



Pro Patria ad Deum

UNIVERSIDAD DE LA FRATERNIDAD DE AGRUPACIONES
SANTO TOMÁS DE AQUINO
FACULTAD DE INGENIERÍA

Licenciatura en Higiene y Seguridad en el Trabajo

PROYECTO FINAL INTEGRADOR

Plan de Seguridad Vial para el Transporte Interplantas
referido a la Norma ISO 39001:2012

Dirección Profesor Lic. Gabriel Bergamasco

Alumno: Ricardo Emanuel Niz

Centro Tutorial Unidad Académica Martinez

Introducción	4
Empresa.....	5
Centro Logístico Cordoba	6
Deposito Rosario	7
Centro Logístico Benavidez - GBA.....	7
Deposito Pepiri – CABA	8
Ruta de Recorrido.....	8
Políticas de Calidad.....	9
Política Ambiental	10
Políticas de Seguridad y Salud Ocupacional	11
Organigrama.....	13
Puesto de trabajo por analizar	13
Conductor de Camiones de Larga distancia	13
Posición de manejo del conductor de camión	15
Planillas de Identificación de Riesgos.....	16
Evaluación Inicial de los Factores de Riesgo.....	17
Identificación de Peligros y Valores de Riesgo	26
Determinación de Niveles de Dosimetrías de Ruido en Puestos de Trabajo.	30
Instrumental Utilizado.....	30
Tabla de Referencia	30
Planillas de mediciones SRT Resolución 85/12	32
Estudio de Vibraciones de Cuerpo Entero en Puestos de Trabajo	35
Metodología de la Medición	35
Análisis de los antecedentes	35
Protocolo para medición de Vibraciones de Cuerpo Entero	38
Certificado de Calibración	41
Conclusión sobre las Mediciones realizadas	42
Análisis de Accidentes Denunciados	44
Conclusión por Siniestros Denunciados	45
Manual de Capacitaciones para Conductores de Camiones	45
Manejo Defensivo	45
Recomendaciones para los choferes al volante	46
Análisis de las condiciones generales de trabajo	52
ERGONOMIA.....	52

RUIDOS Y VIBRACIONES	53
PROTECCION CONTRA INCENDIOS	55
Condiciones de Seguridad	56
Contaminantes Ambientales	58
Ergonómicos	59
Exigencias del puesto	60
Organización de la Prevención	61
Soluciones técnicas y/o medidas correctivas	66
Programa Integral de Riesgos Laborales	69
Puesto Gerenciales – Jerárquicos	70
Mandos Medios – jefes operativos	71
Operarios / Choferes	71
Selección de personal.....	72
Generación de Vacante laboral	73
Reclutamiento de candidatos.....	75
Capacitación en materia de Higiene y Seguridad Laboral.....	80
Inspecciones de seguridad	85
Investigación de siniestros laborales	89
Estadísticas de siniestros laborales	98
Elaboración de normas de seguridad.....	98
Prevención de siniestros en la vía pública: (Accidentes In Itinere)	107
Planes de emergencias.....	111
Legislación vigente. (Ley 19.587, Dto. 351--Ley 24.557).....	117
Objetivos	117
Alcance o ámbito de aplicación.....	117
Desarrollo	117
Conclusiones	121
Agradecimientos.....	124
Bibliografía	125

Introducción

El Proyecto Final Integrador tiene una mirada hacia el refuerzo de un área que aún no ha llegado a ahondar la empresa, los choferes de unidades llamado "Tráfico de Larga Distancia".

Abordando los desafíos específicos de una empresa con varios depósitos y considerando las condiciones de las vías, el mantenimiento de los vehículos y la capacitación de los conductores. La empresa actualmente a certificado satisfactoriamente para la norma ISO 45001 en otros sectores de la compañía, lo que haría viable la incorporación de este proyecto al sistema de gestión corporativo.

La evaluaciones, análisis y desarrollos necesarios para poder avanzar serán realizados con una investigación en diferentes aspectos de las rutas habitualmente recorridas por la empresa. El análisis de cada uno de los factores que atacan al trabajador es fundamental para poder avanzar de manera correcta con la selección del personal, como así también las medidas necesarias para paliar este tipo de efectos adversos.

De los factores de riesgos a los que está expuesto el chofer, la ergonomía es relevante en cada uno de los aspectos que buscamos indagar. Los viajes de larga duración manteniendo una misma posición, incorporan obstáculos para un ideal desempeño de la tarea. Durante los viajes el conductor sufre la vibración e impactos que pueden ser provocados por el estado de las rutas, pudiendo no ser reducido en algunas ocasiones por las adecuaciones mecánicas y tecnológicas que brindan los vehículos. Es entonces que la conjugación de los ya mencionado con el sonido del habitáculo, que es continuo y duradero a todo el recorrido, siendo posible la generación de entumecimiento de extremidades, somnolencias, deshidratación, pérdidas de conocimiento, siendo estas solo algunos.

Al estar el vehículo en permanente contacto con un entorno cambiante como así el tipo de carga, es importante que el conductor tenga presente las acciones más adecuadas para mantener seguros su propia vida, la unidad, la carga y cualquier tercero que se encuentre en las inmediaciones. El rol frente a situaciones de incendios tanto en el vehículo, como en las instalaciones donde

se encuentre detenido, debe ser innato en el conductor para lo cual la capacitación constante es primordial.

Con estos temas desarrollados la empresa podrá contar con la información necesaria para poder lograr objetivos claros y medibles en el tiempo.

Objetivos Generales

- Realizar un análisis exhaustivo del puesto de trabajo de un conductor de camión de larga distancia, identificando todos los elementos que lo componen y las distintas tareas involucradas.
- Identificar y evaluar todos los riesgos presentes en el puesto de trabajo, considerando los agresores físicos, químicos y ergonómicos aplicando los protocolos de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT).
- Proponer soluciones técnicas y medidas correctivas para controlar y mitigar los riesgos identificados en el puesto de trabajo del conductor.
- Realizar un estudio de costos de las medidas correctivas propuestas, considerando su viabilidad económica y eficacia en la reducción de riesgos.
- Elaborar conclusiones basadas en los resultados obtenidos del análisis, evaluación y propuestas de mejora del puesto de trabajo del conductor de camión de larga distancia.

Empresa

Expreso Cargo es una empresa que tiene como core business el traslado de mercadería desde la región mediterránea de Argentina hacia Buenos Aires. Es así que tiene su punto central en la ciudad de Córdoba, con predios logísticos propios en Rosario, Benavidez (Buenos Aires) y en el barrio de Parque

Patricios (CABA). Actualmente llega a tener 200 empleados distribuidos en sus centros logísticos, donde se incluye personal de paquetería que se encarga de la recepción y despacho de los envíos. Completando la nómina con 50 choferes de unidades de larga distancia, que cubren así una distancia de 1233 kilómetros.

Los clientes se acercan a cualquiera de estos puntos mencionados donde son recepcionados sus objetos a transportar, con destino a alguno de los destinos restantes. Una vez en el depósito de destino, los envíos son retirados por los clientes o bien se coordina la entrega con un servicio de reparto local.

Las unidades de larga distancia cubren su trayecto por las autopistas Buenos Aires Rosario y Rosario Córdoba. Siendo estos caminos de autovía bajo concesión privadas, lo que hace que los estados generales del camino sean aceptables. Durante este recorrido los conductores cuentan con una cobertura satelital y apoyo de una central de monitoreo, en caso de requerir alguna atención y/o asistencia.

Las unidades cuentan con medidas de seguridad y de confort necesarias para cubrir viajes de muchas horas de viaje.

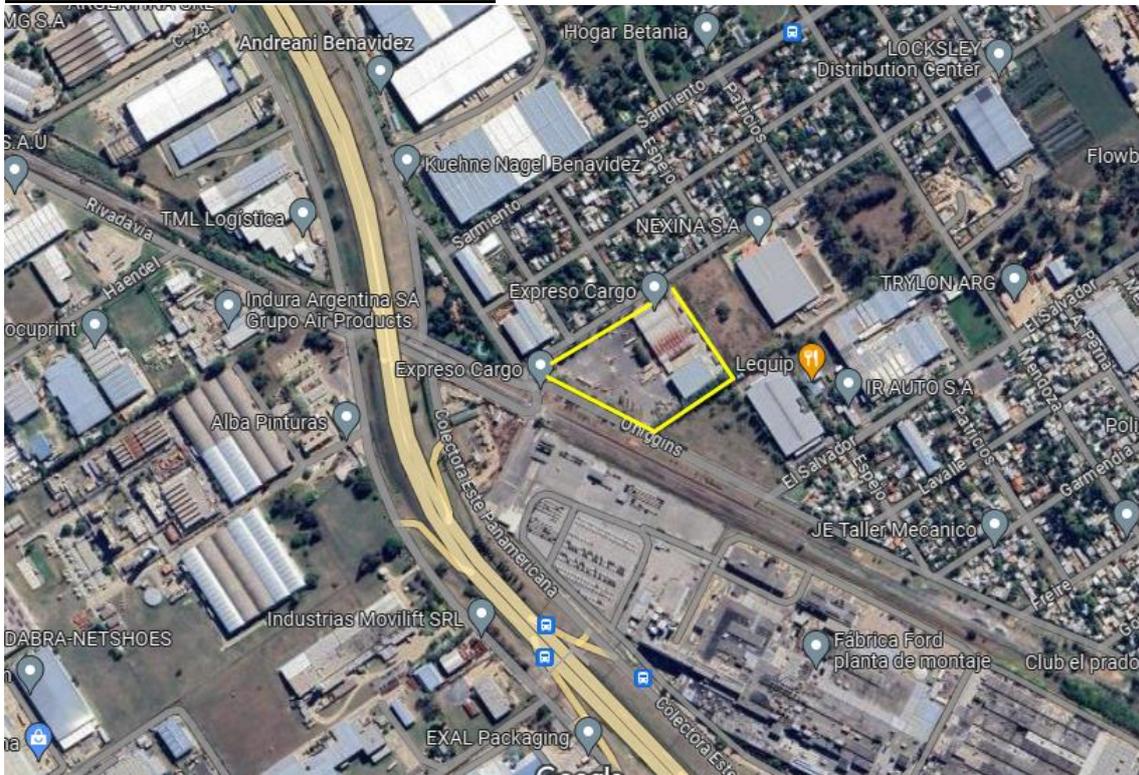
Centro Logístico Córdoba



Deposito Rosario



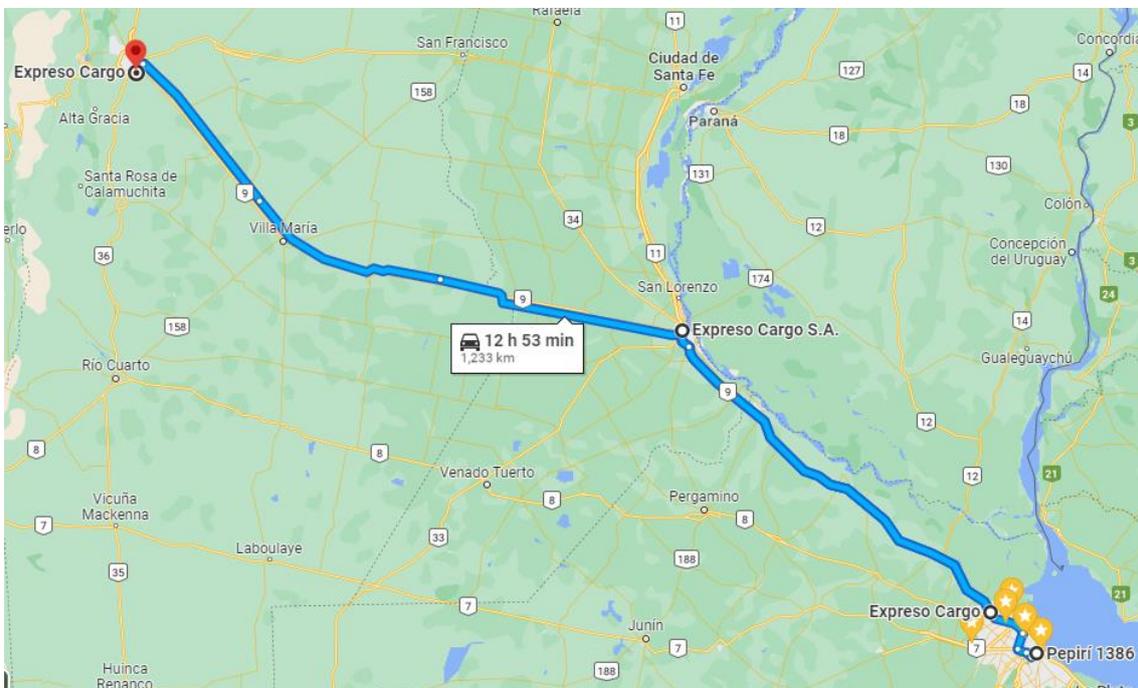
Centro Logístico Benavidez - GBA



Deposito Pepiri – CABA



Ruta de Recorrido



La empresa cuenta con políticas empresariales claras, con difusión y conocimiento de todos los integrantes de la organización.

Políticas de Calidad

CALD001 06



POLÍTICA DE CALIDAD

“ Grupo Cargo se compromete a ofrecer productos y servicios que satisfagan las necesidades del cliente por medio de los procesos logísticos e industriales que desarrolla. ”

DIRECTRICES

- Cumplir con los requisitos del cliente, los legales y otros requisitos aplicables
- Exigir calidad en todos los productos, servicios y procesos.
- Fomentar la detección temprana de riesgos que puedan resultar en accidentes o enfermedades profesionales.
- Promover la mejora continua.
- Desarrollar un equipo de trabajo con personas competentes, motivadas y responsables por la calidad.
- Fomentar las relaciones a largo plazo con los colaboradores, clientes, accionistas y proveedores



CARGO

Política Ambiental

CALD008 02



POLÍTICA AMBIENTAL

“ Grupo Cargo se compromete a cuidar el medioambiente mediante el desarrollo sustentable de sus operaciones y procesos. ”

DIRECTRICES

- Cumplir con la legislación ambiental y otros requisitos.
- Prevenir la polución de aire, suelo y agua.
- Minimizar la generación de residuos
- Promover la mejora continua.
- Desarrollar una cultura de hábitos ambientalmente correctos involucrando a colaboradores, proveedores, clientes y a la comunidad.
- Fomentar métodos de trabajo orientados al uso eficiente de los recursos naturales.
- Contar con un marco adecuado para la definición y seguimiento de objetivos ambientales.



CARGO

Políticas de Seguridad y Salud Ocupacional

CALD009 02



POLÍTICA DE SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL

“

Las personas constituyen el pilar más importante de una compañía, garantizan el éxito. Es por eso, que Grupo Cargo se compromete a generar un ambiente de trabajo seguro y saludable para nuestros colaboradores y la comunidad.”

DIRECTRICES

- Cumplir con la legislación en materia de Seguridad y Salud Ocupacional y otros requisitos.
- Prevenir accidentes y enfermedades profesionales.
- Fomentar la detección temprana de riesgos que puedan resultar en accidentes o enfermedades profesionales.
- Promover la mejora continua y el aprovechamiento de las oportunidades saludables.
- Desarrollar una cultura de ambiente y conductas seguras.
- Contar con un marco adecuado para la definición y seguimiento de objetivos y para la consulta y participación de todos los trabajadores.

CARGO

Desde la dirección de la organización se cuenta con un comprometido apoyo en avanzar en la colaboración constante con la sociedad. Que es un actor influyente en cada uno de los movimientos de la mercadería a trasladar, ya que en las rutas la convivencia de los camiones, los conductores propios y ajenos junto a la infraestructura forman parte de un complejo entorno.

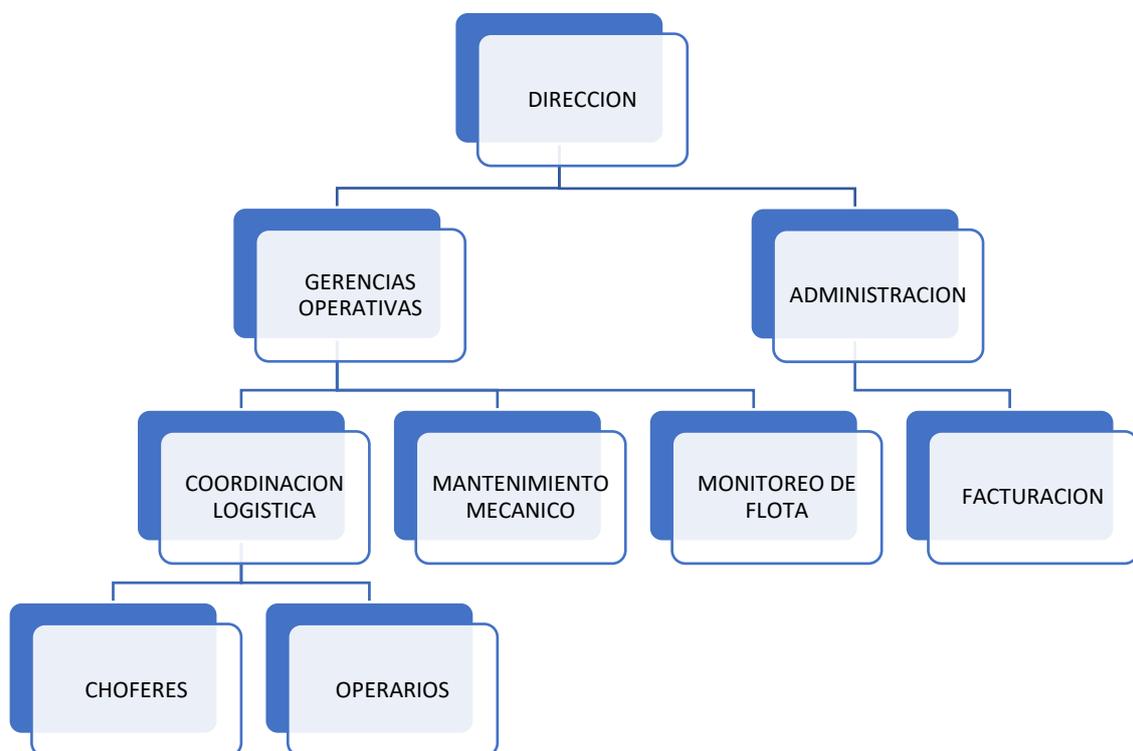
Esta convivencia expone a los conductores de la empresa a diferentes peligros y riesgos tanto para su persona, como el vehículo o la carga que transporta, sin dejar de lado su entorno al momento de su tránsito. La poca inversión en infraestructura desde los gobiernos o empresas concesionarias, continúan sumando condicionantes para que el riesgo de accidentes pueda ocurrir. Sin dejar de lado el aspecto de la inseguridad, ya que en varias ocasiones el conductor detiene su marcha para descansar en predios que no pertenecen a la compañía.



