



UNIVERSIDAD
SIGLO 21

**“Programa y control relacionado con los vehículos de la
empresa: A.J. & J. A. Redolfi S.R.L.”**

Miguel Gastón Soria

DNI: 32997801

Legajo: VHYS03190

Licenciatura en Higiene, Seguridad y Medio Ambiente del Trabajo

2021

Resumen

En este trabajo se detallará lo que se pretende que el personal de la empresa A.J. & J.A. Redolfi S.R.L conozca o sepa al utilizar cualquier vehículo de la compañía (autoelevadores, vehículos livianos y camiones), desde manipulación de los mismos, controles o elementos obligatorios.

Para ello la capacitación que se le brindará a dicho personal contendrá ciertos puntos importantes, que tienen que ver con la seguridad vial, chequeo de neumáticos, luces, líquidos o cualquier otro problema que se observa antes de emprender un viaje o realizar un trabajo. Esto hará que el riesgo de sufrir un siniestro vial baje su porcentaje de probabilidad. Volviendo a la capacitación, no solo será teórica, sino que tendrá una parte práctica, en donde se verá reflejado como y que elementos chequear para que el personal pueda comprender.

Palabras clave: Vehículo, Capacitación, Seguridad Vial, Personal, Chequeo.

Abstract

This work will detail what it is intended that the staff of the company A.J. & J.A. Redolfi S.R.L knows or knows when using any company vehicle (forklift, light vehicles and trucks), since manipulation of them, controls or mandatory elements.

For this, the training that will be provided to said personnel will contain certain important points, which have to do with road safety, tire checks, lights, liquids or any other problem that is observed before going on a trip or doing work. This will make the risk of suffering a road accident lower its probability percentage. Returning to the training, it will not only be theoretical, but it will have a practical part, where it will be reflected how and what elements to check so that the staff can understand.

Keywords: Vehicle, Training, Road Safety, Personnel, Checkup.

Introducción

El siguiente informe está destinado a todos los conductores/as que tengan a cargo cualquiera de todos los vehículos de flota de la empresa, desde vehículos livianos como autos o utilitarios, pasando por los choferes de camiones hasta los operarios que manipulan los autoelevadores que circulan dentro del predio de la empresa. Dicho trabajo está pensado para el personal que tiene licencia de conducir, con respecto a este caso también se hablará de las categorías que deben tener para la utilización de dichos vehículos (Ley 24449. Ley de Tránsito Nacional. **Art.16**) y controles.

El tema de la Seguridad Vial es muy complejo y demasiado amplio, en últimos informes la cantidad de fallecidos relacionados con dicho termino ha sido muy alta, en los últimos años el número dio como resultado mayor a 20 muertos por día en accidentes viales (más adelante se citarán datos concretos con su respectiva fuente). Algunas causas más comunes en lo que respecta a accidentes viales son; Distracciones (hoy en día el teléfono celular juega un rol muy importante, cambiar la radio, GPS), cansancio en la conducción, muchas veces el exceso de confianza que lleva a generar el vehículo que se conduce o por el desconocimiento que se tiene con respecto a ciertos puntos del mismo o tiene a cargo (estabilidad, velocidad, neumáticos, etc.).

Ya se encuentra una norma con respecto a la GESTION EN SEGURIDAD VIAL (ISO 39001, 2012). A medida que se desarrolle el trabajo, se irán mencionando puntos a controlar para los distintos vehículos, tanto sus requisitos para la circulación como el control de los mismos o normas que se exigen para la correcta manipulación o aprobación de la legislatura correspondiente o exigible. Cabe aclarar que los vehículos a mencionar serán:

- Autos y utilitarios (hasta 3500 kg).
- Camiones.
- Autoelevadores.

Marco de referencia institucional:

El informe de investigación que se detallará a continuación está basado en información de la empresa A.J. & J.A. Redolfi S.R.L., situada en la provincia de Córdoba, localidad De James Craik (República Argentina). Dicha localidad se encuentra en el Departamento Tercero Arriba (Provincia de Córdoba), en donde cuenta con una cantidad de 5326 habitantes y una superficie de 145.000 m². El lugar esta predominado prácticamente por el desarrollo agrícola-ganadero. La ubicación favorece estratégicamente ya que se encuentra en la Ruta Nacional N°9, esta une la Capital Federal con el norte del país, pasando por Córdoba.

La empresa tiene sus comienzos por el año 1959 cuando los hermanos: Alonso Jacobo y Miguel Angel Redolfi compraron en la localidad de James Craik un negocio de cigarrería, bazar y librería al que denominaron Redolfi Hermanos. Hoy con más de 50 años, la empresa cuenta con la experiencia necesaria en lo que respecta a la comercialización y distribución de productos alimenticios y cigarrillos. Actualmente 6000 clientes aproximadamente confían en A.J. & J.A. Redolfi S.R.L., cubriendo casi el total de la Provincia de Córdoba y llegando a ciertas provincias como Santa Fe, La Pampa y San Luis.

En la distribución y servicios a los clientes, los vehículos destinados a dichos trabajos son: 3 automóviles (para el uso de supervisión), 5 utilitarios pequeños, 23 utilitarios de mayor porte, también se presentan 20 camiones y para finalizar un total de 5 montacargas. En lo que respecta a la cantidad de trabajadores totales da como resultado 170 empleados. Se le suma a todo lo anteriormente mencionado 4 autoservicios mayoristas ubicados en la ciudad de Villa María, San Francisco, Río Tercero y Río Cuarto y a su vez posee distribuidoras en James Craik, Río Tercero, San Francisco, Córdoba Capital y Río Cuarto.

Problemática:

La empresa no cuenta con un índice de siniestralidad, por ende, no hay datos reales de algún incidente o siniestro que se mencione en el informe. Pero la misma, al contar con tantos vehículos de flota (73 entre utilitarios y camiones), puede llegar a tener algún siniestro vial, sumándole a todo esto la cantidad de kilómetros que pueden recorrer los conductores/as o choferes de dichos vehículos durante el día o la semana o mes. A veces cuando se piensa en siniestro inmediatamente se lo relaciona con pérdidas de vida, pero también se lo debe relacionar con impactos hacia los vehículos u otro elemento y a todo esto sumarle la manipulación de los autoelevadores dentro de la empresa (pudiendo impactar con la propia mercadería, personas o rack). El personal no tiene capacitaciones, si no que cuenta con una promoción interna, en donde por antigüedad, los empleados van ascendiendo en responsabilidades; el único criterio es la confianza. Esto último ha generado serios problemas ya que los empleados que empezaban su labor como choferes, no tenían la suficiente experiencia y se tuvo que volver atrás con dicha política.

