acompañamiento en los procesos de rehabilitación; todo esto, con el fin de preservar el bienestar de los trabajadores.

La política establece el procedimiento para la realización de las pruebas de alcoholimetría en todas las unidades productivas y administrativas, en cumplimiento de la política de Seguridad y Salud en el Trabajo, la política de alcohol, sustancias psicoactivas y tabaco, requisitos legales y otros aplicables.

Junto a la analista se realizo unos lineamientos *Tabla 12 para* los casos de los cuales los trabajadores ingresen con evidencia de consumo de alcohol.

Tabla 12

Tabla de valores resultado examen alcoholimetrías Avícola Triple A S.A.S

Grado	Mg./100 ml en sangre	Resultado	Medida Disciplinaria
0	0-19	Positivo/Grado 0	Primera vez: Sanción, reiteración: cancelación de contrato de trabajo por justa causa.
1	40 -99	Positivo /grado 1	Cancelación de contrato de trabajo por justa causa
2	100-149	Positivo / grado 2	Cancelación de contrato de trabajo por justa causa
3	150 o más	Positivo / grado 3	Cancelación de contrato de trabajo por justa causa

La empresa cuenta con una política de regulación de horas de conducción y descanso.

Con el apoyo del área de recursos humanos se socializaron los horarios de los conductores; ellos tienen descansos de 8 horas, deben hacer pausas cada 2 horas de 10 minutos y no pueden exceder las 10 horas diarias de conducción.

Tabla 13

Reporte de las jornadas laborales o la planificación de la jornada

TURNOS	ENTRADA	DESCANSO 1		DESCANSO 2		DESCANSO 3		SALIDA	TOTAL DESCANSOS (Horas)	TOTAL TURNO (Horas)	HORA LABOR DÍA	HORAS LABORADAS SEMANA	OBSERVACIONES
		10:00 A.M	10:10 A.M	12:00 P.M	01:15 P.M	03:15 P.M	03:10 P.M						
Turno A.1.	06:30 A.M	10:00 A.M	10:10 A.M	12:00 P.M	01:15 P.M	03:15 P.M	03:10 P.M	04:00 P.M	1.58	9.50	7.92	47.50	DE LUNES A SABADO
Turno A.2.	07:00 A.M.	10:00 A.M	10:10 A.M	12:00 P.M	01:15 P.M	03:15 P.M	03:10 P.M	04:30 P.M	1.58	9.50	7.92	47.50	DE LUNES A SABADO
Turno A.3.	07:30 A.M.	10:30 A.M	10:40 A.M	12:00 P.M	01:15 P.M	03:15 P.M	03:10 P.M	05:00 P.M	1.58	9.50	7.92	47.50	DE LUNES A SABADO
Turno A.4.	08:00 A.M.	10:30 A.M	10:40 A.M.	12:00 P.M	01:15 P.M	03:15 P.M	03:10 P.M	05:30 P.M	1.58	9.50	7.92	47.50	DE LUNES A SABADO

La política de regulación de la velocidad, la organización reconoce que al utilizar el transporte puede ser una actividad de alto riesgos. Por tanto, la política de velocidades aplica para todo el personal y se establece como medida preventiva para asegurar los controles apropiados, minimizando los riesgos asociados a la operación, mientras se transporta desde adentro y afuera de las áreas de trabajo.

Límites de velocidad para las zonas urbanas y rurales de Avícola Triple A. S.A.S son.

- En la ciudad cambian entre 30 a 60 km/h.
- En carretera nacional y pavimentada es de 80 km/h.
- En carretera municipal es de 40 km/h.
- En la vía veredal sin pavimentar es de 30 km/h.

- En las vías de acceso en instalaciones de los clientes es de 20 km/h, o a la velocidad establecida por la entidad.
- En las vías internas de cada centro de trabajo de Avícola Triple A, es de 10 km/h.
- En los puentes y glorietas es de 10 km/h.

Seguimos con la línea de acción de vehículos seguros, el programa de mantenimiento preventivo y predictivo de Avícola Triple A, se hace desde el programa de mantenimiento (Mantúm), la organización cuenta con un coordinador de transporte el cual es el encargado de los vehículos, la parte de mantenimiento, de igual manera que los conductores cumplan y tengan vigentes la documentación al día (Licencia de conducción), y que no presenten infracciones, para verificar esta información se utiliza SIMIT “es un sistema que integra el registro de infractores a nivel nacional que impide la realización de trámites en los Organismos de Tránsito donde participe un infractor, en cualquier calidad, que no se encuentre a paz y salvo.”

Los conductores deben realizar diariamente un chequeo pre operacional donde se evidencia las condiciones físicas antes de manejarlos. El día 19 de noviembre 2020, se realizaron 6 protocolos de chequeo preoperacional, se aplicaron a camionetas y turbos, todos contaban con buenas condiciones físicas de los vehículos, se pueden ver el formato *Figura K y L*.