Durante estos 1233 kilómetros de recorridos los conductores, deben tener una rápida respuesta para cada una de las posibles situaciones que puedan surgir. Tanto por acciones sobre sus personas, sobre el vehículo o terceros, el contar con un plan de acción es fundamental. En este punto es que la norma ISO 39001:2012 una norma internacional para el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial toma relevancia para enlazarse con los sistemas de gestión ya implementados por la organización.

La empresa cuenta con una flota de camiones con una antigüedad aceptable, que ronda entre los 5 y 2 años de antigüedad. Son vehículos con semi o acoplado, para lo cual los conductores deben contar con la totalidad de la documentación y estudios médicos requeridos. Esta documentación tiene un seguimiento de vencimientos por medio de una plataforma dedicada al control documental corporativo.

Organigrama



Puesto de trabajo por analizar

Conductor de Camiones de Larga distancia

Este puesto de trabajo cuenta con la particularidad de la constante variación de subagentes de acción sobre el trabajador. Dentro de la cabina del vehículo el conductor tiene agentes directos que pueden afectar su salud en caso de superar su tolerancia; La correcta posición ergonómica de manejo es prioritaria al momento de iniciar cualquier tipo de análisis. Es fundamental que el trabajador no solo busque su comodidad para cumplir con su tarea, sino también conocer los beneficios y contraindicaciones que puede acarrear. Para

eso, los vehículos cuentan con la posibilidad de regular el respaldo, y la zona lumbar, sin afectar al correcto uso del cinturón de seguridad. Esto colaborado por la regulación en altura del asiento, ayuda a la mejora de la visualización de los espejos retrovisores, y la visión del camino. El poder acercar o alejar el volante es una favorable opción para una correcta extensión de las extremidades superiores, reduciendo el cansancio por permanencia. La inclinación del respaldo, la extensión de los brazos y el modo de descanso de los pies, cuando active el modo crucero no deben interrumpir con la rápida respuesta en caso de emergencias y con la visibilidad de su entorno. Antes de iniciar un recorrido es necesario que el conductor tenga un control de la mercadería a transportar. Con esta acción, el conductor tendrá las precauciones necesarias para evitar incidentes con su carga. Por ejemplo, en caso de contener materiales frágiles o pesados que sean ubicados en lugares del acoplado que no comprometan su estado original y de los demás objetos. Es posible detectar también, si es necesario contar con alguna información adicional, tanto sea hojas de seguridad para sustancias que lo requieran o pictogramas en el exterior de la unidad. En caso de detenciones en la ruta, lo relevante es cumplir con las consignas de paradas seguras, determinadas previamente por el área de seguridad patrimonial. Donde será evaluada las posibles vulnerabilidades del conductor, la carga y el vehículo. Además de la cobertura de necesidades que pueda requerir durante su trayecto, sanitarios, vestuarios, carga de combustible, refrigerio y lugares destinados a la alimentación.

Contemplando las posibles urgencias que el trabajador pueda sufrir durante el viaje, tanto en el aspecto de seguridad como de salud y mecánicas. Un itinerario estandarizado para los conductores es confeccionado, el cual deben conocer para una rápida respuesta. Para lo cual es un valor agregado el apoyo que recibe el chofer por parte de la oficina de monitoreo.

Posición de manejo del conductor de camión



Planillas de Identificación de Riesgos

	SEGURIDAD E HIGIENE	SEGF070 01																																																																																							
	ANEXO I - Planilla 1: IDENTIFICACION DE FACTORES DE RIESGO	Planilla 1 - Hoja 1 de 1																																																																																							
Razón Social: EXPRESO CARGO	CUIT: 30579701761	CIU: 602190																																																																																							
Dirección del establecimiento:	Av. Agustín Tosco, Colectora sur S/N																																																																																								
Provincia:	Córdoba																																																																																								
Área y Sector de Estudio:	Chofer camión Larga distancia																																																																																								
Puesto de Trabajo:	Flotas camiones Scania																																																																																								
Procedimiento de trabajo escrito:	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>																																																																																							
Capacitación:	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>																																																																																							
Nombre del trabajador / es:																																																																																									
Manifestación temprana:	Si <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>																																																																																							
Ubicación del síntoma:																																																																																									
<p>Paso 1: Identificar para el puesto de trabajo las tareas y los factores de riesgo que se presenten en forma habitual en cada una de ellas</p>																																																																																									
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Factor de riesgo de la jornada habitual de trabajo</th> <th colspan="3">Tareas habituales del Puesto de Trabajo</th> <th rowspan="2">Tiempo total de exposición al Factor de Riesgo</th> <th colspan="3">Nivel de Riesgo</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>Tarea 1</th> <th>Tarea 2</th> <th>Tarea 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>Levantamiento y descenso</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>Empuje / arrastre</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>Transporte</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>Bipedestación</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>Movimiento Repetitivo MMSS</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td style="text-align: center;">6</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>Postura Forzada</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>G</td> <td>Vibraciones</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td style="text-align: center;">6</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>Confort térmico</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>I</td> <td>Estrés por contacto</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Factor de riesgo de la jornada habitual de trabajo	Tareas habituales del Puesto de Trabajo			Tiempo total de exposición al Factor de Riesgo	Nivel de Riesgo			1	2	3	Tarea 1	Tarea 2	Tarea 3	A	Levantamiento y descenso	x		2	1			B	Empuje / arrastre							C	Transporte							D	Bipedestación							E	Movimiento Repetitivo MMSS	x		6	1			F	Postura Forzada	x		2	1			G	Vibraciones	x		6	1			H	Confort térmico							I	Estrés por contacto								
Factor de riesgo de la jornada habitual de trabajo	Tareas habituales del Puesto de Trabajo			Tiempo total de exposición al Factor de Riesgo	Nivel de Riesgo																																																																																				
	1	2	3		Tarea 1	Tarea 2	Tarea 3																																																																																		
A	Levantamiento y descenso	x		2	1																																																																																				
B	Empuje / arrastre																																																																																								
C	Transporte																																																																																								
D	Bipedestación																																																																																								
E	Movimiento Repetitivo MMSS	x		6	1																																																																																				
F	Postura Forzada	x		2	1																																																																																				
G	Vibraciones	x		6	1																																																																																				
H	Confort térmico																																																																																								
I	Estrés por contacto																																																																																								
<p>Si alguno de los factores de riesgo se encuentra presente, continuar con la Evaluación de Factores de Riesgo que se identificaron completando la Planilla 2.</p>																																																																																									
<p>Nota:</p> <p>En "Tarea Habitual del Puesto de Trabajo" colocar el nombre de la tarea que realiza el operario</p> <p>En caso que se realicen más de 3 tareas, adjuntar tantas planillas como sea necesario</p> <p>En "Nivel de Riesgo", colocar el resultado de las "Evaluaciones de Riesgo" de la Planilla 2, asignando Nivel 1 para TAREAS TOLERABLES y Nivel 2 para TAREAS NO TOLERABLES</p>																																																																																									
<p>_____</p> <p>Firma del Empleador</p>	<p>_____</p> <p>Firma del Responsable del Servicio de Higiene y Seguridad</p>	<p>_____</p> <p>Firma del Responsable del Servicio de Medicina del Trabajo</p>																																																																																							

Evaluación Inicial de los Factores de Riesgo

	SEGURIDAD E HIGIENE	SEGF070 01
	ANEXO I: Planilla 2 - Evaluación Inicial de Factores de Riesgo	Planilla 2A - 1 de 1

Area y Sector en Estudio: Transporte Larga Distancia
Puesto de Trabajo: Chofer Larga distancia Tarea Nº

2.A. Levantamiento y/o descenso manual de cargas sin transporte

Paso 1: Identificar si la tarea del puesto de trabajo implica:

Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	Levantar y/o bajar manualmente cargas de peso superior a 2 kg y hasta 25 kg	X	
2	Realizar diariamente en forma cíclica operaciones de levantamiento y descenso con una frecuencia >= 1 por hora o <= 360 por hora (si se realiza en forma esporádica, consignar NO)		X
3	Levantar y/o bajar manualmente cargas de peso superior a 25 kg		X

Si la respuesta es NO, se considera que el riesgo es tolerable
Si alguna de las respuestas 1 a 3 es SI, continuar con el Paso 2
Si la respuesta 3 es SI se considera que el riesgo de la tarea es No Tolerable, debiendo considerarse mejoras en tiempo prudencial

Paso 2: Determinación del Nivel de Riesgo

Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	El trabajador sostiene y deposita la carga sobrepasando con sus manos 30 cm sobre la altura del hombre		X
2	El trabajador levanta, sostiene y deposita la carga sobrepasando con sus manos una distancia horizontal mayor a 80 cm, desde el punto medio entre los tobillos		X
3	Entre la toma y el depósito de la carga, el trabajador gira o inclina la cintura más de 30º a uno u otro lado (o ambos) considerados desde el plano sagital		X
4	Las cargas poseen formas irregulares, son difíciles de asir, se deforman o hay movimiento en su interior		X
5	El trabajador levanta, sostiene y deposita la carga con un solo brazo		X
6	El trabajador presenta alguna manifestación temprana de las enfermedades mencionadas en el Artículo 1 de la presente Resolución		X

Si todas las respuestas son NO se presume que el riesgo es tolerable
Si alguna respuesta es SI, el empleador no puede presumir que el riesgo sea tolerable. Por lo tanto, se debe realizar una Evaluación de Riesgos

 Firma del Empleador

 Firma del Responsable del Servicio de
Higiene y Seguridad

 Firma del Responsable del Servicio de
Medicina del trabajo

PROYECTO FINAL INTEGRADOR
Plan de Seguridad Vial para el Transporte Interplanta

	SEGURIDAD E HIGIENE	SEGF070 01
	ANEXO I: Planilla 2 - Evaluación Inicial de Factores de Riesgo	Planilla 2B - 1 de 1

Area y Sector en Estudio: Transporte Larga Distancia
Puesto de Trabajo: Chofer larga distancia Tarea N°

2.B. Empuje y arrastre manual de carga

Paso 1: Identificar si la tarea del puesto de trabajo implica:

Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	Se realizan tareas cíclicas, con una frecuencia >=1 movimientos por jornada (si son esporádicas, consignar NO)	<input type="checkbox"/>	X
2	El trabajador se desplaza empujando y/o arrastrando manualmente un objeto recorriendo una distancia mayor a 60 metros	<input type="checkbox"/>	X
3	En el puesto de trabajo se empujan o arrastran cíclicamente objetos (bolsones, cajas, muebles, máquinas, etc.) cuyo esfuerzo medido con dinamómetro supera los 34 kgf	<input type="checkbox"/>	X

Si la respuesta es NO, se considera que el riesgo es tolerable
Si alguna de las respuestas 1 a 3 es SI, continuar con el Paso 2
Si la respuesta 3 es SI se considera que el riesgo de la tarea es No Tolerable, debiendo considerarse mejoras en tiempo prudencial

Paso 2: Determinación del Nivel de Riesgo

Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	Para empujar el objeto rodante se requiere un esfuerzo inicial medido con dinamómetro >= 12 kgf para hombres o 10 kgf para mujeres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Para arrastrar el objeto rodante se requiere un esfuerzo inicial medido con dinamómetro >= 10 kgf para hombres o mujeres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	El objeto rodante es empujado y/o arrastrado con dificultad (la superficie de deslizamiento es despareja, hay rampas que subir o bajar, hay roturas u obstáculos en el recorrido, ruedas en mal estado, mal diseño del asa, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	El objeto rodante no puede ser empujado y/o arrastrado con ambas manos, y en caso que lo permita, el apoyo de las manos se encuentra a una altura incómoda (por encima del pecho o por debajo de la cintura)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	En el movimiento de empujar y/o arrastrar, el esfuerzo inicial requerido se mantiene significativamente una vez puesto en movimiento el objeto (se produce atascamiento de ruedas, tirones o falta de deslizamiento uniforme)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	El trabajador empuja o arrastra el objeto rodante asíéndolo con una sola mano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	El trabajador presenta alguna manifestación temprana de las enfermedades mencionadas en el Artículo 1 de la presente Resolución	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Si todas las respuestas son NO se presume que el riesgo es tolerable
Si alguna respuesta es SI, el empleador no puede presumir que el riesgo sea tolerable. Por lo tanto, se debe realizar una Evaluación de Riesgos

 Firma del Empleador

 Firma del Responsable del Servicio de
Higiene y Seguridad

 Firma del Responsable del Servicio de
Medicina del trabajo

PROYECTO FINAL INTEGRADOR
Plan de Seguridad Vial para el Transporte Interplanta

	SEGURIDAD E HIGIENE	SEGF070 01	
	ANEXO I: Planilla 2 - Evaluación Inicial de Factores de Riesgo	Planilla 2C - 1 de 1	
<p>Area y Sector en Estudio: Transporte Larga Distancia Puesto de Trabajo: Chofer larga distancia Tarea Nº</p>			
<p>2.C. Transporte manual de carga</p>			
<p>Paso 1: Identificar si la tarea del puesto de trabajo implica:</p>			
Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	Transportar manualmente cargas de peso superior a 2 kg y hasta 25 kg	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2	El trabajador se desplaza sosteniendo manualmente la carga recorriendo una distancia mayor a 1 metro	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Realizarla diariamente en forma cíclica (si es esporádica, consignar NO)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Se transporta manualmente cargas a una distancia superior a 20 metros	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Se transporta manualmente cargas de un peso superior a 25 kg	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Si la respuesta es NO, se considera que el riesgo es tolerable Si alguna de las respuestas 1 a 5 es SI, continuar con el Paso 2 Si la respuesta 5 es SI se considera que el riesgo de la tarea es No Tolerable, debiendo considerarse mejoras en tiempo prudencial</p>			
<p>Paso 2: Determinación del Nivel de Riesgo</p>			
Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	En condiciones habituales de levantamiento el trabajador transporta la carga entre 1 y 10 metros con una masa acumulada (el producto de la masa por la frecuencia) mayor que 10000 kg durante la jornada habitual de trabajo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	En condiciones habituales de levantamiento el trabajador transporta la carga entre 10 y 20 metros con una masa acumulada (el producto de la masa por la frecuencia) mayor que 6000 kg durante la jornada laboral	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Las cargas poseen formas irregulares, son difíciles de asir, se deforman o hay movimiento en su interior	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	El trabajador presenta alguna manifestación temprana de las enfermedades mencionadas en el Artículo 1 de la presente Resolución	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Si todas las respuestas son NO se presume que el riesgo es tolerable Si alguna respuesta es SI, el empleador no puede presumir que el riesgo sea tolerable. Por lo tanto, se debe realizar una Evaluación de Riesgos</p>			
Firma del Empleador	Firma del Responsable del Servicio de Higiene y Seguridad	Firma del Responsable del Servicio de Medicina del trabajo	