Para finalizar la problemática, a continuación se detallarán la cantidad de kilómetros que hay entre depósitos (sin sumar autoservicios y kioscos) y el depósito en James Craik:

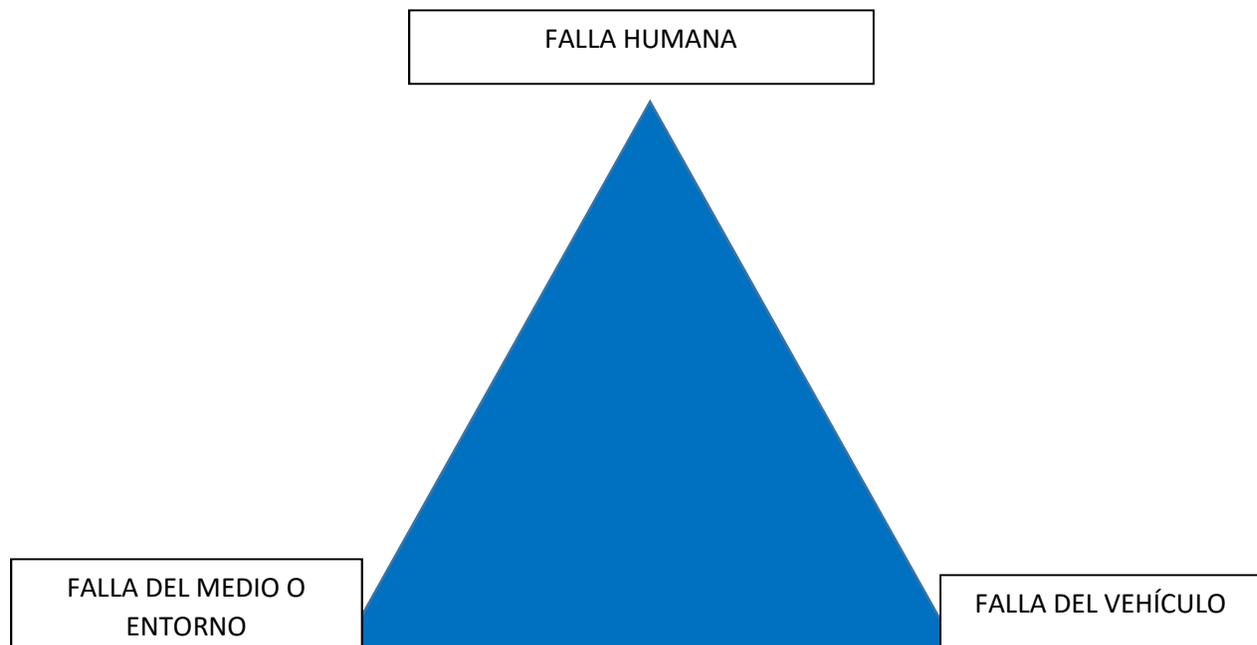
	Rio Tercero	San Francisco	Río Cuarto	Ciudad de Córdoba
James Craik	82 km	190 km	170 km	120 km

Tabla 1: Datos calculados y aproximados de “GOOGLE MAPS”.

Antecedentes:

Como se ha mencionado en puntos anteriores el tema de la Seguridad Vial es muy complejo y extenso para analizar, las problemáticas y factores que lo generan son incontables, en muchos casos muy difícil de definir o encontrar el porqué de dicha ocurrencia, para ese análisis y entenderlo un poco más, se generó el “TRIANGULO ACCIDENTOLOGICO (Leyes ,sin fecha)”: Son los factores que intervienen en un

accidente vial, desde el factor humano, el factor ambiental y el factor vehicular, cada uno de ellos con un cierto porcentaje, claramente que la falla humana se lleva el mayor número, siguiéndole el medio ambiente y por último, la falla que puede presentar el vehículo. Leyes,



Triangulo accidentológico. Elaboración propia.

Volviendo al tema que nos compete con respecto a ANTECEDENTES, a continuación se detallarán algunos accidentes de tránsito claramente evitables en donde los conductores fueron los responsables ya sea por malas maniobras o por la propia falta de experiencia:

- UN OPERARIO DE 34 AÑOS MURIÓ APLASTADO POR EL AUTOELEVADORQUE MANEJABA:



IMAGEN 2: *FUENTE:* “El ciudadano” (2019). Datos recuperados de <https://www.elciudadanoweb.com/un-operario-de-34-anos-murio-aplastado-por-el-autoelevador-que-manejaba/>

En ese momento no había terminado la investigación del caso, pero lo que se pudo analizar y observar es que el conductor sale despedido del mismo vehículo y este (más de 3000 kg.) cae sobre el conductor y generando la muerte. Al salir despedido del mismo se nota que no tenía colocado el cinturón de seguridad o este no lo retuvo (FALLA MUY IMPORTANTE), que quizás esta se dio por un mal mantenimiento.

- UN CHOFER RECIBIÓ HERIDAS LEVES AL VOLCAR SU CAMIÓN EN RUTA 3:



IMAGEN 3: *FUENTE:* “La Voz del pueblo” (2020). Recuperado de: <https://lavozdelpueblo.com.ar/noticia/91683-Un-chofer-recibi%C3%B3-heridas-leves-al-volcar-su-cami%C3%B3n-en-la-ruta-3>

Así como en el antecedente anterior, no se encontró el porqué del vuelco, pero si aclara el horario en que ocurrió el mismo, 04:30 am, lo que se puede analizar es la baja visibilidad que tuvo el conductor en ese lugar, recordar que si no hay luz artificial de la ruta o autopista, solo se verá con las luces bajas del vehículo, por eso la conducción de noche es muy peligrosa.

Relevancia del caso:

El Informe Final, abarca ciertos puntos en lo que respecta a la seguridad vial tanto dentro como fuera de la organización, está destinada a todo el personal que esté involucrada en la utilización de vehículos de flota, independientemente de la cantidad de kilómetros que pueden hacer en el transcurso del día o la experiencia que se tenga en la conducción.

Para que este informe sea válido, varias fuentes se han consultado, por sobre todo leyes de tránsito (LEY 24449, LEY 5860, DECRETO REGLAMENTARIO 779/95), entre otras. En donde mencionan varios puntos a tener en cuenta. También se hará un seguimiento de lo más importante que se tendría que tener en cuenta cuando se tiene un vehículo a cargo, que elementos presentar, en qué condiciones, fallas o roturas, y en qué

situación dar aviso a un superior y optar por no utilizar la unidad en ese momento hasta que se repare completamente.

En esta situación la capacitación será de suma importancia: En este caso hacia los operarios que manejan autoelevadores se tendrá en cuenta ciertos ítem que pide una de las normas obligatorias: “Resolución 960” (2015). También se basa en lo que menciona la Ley: “a) Recibirán de su empleador información y capacitación en materia de prevención de riesgos del trabajo, debiendo participar en las acciones preventivas” (**LEY 24557, ART.31**).