La movilidad es de todos - Minitransporte

PROTOCOLO DE ALISTAMIENTO DIARIO DEL VEHICULO

FECHA: 19-11-2020 MES: 11 AÑO: 2020 N° INTERNO: 1507 TIPO AUTOMOTOR: Camioneta CODI: VERSIÓN: 1
 CONDUCTOR: Jose Elias Suarez MARCA: Ford Modelo: Ranger

SISTEMA DE LUZES		SISTEMA DE LUZES	
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	FRENATALES ALTA	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	FRENATALES BAJA
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	LUZ TIPO LEONARDINA	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	ILUMINACION CABINA
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	LUCES INTERNAS	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	LUZ ESCALERA
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	STOP	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	DIRECCIONALES DELANTERAS - STOP - QRO
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	DIRECCIONALES TRASERA - STOP - QRO		

CABINA		CABINA	
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	PARRILLAS	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	VENTANERIA
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	PUNTALES	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	PISOS
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	ASIENTOS	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	PISO
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	ALUMINUM HENDIDO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	PASAMANOS INTERNO
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	CAPA DEL PASAJERO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	CINTA SEG. CONDUCTOR
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	ANTI-DERRAMANTE ESCALERA	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	ESPEJO CENTRAL
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	ESPEJO LATERAL		
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	INDICADORES		
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	HIDRAULICO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	VELOCIMETRO
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	TEMPERATURA		
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	MOULIN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	FRENOS
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	LUBRIFICACION	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	HIDRAULICO
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	REFRIGERANTE		

SANTAS		SANTAS	
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	CORTES	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	PROFUNDIDAD DE LA HUELLA R. 2111
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	ESCARBADO COMPLETO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	PLANTA DE REPUESTO
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	ABULAMIENTO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	PRESIONES INFLADO DE LOS PNEUMATICOS
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	BRACEYTERIA	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	ACTOR

FUNDAMENTO SISTEMAS		FUNDAMENTO SISTEMAS	
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	BARRA DE DIRECCION	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	SISTEMA HIDRAULICO
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	ESTADO DE CARGA	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	SISTEMA HIDRAULICO
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	RELOJ DE VIGA	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	SISTEMA DE REFRIGERACION
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	SISTEMA DE FRENOS	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	FARGUEO

FECHA VENTAMIENTO: 19-11-2020 LICENCIA: C2
 CONTADOR: 08-11-2020
 SOAT: RTMANUAL

EQUIPO DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD		EQUIPO DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD	
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	STOP VELOCIDAD	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	SACOS DE BLOQUEO (J)
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	INTERNA	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	BATO
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	COMON	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	GRUETA
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	ALICATE	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	LLAVE DE EXPANSION
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	DESTORNILLADOR	<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	LLAVES PIA
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	EXTINCTOR DE FUEGO - VERDAMIENTO		
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	BOQUILLA + VERDAMIENTO		
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	ANTISEPTICO, ELEMENTOS DE CORTE, ALGODON, GASA ESTERIL, ESPALMADO, BANDA ELASTICA, ANALGESICO, JARON		
<input checked="" type="checkbox"/> R. M.	INDICACIONES DE SEGURIDAD Y MANEJO DE EMERGENCIA		

RESPONSABLES DEL ABLISTAMIENTO
 JOSE ELIAS SUAREZ CONDUCTOR ADMINISTRADOR DEL PARQUE AUTOMOTOR

PROTOCOLO DE ALISTAMIENTO DIARIO DEL VEHICULO
 FECHA: 19-11-2020 HORA: 6:30 AM
 N° INTERNO: 1507 TIPO AUTOMOTOR: Camioneta
 CONDUCTOR: Jose Elias Suarez MARCA: Ford Ranger
 MODELO: Ranger

Figura K. Chequeo pre operacional a camioneta ford ranger- revisión propia

La movilidad es de todos. **Minitransporte**

PROTOCOLO DE ALISTAMIENTO DIARIO DEL VEHICULO

FECHA: DIA 19 MES 11 AÑO 2020		NO. INTERNO: 3511	TIPO AUTOMOTOR: Turbo	COO: VERDÓN 3
CONDUCTOR: Germán Arciniegas		MARCA: JBC	MODELO: 2013	PAG 1.1

SISTEMA DE LUZES			
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. FRONTALES ALTA	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. FRONTALES BAJAS	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. LUMINACIÓN CÁRTER	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. DIRECCIONALES DELANTERAS - STOP - DPO
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. LUS TRASERAS	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. STOP	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. LUS EXTERIA	
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. DIRECCIONALES TRASERAS - STOP - DPO			

CÁRTER			
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. PARABRISOS	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. VISITANERÍA	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. PUNTA	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. PUNTA
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. ESPERILLES	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. PUNTO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. PUNTO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. PUNTO
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. ALARMAS REPRESIVO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. PARANANUS INTERNO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. LANTA DEL CONDUCTOR	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. PERRO CENTRAL
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SIN LA SCA PASAJERO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. PERRO CENTRAL		
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. ANTIFURTO EN LA SCA			
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. ESQUELETO			

INDICADORES			
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. HERRAJES	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. VELOCIMETRO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. FRENTA	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. FRENTA
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TEMPERATURA		<input checked="" type="checkbox"/> R. M. FRENTA	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. FRENTA
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. LIBERTAD PARABRISOS			
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. REFRIGERANTE			