PROYECTO FINAL INTEGRADOR
Plan de Seguridad Vial para el Transporte Interplanta

	SEGURIDAD E HIGIENE	SEGF070 01				
	ANEXO I: Planilla 2 - Evaluación Inicial de Factores de Riesgo	Planilla 2E - 1 de 1				
<p>Area y Sector en Estudio: Transporte Larga Distancia Puesto de Trabajo: Chofer larga distancia Tarea N°</p>						
2.E. Movimientos Repetitivos de Miembros Superiores						
Paso 1: Identificar si la tarea del puesto de trabajo implica:						
N°	DESCRIPCION	Si	No			
1	Realizar diariamente una o más tareas donde se utilizan las extremidades superiores, durante 4 o más horas, en la jornada habitual de trabajo en forma cíclica (en forma continuada o alternada)	X				
<p>Si la respuesta es NO, se considera que el riesgo es tolerable Si la respuesta es SI, continuar con el Paso 2</p>						
Paso 2: Determinación del Nivel de Riesgo						
N°	DESCRIPCION	Si	No			
1	Las extremidades superiores están activas por más del 40% del tiempo total del ciclo de trabajo		X			
2	En el ciclo de trabajo se realiza un esfuerzo superior a moderado a 3 según la Escala de Borg, durante más de 6 segundos y más de una vez por minuto		X			
3	Se realiza un esfuerzo superior a 7 según la Escala de Borg		X			
4	El trabajador presenta alguna manifestación temprana de las enfermedades mencionadas en el Artículo 1 de la presente Resolución		X			
<p>Si todas las respuestas son NO se presume que el riesgo es tolerable Si alguna respuesta es SI, el empleador no puede presumir que el riesgo sea tolerable. Por lo tanto, se debe realizar una Evaluación de Riesgos Si la respuesta 3 es SI se considera que el riesgo de la tarea es No Tolerable, debiendo considerarse mejoras en tiempo prudencial</p>						
Escala de Borg						
	0					
Ausencia de esfuerzo	0,5					
Esfuerzo muy bajo, apenas perceptible	1					
Esfuerzo muy débil	2					
Esfuerzo débil / ligero	3					
Esfuerzo moderado / regular	4					
Esfuerzo algo fuerte	5 y 6					
Esfuerzo fuerte	7, 8 y 9					
Esfuerzo muy fuerte	10					
Esfuerzo extremadamente fuerte						
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center; border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black;">Firma del Empleador</td> <td style="width: 33%; text-align: center; border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black;">Firma del Responsable del Servicio de Higiene y Seguridad</td> <td style="width: 33%; text-align: center; border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black;">Firma del Responsable del Servicio de Medicina del trabajo</td> </tr> </table>				Firma del Empleador	Firma del Responsable del Servicio de Higiene y Seguridad	Firma del Responsable del Servicio de Medicina del trabajo
Firma del Empleador	Firma del Responsable del Servicio de Higiene y Seguridad	Firma del Responsable del Servicio de Medicina del trabajo				

PROYECTO FINAL INTEGRADOR
Plan de Seguridad Vial para el Transporte Interplanta

	SEGURIDAD E HIGIENE	SEGF070 01	
	ANEXO I: Planilla 2 - Evaluación Inicial de Factores de Riesgo	Planilla 2F - 1 de 1	
<p>Area y Sector en Estudio: Transporte Larga Distancia Puesto de Trabajo: Chofer Larga distancia Tarea Nº</p>			
2.F. Posturas Forzadas			
Paso 1: Identificar si la tarea del puesto de trabajo implica:			
Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	Adoptar posturas forzadas en forma habitual durante la jornada de trabajo, con o sin aplicación de fuerza (no se deben considerar si las posturas son ocasionales)	x	
<p>Si la respuesta es NO, se considera que el riesgo es tolerable Si la respuesta es SI, continuar con el Paso 2</p>			
Paso 2: Determinación del Nivel de Riesgo			
Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	Cuello en extensión, flexión, lateralización y/o rotación		X
2	Brazos por encima de los hombros o con movimientos de supinación, pronación o rotación		X
3	Muñecas y manos en flexión, extensión, desviación cubital o radial		X
4	Cintura en flexión, extensión, lateralización y/o rotación		X
5	Miembros inferiores; trabajo en posición de rodillas o en cuclillas		X
6	El trabajador presenta alguna manifestación temprana de las enfermedades mencionadas en el Artículo 1 de la presente Resolución		X
<p>Si todas las respuestas son NO se presume que el riesgo es tolerable Si alguna respuesta es SI, el empleador no puede presumir que el riesgo sea tolerable. Por lo tanto, se debe realizar una Evaluación de Riesgos</p>			
<p>_____</p> <p>Firma del Empleador</p>	<p>_____</p> <p>Firma del Responsable del Servicio de Higiene y Seguridad</p>	<p>_____</p> <p>Firma del Responsable del Servicio de Medicina del trabajo</p>	

PROYECTO FINAL INTEGRADOR
Plan de Seguridad Vial para el Transporte Interplanta

	SEGURIDAD E HIGIENE	SEGF070 01	
	ANEXO I: Planilla 2 - Evaluación Inicial de Factores de Riesgo	Planilla 2G - 1 de 1	
<p>Area y Sector en Estudio: Transporte Larga Distancia Puesto de Trabajo: Chofer Larga distancia Tarea Nº</p>			
2.G. Vibraciones de mano - brazo (entre 5 y 1500 Hz)			
Paso 1: Identificar si la tarea del puesto de trabajo implica:			
Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	Trabajar con herramientas que producen vibraciones (martillo neumático, perforadora, destornilladores, pulidoras, esmeriladoras, otros)	<input type="checkbox"/>	X
2	Sujetar piezas con las manos mientras éstas son mecanizadas	<input type="checkbox"/>	X
3	Sujetar palancas, volantes, etc., que transmiten vibraciones	X	<input type="checkbox"/>
<p>Si todas las respuestas son NO, se considera que el riesgo es tolerable Si alguna de las respuestas es SI, continuar con el paso 2</p>			
Paso 2: Determinación del Nivel de Riesgo			
Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	El valor de las vibraciones supera los límites establecidos en la Tabla I, de la parte correspondiente a Vibración (segmental) mano - brazo, del Anexo V, Resolución MTEySS Nº 295/03	<input type="checkbox"/>	X
2	El trabajador presenta alguna manifestación temprana de las enfermedades mencionadas en el Artículo 1 de la presente Resolución	<input type="checkbox"/>	X
<p>Si todas las respuestas son NO se presume que el riesgo es tolerable Si alguna respuesta es SI, el empleador no puede presumir que el riesgo sea tolerable. Por lo tanto, se debe realizar una Evaluación de Riesgos</p>			
2.G. Vibraciones de cuerpo entero (entre 1 y 80 Hz)			
Paso 1: Identificar si la tarea del puesto de trabajo implica:			
Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	Conducir vehículos industriales, camiones, máquinas agrícolas, transporte público y otros	X	<input type="checkbox"/>
2	Trabajar próximo a maquinarias generadoras de impacto	<input type="checkbox"/>	X
<p>Si todas las respuestas son NO, se considera que el riesgo es tolerable Si alguna de las respuestas es SI, continuar con el paso 2</p>			
Paso 2: Determinación del Nivel de Riesgo			
Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	El valor de las vibraciones supera los límites establecidos en la Tabla I, de la parte correspondiente a Vibración Cuerpo Entero, del Anexo V, Resolución MTEySS Nº 295/03	<input type="checkbox"/>	X
2	El trabajador presenta alguna manifestación temprana de las enfermedades mencionadas en el Artículo 1 de la presente Resolución	<input type="checkbox"/>	X
<p>Si todas las respuestas son NO se presume que el riesgo es tolerable Si alguna respuesta es SI, el empleador no puede presumir que el riesgo sea tolerable. Por lo tanto, se debe realizar una Evaluación de Riesgos</p>			
..... Firma del Empleador Firma del Responsable del Servicio de Higiene y Seguridad Firma del Responsable del Servicio de Medicina del trabajo	

PROYECTO FINAL INTEGRADOR
Plan de Seguridad Vial para el Transporte Interplanta

	SEGURIDAD E HIGIENE	SEGF070 01
	ANEXO I: Planilla 2 - Evaluación Inicial de Factores de Riesgo	Planilla 2H - 1 de 1

Area y Sector en Estudio: Transporte Larga Distancia
Puesto de Trabajo: Chofer Larga distancia Tarea Nº

2H - Confort térmico

Paso 1: Identificar si la tarea del puesto de trabajo implica:

Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	En el puesto de trabajo se perciben temperaturas no confortables para la realización de las tareas	<input type="checkbox"/>	X

Si la respuesta es NO, se considera que el riesgo es Tolerable
Si la respuesta es SI, continuar con el Paso 2

Paso 2: Determinación del Nivel de Riesgo

Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	El resultado del uso de la Curva de Confort de Fanger se encuentra por fuera de la zona de confort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Si la respuesta es NO se presume que el riesgo es Tolerable

 Firma del Empleador

 Firma del Responsable del Servicio de
Higiene y Seguridad

 Firma del Responsable del Servicio de
Medicina del trabajo

PROYECTO FINAL INTEGRADOR
Plan de Seguridad Vial para el Transporte Interplanta

	SEGURIDAD E HIGIENE	SEGF070 01	
	ANEXO I: Planilla 2 - Evaluación Inicial de Factores de Riesgo	Planilla 2I - 1 de 1	
<p>Area y Sector en Estudio: Transporte Larga Distancia Puesto de Trabajo: Chofer larga distancia Tarea Nº</p>			
2.I. Estrés por contacto			
Paso 1: Identificar si la tarea del puesto de trabajo implica:			
Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	Mantener apoyada alguna parte del cuerpo ejerciendo una presión, contra una herramienta, plano de trabajo, máquina, herramientas o partes y materiales	X	
<p>Si la respuesta es NO, se considera que el riesgo es tolerable Si la respuesta es SI, continuar con el Paso 2</p>			
Paso 2: Determinación del Nivel de Riesgo			
Nº	DESCRIPCION	Si	No
1	El trabajador mantiene apoyada la muñeca, antebrazo, axila o muslo u otro segmento corporal sobre una superficie aguda o con canto		X
2	El trabajador utiliza herramientas de mano o manipula piezas que presionan sobre sus dedos y/o palma de la mano hábil		X
3	El trabajador realiza movimientos de percusión sobre partes o herramientas		X
6	El trabajador presenta alguna manifestación temprana de las enfermedades mencionadas en el Artículo 1 de la presente Resolución		X
<p>Si todas las respuestas son NO se presume que el riesgo es tolerable Si alguna respuesta es SI, el empleador no puede presumir que el riesgo sea tolerable. Por lo tanto, se debe realizar una Evaluación de Riesgos</p>			
Firma del Empleador	Firma del Responsable del Servicio de Higiene y Seguridad	Firma del Responsable del Servicio de Medicina del trabajo	

Identificación de Peligros y Valores de Riesgo

Tarea	PELIGROS	DETALLE DEL PELIGRO	DAÑOS POTENCIALES	ACCIONES PREVENTIVAS EXISTENTES	ACCIONES PREVENTIVAS EXISTENTES						MEDIDAS de CONTROL APLICADAS PLAN DE ACCIÓN
					ND	EX	P	NG	NR		
En ocasión de descanso	Biologico	1,3- Potencial peligro derivado de la acumulación de residuos y moho en dispenser o suministros de agua potable	Hepatitis A-Gastroenteritis Aguda- Gastroenteritis-Vómitos	En plantas Grupo Cargo: Proveedor de Agua	3	3	3	4	12	Insección de Bebederos y Dispensers. Cronograma y Registro de mediciones. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Listado y cronograma de controles operativos.	
En ocasión de descanso	Biologico	1,4- Falta de higiene en sectores destinados a descanso y comida	Gastroenteritis Aguda- Gastroenterocolitis	En plantas Grupo Cargo: Proveedor de limpieza	3	2	5	2	10	Capacitación. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Rutina de Limpieza	
En ocasión de descanso	Biologico	1,5- falta de higiene en sanitarios	Infecciones urinarias- Gastroenterocolitis	En plantas Grupo Cargo: Proveedor de limpieza	3	3	2	4	8	Capacitación. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Rutina de Limpieza	
Conducción de Camión	Ruido	2- ambiente con potencial exposición continua a niveles de ruido superior a 80	Hipoacusia perceptivas. Trauma Acústico Zumbidos. Mareos- Cefaleas- Vértigos	Mediciones	3	4	7	2	14	Notificación de Exposición a Riesgos y Prevención. Capacitación. Controles periódicos de la salud de los trabajadores. Mediciones de niveles sonoros. Auditoría de Control de Vehículos. Listado y Cronograma de Controles Operativos.	
Conducción de Camión	Vibraciones de cuerpo entero	9- medios de locomoción, instalaciones o maquinarias que transmiten vibraciones al cuerpo entero	Espondiloartrosis de la columna lumbar- Calcificación de los discos intervertebrales- Radiculalgias	Mediciones	4	4	11	6	66	Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Capacitación. Mantenimiento preventivo de vehículos. Controles periódicos de la salud de los trabajadores. Medición de vibraciones.	
Carga de combustible	Caidas a nivel	13- Peligro de caídas a nivel por presencia de fluidos o material particulado en el área	Contusiones-Hematomas- Excoriaciones-Heridas Cortantes- Fracturas-Lesiones de partes blandas- Luxaciones articular-	Uso de EPP	3	1	5	6	30	Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Capacitación 5 S. Auditorías periódicas 5S en Carcano. Registro de provisión de elementos de protección personal.	
Transito por Planta	Caidas a nivel	13,1- Peligro de caídas a nivel por elementos sólidos dispersos en el área de trabajo	Contusiones-Hematomas- Excoriaciones-Heridas Cortantes- Fracturas-Lesiones de partes blandas- Luxaciones articular-	Orden y Limpieza	2	2	5	6	30	Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Capacitación Orden y Limpieza. Circulación por sendas peatonales. Registro de provisión de elementos de protección personal.	
Ascenso y descenso del camion	Caidas a nivel	13,2- peligro de caídas a nivel por diferencia de altura menor a 1,80m entre planos de	Contusiones-Hematomas- Excoriaciones-Heridas Cortantes- Fracturas-Lesiones de partes blandas- Contusiones-Hematomas-		3	3	7	6	42	Check List diario de camiones. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Capacitación Tres Puntos apoyo.	
Control de carga del vehículo	Golpes por objeto	14,5- peligro de caída de materiales desde altura	Contusiones-Hematomas- Excoriaciones-Heridas Cortantes- Fracturas-Lesiones de partes blandas- Luxaciones articular-Esguinces	Uso de EPP	2	3	5	6	30	Registro de entrega de Elementos de protección. Manual Conductor de Camión. Capacitación. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención	
Conducción de Camión	Golpes por objeto	14,6- peligro derivado del riesgo de choque/atropellamiento por vehículos industriales propios dentro de planta propia o tercera	Contusiones-Hematomas- Excoriaciones-Heridas Cortantes- Fracturas-Lesiones de partes blandas- Luxaciones articular-Esguinces- Desgarros Musculares	Senda peatonal demarcada + Confección de check-list + Estacionamiento de camiones.	3	4	7	8	56	Check list diario de camiones. Normas de conducción de vehículos dentro de planta. Manual Conductor de Camión. Controles Operacionales. Capacitación. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención.Circulación peatonal restringida en area de estacionamiento de camiones.	

Plan de Seguridad Vial para el Transporte Interplanta

Tarea	PELIGROS	DETALLE DEL PELIGRO	DAÑOS POTENCIALES	ACCIONES PREVENTIVAS EXISTENTES					MEDIDAS de CONTROL APLICADAS PLAN DE ACCIÓN	
				ND	EX	P	NG	NR		
Carga de combustible	Contacto con sustancias	15,2- exposición a compuestos orgánicos (alcoholes; grasas; resinas; solventes)	Dermatitis Eczematiforme- Dermatitis Irritativa- Lesiones Cutáneas- Ulceras	Uso de EPP	3	1	5	4	20	Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Capacitación.
	químicas									
Carga de combustible	Contacto con sustancias	15,5- exposición, contacto e inhalación de vapores orgánicos, inorgánicos y/o ácidos	Inhalaciones de vapores orgánicos provenientes del combustible que carga	Sistema de carga ventilado al aire libre	2	2	5	2	10	Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Capacitación.
	químicas									
Tránsito por Planta	Golpes por objeto	14,2- peligro de golpes; raspones ligados a la circulación en los lugares de trabajo en ocasión de tránsito en la planta	Contusiones-Hematomas- Excoriaciones-Heridas Cortantes- Fracturas-Lesiones de partes blandas- Luxaciones articular-	Uso de EPP	2	3	5	6	30	Capacitación. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención.
Carga de combustible	Choque eléctrico	19,1- Peligro eléctrico	Quemaduras- Tetanización- Fracturas- Paro respiratorios nerviosas(parálisis y contracturas permanentes)- Disminución del estado de conciencia. Muerte. Lesiones renales	Entrega de Zapatos	3	1	5	8	40	Instructivo de Carga de Combustible. Capacitación. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Medición de Puesta a Tierra. Disyuntor diferencial
Apertura y cierre de lonas del camion	Ergonómicos	20,1- postura y/o fuerza de articulaciones superiores	Omalgia- Hombro Doloroso. Tendinitis de MM.SS	Mantenimiento carros de transportes, rieles Roma, ctrol tambor vaselina (ítem 32 check list)	3	4	7	6	42	Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Capacitación. Uso obligatorio de Barra Accesorio enlonado
Apertura y cierre de lonas del camion	Cortes/ punzamientos	22- corte / abrasiones en operaciones varias	Heridas Punzantes-cortantes-punzo cortantes-Infecciones de partes blandas	Uso de EPP	3	3	7	4	28	Registro de provisión de elementos de protección personal. Capacitación. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención.
Apertura y cierre de lonas del camion	Aprisionamiento	17,1- aprisionamiento; golpes con máquinas; herramientas o partes en movimiento	Contusiones-Hematomas- Excoriaciones-Heridas Cortantes- Fracturas-Lesiones de partes blandas- Luxaciones articular-Esguinces- Desgarros Musculares	Mantenimiento Equipos de tiro: (ítem 32). Check List Preventivo	3	4	7	4	28	Gestión Mantenimiento preventivo de equipos de tiro MANF032 09
Apertura y cierre de lonas del camion	Golpes por objeto	14- Golpe en rostro con elementos proyectados.	Contusiones leve, herida en cabeza, cara	Mantenimiento Equipos de tiro: (ítem 32). Check List Preventivo	2	3	5	6	30	Gestión Mantenimiento preventivo de equipos de tiro MANF032 10
Conducción de Camión	Accidentes de tránsito	23- Peligro potencial por la conducción de vehículos en calles y rutas.	Contusiones de distinto rango - muerte	Control Policía Caminera en pcia de Cba. Aplicación multas	3	4	7	8	56	Manual Conductor de Camión. Capacitación. Manejo defensivo- campañas. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención Control de velocidad por Seguimiento Satelital