Análisis de situación

Descripción de la situación:

Accidente de tránsito: Suceso (o encadenamiento de sucesos) inesperados, impremeditado e indeseado, generalmente de consecuencias desagradables: lesiones a las personas y/o daños a las cosas (Irureta, 2005).

La empresa al no contar con un registro de siniestralidad, no se refleja las pérdidas materiales o de dinero en el caso que se haya tenido algún accidente. El personal cuenta con una capacitación anual, pero si cambia de puesto no se menciona otra si no que en algún caso se tuvo que volver atrás por la falta de experiencia de la persona en el nuevo puesto de conducción y desconocimiento del vehículo nuevo asignado:

La empresa cuenta únicamente con un programa de capacitación al personal que dura aproximadamente 2 horas, en donde solo se menciona una capacitación al personal en manejo defensivo (no hay más aclaración, como se ve en la siguiente imagen:

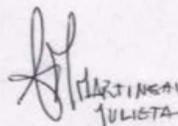
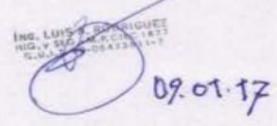
A. J. & J. A. REDOLFI SRL Servicio de Higiene y Seguridad en el Trabajo PROGRAMA DE CAPACITACIÓN 2017							
It.	Temario	Objetivos	Destinatarios	Contenido	Tiempo	Responsable dictado	Fecha
3	Manejo y transporte manual de cargas	Capacitar al personal, respecto de cómo realizar los movimientos de carga, previniendo los riesgos sobre la columna vertebral. Transporte de materiales pesados.	Todo el personal de la Empresa	Técnica segura de levantamiento y traslado de peso. Posición de pies, espalda y piernas, como tomar la carga, recomendaciones finales.	2 (dos) horas.	Servicio de Higiene y Seguridad en el Trabajo	Junio
4	Conducción de vehículos	Capacitar al personal, respecto del manejo preventivo de vehículos.	Personal de la Empresa, que conduce vehículos	Técnica segura de conducción. Características del manejo defensivo.	2 (dos) horas.	Servicio de Higiene y Seguridad en el Trabajo	Setiembre
Observaciones: El Temario indicado y las Fechas previstas, pueden ser modificadas, en función de las necesidades y/o actividades de la Empresa, la disponibilidad de personal, etc.							
 							

Imagen 4: Programa de capacitación 2017.

Análisis de contexto.

La empresa J. & J. A. Redolfi S.R.L. cuenta con muchos vehículos livianos y pesados, por ende también cuenta con mucho personal y estos están mucho tiempo expuestos al riesgo que se sabe que hay en la conducción; quizás algunos vehículos en mayor o menor medida, muchas veces el propio desconocimiento, falta de práctica o confianza genera que los conductores hagan maniobras indebidas o falta de control en los vehículos. Como menciona el informe, el sector de seguridad vial no está muy desarrollado, aclarando que se le da más importancia a los temas: ergonomía, instalaciones eléctricas y luminosidad.

Cambian de puesto cuando la persona genera una confianza y tiene años en la empresa (no mencionando capacitación en el nuevo sector).

El personal que maneja autoelevadores debe tener capacitación anual y ninguna que no tenga el curso teórico-práctica aprobado como menciona la Resolución, deberá utilizar el autoelevador dentro del predio (otorgándole una licencia de conducir que sea válida solo dentro de la empresa).

Los conductores que utilizan los vehículos de flota (autos, camionetas, camiones), deben seguir las especificaciones que mencionan la Ley de Tránsito Nacional, y en este caso la Ley Provincial de Córdoba (Ley 5860). Sumándole a esto, que los choferes de camión tiene que ser profesionales, otorgándosele otra licencia de conducir y otra capacitación.

Según la OMS, la cantidad de muertos por accidentes viales es muy alta, y es la primera causa de muerte entre personas de 24 a 35 años, sin dejar de lado que en el año 2020/21 estas cifras bajaron debido a la pandemia, esto hizo que baje la circulación de vehículos, e hizo que bajen los accidentes viales.

En la república Argentina se tiene datos con respecto a esta situación, a continuación se verá reflejado en un cuadro:



Imagen 5: Reporte semanal de siniestralidad. Primer trimestre de 2021.

Diagnóstico organizacional.

Para ir cerrando el análisis completo de la situación anteriormente mencionada, se realizará un análisis FODA, en donde se tendrá en cuenta no solo la parte interna de la empresa, sino la parte externa, en donde se verán reflejadas las: FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS que se presentan en la utilización y/o manipulación de los vehículos que utiliza el personal de la empresa:

<p style="text-align: center;">FORTALEZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • La confianza que se deposita en el personal. • Variedad de productos. • Mucho personal. • Años de experiencia en el rubro. 	<p style="text-align: center;">OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumenta la zona de reparto, no solo en la provincia, sino en otras. • Posibilidad de cambio de sector. • Maquinaria relativamente nueva. • Trabajo a personas que se encuentran cerca.
<p style="text-align: center;">DEBILIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poco conocimiento del vehiculo que se conduciría. • Personal muy poco entrenado. • No hay registro de siniestralidad • No hay inducción para los cargos que se ocuparan a futuro. 	<p style="text-align: center;">AMENAZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Muchos kilómetros para recorrer, vehículos expuestos a accidentes. • Daños al personal, al establecimiento o de vehículos.

Tabla 2: Análisis FODA. Elaboración propia.

Los puntos analizados anteriormente se aclaran a continuación:

FORTALEZAS:

- La empresa tiene confianza en el personal, otorgándole vehículos sin previa capacitación, la confianza genera que haya cierta conformidad en el sector.
- La gran cantidad de productos ayuda a abastecer a gran parte de la provincia, como a otras vecinas, esto hace que se desarrollen muchos puestos de trabajo, por sobre todo los lugares donde se encuentran los depósitos.
- Es algo positivo que puedan contar con muchos puestos de trabajo, en donde hay más de 100 personas trabajando para la empresa, en todos los rubros, desde gerentes, vendedores, hasta choferes.

- Los años de experiencia de la empresa, hace que sepan cómo manejarse en el entorno de trabajo.

DEBILIDADES:

- No se detallan capacitaciones al cambiar de vehículos o puestos de trabajo, esto hará que en algún momento pueda generarse un accidente vial, ya sea manejando vehículos livianos, como autoelevadores o malas maniobras o malos cálculos con los camiones y/o su carga).
- Al no haber registro de siniestralidad, no se sabría muy bien por donde se encuentra el problema. Claramente cómo se menciona en varias situaciones, la capacitación anual, debe contener varios ítems importantes y este registro ayuda en que puntos reforzar las mismas.