LANTAS			
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. ESQUELETO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. PROFUNDIDAD DE LA RUEDA A 200	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. PLANTA DEL REPUESTO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. PRESIÓN DE INFLADO EN LAS
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. REPARACIONES COMPLETAS	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. ROTOR		
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. AGUA TRAMPAS			
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. BRANDEO			

FUNCIONAMIENTO DE SISTEMAS			
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. BARRA DE DIRECCIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA HIDRÁULICO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA HIDRÁULICO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. ESTADO DE CORREA	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. BARRA DE VISIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE FRENSO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE FRENSO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

FECHA DE REGISTRO			
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. REGISTRO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. LICENCIA: C2	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. REGISTRO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. REGISTRO
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. REGISTRO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. REGISTRO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. REGISTRO	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. REGISTRO

REGISTRO DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD			
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. BARRA DE DIRECCIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. LANTAS	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN
<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN	<input checked="" type="checkbox"/> R. M. TALLER DE REVISIÓN

RESPONSABLE DEL VEHICULO: *[Firma]* CONDUCTOR

ADMINISTRADOR DEL PARQUE AUTOMOTOR: _____

PROTOCOLO DE ALISTAMIENTO DIARIO DEL VEHICULO			
FECHA: 19.11.2020	HORA: 15:44	TIPO AUTOMOTOR: CHEVY	MODELO: 2013
CONDUCTOR: GERMAN ARCINIEGAS	MARCA: JBC		

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Figura L. Chequeo pre operacional a Turbo JBC- revisión propia

Lo que no contaban los vehículos eran con botiquines, eran muy pocos los utensilios o ya estaban vencidos. Todos los formatos de chequeo preoperacional se suben a un software que se llama Mamtún, este es el programa de mantenimiento de vehículos y de maquinaria de la empresa.



Figura M. Chequeo pre operacional

7.4 Cuarto tiempo-Reflexión de fondo:

En este cuarto tiempo me sentía muy contenta porque ya había adelantado muchas de las actividades del PESV mi meta al iniciar la practica fue de dejar un producto que fuera de gran impacto para la empresa y para mi desarrollo como profesional.

Ya en la línea de acción Infraestructura Segura, con el apoyo del Coordinador de transporte y Google Maps se realizó la revisión de las rutas internas de algunos de los centros de trabajo, donde se realizó las generalidades de la ruta, peligros se enfrentan los conductores, y controles.



Figura N. Planta de concentrados-Granja Nuevo Alto

Generalidades de la ruta: Vía destapada, pero en buenas condiciones de transitar ya que no hay presencia de bache, recorrido de 1 km de un solo carril, posibilidad de accidenten en la planta de concentrados por el flujo de tracto mulas que entran a cargar.

Peligros:

- Alta presencia de tracto mulas
- Presencia de personal de la granja y planta de alimentos en la vía.

Controles:

- Velocidad máxima 10k/h
- Agarrar el volante en posición 10:10 del reloj
- No usar el celular mientras se está conduciendo.
- No llevar objetos sueltos dentro de la cabina.



Figura P. Ruta peatonal área administrativa -sede perales



Figura Q. Ruta peatonal para área pasteurizadora-sede perales

El coordinador de transporte nos suministró la información sobre el monitoreo de las tecnologías usadas en Avícola Triple A, se utiliza el GPS para monitoreo de los vehículos.

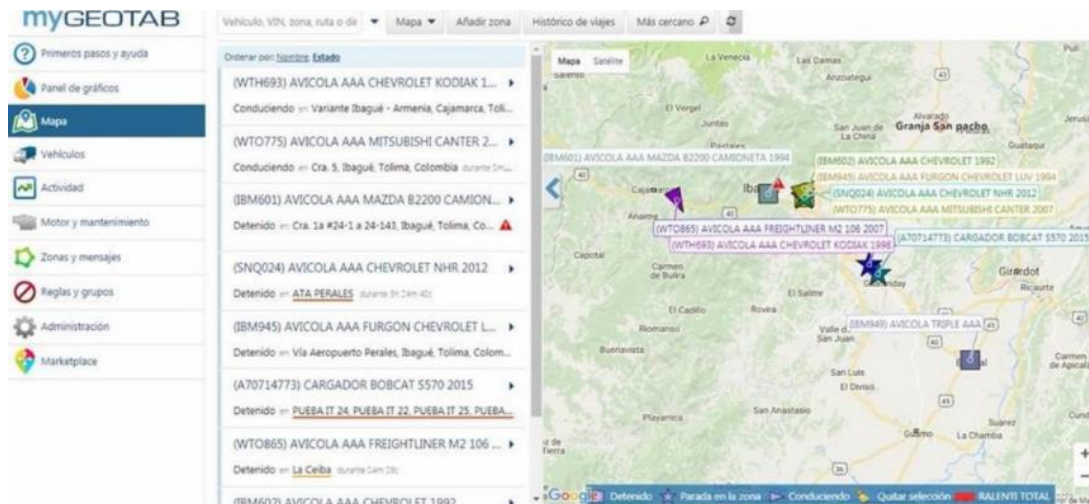


Figura R. Página web de GPS

En la línea de atención de víctimas, se iba a crear un protocolo de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito y dentro de la investigación de accidentes de tránsito, la empresa cuenta con un procedimiento para la atención de emergencias de tránsito de diferentes tipos y periódicamente se encarga de divulgarlas a todos los conductores, garantizando que todos mantengan esta información clara y actualizada, Algunas emergencias de tránsito que se pueden presentar son:

- Vehículo que se sale de la carretera (volcado).
- Choque de vehículos con heridos o muertos.
- Carga pesada que cae de un camión.
- Carro tanque derramando un producto.
- Atraco, robo de la carga o del vehículo.
- Explosión de un carro tanque.
- Incendio de un vehículo.