Plan de Seguridad Vial para el Transporte Interplanta

Tarea	PELIGROS	DETALLE DEL PELIGRO	DAÑOS POTENCIALES	ACCIONES PREVENTIVAS EXISTENTES	ND EX P NG NR					MEDIDAS de CONTROL APLICADAS PLAN DE ACCIÓN
					ND	EX	P	NG	NR	
Conducción de Camión	Golpes por objeto	14- Golpe en rostro con elementos proyectados.	Escoriaciones, heridas contuso cortantes rostro, cuero cabelludo	Control Policía Caminera en pcia de Cba. Aplicación multas	2	1	3	6	18	Manual Conductor de Camión. Capacitación. Manejo defensivo- campañas. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención Control de velocidad por Seguimiento Satelital
Carga de combustible	Incendio	24- Riesgo derivado de incendios	Quemaduras- Síndrome de dificultad Respiratoria-Infecciones Respiratorias-Irritación Ocular-Reacciones alérgicas y afectación de la piel y mucosas-	Cartelería y Señalización	3	1	5	8	40	Carga de Combustible. Capacitación. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Mantenimiento preventivo de camiones. Control Extinguidores
Conducción de Camión	Situaciones de emergencia	26- Riesgo derivado de condiciones meteorológicas	Contusiones de distinto rango - muerte	Guía final ilustrativa de camiones GDFD009	3	1	5	8	40	Notificación de Exposición a Riesgos y Prevención. Capacitación. Respuesta ante emergencias. Plan de Emergencias. Manual Conductor de Camión. Plan de contingencia-conductor. Seguimiento Satelital
Conducción de Camión	Situaciones de emergencia	26,2- Riesgo derivado de conducción bajo condiciones de salubridad adversas.	Contusiones de distinto rango - muerte	Campañas de Manejo defensivo.	4	4	7	8	56	Manual Conductor de Camión. Plan de contingencia-conductor. Capacitación. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención.
Conducción de Camión	Situaciones de emergencia	26,3- riesgo derivado de posibles fallas mecánicas.	Contusiones de distinto rango - muerte	Check-list MANF032	2	3	3	8	24	Check list diario de camiones. Manual Conductor de Camión. Capacitación. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Plan de contingencia-conductor. Control de posición por Seguimiento Satelital
Conducción de Camión	Situaciones de emergencia	26,4- riesgo derivado de agresiones psico-físicas.	Contusiones de distinto rango - muerte	Guía final ilustrativa de camiones GDFD009/ CUP	1	3	3	6	18	Manual Conductor de Camión. Plan de contingencia-conductor. Capacitación. Notificación de Exposición a Riesgos y prevención. Seguimiento Satelital- Definición de Parada Segura

NIVEL DE DEFICIENCIA	NIVEL DE DEFICIENCIA	EXPOSICIÓN	NIVEL
Muy Alta	Sin medida de control alguna. (No existen capacitaciones, ni procedimientos, no se utiliza EPP)	Continúa: mas del 81% de la jornada Laboral	4
Alta	Con medidas orientadas a proteger a las personas (capacitacion mejorable y EPP) pero sin medidas de ingeniería. No se cumple con las medidas preventivas y de control.	Frecuente: entre 80 % y 50% de la jornada Laboral	3
Media	Existe un cumplimiento parcial de las medidas preventivas y de control, el personal se encuentra capacitado.	Ocasional: entre 49% y 20%	2
Baja	Cuenta con medidas de protecc. orientadas a la fuente o al agente. No se detectan anomalías destacables. (Personal calificado para la actividad, existen procedimientos y son aplicados)	Esporádica menos de 19%	1

ND x E = Probabilidad	NIVEL		Nivel Gravedad	GRAVEDAD	NIVEL
16	Muy Alta	11	Mortal	Muerte	8
Entre 8 y 12	Alta	7	Muy Grave	Daños de accidentes con mas de 30 días de baja, y/o que generan Incapacidad parcial, total y permanente.	6
Entre 3 y 6	Media	5	Grave	Daños generados por accidentes con baja máxima de 30 días y/o que generan lesiones con Incapacidad parcial temporal.	4
Entre 1 y 2	Baja	3	Leve	Lesiones sin incapacidad temporal. Incluye aquellos accidentes que no generan baja médica.	2

REFERENCIAS

NP = Nivel de Probabilidad

NG = Nivel de Gravedad

NR = Nivel de Riesgo

ND = Nivel de Deficiencia

Matriz de Riesgo		PROBABILIDAD			
		3	5	7	11
NIVEL GRAVEDAD	2	6	10	14	22
	4	12	20	28	44
	6	18	30	42	66
	8	24	40	56	88

NPxNG=NR	Significado	Riesgo	Prioridad
88	Situación crítica corrección urgente, con medidas de mitigación. Decisión de continuidad de trabajo mediante la gerencia.	Inaceptable	1
40-66	Corregir y adoptar medidas de control efectivas dentro del tiempo estipulado	Sustancial	2
14-30	Mejorar. Justificar intervención y rentabilidad. (uso de epp)	Moderado	3
6-12	No intervenir salvo un análisis más preciso.	Contenido	4

Determinación de Niveles de Dosimetrías de Ruido en Puestos de Trabajo.

Se efectuaron dosimetrías de ruido en el Centro Logístico, de la empresa Expreso Cargo S.A., localizada en la provincia de Córdoba. En el marco de la normativa vigente, a los efectos de evaluar los niveles de ruido a que se hallan expuestos los operarios que allí desarrollan sus tareas (conductor de camión que realiza el trayecto Córdoba – Buenos Aires).

La medición se efectuó en el marco de la Ley 19587 y su Decreto Reglamentario 351/79 de Higiene y Seguridad en el Trabajo y las nuevas modificaciones introducidas por la Resoluciones N° 295/03 y N° 85/12 del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social a los fines de poder establecer un diagnóstico del nivel de ruido presente en un puesto de trabajo.

Instrumental Utilizado

Dosímetro de ruido marca Exttech, modelo 407354 – N/S: 961104730.

Tabla de Referencia

La resolución 295/03 establece en la siguiente tabla los valores límite de nivel de presión sonora a que puede estar expuesto un obrero, en función de los horarios de trabajo.

Duración por día		Nivel de presión acústica dBA *
Horas	24	80
	16	82
	8	85
	4	88
	2	91
	1	94
Minutos	30	97
	15	100
	7,50	103
	3,75	106
	1,88	109
	0,94	112
Segundos	28,12	115
	14,06	118
	7,03	121
	3,52	124

TABLA Valores Límite PARA EL RUIDO

Planillas de mediciones SRT Resolución 85/12

ANEXO			
PROTOCOLO DE MEDICIÓN DE RUIDO EN EL AMBIENTE LABORAL			
Datos del establecimiento			
(1) Razón Social: Expreso Cargo			
(2) Dirección: Colectora Circunvalacion Cordoba			
(3) Localidad: Cordoba			
(4) Provincia: Cordoba			
(5) C.P.: 5000		(6) C.U.I.T.:	
Datos para la medición			
(7) Marca, modelo y número de serie del instrumento utilizado: Dosimetro de ruido marca Extech, modelo 407354 – N/S: 961104730.			
(8) Fecha del certificado de calibración del instrumento utilizado en la medición:			
(9) Fecha de la medición:	(10) Hora de inicio:	(11) Hora finalización:	
(12) Horarios/turnos habituales de trabajo: Turnos de 8 horas			
(13) Describa las condiciones normales y/o habituales de trabajo. Vehiculo e instalaciones en condiciones normales de operación.			
(14) Describa las condiciones de trabajo al momento de la medición. Se soloco el dosimetro al conductor durante parte de su jornada de trabajo.			
Documentación que se adjuntara a la medición			
(15) Certificado de calibración.	SI		
(16) Plano o croquis.	N/A		
			Hoja 1/3
.....			
Firma, aclaración y registro del Profesional interviniente.			

PROTOCOLO DE MEDICIÓN DE RUIDO EN EL AMBIENTE LABORAL

(17) Razón social: Expres o Cargo			(18) C.U.I.T.:		
(19) Dirección: Colectora Circunvalación Cordoba		(20) Localidad: Cordoba	(21) C.P.: 5000	Provincia: Cordoba	

DAT OS DE LA MEDICIÓN

(23) Punto de medición	(24) Sector	(25) Puesto / Puesto tipo / Puesto móvil	(26) Tiempo de exposición del trabajador (T _e , en horas)	(27) Tiempo de integración (tiempo de medición)	(28) Características generales del ruido a medir (continuo / intermitente / de impulso o de impacto)	(29) RUIDO DE IMPULSO O DE IMPACTO Nivel pico de presión acústica ponderado C (L _C pico, en dBC)	SONIDO CONTINUO o INTERMITENTE			(33) Cumple con los valores de exposición diaria permitidos? (SI / NO)
							(30) Nivel de presión acústica integrado (L _{Aeq,T_e} en dBA)	(31) Resultado de la suma de las fracciones	(32) Dosis (en porcentaje %)	
1	Chofer Larga Distancia Renault 380	Movil	8 Horas	1-3 horas	Continuo		78,3		21,4	SI

(34) Información adicional:

PROTOCOLO DE MEDICIÓN DE RUIDO EN EL AMBIENTE LABORAL

Razón social: Expreso Cargo		(2038)	(361)	G.U.I.T.:		
Dirección: Colectora Circunvalacion Cordoba		Localidad: Cordoba	C.P.: 5000	Provincia: Cordoba		

(41) Análisis de los Datos y Mejoras a Realizar

Conclusiones.	Recomendaciones para adecuar el nivel de ruido a la legislación vigente.
<p align="center">Los valores de los niveles sonoros obtenidos en el puesto de trabajo correspondientes a las mediciones N°1 se encuentran por debajo del valor de 85 dBA fijado como límite por las Resoluciones 295/03 y N°85/12 de la SRT para una jornada laboral de 8 horas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ° Mantener de manera periodica las mediciones del puesto de trabajo en horarios operativo. ° Continuar con la capacitacion de los choferes de larga distancia de la empresa

								Hoja 3/3
							
								Firma, aclaración y registro del Profesional interviniente.

Estudio de Vibraciones de Cuerpo Entero en Puestos de Trabajo

Metodología de la Medición

Se realizaron mediciones de vibraciones en puestos operativos móviles. Las tareas que realizan como choferes de camiones de larga distancia, con el objeto de evaluar y cuantificar los niveles de vibraciones de cuerpo entero a la que está expuesto conductor del vehículo en el trayecto Córdoba –Buenos Aires por la Autopista Córdoba-Rosario.

Instrumental utilizado

Las mediciones fueron realizadas con un medidor de vibraciones marca Svantek, modelo Svan 106.

Las características técnicas del instrumental Svantek 106 son las siguientes:

Medidor de nivel de vibraciones Svantek – Modelo Svan 106

Los datos recabados correspondientes a los puestos relevados se enuncian en el Anexo I, planillas de mediciones.

A continuación, se detallan los puestos de trabajo relevados

Medición N°	Sector	Vehículo	Operacion
1	Trayecto Autopista Cba-Bs As	Camión Renault 380, Dominio IVI 994, Int. 994	Transporte

Análisis de los antecedentes

La Resolución 295/03 determina que la evaluación de las vibraciones se realiza tomando como base las Normas Nacionales e Internacionales, donde se especifican los valores de aceleración eficaz admisibles, en función de la frecuencia, de la vibración y del tiempo de exposición.

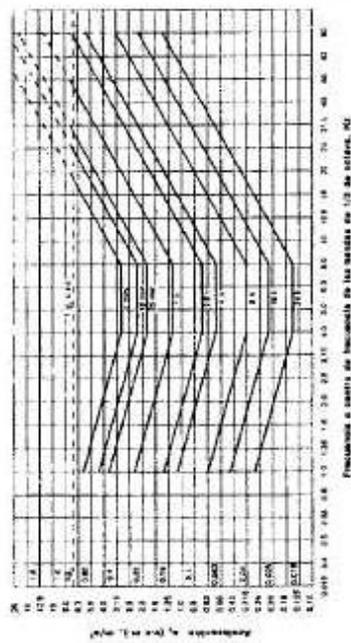


Figura 1. Límites de aceleración longitudinal (az) en función de la frecuencia y tiempo de exposición. Adaptado según ISO 26311

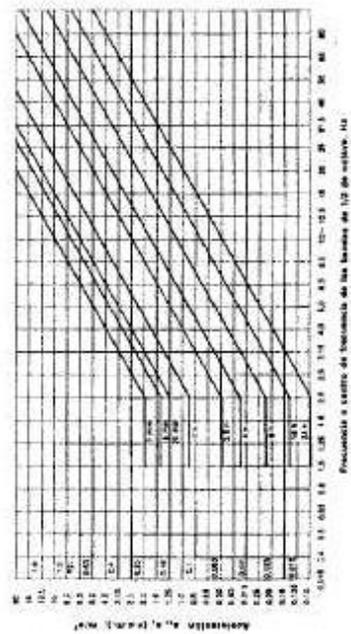


Figura 2. Límites de aceleración transversal (az, ay) en función de la frecuencia y tiempo de exposición. Adaptado según ISO 26311

Nota: Fig. 1 y 2. Recomendación ISO 2631-1978 de la Organización Internacional de Normalización

La figura N°1 – Tabla N°1 expresan los valores para las vibraciones que afectan a los individuos según el eje Z y la figura N°2 – Tabla N°2; los valores límites para los ejes X e Y.

TABLA 1 Valores numéricos para la aceleración de vibración en dirección longitudinal az (dirección pies cabeza) (véase Figura 1). Los valores definen el valor límite en términos de v.c.m. de una frecuencia de vibración única pura (sinusoidal) o los v.c.m. de la banda de un tercio de octava para la distribución de la vibración (adaptado según ISO 2631).

	Valor que da lugar a una acción	Valor límite
Vibraciones transmitidas al cuerpo entero	0,5 m/s ²	1,15 m/s ²

Aceleración m/s ²									
Frecuencia	Tiempos de exposición								
Hz	24 hs	16 hs	8 hs	4 hs	2.5 hs	1 h	25 min	16 min	1 min
1,00	0,280	0,383	0,63	1,06	1,40	2,36	3,55	4,25	5,60
1,25	0,250	0,338	0,56	0,95	1,26	2,12	3,15	3,75	5,00
1,60	0,224	0,302	0,50	0,85	1,12	1,90	2,80	3,35	4,50
2,00	0,200	0,27	0,45	0,75	1,00	1,70	2,50	3,00	4,00
2,50	0,180	0,239	0,40	0,67	0,90	1,50	2,24	2,65	3,55
3,15	0,160	0,212	0,355	0,60	0,80	1,32	2,00	2,35	3,15
4,00	0,140	0,192	0,315	0,53	0,71	1,18	1,80	2,12	2,80
5,00	0,140	0,192	0,315	0,53	0,71	1,18	1,80	2,12	2,80
6,30	0,140	0,192	0,315	0,53	0,71	1,18	1,80	2,12	2,80
8,00	0,140	0,192	0,315	0,53	0,71	1,18	1,80	2,12	2,80
10,00	0,180	0,239	0,40	0,67	0,90	1,50	2,24	2,65	3,55
12,50	0,244	0,302	0,50	0,85	1,12	1,90	2,80	3,35	4,50
16,00	0,280	0,383	0,63	1,06	1,40	2,36	3,55	4,25	5,60
20,00	0,355	0,477	0,80	1,32	1,80	3,00	4,50	5,30	7,10
25,00	0,450	0,605	1,00	1,70	2,24	3,75	5,60	6,70	9,00
31,50	0,560	0,765	1,25	2,12	2,80	4,75	7,10	8,50	11,2
40,00	0,710	0,955	1,60	2,65	3,55	6,00	9,00	10,6	14,0
50,00	0,900	1,19	2,00	3,35	4,50	7,50	11,20	13,2	18,0
63,00	1,120	1,53	2,50	4,25	5,60	9,50	14,00	17,0	22,4
80,00	1,400	1,91	3,15	5,30	7,10	11,80	18,00	21,2	28,0

TABLA 2 Valores numéricos para la aceleración de vibración en dirección transversal ax o ay (espalda - pecho o de costado a costado) (véase Figura 2). Los valores definen el TLV en términos de v.c.m. de una frecuencia de vibración única pura (sinusoidal) o los v.c.m. de la banda de un tercio de octava para la distribución de la vibración (adaptado según ISO 2631).