OPORTUNIDADES:

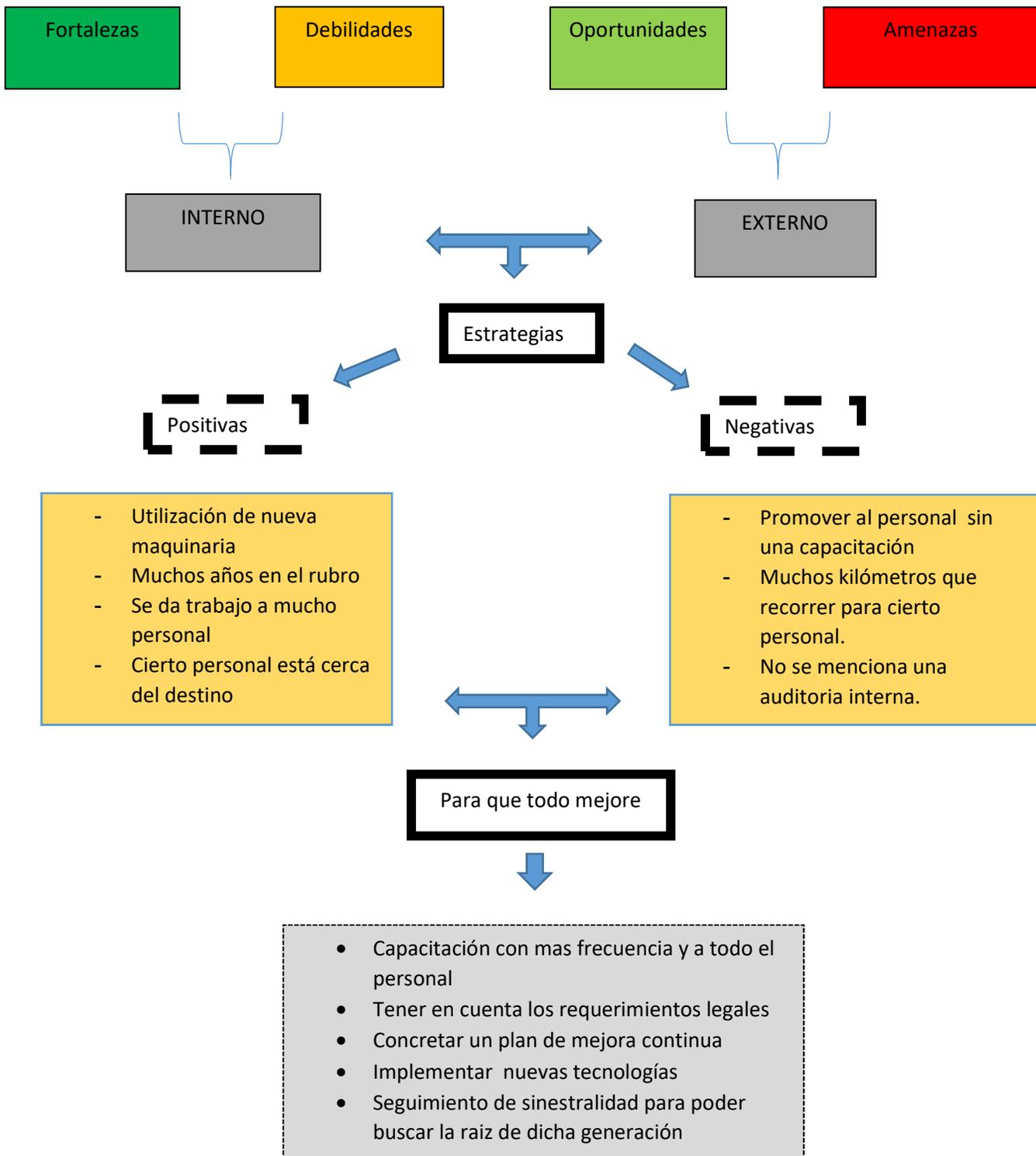
- La empresa al expandirse geográficamente necesitaría mayor personal, generando más fuentes de empleo.
- Al tener posibilidad de cambio de sector, el personal adquiere con el tiempo conocimiento sobre los distintos sectores de la empresa, ayudando o aconsejando al nuevo personal que se desarrolla en alguna tarea específica.
- Al emplear maquinaria relativamente nueva, el “Triángulo Accidentológico”, hará que la maquinaria baje y la mayor responsabilidad caiga sobre los conductores de los vehículos, las maquinas tendrán una probabilidad de rotura menor y al pasar el tiempo irá aumentando esta probabilidad, por eso también una debilidad al no contar con capacitación previa, ya que la maquinaria nueva cuenta muchas veces con nueva tecnología, y si no se sabe emplearla o utilizarla será peligroso.

AMENAZAS:

- Con la cantidad de kilómetros que pueden recorrer muchos conductores/as con los vehículos de flota, estarán expuestos a muchos factores que en algunos casos son ajenos a la empresa así como otros factores propios del recorrido; algunos propios como cansancio, estrés, distracción si se habla por celular uh otros ajenos como : peligrosidad de la ruta, lluvia, uh otros conductores.
- Daños al personal, ya sea por impacto con vehículos dentro de los predios como accidentes fuera de los predios de la empresa, en donde lo material genera pérdida o

gastos, sin dejar de lado accidente con otros vehículos o personas. Todo esto es tiempo perdido así como dinero y en caso extremo, pérdida de personal.

Análisis específico:



Cuando se hace el análisis específico y se entrecruzan las aristas analizadas, se dividen en 2 partes, en donde se fue de alguna manera separando en aspectos positivos y/o negativos. Para los aspectos positivos que se han encontrado al analizar la empresa, se puede nombrar que la misma, para ejecutar tareas operativas, utiliza maquinaria nueva, en donde el error de la misma que puede surgir es prácticamente nulo (hablando de desgaste de la misma), quizás una contra de la misma es la utilización por personal que desconoce los distintos funcionamientos que presenta. La empresa hace muchos años que está en el rubro, pudiendo a medida que transcurrió el tiempo, corregir errores o problemas que han surgido. El personal que trabaja es bastante y por suerte estos, viven cerca del lugar.

En cambio, aspectos negativos, son: Que al cambiar de puesto al personal no se le hace inducción, pudiendo generar desconocimiento del tipo de maquina o vehículo o área que se designó. La cantidad de kilómetros que desarrollan muchos conductores es mucha, pero es imposible eliminar estas distancias, Lo que si se debe hacer es capacitar al personal en todos los aspectos (como se mencionara más adelante); tener presente requerimientos legales, desde condiciones de vehículos hasta papeles obligatorios para poder circular no solo por la Provincia de Córdoba sino por todo el país. Un registro de siniestralidad, otorgaría mucha información, no solo por números si no para buscar las causas que provocaron dicho accidente, y desde este punto cambiar, generar o corregir políticas en lo que respecta a la seguridad de todo el personal que se distingue por la utilización de vehículos.