En materia de las investigaciones de los accidentes de tránsito, el comité de seguridad vial

será el responsable de hacer la investigación, generar los planes de acción y dar cierre a los hallazgos encontrados.

7.5. Quinto Tiempo. Punto de llegada

A pesar de realizar un proceso arduo en la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial y teniendo en cuenta que es un programa que lo conforma 5 líneas de acción no se logró abordar el 100%, del PESV por el poco tiempo de la práctica, desarrollo de este quedó tan corto, muchas de las ideas que tenía se quedaron sin poderlas ejecutarlas fue un poco desafortunado y me dio ira porque hubiera querido haber desarrollado más del PESV, pero todo fue un proceso de enseñanza y aprendizaje. Se hizo como primera medida la verificación de información desactualizada y faltantes del PESV, se desarrollaron las líneas de acción contando con el apoyo de diferentes áreas de la empresa, de igual manera con la supervisión del Coordinador y la analista de Seguridad y Salud en el Trabajo. Por consiguiente, el desarrollo del PESV fue de un 70%, se recaudó información necesaria para cada una de las líneas de acciones, se capacitó a todo el personal de la compañía sobre seguridad vial para prevenir accidentes viales.

Al terminarlo agradecí a Dios por darme fuerza de haber hecho tantas actividades en esta empresa y sobre todo en este producto agregado. Espero que la compañía continúe realizando las actividades pendientes, para poder presentarlo al Ministerio de Transporte como firmar las políticas por el representante legal, socializarlas y publicarlas en todos los centros de trabajo, realizar el cronograma de seguridad vial, la empresa debe reforzar más en el mejoramiento de las demarcaciones y señalización vial en los centros de trabajo, de igual manera se debe tener un constante chequeo de botiquines de los vehículos, porque muchos de los conductores pasan esto por lo alto y piensan que no es de importancia, pero es de suma importancia tener estos objetos en buen estado.

Reflexión del proceso vivido:

El fundamento de realizar el PESV fue más allá de cumplir con unos requisitos legales, todas las actividades que se realizaron se hicieron con el propósito de buscar el bienestar de los colaboradores, para mi concepto todas las actividades tienen una perspectiva general y es de crear una cultura en seguridad vial y hacerles entender que todos los mecanismos que se ejecutaron como la encuesta, divulgación de la política y chequeos preoperacionales no fueron en vano, que se sigue trabajando para que los colaboradores se empapen de este tema que es igual de importante a los demás factores de riesgo que se presentan en cada uno de sus puestos.

Los resultados fueron gratificantes pues las personas fueron muy participativas, ya que la mayoría han presentado un accidente o incidente de tránsito, y nos contaban que era muy bueno que desde el área de Seguridad y Salud en el Trabajo se enfocaran en tomar medidas y estrategias para evitar este tipo de accidentalidad.

Suena como frase de cajón, pero tenemos que reducir el número de muertes que se presentan a diario por accidentes de tránsito, y es super importante que desde nuestro ambiente laboral se enfoque una responsabilidad social.

8. Conclusiones

8.1. Conclusiones de la intervención

- A partir de la práctica se obtuvo gran conocimiento sobre la implementación de PESV y que no sabía cómo: al momento que una organización tiene el documento con todas las líneas de acción este debe pasar con el ministerio de transporte y el hace una tarea minuciosa en estudiar cada uno de los ítems para verificar que toda la información sea precisa y clara para poder aprobarlo, otro dato que no sabía es que se formaba un comité de SV que ayuda con la vigilancia de las diferentes temáticas de la guía metodológica.
- El proceso de creación de este documento PESV es largo, gasta mucho tiempo por que son muchas actividades que se deben realizar y que depende de la colaboración de otras personas.
- Se divulgó la política de seguridad vial, y se capacitó al personal sobre seguridad vial.
- Se tuvo una comunicación directa con los conductores, donde se les recalco las recomendaciones al momento de manejar.
- La línea de acción atención a víctimas quedo a medias, el tiempo fue muy corto para poder avanzar un poco más, se pudo haber hecho más como la creación del protocolo y medidas al momento de presentar un accidente de tránsito.
- El tiempo de desarrollo no se manejo correctamente, en mi opinión el trabajo de este determinaba más horas de trabajo, más tiempo para poderlo haber desarrollado completamente, y tener una persona de apoyo para poder avanzado más en la investigación de la información y la recolección de esta.