Aceleración m/s ²									
Frecuencia	Tiempos de exposición								
Hz	24 hs	16 hs	8 hs	4 hs	2.5 hs	1 h	25 min	16 min	1 min
1,00	0,100	0,135	0,224	0,355	0,50	0,85	1,25	1,50	2,00
1,25	0,100	0,135	0,224	0,355	0,50	0,85	1,25	1,50	2,00
1,60	0,100	0,135	0,224	0,355	0,50	0,85	1,25	1,50	2,00
2,00	0,100	0,135	0,224	0,355	0,50	0,85	1,25	1,50	2,00
2,50	0,125	0,171	0,280	0,450	0,63	1,06	1,6	1,9	2,5
3,15	0,160	0,212	0,355	0,560	0,8	1,32	2,0	2,36	3,15
4,00	0,200	0,270	0,450	0,710	1,0	1,70	2,5	3,0	4,0
5,00	0,250	0,338	0,560	0,900	1,25	2,12	3,15	3,75	5,0
6,30	0,315	0,428	0,710	1,12	1,6	2,65	4,0	4,75	6,3
8,00	0,40	0,54	0,900	1,40	2,0	3,35	5,0	6,0	8,0
10,00	0,50	0,675	1,12	1,80	2,5	4,25	6,3	7,5	10,0
12,50	0,63	0,855	1,40	2,24	3,15	5,30	8,0	9,5	12,5
16,00	0,80	1,06	1,80	2,80	4,0	6,70	10,0	11,8	16,0
20,00	1,00	1,35	2,24	3,25	5,0	8,5	12,5	15,0	20,0
25,00	1,25	1,71	2,80	4,50	6,3	10,6	15,0	19,0	25,0
31,50	1,60	2,12	3,55	5,60	8,0	13,2	20,0	23,6	31,5
40,00	2,00	2,70	4,50	7,10	10,0	17,0	25,0	30,0	40,0
50,00	2,50	3,38	5,60	9,00	12,5	21,2	31,5	37,5	50,0
63,00	3,15	4,28	7,10	11,2	16,0	26,5	40,0	45,7	63,0
80,00	4,00	5,4	9,00	14,0	20,0	33,5	50,0	60,0	80,0

Aquí pueden surgir tres situaciones:

- * Awt es inferior al valor que da lugar a una acción.
- * Awt está comprendido entre el valor de acción y el valor límite.
- * Awt es superior al valor límite

Protocolo para medición de Vibraciones de Cuerpo Entero

ANEXO		
PROTOCOLO PARA MEDICIÓN DE VIBRACIONES DE CUERPO ENTERO		
Datos del establecimiento		
(1) Razón Social: Expreso Cargo		
(2) Dirección: Colectora Circunvalacion Cordoba		
(3) Localidad: Cordoba		
(4) Provincia: Cordoba		
(5) C.P.: 5000	(6) C.U.I.T.:	
Datos para la medición		
(7) Marca, modelo y número de serie del instrumento utilizado: Analizador de Vibraciones SVAN Modelo SV106, Número serie 36352		
(8) Fecha del certificado de calibración del instrumento utilizado en la medición: 24/10/2022		
(9) Fecha de la medición: 28/06/2023	(10) Hora de inicio: 14:00	(11) Hora finalización: 19:00
(12) Horarios/turnos habituales de trabajo: Turnos de 8 horas		
(13) Describa las condiciones normales y/o habituales de trabajo. El camión de transporte relevado realiza el recorrido Córdoba - Buenos Aires transportando mercaderías diversas		
(14) Describa las condiciones de trabajo al momento de la medición. Se soloco el dosimetro al conductor durante parte de su jornada de trabajo en condiciones normales de funcionamiento.		
Documentación que se adjuntara a la medición		
(15) Certificado de calibración.	SI	
(16) Plano o croquis.	N/A	
..... Firma, aclaración y registro del Profesional interviniente.		

PROTOCOLO PARA MEDICIÓN DE VIBRACIONES DE CUERPO ENTERO

⁽¹⁷⁾ Razón social: Expreso Cargo			⁽¹⁸⁾ C.U.I.T.:		
⁽¹⁹⁾ Dirección: Colectora Circunvalacion Cordoba		⁽²⁰⁾ Localidad: Cordoba	⁽²¹⁾ C.P.: 5000	Provincia: Cordoba	

DATOS DE LA MEDICIÓN

⁽²³⁾ Medición N°	⁽²⁴⁾ Area / Sector	⁽²⁵⁾ Operación	⁽²⁶⁾ Vehículo	⁽²⁷⁾ Operario	⁽²⁸⁾ AWX (m/s ²)	⁽²⁹⁾ AWY (m/s ²)	⁽³⁰⁾ AWZ (m/s ²)	⁽³¹⁾ AWT (m/s ²)
1	Trayecto Autopista Cba Bs As	Transporte de Cargas	Camión Renault 380 (IVI 994) - Int. 255	Alejandro Monsalvo	0,2966	0,2883	0,6737	0,8911

⁽³⁴⁾ Información adicional:

.....
Firma, aclaración y registro del Profesional interviniente.

PROTOCOLO PARA MEDICIÓN DE VIBRACIONES DE CUERPO ENTERO

Datos del establecimiento

(1) Razón Social: Expreso Cargo

(2) Dirección: Colectora Circunvalacion Cordoba

(3) Localidad: Cordoba (4) Provincia: Cordoba (5) C.P.: 5000

Area	Operación	Fecha	Medicion N°	Horario		
Trayecto Autopista Cba-Bs As	Transp de cargas		1			
Maquina Empleada		Operario				
Camión Renault 380 (IVI 994)		Alejandro Monsalvo				
Frecuencia [Hz]	Valor Medido Eje X (dirección antero posterior) [m/s ²]	Valor Medido Eje Y (dirección entre hombros) [m/s ²]	Valor Límite para Ejes X e Y para 8 hs de exposición (Res. 295/03) [m/s ²]	Valor Medido Eje Z (dirección pies-cabeza) [m/s ²]	Valor Límite para Eje Z para 8 hs de exposición (Res. 295/03) [m/s ²]	Fotos
1	0,0619	0,0598	0,224	0,0145	0,63	  
1,25	0,0614	0,0708	0,224	0,0247	0,56	
1,6	0,09	0,0741	0,224	0,0457	0,5	
2	0,1271	0,0908	0,224	0,0711	0,45	
2,5	0,1181	0,1011	0,28	0,1351	0,4	
3,15	0,1078	0,0977	0,355	0,2531	0,355	
4	0,0818	0,0829	0,45	0,2618	0,315	
5	0,054	0,0639	0,56	0,2986	0,315	
6,3	0,0451	0,061	0,71	0,2452	0,315	
8	0,0587	0,0892	0,9	0,2685	0,315	
10	0,0738	0,0777	1,12	0,1502	0,4	
12,5	0,0664	0,0438	1,4	0,0994	0,5	
16	0,0535	0,054	1,8	0,1239	0,63	
20	0,0378	0,0558	2,24	0,1338	0,8	
25	0,0225	0,05	2,8	0,0827	1	
31,5	0,0146	0,0337	3,55	0,0299	1,25	
40	0,0118	0,0208	4,5	0,0104	1,6	
50	0,012	0,0121	5,6	0,0076	2	
63	0,0136	0,0109	7,1	0,0068	2,5	
80	0,0134	0,0081	9	0,0054	3,15	
V.C.M. (m/s ²)	0,2966	0,2883		0,6737		
Módulo Awt (m/s ²)	0,8911					

Referencias

	Awt es inferior al valor que da lugar a una acción
	Awt está comprendido entre el valor de acción y el valor límite
	Awt está comprendido entre el valor de acción y el valor límite

.....
Firma, aclaración y registro del Profesional interviniente.

Certificado de Calibración

SG Equipamientos Industriales

Certificado de calibración N°4955

Empresa: **INGENIERIA LABORAL y AMBIENTAL S.A.**
Equipo **Vibraciones** Modelo: **SV 106/SV38/ SV105** Marca: **SVANTEK**
N°serie: **36352 / 41173 /41747**

Calibrado el: **24 /01 /2022** Recomendamos Calibración: **24 /01 /2023**

Datos Ambientales de Calibración:

Temperatura	25,0 °C
Humedad	42%
Presión	1016,6 hPa

Datos de Calibración de Vibraciones Cuerpo entero

Frecuencia	Lectura	Valor Referencia	N° Patrón	Vencimiento	Diferencia
15,92 Hz	120,00 dB	120 dB	54072	20/09/22	0,00 dB
79,56 Hz	120,01 dB	120 dB	54072	20/09/22	0,01 dB
160,12 Hz	120,03 dB	120 dB	54072	20/09/22	0,03 dB

Datos de Calibración de Vibraciones Mano-Brazo

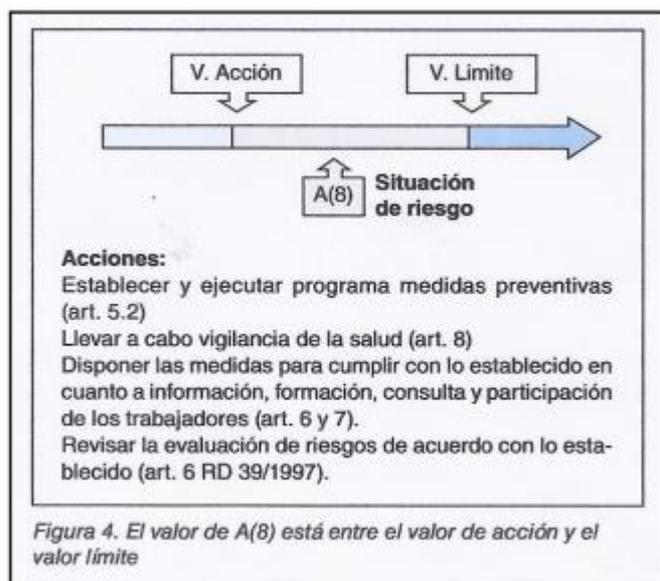
Frecuencia	Lectura	Valor Referencia	N° Patrón	Vencimiento	Diferencia
0,16 Hz	3,81 dB	3,81 dB	55260	11/10/22	0,00 dB
0,32 Hz	0,24 dB	0,22 dB	55260	11/10/22	0,02 dB
2,00 Hz	0,01 dB	0,02 dB	55260	11/10/22	0,01 dB
8,00 Hz	0,02 dB	0,02 dB	55260	11/10/22	0,00 dB
31,5 Hz	0,02 dB	0,02 dB	55260	11/10/22	0,00 dB

Revisado por: Alejandra Fabiana García 

Margenado 4291 - Villa Lugano - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina - C 1439 FTC
Tel/Fax: (54-11) 4602-6501 email: alejandra@sgequipos.com.ar

Conclusión sobre los valores de vibración

Comparando los valores obtenidos para cada frecuencia (1 a 80 Hz) en cada eje biodinámico, se concluye que el encontrado para la medición no supera los valores límites para capacidad reducida por fatiga a los establecidos en la Resolución 295/2003 para una jornada de ocho horas de trabajo. El valor de ponderación (Awt) de la medición se encuentra entre el valor de acción y el valor límite (tomado como referencia por la Resolución 295/03)



Conclusión sobre las Mediciones realizadas

Tomando los valores recogidos por los instrumentos junto a las conclusiones realizadas, es posible confirmar que los trabajadores de los vehículos de larga distancia se encuentran, expuestos a valores aceptables. Estas condiciones generales de trabajo no logran comprometer la salud de los operarios, siempre y cuando se respeten las cargas horarias y se haga correcto uso de las medidas de seguridad.

Para esto es importante continuar con las capacitaciones, tanto de manera individual como colectiva. Reforzando esto con la difusión de información por medio de planes de comunicación, en medios estáticos dentro de las plantas y haciendo uso de los medios de comunicación y herramientas informáticas actuales.

Manteniendo un seguimiento de los posibles eventos que sean denunciados, para poder tener así en vigencia las medidas correctivas.

El mantenimiento de la flota de vehículos es un compromiso que debe mantener la empresa, para poder ofrecer a los conductores herramientas adecuadas de trabajo. Siendo una posibilidad de mejora la confección de un

plan de mantenimiento mecánico, lo que reduciría el tiempo de respuesta antes de desperfectos mecánicos. Además de reducir la posibilidad de eventualidades con detenciones en ruta, lo que evita que los choferes sean expuestos a posibles eventos de inseguridad.

Análisis de Accidentes Denunciados

Registro de Denuncias a la Aseguradora de Riesgo de Trabajo									
Razón social: Expreso Cargo			C.U.I.T.:		Sector de Operarios		Chóferes de larga distancia		
Dirección: Colectora Circunvalación Córdoba			Localidad: Córdoba		C.P.: 5000 Provincia: Córdoba		Período Registrado		
Siniestro	Nombre accidentado	Tipo de contingencia	Medio informante	Observaciones	Fecha accidente	Fecha fin ITT	Fecha alta	Rechazo	Establecimiento
2578010	MINGUELL CRISTIAN ANDRES	T	DENUNCIA TELEFONICA RES.310	CUERPO EXTRAÑO EN OT.Y EN MULTIP.PART.DE PART.EXT.D/OJO	17/04/2023	24/04/2023	24/04/2023	No	CLC - Centro Logístico Córdoba
2576501	SALINAS MATIAS ARIEL	R	DICTAMEN COMISION MEDICA	REALIZANDO CARGA DE MERCADERÍA AL SUBIR AL CAMIÓN AL CORRER CAJAS, SE RESBALA, Y SE GOLPEA LA RODILLA IZQUIERDA CON LA COMPUERTA DEL CAMIÓN. TRAUMAT DE RODILLA IZQ.	14/04/2023	10/05/2023	10/05/2023	No	CLC - Centro Logístico Córdoba
2544949	GODOY MIGUEL ANGEL	T	DENUNCIA TELEFONICA RES.310	CONTUSION DE DEDO(S) DE LA MANO.	30/01/2023	01/02/2023	01/02/2023	No	CLC - Centro Logístico Córdoba
2543606	VAGUENTE EDDIE OMAR	P	CARTA DOCUMENTO Y/O TELEGRAMA	EP: SINDROME CERVICOBRAQUIAL.	17/01/2023	17/01/2023	08/03/2023	Si	CLC - Centro Logístico Córdoba
2477993	NIETO GABRIEL RICARDO	T	DENUNCIA TELEFONICA RES.310	FRACTURA DEL OMOPLATO POR CAIDA DESDE EL CAMION	16/08/2022	06/09/2022	06/09/2022	No	CLC - Centro Logístico Córdoba
2470400	CUEVAS DIEGO ADRIAN	T	DENUNCIA TELEFONICA RES.310	CUERPO EXTRAÑO EN OT.Y EN MULTIP.PART.DE PART.EXT.D/OJO	25/07/2022	27/07/2022	27/07/2022	No	CLC - Centro Logístico Córdoba
2466840	MONSALVO ALEJANDRO	T	DENUNCIA TELEFONICA RES.310	CUERPO EXTRAÑO EN LA CORNEA.	16/07/2022	22/07/2022	22/07/2022	No	CLC - Centro Logístico Córdoba
2570875	ALEGRE JUAN RAMON	T	PREVENET	REFERE HABERSE DORMIDO EN RUTA. MUERDE BANQUINA, (RUTA 9 PROXIMO A ACCESO A LIMA PASANDO ZARATE) LUEGO INGRESA A RUTA Y VUELCA. POSEE CORTES EN CARA Y DOLOR EN TOBILLO. FUE TRASLADADO A HOSPITAL ZONAL VIRGEN DEL CARMEN	31/03/2023			No	CLB - Centro Logístico Benavidez

Conclusión por Siniestros Denunciados

Sobre un total de 8 siniestros denunciados a la ART, se detecta uno rechazo por la aseguradora y de los restantes uno tuvo consecuencias graves. El accidente grave tiene hasta el momento un total de 100 días de bajas del trabajador. Sin tomar este valor el promedio de días de bajas es 9 días.

El seguimiento de horas de manejo se ha tornado un punto con posibilidad de mejora, ya que los choferes si lo consideran necesario por algun motivo en particular continúan con su marcha sin detención reduciendo el descanso.

Este evento particular que desvirtúa la acción colectiva de los trabajadores es importante destacar, para poner como ejemplo a los demás conductores tomando asi conciencia de las consecuencias de no respetar consignas básicas.

Manual de Capacitaciones para Conductores de Camiones

Manejo Defensivo

Son protocolos establecidos que el conductor debe seguir para manejar de manera segura. Estos procedimientos tienen en cuenta la falta de habilidad y conocimiento de otros conductores. También implica desarrollar una actitud de cortesía y consideración hacia los peatones, además de mantenerse atentos y vigilantes ante la impulsividad de los niños, las distracciones de las personas y la lentitud de los ancianos. Conducir de manera defensiva consiste en adquirir conocimientos sobre una serie de situaciones que cambian constantemente y requieren que el conductor esté en un estado de alerta constante, es decir:

Manejar evadiendo accidentes, a pesar de las actitudes inapropiadas de otros conductores y de las condiciones adversas a nuestro alrededor.

Aspectos fundamentales del Manejo Defensivo

Actitud:

Involucra la preparación mental y decisiones conscientes que toma el conductor, por ejemplo:

Espacio:

Significa dejar tiempo y distancia de maniobra para evitar situaciones peligrosas. Mientras si circula detrás de otros vehículos, debe practicarse este principio.

Cumplir con las velocidades máximas (salvo señalización más restrictiva):

· En las vías urbanas:

80 km/h en las vías de tránsito rápido (autopista-autovía).

60 km/h en avenidas

40 km/h en calles

Otros:

70 km/h en conducción nocturna en autopistas sin iluminación artificial o en rutas de doble circulación sin iluminación artificial.

60 km/h en rutas que atraviesan zonas urbanas

30 km/h en encrucijadas urbanas sin semáforo

20 km/h en pasos a nivel sin barreras ni semáforos

20 km/h en proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas

Transitar a 20 km/h por debajo de los límites de velocidad en el caso de condiciones adversas (lluvia, niebla, agujeros en la calzada, nieve, etc.).

Realizar maniobras de marcha atrás con el auxilio de una persona externa al vehículo, cuando no pueda garantizar la visibilidad del área exterior a la trasera del vehículo.

No usar aparatos de comunicación mientras se conduce.