Marco Teórico

En el Trabajo final se busca generar buenas practicas a todo personal que tenga a cargo o manipule los distintos vehículos, en donde qué elementos controlar (que estén en su conocimiento), para poder evitar ciertos accidentes que pueden ser predecibles o disminuir la probabilidad que ocurran (sabemos que en la conducción, la posibilidad de tener alguna accidente vial está latente, ya que muchas veces esto no depende el 100 % de nosotros si no que en algunos casos de otros conductores/as).

A medida que avanzan los años, la tecnología en los distintos vehículos se va superando día a día, desde elementos que nos avisan cuando un neumático está con baja presión hasta elementos tecnológicos que hacen que el mismo frene solo ante un posible impacto, independientemente de que los conductores toquen o no el pedal de freno. Así como también para los autoelevadores donde la computadora censa o mide el peso de la carga a transportar indicándole al maquinista la altura máxima y peso máximo que puede transportar. Todos estos elementos son ayuda para los conductores, NO LO REEMPLAZAN, muchas veces al tener tanta tecnología dispuesta hace que se genere un exceso de confianza dejando todo en manos del vehículo utilizado. Paro para continuar con el Reporte de Caso se detallaran algunas definiciones:

Según Lisa (2013), el ACCIDENTE se define como: *“suceso no deseado, que ocasiona pérdidas a las personas, a la propiedad o a los procesos laborales”*. En cambio el INCIDENTE: *“suceso no deseado, o no intencionado que bajo circunstancias muy poco diferentes podría ocasionar pérdida para las personas, la propiedad o los procesos”*.

Anteriormente se detallaba y se mencionaba que al cambiar de sector, el personal no tenía capacitación, sino estaba basado en la confianza acompañado del tiempo que se encontraba dicha persona en la empresa, pero otro factor importante y no menor en la conducción, donde puede llegar a generar un accidente vial, es el propio exceso de confianza que se genera muchas veces por la cantidad de horas que se pasa en la misma posición o rutina. A continuación se detallarán 3 conceptos fundamentales en donde Pastor, Monteagudo, Pollock, (1999) (p.58), definen:

- Errores perceptivos: Se producen debido a que el conductor no tiene en cuenta o no atiende adecuadamente todos los aspectos, elementos o partes de la situación o por la sobre-experiencia pasada o excesiva familiaridad con la misma.
- Errores de interpretación: Cuando la situación no se desarrolla conforme a lo esperado y el conductor actúa de acuerdo a la situación esperada y no a la que realmente ocurre.
- Errores por distracción o interrupción temporal de la atención: Debido al excesivo grado de automatización con que se lleva a cabo la conducción o por la excesiva familiaridad con la ruta.

Leyes y normas que se deben tener en cuenta a parte de las ya conocidas Ley 19587 y la Ley 24557, son todas relacionadas al ámbito de la conducción o manipulación de vehículos de distinto porte, a continuación se mencionan algunas de ellas o las que más presente deben estar:

- Ley de tránsito Nacional 24449.
 - Decreto reglamentario 779/95.
- Ley Provincial de Tránsito de la Provincia de Córdoba 5860.
- Ley 26363 Tránsito y Seguridad Vial.
 - Disposición 166/2010.
- Resolución 960/15, con lo que respecta a la manipulación y autorización de autoelevadores.

Estos estatutos mencionan varios puntos a tener en cuenta que deben tener o respetar los trabajadores que tengan a cargo los vehículos de la compañía (claro propios también). Desde quien puede utilizar los autoelevadores, hasta que peso y como obtener la autorización correspondiente o que documentación o licencia especial se debe tener para los distintos vehículos. SE INVITA A LEER LAS DISTINTAS LEYES Y NORMAS EN DONDE ESPECIFIQUE LO COMENTADO ANTERIORMENTE.

El tema de seguridad vial es un tema muy amplio, ya que no solo se refiere a maniobras de sobrepaso, sino también de otros puntos importantes que van haciendo que la misma sea reducir la probabilidad de un accidente. Un punto importante a tener en cuenta es el sistema de frenos que presenta el vehículo (que a partir del año 2014 es obligatorio que las empresas automotrices lo coloquen así como la bolsa de aire y el 5° apoyacabeza, Disposición 166/2010).

Se hará mucho hincapié en este tema, ya que las muertes por siniestros viales es una de las primeras causas a nivel Nacional, siendo la primera entre los 15 a 35 años. Es difícil tratar un punto específico en el Informe, ya que la empresa no tiene registros de siniestralidad de ninguna índole. Por ello, en el trabajo se desarrollará distintos puntos a tener en cuenta antes y durante la utilización de los vehículos:

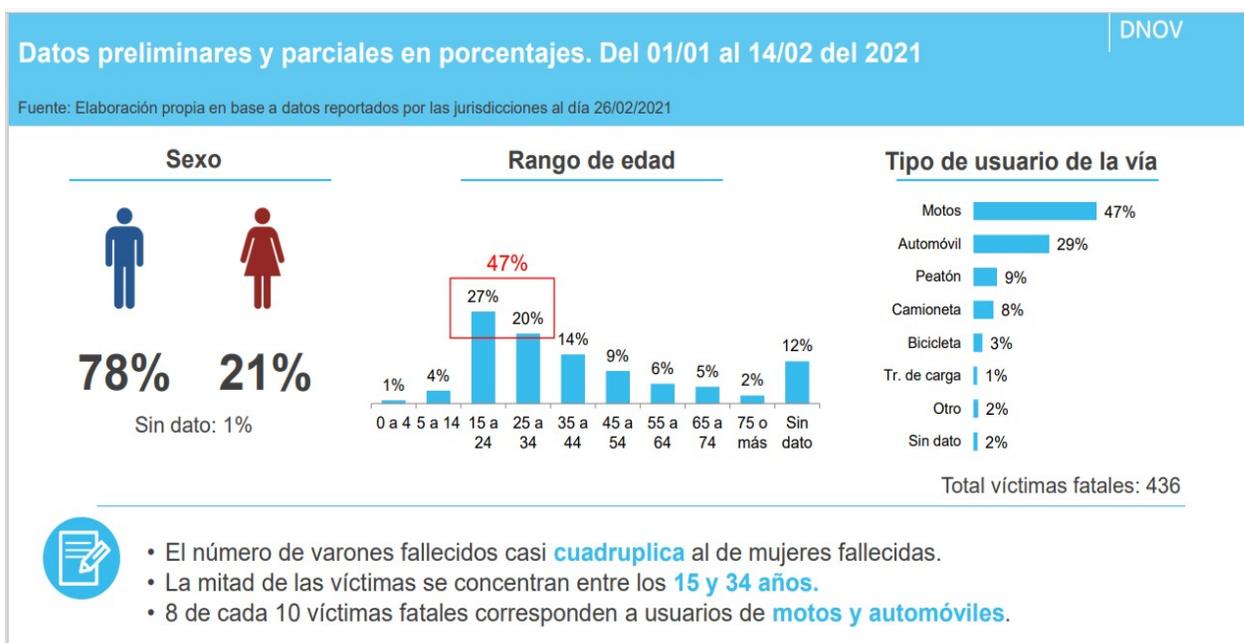


Imagen 6: Reporte semanal de siniestralidad. Primer Trimestre de 2021.