- Se estableció un diagnóstico inicial de un 15% y se dejó un avance del 70% del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

8.2. Conclusiones de la Sistematización

- A través de la recuperación de toda la experiencia durante el ejercicio de práctica, y el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial, explicando los aspectos más relevantes de cada una de las líneas de acción.
- Se desarrolló una reflexión profunda de acuerdo con los estándares propuestos por el autor, La explicación de todo el proceso es a través de la clasificación de la información obtenida en la práctica profesional y la clasificación de la información derivada de la misma, un enfoque integrado de la experiencia vivida en Avícola Triple A.
- Se sintetizan los aprendizajes obtenidos durante toda la práctica profesional, donde se da por cumplimiento a lo establecido según lo dicta la resolución 1565 de 2014, donde nos brinda los lineamientos donde se expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Referencias

Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo, Ministerio del Trabajo, República de Colombia, 1072 (2015).

Colombia. Ministerio de Transporte. Resolución 1565 de 2014: por la cual el Ministerio de Transporte expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Diario oficial No.49.177 (9 de junio de 2014).

Organización Mundial de la Salud. (2019). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Recuperado
https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf?ua=1

Colombia. Ministerio de educación. (2011). Ley 1503 de 2011: por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Diario oficial No. 48.298 (30 de diciembre de 2011).

Colombia. Congreso de la república. (2013). Decreto 2851 de 2013: por el cual se reglamentan algunos artículos de la Ley 1503 de 2011 mediante la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. Diario Oficial No. 48.996 (6 de diciembre de 2013).

Colombia. Ministerio de salud y de protección social. (2012). Ley 1562 de 2012: por la cual se modifica el sistema de riesgos laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional. Diario Oficial No. 48.488 (11 de julio de 2012).

Organización Iberoamericana de la Seguridad Social OISS. (S. F). La OISS estima que se producen más de un millón de muertos en el trabajo cada año. Recuperado de https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_008562/lang--es/index.htm

Jara. O. (2012). *Orientaciones teórico-prácticas para la sistematización de experiencias*. Documento en PDF

Colombia. Secretaria del senado. (2002). Ley 769 de 2002: Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 44.893 (7 de agosto de 2002).

Agencia Nacional de Seguridad

Vial.Estadísticas.<https://ansv.gov.co/observatorio/estad%C3%ADsticas>

Avícola triple A. <https://www.grupobios.co/unidades-de-negocio/huevo>

Google Maps.(2021).Ubicación de Avicola Triple A.<https://www.google.com/maps/place/Avicola+Triple+A/@4.4284519,-75.1732104,938m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x8e38c54390e25d9b:0x5f8bdbe3a5abb5!8m2!3d4.4281096!4d-75.1697235?hl=es>

Google Maps.(2021).Ubicación de Avicola Triple A.<https://www.google.com/maps/place/Avicola+Triple+A/@4.4281096,-75.1697235,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipNeTs2Q74LMH1yW6OunOBptgTlfp2S-KhkMsw1Y!2e10!3e12!6shhttps:%2F%2F5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipNeTs2Q74LMH1yW6OunOBptgTlfp2S-KhkMsw1Y%3Dw114-h86-k->

[no!7i4032!8i3016!4m5!3m4!1s0x8e38c54390e25d9b:0x5f8bdbe3a5abb5!8m2!3d4.4281096!4d-75.1697235?hl=es](https://www.google.com/maps/place/Uniminuto+Medicina+y+Salud+Ocupacional+-MEDISOT+SAS/@4.4363604,-75.2152752,3a,75y,22.31h,90t/data=!3m7!1e1!3m5!1sDA-tRgHioPzXBctyluBxlw!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3Dda-tRgHioPzXBctyluBxlw%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D22.311008%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i13312!8i6656!4m5!3m4!1s0x8e38c4e8d1c0a693:0x6d70501a39506a42!8m2!3d4.4364245!4d-75.2152346?hl=es)

Google Maps. Ubicación de

Medisot.(2019).https://www.google.com/maps/place/Uniminuto+Medicina+y+Salud+Ocupacional+-MEDISOT+SAS/@4.4363604,-75.2152752,3a,75y,22.31h,90t/data=!3m7!1e1!3m5!1sDA-tRgHioPzXBctyluBxlw!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3Dda-tRgHioPzXBctyluBxlw%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D22.311008%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i13312!8i6656!4m5!3m4!1s0x8e38c4e8d1c0a693:0x6d70501a39506a42!8m2!3d4.4364245!4d-75.2152346?hl=es

Anexos

Anexo 1. Encuesta de Seguridad Vial

Encuesta de Seguridad Vial

ARL | sura

A través de este documento podrá aplicar la encuesta a los diferentes actores de la vía (peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros) de su empresa, cumpliendo con los requisitos que nos pide la ley en la construcción de los planes estratégicos de seguridad vial.

1 Información personal Fecha de diligenciamiento _____

Nombre completo

Cédula

Ciudad

Fecha de nacimiento
(dd/mm/aaaa)

Edad

Sexo
Seleccione la opción correspondiente:
 Femenino Masculino

Cargo

Grupo de trabajo al que pertenece
Seleccione la opción correspondiente:
 Administrativo Comercial
 Técnico Operativo
 Otro | Cuál? | _____

Tipo de contrato
Seleccione la opción correspondiente:
 Definido Indefinido
 Contratista Otro
Cuál? _____

Categoría de la licencia de conducción
Seleccione la opción correspondiente:
 A1 A2
 B1 B2
 B3 C1
 C2 C3
 No aplica

Fecha de vigencia de la licencia
(dd/mm/aaaa)

Experiencia de conducción en meses

SEGUROS DE RIESGOS LABORALES SURAMERICANA S.A.
www.seguros.com

Encuesta de Seguridad Vial

ARL | sura

2 Accidentalidad

Accidentes e Incidentes

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 normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).