No transportar animales, objetos sueltos o sustancias peligrosas en la cabina.

La carga por transportar deberá estar correctamente estibada y asegurada.

No estacionar ni detenerse en banquetas; solamente en caso de emergencias y con la debida señalización, en lugares que garanticen la seguridad de la carga, el vehículo y la del chofer.

Recomendaciones para los choferes al volante

- ✓ Realizar el Check list de la unidad antes de iniciar la jornada.
- ✓ Utilizar el cinturón de seguridad siempre.

- ✓ Utilizar luces bajas durante el día en todo momento.
- ✓ Descansar adecuadamente antes de iniciar la jornada, dormir un promedio de 7 a 8 horas corridas.
- ✓ No consumir comidas pesadas y en exceso antes de iniciar el viaje.
- ✓ No consumir bebidas con alcohol.
- ✓ No tomar medicamentos que puedan disminuir su estado de alerta (miorrelajantes, antihistamínicos, sedantes).
- ✓ Evitar adoptar posturas excesivamente relajadas y tome firmemente el volante.
- ✓ Dirigir las salidas de aire al cuerpo o a los brazos, nunca directamente a los ojos con el efecto de evitar que los ojos se sequen y produzcan fatiga ocular.
- ✓ Utilizar los elementos de protección personal; zapatos de seguridad, guantes de protección y lentes de seguridad.
- ✓ Utilizar los tres puntos de apoyo para subir y bajar del vehículo.

La empresa ya cuenta con Capacitaciones de Un Paso (CUP) que sirven para ser panelizadas, reforzando así los conocimientos de los trabajadores. Algunas relacionadas a la conducción son;

CARGO	Conocimiento Básico	<input type="radio"/>	CAPACITACION	CUP Cód.:	SH	N° DE REVISIÓN	Fecha
	Calidad	<input type="radio"/>	DE UN PUNTO	N°:	106	000	10/3/2015
	Medio Ambiente	<input type="radio"/>	TEMA: Velocidad Máxima de circulación en la calle	Preparó: M. Balbi	Revisó: M. Maldonado	Aprobó: P. Di Caterina	
	H&S	<input checked="" type="radio"/>		Firma:	Firma:	Firma:	

AL CONDUCIR POR ENCIMA DE LAS VELOCIDADES PERMITIDAS,
 PODÉS SUFRIR O PROVOCAR UN ACCIDENTE

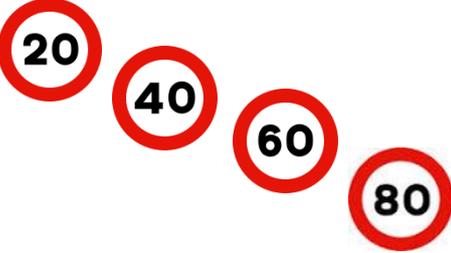
Respetá el limite



de Velocidad

VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS

- Frente a escuelas: 20 Km/h
- Calles: 40 Km/h
- Avenidas: 60 Km/h
- Circunvalación: 80 Km/h



EVITEMOS LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO
 RESPETÁ SIEMPRE LAS VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS

Contamos con vos

CARGO	Conocimiento Básico	<input type="radio"/>	CAPACITACION	CUP Cód.: SH	N° DE REVISIÓN	Fecha
	Calidad	<input type="radio"/>	DE UN PUNTO	N°: 111	000	14/3/2015
	Medio Ambiente	<input type="radio"/>	TEMA: Manejo Defensivo		Preparó: Stemberger	Revisó: M. Maldonado
	H&S	<input checked="" type="radio"/>			Aprobó: Di Caterina	

MANEJO DEFENSIVO

Anticiparse a las acciones de otros conductores, de tal manera que se eviten accidentes a pesar de las conductas de aquellos o de la presencia de condiciones adversas en el entorno.

Aprende a Ceder

Implica acomodar el comportamiento de manejo a los factores de la vía pública (iluminación, clima, camino, tránsito, estado del vehículo, estado de ánimo).

Conduce de forma segura

Implica tener la habilidad para manejar un vehículo de forma tal que no te veas envuelto en un accidente.

Fórmula para prevenir accidentes



- 1. Reconocer el peligro:** Siempre debes estar alerta. En la ruta, en la ciudad, en las avenidas, en el tránsito diario.
- 2. Entender la defensa:** Aprende cuáles son las formas necesarias para hacerle frente a las situaciones específicas.
- 3. Actuar a tiempo:** No esperes para ver que es lo que sucede. **ACTUA**; de vos depende que no ocurra un accidente.

La Seguridad... no cuesta nada; y de paso, se hace **CARGO** de tu SALUD.

Oportunidad de Mejoras

Por las particularidades obvias del puesto de trabajo de un conductor de camiones de larga distancia, no solo cuentan con el constante cambio de escenario y de entorno. Además, se encuentran sin compañía en el habitáculo del vehículo, es por lo que la comunicación con la empresa es fundamental. Para que esta comunicación ocurra existe la figura de la central de monitoreo, que tiene un seguimiento de la ubicación de la unidad, por medio de la tecnología de GPS (Global Position Satelital). Cuenta con comunicación directa con el conductor que le sirve para mantenerlo informado de cualquier evento en el camino, como también para que el chofer pueda dar avisos.

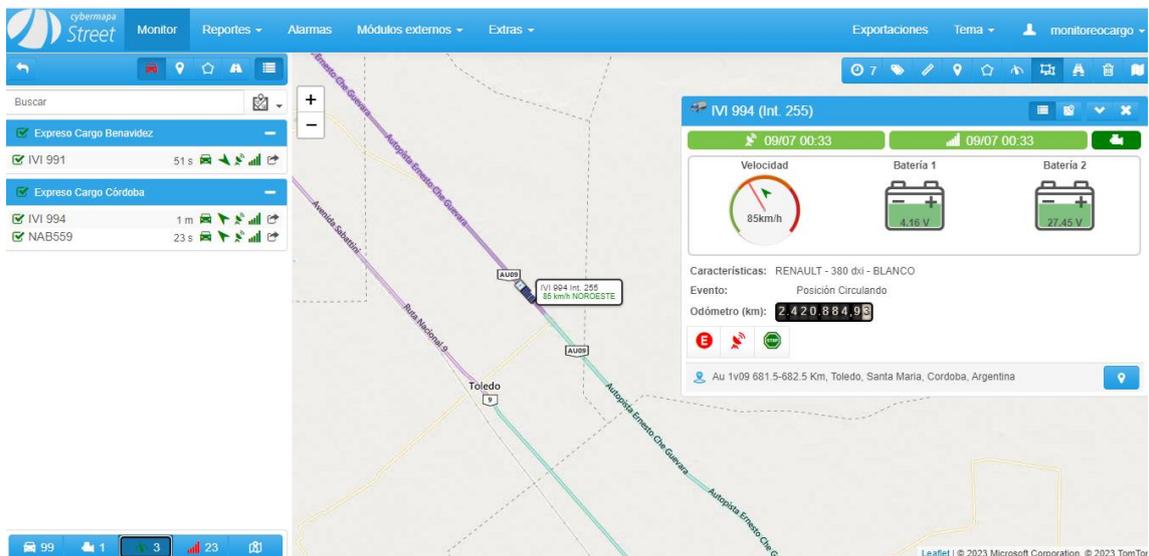


Imagen de la plataforma de seguimiento satelital

Considerando que el recorrido es fijo para todas las unidades, la confección de un relevamiento de la ruta arrojaría el estado de las estaciones de servicios disponibles, los controles policiales fijos, las estaciones de peajes, unidades sanitarias, zonas seguras para detenciones, etc. Una propuesta para presentar a la empresa es la siguiente;

CARGO PARADAS SEGURAS AUTORIZADAS POR CARGO **CARGO**



COMUNICARSE CON MONITOREO DE CARGO EN CASO DE:

- DETENCIONES MAYORES A 30 MINUTOS
- PROBLEMAS MECANICOS, DE SALUD U OTRO FACTOR QUE IMPIDA FINALIZAR EL VIAJE EN TIEMPO Y FORMA

Análisis de las condiciones generales de trabajo

El puesto de conductor de vehículo de larga distancia implica una serie considerable de factores que impactan tanto en el cuerpo del trabajador como en su entorno laboral, como se ha mencionado previamente. El habitáculo en el cual interactúa con este entorno presenta aspectos positivos y elementos de confort que no solo contribuyen al bienestar y la seguridad del conductor, sino que también pueden generar distracciones. Estas distracciones, cuando se combinan con la naturaleza rutinaria del trabajo, pueden llevar al conductor a adoptar comportamientos descuidados o excesivamente confiados.

Desde los factores identificados, se pueden hacer las siguientes observaciones:

ERGONOMIA

El conductor no solo debe comprender las limitaciones de tolerancia de su propio cuerpo, sino que también debe recibir capacitación constante sobre actitudes y acciones que ayuden a mitigar los riesgos para su integridad. El control preventivo de la salud al momento de su incorporación al equipo de conductores debe cumplir con las exigencias de la Superintendencia de Riesgos de Trabajo, tal como se establece en la Resolución 43/97. Es necesario realizar estudios médicos que confirmen la aptitud física y las condiciones psicofísicas de la persona para desempeñar las responsabilidades del puesto de chofer. Después de establecer la relación laboral, esta misma Resolución requiere que el trabajador someta su estado de salud a exámenes médicos periódicos anuales.

La Superintendencia de Riesgos del Trabajo ha desarrollado una herramienta para prevenir los trastornos musculoesqueléticos, conocida como el protocolo 886/15. Este protocolo se acompaña de una guía práctica que facilita la comprensión y el uso efectivo de su análisis.



La modernización de los vehículos ha permitido mejorar las condiciones de conducción a lo largo de los años. Existen posibilidades para ajustar la posición de conducción mediante la regulación en altura y distancia del volante, así como la posición del asiento. La cabina del camión está diseñada para incluir un área destinada al descanso del conductor, que puede ser utilizado de manera horizontal. Esto brinda al conductor la oportunidad de descansar adecuadamente durante las paradas prolongadas en los viajes de larga distancia.

Estas mejoras ergonómicas y de seguridad demuestran un enfoque positivo hacia la salud y el bienestar de los conductores de vehículos de larga distancia, contribuyendo a reducir los riesgos asociados con este entorno laboral.

RUIDOS Y VIBRACIONES

Los vehículos en la actualidad brindan una amplia gama de ventajas para abordar las molestias causadas por el ruido ambiental de la ruta, así como las vibraciones generadas por el camino y transmitidas a través de los neumáticos, que llegan al conductor a través del volante y la estructura del vehículo.

La insonorización ha prácticamente eliminado los problemas auditivos que podrían surgir debido a la exposición prolongada a los ruidos generados durante el viaje. Sin embargo, como se ha analizado en secciones anteriores,

el control preventivo sigue teniendo un alto impacto en la prevención de las posibles consecuencias que los conductores puedan experimentar.

Esta mejora en el diseño de los vehículos ha contribuido significativamente a la salud y el confort de los conductores, minimizando las molestias derivadas del ruido y las vibraciones durante los viajes de larga distancia. No obstante, es esencial reconocer que, a pesar de estos avances, la implementación de medidas preventivas y de seguridad sigue siendo esencial para garantizar la protección y el bienestar a largo plazo de los choferes. Los avances tecnológicos en la ergonomía y la comunicación dentro del vehículo también juegan un papel fundamental en la creación de un entorno de trabajo seguro y cómodo para los conductores.



Esta prolongada permanencia en el habitáculo exige al conductor contar con elementos para amenizar su estadía. Es por eso sumamente relevante que los choferes comprendan que el orden del sector es importante, ya que en caso de requerir realizar maniobras evasivas contar con elementos sueltos, puede complicar la situación.

PROTECCION CONTRA INCENDIOS

Resulta crucial brindar una capacitación constante a los conductores sobre cómo actuar ante situaciones que puedan desencadenar un incendio.

Reconocer la importancia de atender de inmediato incluso los indicios mínimos de peligro, dado que los vehículos están compuestos por componentes inflamables.



Es esencial resaltar la necesidad de una rápida contención de líquidos derramados por el vehículo, utilizando materiales absorbentes almacenados en baldes designados. En el caso de los vehículos asignados a la empresa Cargo, es importante mencionar que, debido a las particularidades de la carga transportada, estos elementos no están presentes. Sin embargo, es relevante señalar que los conductores podrían entrar en contacto con líquidos a temperatura en la parte mecánica del vehículo, específicamente en el sistema de refrigeración y circuito de aceite del motor.

En este sentido, es necesario verificar las condiciones de funcionamiento antes de emprender el trayecto.

Mayoritariamente, el volumen más considerable de líquido transportado por los vehículos es su combustible, pudiendo alcanzar hasta 1500 litros distribuidos en dos tanques. Estos tanques suelen ubicarse en la parte trasera de la cabina del conductor. Importante destacar que, en condiciones normales de conducción, no existe la posibilidad de contacto directo con estos líquidos desde el habitáculo de manejo.

Los conductores disponen de acceso a un centro de monitoreo que brinda asistencia en diversas situaciones de emergencia, incluyendo incendios en el vehículo, carga o entorno. Esta red de apoyo tiene como objetivo primordial implementar y ejecutar medidas para prevenir o reducir el impacto de situaciones de emergencia, siniestros o desastres. La sinergia entre la formación continua y el respaldo de recursos especializados es esencial para garantizar la seguridad integral de los conductores y su entorno laboral.

PROCEDIMIENTO DE RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS:	
En caso de Accidentes como choques, incendio, derrames mediano o de grandes dimensiones y enfermedad durante el viaje comunicarse con Monitoreo de Flota Cargo.	
Tel: (011)5659333	
En caso de lesiones comunicarse con ART Prevención	
Tel: 0800-4444-2782	

Es esencial destacar que los conductores de la empresa son formados con relación a los riesgos y procedimientos adecuados en caso de un siniestro que involucre tanto al vehículo como a su carga. Esta capacitación abarca diversos escenarios, desde las instalaciones de origen o destino hasta la vía pública y estaciones de servicio, donde existe proximidad a surtidores de combustible. Este enfoque integral refuerza la seguridad y bienestar tanto de los conductores como del entorno en el que operan.

Condiciones de Seguridad

Son aquellas condiciones instaladas en el vehículo que están destinadas, que pueden ser limitantes para evitar causar accidentes de trabajo.

En todos los casos que abordemos en los próximos puntos es un pilar básico y necesario, la capacitación y el accionar adecuado de las personas involucradas. Siendo que el contar con todas las medidas de seguridad pueden ser obsoletas si son ignoradas por los involucrados.

Medidas de Seguridad para el Conductor

En la actualidad los vehículos cuentan con una gran gama de aportes a la seguridad pasiva y activa para el conductor. Identificando que ;

- Seguridad pasiva. Son elementos que mitigan las consecuencias de un accidente.
- Seguridad activa. Son tecnologías que ayudan a prevenir accidentes

Tal es el caso de las unidades adquiridas por la empresa, todas ellas cumplen con lo establecido por Agencia Nacional de Seguridad Vial en la disposición 166/2010 aplicada sobre el Artículo V de la Ley 24.449;

- ✓ **Airbags**; las bolsas de aire ubicadas en el volante para absorción y amortiguación del impacto en caso de colisión.
- ✓ **Cinturón de seguridad**, según el decreto 779/95 en el punto 1.2.2.1 describe la obligatoriedad de este dispositivo en las butacas contiguas a las puertas. Cinturones del tipo abdominal o bien del tipo tres puntos con o sin enrollador. Estos correaes deben cumplir con lo establecido en la Norma IRAM 3641.
- ✓ **Sistema antibloqueo de freno ABS**, sistema que evita la pérdida de control del vehículo al momento del frenado brusco o repentino. De ocurrir, el sistema libera presión del freno para que el neumático no patine.
- ✓ **Dispositivo de alerta visual y acústica de colocación cinturón de seguridad**, advirtiendo al conductor sobre la falta cometida al poner en movimiento del vehículo.
- ✓ **Correcto funcionamiento de luces**, cumpliendo con la Ley 27425 modificación de la Ley N° 24.449, donde ayuda a la realización de maniobras seguras dando visibilidad de sus maniobras y presencia a los demás vehículos.
- ✓ **Dirección asistida**, facilita la conducción del vehículo y también contribuye a mantener la estabilidad al aumentar la velocidad del vehículo.

- ✓ **Carrocería de la cabina**, absorbe gran parte de la fuerza de impacto provocado por un choque. En caso de colisión frontal, reduce los daños y el posible desplazamiento del motor.

Contaminantes Ambientales

Ante este punto en todos los vehículos de carga en la actualidad en mayor o menor medida, realizan la emisión de gases contaminantes. Para poder reducir al máximo y mitigar así los daños al medio ambiente es fundamental, que el vehículo sea expuesto a un exhaustivo examen de partes mecánicas.

El sistema Nacional de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) se encuentra regulado bajo la Ley 24449 en su artículo 34 y su correspondiente reglamentación, artículo 34 inciso 1 del Anexo I del Decreto N° 779/1995, modificado por el artículo 39 del Anexo I del Decreto 1716/2008. Debiendo ser realizado en los talleres habilitados por la Secretaría de Gestión de Transporte del Ministerio de Transporte.



Por el conductor encontrarse en un habitáculo cerrado, mientras se encuentre en movimiento es útil para mantener segura a la persona de las acciones del viento o el clima. Pero es importante que este cierre hermético sea beneficiado por una ventilación, evitando así la sofocación o ahogamiento durante la conducción. Los síntomas físicos y emocionales son acciones contra el bienestar de la persona, generando alteraciones en las funciones motrices, visuales y auditivas del chofer. Esto puede presentar en forma de migrañas,

sensación de presión en las sienes. También posibles dolores de nuca y espalda lo que hace incomoda la conducción.