Síntesis:

Un accidente vial no ocurre solo por un factor, es una sumatoria de cosas, ya sea distracciones o cansancio o hasta un exceso de confianza. En países extranjeros para que se

otorgue una licencia de conducir se tarda muchos meses o hasta años, en donde se ven todos los puntos o condiciones climáticas y que cosas se debe tener en cuenta para dicha situación, superficie o vehículo a manipular. En la República Argentina no es tan estricto y en el día se la otorga, en muchos casos no se toma examen teórico-práctico. Quizás por estos motivos el número de fallecidos es tan alto, claro, no dejando de lado las infraestructura vial, como pozos, mala cartelería(mal posicionada, incorrecta o vieja), las banquetas deterioradas, en mal estado o directamente inexistentes.

Justificación:

Como se ha mencionado ya en puntos anteriores, la empresa no presenta una capacitación al personal cuando se cambia de sector o puesto, si se hace mención una capacitación anual de 2 horas en lo que respecta a la seguridad vial, entendienddo que esta cantidad de tiempo no es suficiente para rellenar todo el campo de conocimiento que se puede tener. Esto hace que el personal o puestos jerárquicos más arriba no le den importancia a ciertos puntos que se deben observar y analizar en el vehículo o la persona misma, todo esto se da por el propio desconocimiento que se tiene del tema. Planes de capacitación, controles vehiculares, tiempos y kilómetros de manejo son los temas que se propondrán analizar en puntos futuros.

Conclusión Diagnóstico

Con la información recopilada, en lo que respecta a Normas y Leyes, los estudios realizados, la propia experiencia, por más que la empresa A.J. & J.A. Redolfi S.R.L. no presenta registros de siniestralidad, al personal le hace falta capacitación, desde varios puntos o temas a abordar.

En la República Argentina, el tema de la Seguridad Vial está cobrando mucha importancia, ya que no solo es por la cantidad de muertos que se cuentan (el número es

muy alto), si no por el gasto o perdida monetaria a los distintos sectores, que van desde la propia empresa, gobiernos pagando hospital, las propias aseguradores o a la propia familia. A medida que fue desarrollándose el Informe, no se mencionó el estrés post-traumático, en donde quizás el personal que ha sufrido un siniestro no tiene lesiones en el cuerpo, pero si en la mente, este es un problema muy difícil de solucionar, ya que en muchos casos o situaciones no se recupera más. Para ello también se necesita ayuda psicológica (otro gasto más), para poder recuperarse que en muchos casos la persona que sufrió dicho evento no se recupera más y en algún caso extremo no puede volver a conducir o más extremo todavía quitándose la vida por el peso mental que generó la situación.

La realidad que al salir a conducir el posibilidad de un siniestro vial siempre está, pero queda en manos de cada conductor/a, que la probabilidad aumente o baje dicha ocurrencia.

Para que la probabilidad sea menor, se generará un plan de control, temas a abarcar en la capacitación y reuniones de dichas experiencias que tiene el personal en la conducción que va desde el personal que maneja camiones, pasando por vehículos más livianos hasta los propios operarios que utilizan autoelevadores.

Plan de implementación

Objetivos:

Como se ha ido desarrollando anteriormente en el informe, los accidentes viales o siniestros generan pérdidas importantes para la empresa, que van desde dinero, materiales, personal y tiempo. Todo esto se puede llegar a evitar informando o explicando al personal puntos importantes en lo que respecta a la manipulación de vehículos de distintos tamaños o distintos fines. Para ello el objetivo general es:

- “Diseñar un plan de capacitación-seguimiento que le otorgue el conocimiento al personal de la empresa A.J. & J.A. Redolfi S.R.L. en la operación segura de los vehículos de la compañía en el período 2021-2024”.

De este, se desprenden objetivos específicos que se desean satisfacer en un tiempo determinado, los mismos son:

- Contribuir a la formación profesional del personal que maneja autoelevadores.
- Informar con fundamentos los posibles problemas que pueden ocasionar las roturas que se observan en los vehículos de flota.
- Proveer a todo el personal destinado a un vehículo los elementos necesarios para un correcto chequeo de la unidad.

Alcance:

El informe está destinado a todo el personal que utilice los distintos medios de transporte, ya sea que tengan a cargo uno, lo utilicen en ocasiones o que se transporte personal o mercadería. Para ello se tendrá que dividir en 3 mini informes, ya que se mencionara al personal que manipula autoelevadores(independientemente del tiempo), personal que maneja vehículos livianos, desde vendedores, hasta personal que se encuentra en nivel jerárquico mas alto y a todos los choferes de camión que transportan mercadería.

Para ello comprender que el personal deberá informar distintas pautas y problemas que se pueden ver reflejados en los vehículos, para ello, las capacitaciones serán fundamentales, en donde se verá las actitudes y aptitudes de los conductores al momento de conducir. La capacitación se dividirá en 2 partes, en donde la primera se hará de forma teórica y la segunda de forma práctica, para ello se tendrá en cuenta los vehículos que se manejan o los que se conducirán a futuro (aclarando que el personal que cambia de puesto hasta que no hace la capacitación correspondiente a dicho vehículo no deberá utilizarlo).

- Para el personal destinado a autoelevadores: Estará basado en todos los puntos que dicen la norma, en este caso es la Resolución 960 (2015). En donde el personal destinado a la utilización de estos vehículos deberá tener una capacitación teórico- práctico, en donde se verán varios puntos a tener en cuenta como tiempo, puntos a conocer, elementos obligatorios(o

sumarles los que pide la empresa), luego de haber aprobado la capacitación se otorgará una licencia para poder circular dentro del predio por un año de vigencia, luego de ese año cumplida, se brindará una capacitación teórica para poder re otorgarle la ciencia de conducir otorgada por la empresa A.J. & J.A. Redolfi S.R.L., siempre recordando al personal destinado a esta función que circular en la vía pública con este tipo de vehículo está prohibido salvo excepción u otorgamiento de permiso del municipio y para lo mismo se deberá tener una licencia de conducir habilitante CLASE E , como menciona la Ley Provincial de Tránsito 8560 (2004).