¿Ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito?
Seleccione la opción correspondiente

Sí No

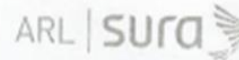
¿Ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito que hayan producido daños materiales, pero no personales?
Seleccione la opción correspondiente

Sí No

Describe brevemente las circunstancias

SEGUROS DE RIESGOS LABORALES SURAMERICANA S.A.
www.arlsura.com

Encuesta de Seguridad Vial



3 Desplazamientos

¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?

Seleccione la opción correspondiente

Misión: Cumpliendo la orden directa del jefe inmediato y o el empleador o cumpliendo las funciones de su cargo.

- A diario Entre 1 y 2 veces al mes
 Varias veces al año N/A

¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?

Seleccione la opción correspondiente

- Si No N/A

Los desplazamientos en misión que realiza, generalmente son planificados por

Seleccione la opción correspondiente

- Usted La empresa N/A

¿Con cuánto tiempo de antelación se programan mis actividades con desplazamiento en misión?

Seleccione la opción correspondiente

- Horas
 Días
 Meses
 Años

Que medios utiliza para el desplazamiento en Misión?

Seleccione la opción correspondiente

- Automotor Bicicleta
 Motocicleta o ciclomotor A pie
 Transporte público

Qué medios de desplazamiento utiliza para los trayectos casa – trabajo y viceversa

Seleccione la opción correspondiente

- A pie Automotor
 Bicicleta Transporte
 Moto o ciclomotor Transporte otorgado por la empresa

Otro | Cuál? _____

Indique el número de kilómetros diarios que hay entre su lugar de trabajo y su domicilio (trayectos ida y vuelta)

Seleccione el rango

- 5 a 50 km 51 a 100 km
 100 a 200 km 201 a 500 km
 500 km o más

Encuesta de Seguridad Vial

ARL | sura

Indique el tiempo promedio diario que utiliza para desplazarse entre su lugar de trabajo y su domicilio.
Seleccione la opción correspondiente.

Horas
 Minutos
 Segundos

Señale en una de las opciones, el rango de kilómetros que durante el mes recorre en su labor profesional.
Seleccione el rango.

5 a 50 km
 100 a 200 km
 500 km o más

51 a 100 km
 201 a 500 km

4 Factores de riesgo

Indique los principales peligros con los que usted se encuentra en los trayectos ida y vuelta del domicilio al trabajo y en los desplazamientos en misión

Intensidad del tráfico
 Condiciones climatológicas
 Tipo de vehículo o sus características
 Estado del vehículo
 La planeación de mi trabajo en misión
 Mi propia conducción
 Su estado psicofísico
 Comportamiento de otros vehículos en la vía
 Estado de la infraestructura vial
 Falta de información o formación en seguridad vial
 Sitios con alto flujo de peatones
 Lugares con riesgo público
 Comportamiento de los usuarios de mi vehículo (pasajeros)
 Comportamiento de los peatones
 Otro |Cuál? _____

SEGUROS DE RIESGOS LABORALES SURAMERICANA S.A.
www.arlsura.com

Encuesta de Seguridad Vial

ARL | sura

Describa brevemente cómo se manifiesta el peligro

Indique sus propuestas para reducir el riesgo de accidente

- Implementar leyes más severas para los ciudadanos infractores
- Mayor control en las vías por parte de las autoridades
- Mayor educación e información vial para todos los ciudadanos por parte del Estado
- Mayor control de las autoridades en la expedición de licencias de conducción
- Construir más vías
- Imponer restricciones a la venta de motos y automóviles
- Educación vial para los empleados
- Establecer estándares de seguridad vial
- Procesos disciplinarios por incumplimiento de normas de seguridad vial
- Seguimiento interno a la siniestralidad
- Seguimiento programas de mantenimiento vehicular
- Campañas de seguridad vial
- Ninguna de las anteriores
- Otro |Cuál? _____

SEGUROS DE RIESGOS LABORALES SURAMERICANA S.A.
www.arlsura.com

Anexo 2. Política de Seguridad Vial

POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

Avícola Triple A S.A.S se compromete a establecer actividades de promoción, prevención y mejora continua en lo relacionado con los accidentes en vía pública e instalaciones de la Compañía. Por tanto, todas las personas que laboran en la empresa son responsables de la participación en las actividades que programe y desarrolle el área de Gestión Humana; con el fin de reducir la probabilidad de ocurrencia de accidentes que puedan afectar la integridad física, mental y social de los funcionarios, contratistas, la comunidad en general y el medio ambiente.