Ergonómicos

La postura de manejo es un punto que logra hacer aportes al bienestar del conductor, evitando malestares y síntomas contraproducentes. El elevado número de horas sentado incrementan la probabilidad de sufrir un accidente de tránsito. Pudiendo ser la postura, la causa de apariciones de calambres, problemas circulatorios, dolencias, que pueden acrecentar con el tiempo. La posibilidad de un trastorno musculoesquelético, especialmente del tipo dorsolumbar. Debido a las características del puesto de trabajo la columna vertebral es una de las partes más sensibles a sufrir molestias o lesiones. Cuando la butaca está mal diseñada, regulada o no dispone de los medios necesarios para que el conductor tenga la posibilidad de regular la ubicación. Un diseño ergonómico adecuado sugiere tener ciertos puntos;

- El ajuste y la distancia del volante con respecto al asiento, para adaptarse a las condiciones particulares de cada conductor. Tomando la longitud de extremidades superiores e inferiores, además del abdomen en relación con el volante.
- La superficie de la butaca debe ser cómoda y mullida, confeccionada con material antideslizante y anti transpirante.
- El tablero debe ser cómodo, accesible y visible para el conductor de esta manera tendrá una adecuada percepción de los indicadores.
- Los espejos retrovisores deben ser regulados por el conductor para poder tener una adecuada visualización de su entorno.
- Un adecuado cronograma de viaje, organizando los tiempos de manejo intercalando los descansos y refrigerios.
- Posibilidad de mantener hábitos de alimentación saludable.



Exigencias del puesto

En cualquier labor, el esfuerzo físico y mental impone una carga que influye en la aparición de fatiga. Si anticipamos el nivel de esfuerzo requerido por una tarea específica, podemos prevenir la fatiga eficazmente.

En el contexto ergonómico, las dolencias laborales pueden afectar al trabajador de diversas maneras, haciendo hincapié en los aspectos psicosociales. Los factores psicosociales incluyen turnos rotativos, trabajo nocturno, sobrecarga mental, aislamiento familiar, estrés, entre otros, impactando directamente en el bienestar del conductor.



Un rasgo distintivo de esta ocupación es la considerable cantidad de tiempo que el conductor pasa solo durante su jornada laboral. La monotonía puede agravar los pensamientos sobre sus problemas económicos, familiares o de

salud, aumentando la reflexión, lo cual puede ser perjudicial para el ánimo y la interacción con otros conductores. La sobrecarga mental, de manera sigilosa pero nociva, puede influir en sus acciones y decisiones.

La rotación de horarios es un factor para considerar; la rutina puede llevar a la complacencia y desinterés en situaciones relevantes. Por otro lado, el constante cambio de horarios impide un buen descanso, esencial ante las demandas del trabajo.

El horario nocturno puede ser perjudicial para el trabajador, ya que nuestro reloj biológico señala la noche como tiempo de sueño. Aunque tiene ciertos beneficios operativos y de tránsito, es menos favorable para el trabajador cuando se establece como horario fijo.

Durante la noche, segregamos melatonina, reguladora de nuestros ritmos biológicos, induciendo somnolencia. Consecuencias como trastornos del sueño, menor descanso y la irritabilidad debido al insomnio afectan al individuo. Unido al estrés y cambios hormonales esto puede resultar en problemas de salud, como presión arterial, problemas digestivos y cardíacos, y afectar los niveles de glucosa, comprometiendo incluso a la diabetes.

La comprensión de estos factores es esencial en la creación de medidas de seguridad y prevención que salvaguarden la salud y bienestar integral del conductor.

Organización de la Prevención

La empresa cuenta con diferentes campañas de concientización y una de las acciones primarias es la difusión de CUP (Capacitación de Un Paso), abordando las diferentes áreas de producción. Entre ellas se incluye el puesto de conductores de camiones, donde alguno de estos folletos son los siguientes;

CARGO	Conocimiento Básico	<input type="radio"/>	CAPACITACION	CUP Cód.: SH	N° DE REVISIÓN		Fecha
	Calidad	<input type="radio"/>	DE UN PUNTO	N°: 024	000		9/4/2013
	Medio Ambiente	<input type="radio"/>	TEMA: Prevención de	Preparó: J. Stemberger	Revisó: J. Perondi	Aprobó: P. Di Caterina	
	H&S	<input checked="" type="radio"/>	Violencia en la Vía Pública	Firma:	Firma:	Firma:	

RECOMENDACIONES PARA PREVENIR UN ASALTO Y LESIONES

EQUIVOCADO: Pensar que no te va a ocurrir a vos.

- 1** No tener una actitud alerta y vigilante. No prestar atención a lo que ocurre a tu alrededor.
- 2** Interrumpir la acción del delincuente, si este te sorprende y ataca con un arma de fuego.
- 3** No observar la escena y el comportamiento de las personas.
- 4** Quedarte en el lugar, si comprobaste que estás amenazado.
- 5** Perder la calma, resistirse y forcejear con el delincuente, si te ataca con un arma.
- 6** OLVIDAR que tu objetivo principal es sobrevivir al asalto.
- 7** NO CONFIAR en tu olfato e intuición.
- 8** Mirar al delincuente a la cara puede generar violencia por miedo que sea reconocido

ACERTADO: Actuar en forma alerta y vigilante.

- 1** Prestar atención y alerta a lo que ocurre a tu alrededor.
- 2** La actitud alerta y vigilante es el mejor momento para interrumpir la acción del delincuente.
- 3** Observa la escena y el comportamiento de las personas:
 - a. Manos ocultas en los bolsillos o espalda.
 - b. Mirada oculta y esquiva.
 - c. Actitud nerviosa, impaciente y agresiva.
 - d. Andar ligero, decidido y vigoroso.
 - e. Personas, comportamientos y situaciones no habituales del reparto.
 - f. Apariencia física que genere desconfianza.
- 4** Si te sientes amenazado, aléjate del lugar.
- 5** Si te sorprenden y asaltan, RECUERDA que tu objetivo principal es sobrevivir al asalto. Ten calma; NO te resistas; y entrega los objetos de valor.
- 6** CONFIA en tu olfato e intuición.
- 7** No mires al delincuente a la cara, no te resistas, tu vida vale mucho más que los valores que portás

TU SEGURIDAD Y SALUD ES LO PRIMERO PARA NOSOTROS. CONTAMOS CON VOS

DEPARTAMENTO DE HIGIENE Y SEGURIDAD

CARGO	Conocimiento Básico	<input type="radio"/> CAPACITACION	CUP Cód.:	SH	N° DE REVISIÓN	Fecha
	Calidad	<input type="radio"/> DE UN PUNTO	N°:	082	000	23/7/2014
	Medio Ambiente	<input type="radio"/> TEMA: 3 Puntos de Apoyo (Camión)	Preparó: M. Balbi		Revisó: M. Maldonado	Aprobó: P. Di Caterina
	H&S	<input checked="" type="radio"/>	Firma:		Firma:	Firma:

3 PUNTOS DE APOYO Para Subir / Bajar del camión



PUNTOS DE APOYO

- 1 Agarrar la manija que está en el tablero, debajo del volante
- 2 Apoyar el pie en el primer escalón
- 3 Al subir el escalón, agarrar la manija que se encuentra al costado del volante



- Al bajar, invertir el orden de los puntos de apoyo

Contamos con vos

Conocimiento Básico	<input type="radio"/>	CAPACITACION	CUP Cód.:	N° DE REVISIÓN	Fecha
Calidad	<input type="radio"/>	DE UN PUNTO	N°: 099	000	5/11/2014
Medio Ambiente		TEMA: Bloqueo de camiones.	Preparó: S. Pucheta	Revisó: M. Alonzo	Aprobó: M. Alonzo
H&S	<input checked="" type="radio"/>		Firma:	Firma:	Firma:

AL DESCENDER DE LOS CAMIONES EJECUTAR EL BLOQUEADOR O FRENO DE MANO.



Aplicar esta buena práctica disminuye las posibilidades de que puedan ocurrir daños a las personas, a la mercadería y a otros vehículos industriales.

La seguridad es cuestión de todos, hacete CARGO!

CARGO	Conocimiento Básico	<input type="radio"/> CAPACITACION	CUP Cód.:	SH	N° DE REVISIÓN	Fecha
	Calidad	<input type="radio"/> DE UN PUNTO	N°:	106	000	10/3/2015
	Medio Ambiente	<input type="radio"/>	TEMA: Velocidad Máxima de circulación en la calle	Preparó: M. Balbi Firma:	Revisó: M. Maldonado Firma:	Aprobó: P. Di Caterina Firma:
	H&S	<input checked="" type="radio"/>				

**AL CONDUCIR POR ENCIMA DE LAS VELOCIDADES PERMITIDAS,
PODÉS SUFRIR O PROVOCAR UN ACCIDENTE**



VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS

- Frente a escuelas: 20 Km/h
- Calles: 40 Km/h
- Avenidas: 60 Km/h
- Circunvalación: 80 Km/h

**EVITEMOS LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO
RESPETÁ SIEMPRE LAS VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS**

Contamos con vos

Soluciones técnicas y/o medidas correctivas

Hemos explorado las complejidades y desafíos a los que se enfrentan los conductores de vehículos de larga distancia. Desde la ergonomía hasta los riesgos psicosociales, hemos identificado los elementos que pueden afectar la salud y el bienestar de estos trabajadores esenciales.

En nuestro análisis, hemos considerado la necesidad de brindar una capacitación continua que permita a los conductores identificar riesgos potenciales y responder de manera efectiva en situaciones de emergencia. Además, hemos resaltado la importancia de medidas preventivas, como la contención de líquidos derramados y la optimización de los vehículos para minimizar el impacto del ruido y las vibraciones.

Es evidente que el entorno laboral de los conductores de vehículos de larga distancia es único y plantea desafíos particulares. Sin embargo, es en este desafío donde se encuentra la oportunidad de implementar soluciones técnicas y medidas correctivas que contribuyan a mejorar significativamente las condiciones de trabajo y la calidad de vida de los conductores.

Las siguientes son las Acciones Correctivas para Mejorar la Seguridad y Bienestar de los Conductores de Vehículos de Larga Distancia recomendadas a la empresa logística;

Programa Integral de Capacitación: Establecer un programa continuo de formación que desarrolle los aspectos técnicos, de seguridad vial y prevención de riesgos, equipando a los conductores con los conocimientos necesarios para identificar peligros y responder adecuadamente. El mismo debería ser implementado y difundido a los conductores de manera virtual, con actividades presenciales al menos cuatro veces al año. Todos ellos con evaluaciones que puedan otorgar un parámetro claro de los conocimientos adquiridos por el participante. De manera simultánea las actividades prácticas con simulacros en el puesto de trabajo, mejoran el aprendizaje cognitivo de los conductores.

Ergonomía Vehicular: Renovar la flota vehicular con la adquisición de unidades que puedan ofrecer los beneficios que la tecnología aporta a los rodados en la actualidad. Sumar este punto a las charlas de capacitación para que el conductor, tenga las herramientas para poder dar el mejor uso al instrumental del vehículo. Es importante tener acceso a las clases de inducción postventa que presentan las empresas automotrices para el uso adecuado de sus unidades.

Sistemas ADAS Junto a la renovación de las unidades se acarrea una mejora notable con la incorporación del sistema **Advanced Driver Assistance Systems**, siendo un asistente para la conducción de las unidades. Permitiendo algunos beneficios como;

- ✓ Aviso de Pre-colisión
- ✓ Alerta de Cambio de Carril
- ✓ Alerta de Puntos ciegos
- ✓ Detector de Fatiga

Protocolos de Contención de Líquidos: Implementar un procedimiento estandarizado para la contención rápida y segura de líquidos derramados, utilizando materiales absorbentes y baldes para prevenir resbalones y caídas. Además de mitigar los efectos contra el medio ambiente que se pueda provocar.

Monitoreo y Soporte en Tiempo Real: Actualmente cuenta con un sistema de comunicación entre los conductores y un centro de monitoreo, el cual solo actúa en los horarios pico de movimientos de unidades. Brindando asistencia inmediata en situaciones de emergencia, como incendios, accidentes o problemas de salud este aporte debería ser de un régimen 24/7.

Horarios y Rotación Planificada: Diseñar una planificación de horarios que equilibre la rotación y la estabilidad, evitando la monotonía y el exceso de

cambios, lo que puede afectar la atención y la seguridad del conductor. Quedando esto a cargo del área de RRHH para una correcta difusión y control de acción.

Apoyo Psicológico y Social: Proporcionar acceso a programas de apoyo psicológico para ayudar a los conductores a manejar el estrés, la soledad y otros desafíos psicosociales que enfrentan durante su trabajo. En la actualidad la empresa solamente aborda este beneficio para el área administrativa.

Descansos Planificados y Áreas de Descanso: Implementar descansos programados y áreas de descanso seguras en las rutas, permitiendo a los conductores recuperar energías y reducir la fatiga. Del listado existente de paradas seguras, tener un relevamiento periódico del estado de las instalaciones mencionadas y las posibles incorporaciones de nuevos lugares.

Control de Ruido y Vibraciones: Tal como en puntos anteriores la renovación de flota colabora para mejora de condiciones de ruido y vibraciones. Es por eso la relevancia en integrar tecnologías y materiales aislantes en los vehículos para minimizar el impacto del ruido y las vibraciones en la salud del conductor.

Promoción de la Salud: Fomentar la importancia de mantener una buena salud a través de campañas de concientización, nutrición adecuada y ejercicio físico, promoviendo estilos de vida saludables.

Revisión y Mejora Continua: Realizar encuestas de satisfacción y evaluaciones periódicas de las medidas implementadas, buscando una retroalimentación de los conductores para ajustar y mejorar constantemente las estrategias de seguridad y bienestar.

Estas acciones correctivas se enmarcan en una visión integral que busca abordar los riesgos ergonómicos, psicosociales y de seguridad vial que enfrentan los conductores de vehículos de larga distancia. Al implementar estas

medidas, se aspira a crear un entorno laboral más seguro, saludable y satisfactorio para estos profesionales vitales en la industria del transporte.

Programa Integral de Riesgos Laborales

La empresa Expreso Cargo está comprometida en la prevención de accidentes, establece que es responsabilidad de la gerencia, los empleados y los subcontratistas incorporar en la planificación y ejecución de sus labores las siguientes acciones:

- ✓ Comprometerse plenamente con la higiene y seguridad laboral, involucrando a todos los sectores de la empresa mediante una actitud proactiva, abierta y participativa.
- ✓ Reconocer que cada empleado es responsable directo de su propia seguridad y de la de aquellos que puedan verse afectados por su trabajo.
- ✓ Entender que ninguna razón operativa o de urgencia justificará la realización de tareas sin la debida protección de la salud y la integridad física del personal.
- ✓ Colocar la seguridad e higiene laboral en primer plano en las labores a efectuar y en el uso de herramientas.
- ✓ Impartir formación continua en seguridad e higiene a los empleados, asistiendo a las capacitaciones de forma obligatoria.
- ✓ Cumplir con lo establecido en el Decreto 351/79, reglamentario de la Ley de higiene y seguridad en el trabajo.
- ✓ Fomentar el orden y la limpieza como pilares fundamentales para alcanzar niveles sobresalientes de Seguridad e Higiene Industrial.

- ✓ Instaurar un sistema interno de responsabilidades con prácticas de mejora continua en Seguridad, Salud e Higiene Industrial para todos los empleados y subcontratistas.
- ✓ Evaluar los riesgos y ofrecer un programa que garantice las mejores prácticas en lo referente a la Seguridad, Salud e Higiene Industrial.
- ✓ Realizar las labores de acuerdo con los procedimientos establecidos.
- ✓ Familiarizarse y aplicar lo estipulado en el reglamento interno de la empresa, proporcionado a cada empleado.

La seguridad es una condición imprescindible para el desarrollo del trabajo. Es necesario tomar conciencia en todos los niveles de la empresa para alcanzar el objetivo CERO ACCIDENTES.

Puesto Gerenciales – Jerárquicos

En este nivel de mando es muy importante predicar con el ejemplo. Es imprescindible el apoyo y la decisión de gerentes y jefes de sectores para trabajar en la prevención de accidentes.

Los accidentes provocan pérdidas materiales, de proceso y materiales, de manera que de una u otra forma ocasionan impedimentos al normal desenvolvimiento de la empresa.

También es necesario ser coherentes con la política de seguridad, calidad y medio ambiente, establecida por la empresa, y considerar que nuestros clientes exigen que así sea.

Los gerentes y jefes de servicio deben velar por el cumplimiento de los procedimientos de trabajo y corroborar con inspecciones periódicas que las tareas se realicen del modo establecido.

Mandos Medios – jefes operativos

La supervisión constante de los equipos de trabajo otorga a los supervisores la capacidad de mantener un control riguroso en el cumplimiento de las normativas de seguridad por parte de dichos equipos. Cualquier acción u omisión por parte de un supervisor se encuentra bajo constante observación por parte de los empleados, quienes a menudo consideran estas acciones como estándares para su propio desempeño.