- Para el personal destinado a vehículos livianos: Ya en este punto no se nombra alguna resolución que complementa, si no lo que dice la Ley Provincial de tránsito 8560 (2004) y la Ley Nacional de Tránsito 24449 (1993) en donde las clases de licencia serán: CLASE B Y C. A este personal también se deberá capacitar internamente para poder usar vehículos de la flota de distintos tipos. Basado en una capacitación teórico-práctico, y otorgándole al personal conocimiento de distintos puntos:
 1. Problemas que se dan con el celular, cansancio, kilómetros.
 2. Analizar neumáticos (profundidad, presión de inflado).
 3. Correcta utilización de cinturón de seguridad.
 4. Elementos obligatorios, papeles en regla.
 5. Tablero, elementos o luces de aviso.
 6. Disposición de los espejos.
 7. Puntos de las normas de tránsito que se crean importantes.
 8. Estadísticas de accidentes (si las hubiera).
 9. Velocidad.

- Para el personal destinado a vehículos pesados: Para el personal que tiene o tendrá a su cargo este tipo de vehículos, se puede juntar con la capacitación que se dará a los conductores/as que conduzcan vehículos livianos. A este personal también se le debe hablar o mostrar la problemática que tienen este tipo de vehículos, ya por su estabilidad o maniobra para girar necesitan un radio de giro amplio(o espacio amplio).El peso también es un factor

importante, ya que una carga mal acomodada dentro del vehículo puede ser muy peligrosa y en ciertas circunstancias generar mayor inercia (tomando una curva o frenando), haciendo que la distancia de frenado sea mayor. Con este tipo de vehículos el margen de error es muy bajo. Los conductores que se desarrollen en este ámbito deben ser conductores profesionales, cumpliendo con distintas exigencias, como lo pide la Ley de Tránsito (capacitación con un periodo no mayor a 2 años o a 1 año, dependiendo la edad y dependiendo si hará transporte intra o interjurisdiccional). Para poder utilizar estos vehículos el personal debe presentar en su licencia de conducir categoría de CLASE C o mayor, como explica la Ley Provincial de Tránsito 8560(2004), en su Artículo 16.

Recursos:

Para implementar la capacitación y poder informar al todo el personal con los problemas que se pueden presentar se necesitará:

- Sala para capacitación o en su defecto para evitar las reuniones que el personal disponga de 1 dispositivo (por persona) para poder hacer una reunión de tipo Online (año 2021 o hasta que se autoricen las reuniones en lugares cerrados).
- Computadora para poder reproducir (Power Point, Prezi u otro formato de presentación).
- Acceso a internet.
- Vehículos (autoelevadores, vehículos livianos y/o vehículos pesados), dependiendo que capacitación se presente, así como también un espacio en donde se pueda explicar de forma práctica algunos ítems importantes.
- El personal que dicte la capacitación puede ser interno (claramente que conozca bien el tema, ya que no hay un área específico de Seguridad E Higiene) u empresa contratada que se especialice en el tema.

- Leyes de tránsito impresas o formato digital (en caso que surja alguna pregunta o duda).

Diagrama de Gantt:

Este diagrama de Gantt, representa las tareas a realizar y las fechas estipuladas para el sector de autoelevadores, desde buscar personal para generar la capacitación o preparar el mismo, hasta la revalidación anual, comenzando en lo posible la primer semana de Septiembre y en un periodo completo a 1 año, donde se revalidará la capacitación (reforzar conceptos), claro que si hay personal nuevo al que se le designa el puesto de conducir un autoelevador, se tendrá que capacitar.

	SEMANA partir del 1 de septiembre de 2021																																																					
Tarea	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	50	51	52	53								
Bucar personal para capacitación	■	■	■																																																			
Recopilar información			■	■																																																		
Armar capacitación				■	■	■																																																
Dictar parte teórica							■																																															
Dictar parte práctica							■																																															
Check List																																																						
Chequear los Check List																																																						
Revalidación de capacitación																																																						

Tabla 3: Elaboración propia.

En este segundo diagrama de Gantt, se junta al personal de vehículos livianos y pesados, a estos últimos para su capacitación se le pueden sumar otros puntos como equilibrio o centro de gravedad, lugar más seguro para acomodar las cargas transportadas y definición de CONDUCTOR PROFESIONALES.

También representa tareas y tiempo estipulado para obtener la capacitación. Una de las diferencias con respecto al cuadro anterior es que este tiempo estimado está en meses, con una duración de 2 a 3 años. La segunda capacitación se dará a los 2 años de haber obtenido la primera, dejando en claro como el sector anterior, que si se incorpora un nuevo personal a la conducción de vehículos livianos o camiones, se tendrá que capacitar nuevamente.

	Mes a partir del 1 de septiembre de 2021																																				
Tarea	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
Bucar personal para capacitación	■	■	■																																		
Recopilar información		■	■																																		
Armar capacitación			■	■	■	■																															
Seleccionar personal para capacitar						■																															
Dictar parte teórica					■	■																															
Dictar parte práctica					■	■																															
Check List					■	■		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■	
Chequear los Check List						■		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■	
Chequeo de vehículos					■					■					■						■																■
Nueva capacitación																																					

Tabla 4: Elaboración propia.

Propuesta de medición o evaluación:

Chequeo del autoelevador: Luego de haber capacitado a todo el personal que manipula u opera autoelevadores, se verán obligados a realizar el propio chequeo de la unidad. Para ello cada vehículo estará provisto de una planilla que se tendrá que completar todos los días cuando se comienza el turno. La misma contendrá los datos del operario, como su última capacitación e identificar el vehículo, así como también ciertos puntos importantes que harán que la conducción del mismo sea lo más segura posible. Si el personal que está chequeando la unidad encuentra otro desperfecto o deterioro deberá completarlo al final de la planilla. Es de suma importancia que si el operario(a su entender) observa o nota que el autoelevador generará un peligro para el o para el entorno, deberá hablar con un supervisor, comentando la problemática y llegado al caso optar por no utilizar dicho vehículo. La capacitación hará que el personal sepa identificar posibles peligros o problemas que presenta el vehículo a operar. El chequeo es OBLIGATORIO, y al finalizar la semana se tendrá que tener 1 planilla por vehículo utilizado por día (completa), sin excepción. **(ver ANEXO 1, CHEQUEO DE AUTOELEVADOR).**

Chequeo del vehículo: En este caso el personal que tendrá a cargo vehículos de flota ya sea autos, camionetas o vehículos de mayor porte deberá una vez hecha la capacitación y aprobado la misma, poder ser capaces de poder realizar un chequeo al propio vehículo. El chequeo de los vehículos no será con tanta frecuencia como el de los autoelevadores si no que el mismo será cada 2 meses y entre medio de esa fecha se chequearan los mismos (por si se llegara a encontrar alguna falla o problema importante)

El personal debe ser capaz de completar la planilla correspondiente a dicho vehículo en donde se piden datos del propio conductor/a, y datos del vehículo, si presenta ciertos elementos obligatorios, si alguno no está en funcionamiento y si los neumáticos están en regla, desde la profundidad requerida por ley (Ley Nacional de Transito 24449), o alguna falla, golpe o rotura u otro problema que pueda presentar el vehículo **(ver ANEXO 2, CHEQUEO DE VEHÍCULO).**

Conclusiones y recomendaciones

Se sabe que las capacitaciones al personal por más que sean obligatoria y llegado al caso reiterativas, sirven para proveerlos de conocimiento y eliminar dudas que pueden generarse al manipular o utilizar un elemento o en este caso, el Informe aborda: vehículos propios de la compañía.