Para cumplir este propósito Avícola Triple A S.A.S se basa en las siguientes medidas:

1. Cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre según la ley 769 de 2002, que se enmarca en principios de seguridad, calidad, la preservación de un ambiente sano y la protección del espacio público.
2. La Compañía vigilará la responsabilidad de los empleados, contratistas y temporales en el mantenimiento preventivo y correctivo del equipo automotor de la Empresa, con el objeto de mantener un desempeño óptimo de sus vehículos, estableciendo las medidas de control para evitar la ocurrencia de accidentes que puedan generar daños al individuo o a terceros.
3. Establecer estrategias de concientización a los funcionarios, a través de capacitaciones de orientación a la prevención de accidentes de tránsito y respeto por las señales de tránsito vehicular, que permitan la adopción de conductas pro-activas frente al manejo defensivo.
4. Los trabajadores, contratistas y temporales, son responsables de la aplicación de las disposiciones establecidas y divulgadas por LA EMPRESA, en el manual de normas de seguridad vial.

Políticas específicas de seguridad vial.

Es compromiso de AVICOLA TRIPLE A S.A.S., Establecer acciones de prevención de incidentes y promoción de la seguridad en vías públicas, en instalaciones propias y de clientes, por lo tanto esta política establece los siguientes lineamientos:

- **Autorización de conductores** Los vehículos al servicio de AVICOLA TRIPLE A S.A.S, ya sean propios o alquilados pueden ser solamente conducidos por personal autorizado. Se autoriza únicamente a quienes cumplan con los requisitos de ley.
- **Uso del cinturón de seguridad** Todo empleado o contratista debe tener puesto el cinturón de seguridad siempre que conduzca un vehículo por corto que sea el trayecto y, es responsable por que cada uno de los ocupantes del vehículo lo usen de manera apropiada, segura y en todo momento. La verificación del cumplimiento de esta política estará a cargo de los entes reguladores nombrados por el comité de seguridad vial.
- **Logística de desplazamientos** Cuando se requiera el desplazamiento de personal de la Compañía ya sea en vehículos propios, alquilados o subcontratados, es responsabilidad del líder de área que coordina los transportes y del líder donde se están realizando estas actividades, controlar y hacer seguimiento de las siguientes acciones:
 - Análisis de los posibles riesgos.
 - Generar subcontratación de vehículos con proveedores confiables.
 - Verificar previamente el cumplimiento de afiliaciones a seguridad social.
 - Realizar seguimiento a los desplazamientos hasta el final del recorrido.
- **Uso de teléfonos celulares** Está prohibido el uso de teléfonos celulares inclusive si se cuenta con dispositivos manos libres mientras se conduce. Para poder recibir o realizar una llamada debe estacionar completamente el vehículo de manera apropiada y en un lugar seguro. La verificación del cumplimiento de esta política estará a cargo de los entes reguladores nombrados por el comité de seguridad vial.

• **Límites de velocidad**

- Carretera nacional: 80 km/h.
- Carretera municipal: 60 km/h.
- Vía Veredal sin Pavimentar: 30 km/h
- Vías de acceso en instalaciones del cliente: 20 km/h.
- Locaciones: 10 km/h.

La verificación del cumplimiento de esta política estará a cargo de los entes reguladores nombrados por el comité de seguridad vial.

• **Traslado de personal**

Se encuentra totalmente prohibido el traslado de personal en los pltones de los vehículos, únicamente se realizará el traslado de personal en la cantidad para la cual el vehículo fue diseñado; igualmente se prohíbe movilizar personal no autorizado (contratistas, menores de edad, o personal ajeno a la Compañía) en los vehículos de propiedad de la empresa; así como, en los vehículos utilizados para transportar personal operativo (Buses).

• **Transporte de carga**

Para todo transporte de carga se debe asegurar el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios aplicables, realizar inspección al aseguramiento de la carga y seguimiento al desarrollo del transporte.

• **Transporte de sustancias peligrosas y/o contaminantes**

Los vehículos no deben movilizar contenidos líquidos inflamables y/o contaminantes que no se encuentren totalmente asegurados y sin peligro de fugas y/o derrames.

• **Regulación de horas de conducción y descanso**

- ✓ La jornada ordinaria de trabajo máxima, corresponde a 8 horas diarias, 48 horas a la semana, de forma tal que, una jornada diaria o semanal superior a la ordinaria, supondría trabajo suplementario o de horas extras; no obstante, las horas autorizadas como tiempo extra son máximo de dos horas diarias.

- ✓ Para las rutas que requieren más de 10 horas de trayecto, se debe implementar el programa de relevos (auxiliares de conducción).
- ✓ El tiempo establecido para descanso a mitad de su jornada es de 40 minutos.
- ✓ Todos los empleados, contratistas y partes interesadas deben sujetarse a esta política, a la regulación de tránsito colombiana, así como al estricto cumplimiento de las políticas viales de nuestros clientes, las cuales prevalecen sobre las nuestras. Adicionalmente, todos los conductores deben acatar las siguientes precauciones:

Reducir la velocidad cuando:

- Se transita por lugares concurridos (zonas escolares, militares, recreacionales, desfiles).
- Encuentran vías en mal estado o resbalosas.
- Ascensos o descensos pronunciados.
- Pasos angostos.
- Visibilidad deficiente (lluvia, niebla, humo o polvo).
- Alto tráfico vehicular.
- Trabajos de mantenimiento y obstáculos en la vía.
- Curvas peligrosas.
- El incumplimiento de esta Política, dará lugar a acciones disciplinarias.

MONICA OCAMPO FLOREZ
Gerente General y Representante Legal

 UNIMINUTO Corporación Universitaria Minuto de Dios	RAE
	RESUMEN ANALÍTICO ESPECIALIZADO
Información General	
Tipo de documento	RAE
Acceso del documento	Corporación Universitaria Minuto de Dios
Título del documento	Plan Estratégico de Seguridad Vial de Avícola Triple A S.A.S
Autor	Karen Anyely Arias Manjarrez
Asesora	Marisol Ramírez Peña
Palabras claves	Seguridad vial, conductores, avícola, vehículos, accidentes de tránsito.
Descripción	
<p>Este trabajo describe el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en Avícola Triple A, empresa pionera en la crianza de aves y producción de huevos y se ha catalogado como una de las más grande de la región tolimense, entre sus colaboradores se sobresaltó a los conductores, se dejo un gran avance en cada una de las líneas de acción.</p>	
Fuentes	
<p>Ministerio de Trabajo. (2015). <i>Decreto 1072 de 2015</i>. Bogotá. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo</p> <p>Ministerio de Transporte. (2014). <i>Resolución 1565 de 2014</i>. Bogotá. Por la cual el</p>	

Ministerio de Transporte expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Organización Mundial de la Salud OMS. (2019). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial.*

Ministerio de educación. (2011). *Ley 1503 de 2011.* Bogotá. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Presidencia de la república. (2013). *Decreto 2851 de 2013.* Bogotá. Por el cual se reglamentan algunos artículos de la Ley 1503 de 2011 mediante la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

Ministerio de salud y de protección social. (2012). Bogotá. *Ley 1562 de 2012.* Por la cual se modifica el sistema de riesgos laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional.

Organización Iberoamericana de la Seguridad Social OISS. (S. F). *La OISS estima que se producen más de un millón de muertos en el trabajo cada año.*

Jara.O.(S2012). *Orientaciones teórico-prácticas para la sistematización de experiencias.*

Secretaría del senado. (2002). *Ley 769 de 2002 Art.2.* Bogotá. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Agencia Nacional de Seguridad

Vial.Estadísticas.<https://ansv.gov.co/observatorio/estad%C3%ADsticas>

Avícola triple A. <https://www.grupobios.co/unidades-de-negocio/huevo>

Contenido

Este trabajo se realizó en cinco momentos, el primero momento se da una descripción sobre como fue el proceso para iniciar prácticas en Avícola triple A, y la descripción de los aspectos generales de la compañía.

El segundo momento se describe la línea de fortalecimiento de la gestión institucional donde se describe todo el proceso de la ejecución de la encuesta de seguridad vial.

El tercer momento se describe la línea de acción comportamiento humano donde se da a conocer el perfil que deben tener los conductores, el centro medico que trabaja con la compañía, la política de control de alcohol y drogas, el cronograma que se realizó para la ejecución de capacitar a los conductores en los temas de seguridad vial y los horarios de trabajo. También se describe la línea de acción de vehículos seguros donde se da a conocer el programa de mantenimiento que utiliza la empresa y algunos formatos de chequeo preoperacional

El cuarto momento es sobre la línea de acción de infraestructura segura donde se da a conocer algunas rutas de los centros de trabajo sus generalidad, peligros, controles y prevenciones, y en la línea de acción se describe la importancia de realizar un protocolo para atención de víctimas en accidentes viales.

Y por último está el quinto momento donde se da un breve resumen del todo el proceso sobre el Plan Estratégico de Seguridad “PESV”, el porcentaje de lo desarrollado mejoras y

actividades que deben seguir para la ejecución final del PESV.

Metodología

El trabajo se realizó bajo la guía “Orientaciones teórico-prácticas para la sistematización de experiencias” donde realizo la reflexión de todo el proceso, donde se ordenó y reconstruyo el proceso vivido, y la interpretación crítica del proceso. De igualmente se describe los conocimientos y aprendizajes significativos que posibilitan apropiarse de los sentidos de las experiencias, comprenderlas teóricamente y orientarlas hacia el futuro con una perspectiva transformadora.

Conclusiones

A través de la recuperación de toda la experiencia durante el ejercicio de práctica, y el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial, explicando los aspectos más relevantes de cada una de las líneas de acción.

Se dejó un avance del 70 % del desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa Avícola Triple A S.A.S, de igual manera se dio a conocer a todo el personal de la empresa la política de seguridad vial, la ejecución de la encuesta y además se capacitó al personal sobre seguridad vial.

Se desarrolló una reflexión profunda de acuerdo con los estándares propuestos por el autor, La explicación de todo el proceso es a través de la clasificación de la información obtenida en la práctica profesional y la clasificación de la información derivada de la misma, un enfoque integrado de la experiencia vivida en Avícola Triple A.

Se sintetizan los aprendizajes obtenidos durante la práctica profesional, donde se da por cumplimiento a lo establecido según lo dicta la resolución 1565 de 2014, donde nos brinda los lineamientos donde se expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que está dentro los procedimientos que se deben realizar el área de Seguridad y Salud en el Trabajo.