Accidentes viales son producidos por muchos factores, algunos de ellos por malas maniobras, exceso de confianza que tienen los conductores (COMO SE MENCIONA EN LA PÁGINA 17, PÁRRAFO 1), o el propio desconocimiento del vehículo otorgado, así como distracciones o desconocimiento de los sistemas de seguridad o manipulación de carga. Estas circunstancias hacen que se eleve la cantidad de fallecidos por esa imprudencia que se tiene cuando se conduce o manipula algún vehículo, dando como resultado una elevada cantidad de fallecidos.

Uno de los puntos difíciles al tener la capacitación armada o ya seleccionada la empresa que brindará dichas capacitaciones, es la coordinación con los propios empleados de la empresa A.J. & J.A. Redolfi S.R.L., en donde por un motivo u otro será difícil acoplarlos en el mismo día o turno, ya que estos tienen sus obligaciones, desde reparto, visitar o reacomodar carga, para ello es necesario que con anticipación se puede coordinar esto, buscar reemplazo al personal y llegado al caso, ese día el personal solo se aboque a la capacitación que se le brindará, ya que si al finalizar la misma debe volver a su puesto de trabajo, no estará concentrado al 100% en la misma y esto hará que no preste vital atención a la misma.

Recomendaciones:

- De acuerdo a lo citado en la Pagina 18(Párrafo 1°), las fábricas automotrices deben a sus vehículos administrarles elementos de seguridad como el Sistemas Antibloqueo de frenos (ABS) y doble bolsa de aire(AIRBAG) que resguarde al conductor o al acompañante de un posible impacto con el parabrisas o el propio volante del vehículo y ambos, minimizar la inercia que se generaría en un choque vehicular, por esto se recomienda que todos los vehículos estén previstos de estos sistemas y a su vez, incorporar vehículos con otros sistemas de seguridad como Control De Estabilidad o Control de

tracción, asistente de carril u otro sistema que ayude a minimizar los riesgos de tener un siniestro.

- Para poder tener una buena categorización de vehículos se recomienda ver la Página de LATIN NCAP, en donde se evalúa la seguridad de los mismos.

- Generar políticas de seguridad en la conducción, como por ejemplo, la prohibición de la utilización de teléfonos celulares cuando se manipula cualquier tipo de vehículo o como menciona la LEY DE TRÁNSITO NACIONAL 24449, Art.51, Inciso W: Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua.

- En muchas situaciones los vehículos de menor porte que están asignados a cierto personal, de forma permanente, lo termina utilizando algún familiar cercano, si este es el caso que se presenta en la empresa, la recomendación es que a ese familiar también se le brinde capacitación.

Bibliografía

Imágenes:

- IMAGEN 2. El ciudadano. Un operario de 34 años murió aplastado por el autoelevador que manejaba. Datos recuperados de <https://www.elciudadanoweb.com/un-operario-de-34-anos-murio-aplastado-por-el-autoelevador-que-manejaba/>
- IMAGEN 3: La Voz del pueblo. Un chofer recibió heridas leves al volcar su camion en Ruta 3. Recuperado de: <https://lavozdelpueblo.com.ar/noticia/91683-Un-chofer-recibi%C3%B3-heridas-leves-al-volcar-su-cami%C3%B3n-en-la-ruta-3>
- IMAGEN 5, IMAGEN 6. Ministerio de Transporte. Reporte semanal de siniestralidad. Primer trimestre de 2021. Datos recuperados de: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_reportes_semanales_de_siniestralidad_2021_primer_trimestre.pdf

Libros:

- IRURETA, V. (2005). *Accidentología vial y pericia*. Buenos Aires. Ediciones La Rocca.
- LISA, A. R. (2013). *Seguridad e higiene en el trabajo*. Marcomb. Recuperad el 11-09-219 de https://books.google.com.ar/books?hl=es&lr=&id=Zs4cO_QLpZ4C&oi=fnd&pg=PA7&dq=seguridad+e+higiene+laboral&ots=mhXlW2nv-u&sig=pywhWq1XOsmefW2aMzzbCKl19_I&redir_esc=y#v=onepage&q=seguridad%20e%20higiene%20laboral&f=false
- Leyes, P. D. (s.f.). *Unidad I: Introducción a la Accidentología Vial*. Chubut. Recuperado de https://escueladepersonalsubalterno.files.wordpress.com/2013/06/accidentologia_vial_unidad_i.pdf
- Pastor, G., Monteagudo M.J., Pollock, J., (1999). *Conceptualización y análisis psicológico del error humano en la conducción de vehículos a partir de 10s desarrollos recientes del modelo de habilidades, reglas y conocimientos*. Facultad de Psicología. Universidad de Barcelona.

Normas y Leyes:

- Decreto 779, Tránsito y Seguridad Vial (1994).”Texto completo”.
- Ley 5860 (2004). Ley Provincial de Transito. “Texto completo”.
- Ley 19587 (1972). Ley de higiene y seguridad en el trabajo.” Texto completo”.
- Ley 24557(1996). Ley De Riesgos Del Trabajo. “Texto completo”.
- Ley 24449(1993). Ley de Transito Nacional. “Texto completo”.
- Resolución 960 (2015). Condiciones de seguridad para la operación de autoelevadores. ”Texto completo”.

ANEXO 2

Chequeo de vehículo				
Fecha:				
Nombre y apellido:				
Ultima capacitación:				
Unidad(Dominio):				
Vencimiento: Seguro:			Licencia de conducir:	
Cantidad de Kilómetros:				
		SI	No	COMENTARIOS(en caso de responder NO)
Luces delanteras (bajas, altas, de posición, de giro)				
Luces traseras(de freno, de giro, antinieblas)				
Matafuego (carga y en vigencia)				¿Dónde se encuentra?
2 balizas triangulares				
Bocina				
Pérdida de fluidos				
Funciona el inercial en el cinturon de seguridad				
Espejos en condiciones				
Daño externo				
Luz en tablero queda encendida				¿Qué indicador?
Neumáticos en condiciones				Posición
Otros comentarios:				

Tabla 6: Elaboración propia.