Los mandos medios tienen la responsabilidad primordial de prevenir accidentes y salvaguardar el medio ambiente, adhiriendo a los principios establecidos en la política corporativa de seguridad, salud y medio ambiente. Deben estar familiarizados con los procedimientos de trabajo y asegurarse de que se apliquen de manera adecuada, además de informar cuando sea necesario la intervención de los superiores. Deben ejercer juicio para identificar y eliminar cualquier fuente potencial de riesgo en los diferentes frentes de trabajo.

Operarios / Choferes

El compromiso hacia la seguridad propia y la de los colegas es de suma importancia. La seguridad proactiva es la vía más efectiva para lograrlo. Esto implica asumir la responsabilidad personal y actuar con precaución, sin depender de un control externo. La conjunción de medidas preventivas y de protección constituye la mejor barrera contra accidentes y daños al entorno.

Es esencial adquirir un conocimiento profundo de los procedimientos requeridos para las distintas tareas a realizar. Asimismo, es imperativo evitar conductas riesgosas; ninguna urgencia justifica exponerse a peligros innecesarios.

El artículo 10 de la Ley 19.587 de Higiene y Seguridad en el Trabajo establece las siguientes obligaciones para el trabajador:

- ✓ Cumplir con las normas de higiene y seguridad, así como seguir las recomendaciones relacionadas con el uso, mantenimiento y cuidado del equipo de protección personal y de las maquinarias, operaciones y procesos de trabajo, según lo que determinen especialmente los reglamentos.
- ✓ Someterse a exámenes médicos preventivos o periódicos y acatar las prescripciones e indicaciones que se le proporcionen en este contexto.
- ✓ Velar por la conservación de los avisos y carteles que indiquen medidas de higiene y seguridad, además de seguir sus instrucciones.
- ✓ Colaborar en la organización de programas de formación y educación en materia de higiene y seguridad, así como asistir a los cursos que se dicten durante las horas de trabajo.

Selección de personal

La legislación vigente en su decreto reglamentario 351/79, establece en el Capítulo 20 - Selección de personal:

Art. 204: La selección e ingreso de personal en relación con los riesgos de las respectivas tareas, operaciones y manualidades profesionales deberá efectuarse por intermedio de los Servicios de Medicina, Higiene y Seguridad y otras dependencias relacionadas, que actuarán en forma conjunta y coordinada.

Art. 205: El Servicio de Medicina del Trabajo extenderá, antes del ingreso, el certificado de aptitud en relación con la tarea a desempeñar.

Art. 206: Las modificaciones de las exigencias y técnicas laborales darán lugar a un nuevo examen médico del trabajador para verificar si posee o no las aptitudes requeridas por las nuevas tareas.

Art. 207: El trabajador o postulante estará obligado a someterse a los exámenes pres ocupacionales y periódicos que disponga el servicio médico de la empresa.

Generación de Vacante laboral

Ante la necesidad de incorporar un recurso para cubrir con actividades específicas en la organización, el sector solicitante deberá dar aviso a RRHH.

Detallando las características del puesto,

- ✓ la urgencia de cubrir el puesto,
- ✓ el motivo de vacante (crecimiento de la nomina o desvinculación)
- ✓ el horario a cumplimentar
- ✓ el detalle de las tareas requeridas
- ✓ el nivel de calificación necesaria
- ✓ sí es posible cubrirlo con una búsqueda interna

Una vez que se haya aprobado la incorporación por parte de la dirección de la empresa, quedaría a cargo del sector de selección en RRHH.

Proceso de selección

El responsable de sector solicitante debe completar el formulario de solicitud cumpliendo con el nivel de firmas para su aprobación. debe encontrarse firmado por el Responsable/Gerente de la Operación que solicita la/s vacante/s, el Gerente de RRHH, Director de Operaciones y Gerente General.

La firma debe ser acompañada del Formulario en todas las modalidades de contratación requeridas:

- Ingreso de Colaboradores por Reemplazo
- Ingreso de Colaboradores Nueva posición
- Ingreso de Colaboradores por temporada/plazo fijo

	FORMULARIO DE REQUERIMIENTO PERSONAL	RHHF009 07
		Última Revisión: 03/06/2011 Hoja 1 de 1

Modalidad: Agencia Efectivo Pasante Plazo Fijo 3 meses
 (marque con una X lo que corresponda) 6 meses

Fecha de Solicitud: _____ **Fecha de Ingreso Estimada:** _____
Incorporación: Nueva: Reemplazo(*): (*)Reemplazado:.....
Puesto a cubrir: _____ **Area Solicitante (CC):** 3722-SEG E HIGIENE CIS
Convenio/Fuera de Convenio: _____ **Lugar de Trabajo:** _____
Remuneración:..... **Reporta a:**.....
Tiempo de Permanencia: _____ días **Notebook:**.....
 (Solo para el caso de Pasante y Plazo Fijo) **Obra Social:**..... **Teléfono:**.....

FUNDAMENTACIÓN: _____
 (justificar el ingreso)

BREVE DESCRIPCION DE TAREAS (o adjuntar descripción del puesto) _____

PERFIL DEL PUESTO:

Educación: Primaria: Secundaria: Terciaria: Universitaria: Postgrado:
Experiencia: 1 a 2 años 2 a 4 años Más de 4 años Sin experiencia
Idioma: Inglés: Portugués: Otros: _____ No requerido:
Nivel: Básico: Intermedio: Avanzado: Bilingüe:
Otros Requisitos: Sexo: M: F: Indistinto: Edad: _____

Conocimientos Técnicos: _____
 Ej: Técnicas de apilamiento, computación, etc.:

Otras Habilidades: _____
 Ej: Negociación, liderazgo, etc.:

Exámenes Técnicos Adicionales: _____
 (Idioma, PC, etc. solo si la posición lo amerita)

Para ser llenado por RRHH

Cantidad de postulantes entrevistados: _____
Nombre postulante seleccionado: _____
Sueldo propuesto: _____

Gerencia Requirente: Firma: _____ Aclaración: _____	Dirección Requirente: Firma: _____ Aclaración: _____	Recursos Humanos: Firma: _____ Aclaración: _____	Dirección: Firma: _____ Aclaración: _____
--	---	---	--

Preparado por: J. Benassi	Revisado por: C. Cavalli	Aprobado por: J. Miller
---------------------------	--------------------------	-------------------------

Proceso de Búsqueda y Selección del personal

Reclutamiento de candidatos

Esta etapa del proceso se considera determinante por lo tanto se dispone de varios medios de reclutamiento alternativos que serán implementados.

Al momento de recibir la solicitud se debe definir los medios de reclutamiento a implementar en este proceso:

- Reclutamiento a través de agencias consultoras de RRHH
- Reclutamiento a través de páginas de empleo gratuitas o pagas
- Reclutamiento a través de publicaciones en medios gráficos (por ej. Diarios)
- Reclutamiento a través de Entidades Educativas (terciarios, universitarios, de postgrado, otras)
- Reclutamiento a través de redes sociales
- Reclutamiento a través de procesos internos: Postulaciones Internas o referidos.

Ante una vacante en la posición de conductor de larga distancia se pueden dar los siguientes escenarios para cubrir la primera:

- a) Que la búsqueda se abra de manera interna exclusivamente, siendo como consecuencia que el candidato surja de manera interna y quede seleccionado aquel candidato que mayor se acerque al perfil de la posición que se está buscando cubrir.

- b) Que la búsqueda sea abierta internamente y en caso de, no postularse internamente candidatos que cumplan con los requerimientos, la búsqueda se abre externamente.
- c) Que la búsqueda sea abierta de manera simultánea interna y externamente dando “igualdad” de oportunidades a candidatos internos y externos.
- d) Que la búsqueda sea cubierta de manera externa sin contemplar candidatos internos



Entrevista con RR HH

De los curriculum vitae seleccionados Recursos Humanos realiza una entrevista Telefónica de Pre-Filtro a fin de chequear requerimientos excluyentes para la posición de chofer. Para luego ser citado a una entrevista Personal.

RRHH realiza una primera entrevista con el/los postulantes que fueron seleccionados de las distintas fuentes y del Pre-Filtro Telefónico, con el objeto de tener un primer acercamiento al postulante, se evaluará:

- ✓ Formación académica Estudios.
- ✓ Trayectoria Profesional, antecedentes laborales Experiencia y antecedentes laborales
- ✓ Conocimientos, Habilidades, Competencias etc.
- ✓ Vigencia de los permisos de conducción requeridos para el tránsito de cargas generales.
- ✓ Motivación y expectativas sobre el Puesto
- ✓ Para el caso de conductor de vehículos Industriales, al postulante se le adiciona una prueba de validación de habilidades. La misma se realiza por personal calificado de las operaciones

Segunda Entrevista

Se realiza una segunda entrevista con el o los postulantes en la cual se solicita la participación del cliente interno con la finalidad de evaluar las competencias técnicas excluyentes del puesto.

Referencias laborales

En caso de considerar pertinente el seleccionador consultará referencias laborales con organizaciones en las que se haya desempeñado el postulante.

Exámenes Pre-Ocupacionales

Mediante un proveedor externo se solicitará realizar los estudios al mismo en conjunto con el criterio de Salud Ocupacional.

Al aspirante seleccionado se le realizarán los estudios médicos preocupacionales para validar que es apto desde el punto de vista médico, en su aspecto físico-psicológico para las tareas de conducción.

Salud Ocupacional envía el resultado de la validación de los exámenes médicos realizados por el proveedor a Selección. En los casos en que se obtiene un “APTO CON PREEXISTENCIAS” se iniciará el trámite de “VISACIÓN DE EXÁMENES PREOCUPACIONALES” en el Ministerio de Trabajo.

Una vez recibida la conclusión positiva acerca de la aptitud médica del candidato, Selección está en condiciones de confirmar el ingreso al candidato y al cliente interno solicitante de la búsqueda.

Al obtener fecha definida de ingreso del candidato, Selección le envía a su dirección de mail la “propuesta laboral” donde se incluyen todas las condiciones de contratación.

De la misma manera el selector/a agradece a los participantes del proceso de selección que no hayan alineado al perfil. Una vez que el candidato acepta la propuesta de trabajo, se le informa al respecto de la documentación que deberá presentar el día de la inducción.

Una vez que se obtiene el APTO MÉDICO, se completa el formulario de Alta Empleado y se envía a Acreditación de Datos Personales ANSES para la generación del ALTA TEMPRANA y se envía al área de sistemas el Registro de procesamiento de alta o movimiento de Personal. Se avanza en la generación de la CAT (Clave Alta Temprana): requisito exigido por AFIP para el registro anticipado de un nuevo empleado vía web.

Todo personal ingresante debe presenciar el “Proceso de Inducción”, antes del inicio de actividades en su puesto de trabajo. Se utiliza Registro de Asistencia el mismo consta de:

Inducción Institucional

Una breve reseña histórica de la empresa, misión, visión, relación cliente – proveedor interno/externo, Inducción en Higiene y Seguridad acorde al puesto, Inducción del área de Calidad, Inducción del área de Medio Ambiente

Se proyecta video institucional con el Manual de Inducción Grupo Cargo Audio: para todo personal ingresante.

Cumplimentada la inducción, el ingresante es trasladado a su puesto de trabajo, a partir de ese momento, continua la jornada con el responsable del área, o a quien este designe. Por otra parte, el responsable de la selección informa vía mail a todos los interesados sobre el ingreso.

	Higiene y Seguridad				PRPF007	
	REGISTRO DE INDUCCION				ULT.REV.	16/1/2020
					HOJA	1

FECHA	Edificio CLB				
TEMARIO	Induccion de Ingreso // Normas Generales de Seguridad // Uso de EPP // Plan de Emergencia // Roles de Emergencia // Protocolo COVID 19 //				

Nº	LEGAJO	APELLIDO	NOMBRE	EMPRESA	FIRMA
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

Capacitador	Área o Institución

Observaciones:

Capacitación en materia de Higiene y Seguridad Laboral

La empresa Expreso Cargo busca que cada uno de sus colaboradores tome conciencia y se comprometa con el cumplimiento de las consignas generales basada en el respeto al prójimo y los bienes. Para alcanzar este objetivo es primordial que la capacitación sea constante y eficiente, tomando las herramientas que considere necesarias para cada uno de los casos. En el caso particular de los conductores de vehículos de larga distancia, se debe aprovechar al máximo los pocos tiempos que la rutina diaria nos permite reunirlos. Pero también siendo reforzadas con los medios de comunicación que se cuenta en la actualidad, así como lo son los teléfonos inteligentes. Es por eso que la capacitación cuenta objetivos pedagógicos claros;

- ✓ Hacer visible las estadísticas y la problemática mundial de los accidentes In Itinere.
- ✓ Generar aptitudes y actitudes que promuevan la conducción consciente de motos, automóviles y camiones.
- ✓ Ayudar a entender los conceptos básicos de la Psicología del Tránsito y la seguridad vial.
- ✓ Aprender a utilizar técnicas de Gamificación para promover el aprendizaje interactivo y vivencial entre pares.
- ✓ Visualizar y derribar con información científica, los mitos populares que se encuentran en el ámbito laboral.
- ✓ Aprender a construir campañas y mensajes preventivos de par a par.
- ✓ Analizar la normativa vial desde los derechos y las responsabilidades de cada usuario de la vía.
- ✓ Aprender a difundir técnicas de conducción defensiva ante condiciones climáticas adversas. (Lluvia, nieve, hielo, niebla, vientos fuertes, etc.).
- ✓ Proporcionar información científica para derribar mitos en el ámbito laboral.
- ✓ Debatir sobre las consecuencias de las conductas adictivas y la seguridad vial en poblaciones laborales.
- ✓ Motivar conductores a que asimilen y difundan la importancia de llevar a cabo una conducción consciente y segura

Las metodologías por aplicar serian;

Talleres Participativos Campaña de Difusión Evaluaciones periódicas

En conjunto el departamento de Higiene y Seguridad apoyados por RRHH y aportes prácticos del Área de Trafico y Flota Propia, se aplican Dinámicas grupales e individuales, teóricas y prácticas. Capacitaciones con apoyo gráfico y audiovisual. El Uso de una App interactiva mediante el celular de cada conductor, para poder tener actividades diarias pudiendo tener una acción constante. La implementación de herramientas modernas brinda la posibilidad de usar gafas de simulación de estado de ebriedad, otorgando una sensación real de lo que podría acontecer en caso de estar al volante luego de haber consumido alcohol. Un proceso seguro y con sensaciones reales. Juegos



interactivos y dinámicos logran un aprendizaje lúdico de alto impacto en el conductor.

Rol de Agente Multiplicador

Es un interesante concepto que brindar al resto de los trabajadores herramientas que los ayuden a prevenir siniestros viales. A partir de la capacitación y la sensibilización, poder transmitir información y actitudes relacionadas a la temática de la Seguridad y Educación Vial. Logrando así un compromiso generalizado en la comunidad de la corporación.

The screenshot displays the 'Exp CARGO' web application interface. At the top, there is a search bar with the text 'Buscar mis cursos' and a 'Cursos' button. To the right, there are buttons for 'Tutoría' and 'Ayuda'. Below the search bar, a grid of course cards is shown. Each card features a title, a progress indicator, and a status. The courses and their progress are as follows:

Curso	Estado
MANEJO SEGURO DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES	No iniciado 0%
PROCEDIMIENTO DE RESPUESTAS ANTE EMERGEN...	No iniciado 0%
CAPACITACIÓN EN INCLUSIÓN Y DISCAPACIDAD	No iniciado 0%
PROCEDIMIENTO DE BLOQUE SEGURO DE SAM Y ...	No iniciado 0%
CAPACITACIÓN DE MANEJO DEFENSIVO	Aprobado 100%
PROCEDIMIENTO DE RESPUESTA ANTE EMERGEN...	Completo 100%
INDUCCIÓN CONTRATISTAS FERREYRA	No iniciado 0%
INDUCCIÓN CONTRATISTAS CÁRCANO	No iniciado 0%
LEVANTAMIENTO MANUAL DE CARGAS	No iniciado 0%
INDUCCIÓN INSTITUCIONAL	No iniciado 0%
CURSO	No iniciado 0%
CURSO	No iniciado 0%

Versión web de la app para evaluaciones

Semana de la Seguridad

Es una campaña que se desarrolla durante toda la semana del 21 al 28 de abril de cada año, tomando como inicio el día nacional de la Higiene y Seguridad y cerrando con el día internacional.

El 21 de abril de 1972 se dictó la ley 19587 ley de Higiene y Seguridad en Argentina, lo que determina la fecha nacional. Mientras que la ONU determinó el 28 de abril de 2003 el día mundial.



El plan anual de Capacitaciones es un registro que busca de centralizar el registro y el seguimiento de la información que reciben los colaboradores de la empresa.

CHOFERES DE FLOTA PROPIA 2022												PROMEDIO	
TOTALES	0	135	215	175	238	145	233	112	251	184	240	##	104%
CURSOS	MESES											% ASISTENCIA	
	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	
On Time		3			4		2		3		5		55%
Conocimiento foco: manejo defensivo, manejo manual de cargas, reporte de accidentes, utilización de epp			30			34			45		50		125%
CUP - OPL - INSTRUCCIONES		6		34			50		6	36			85%
Comportamiento 3D y avisos de riesgo					15								100%
Plan de Emergencia		51		48		22		31		45		41	95%
Capacitación en conducción de vehículos industriales y estibas	23		45		49		50		22		18		88%
Accidente in itinere		6		34		10	28		15	10			89%
Manejo manual de cargas	46		38		33		47		38		43		92%
Inducción de ingreso a planta Carcano		2					2				1		100%
Primeros auxilios	45	15	49	10	22	29	35	32	50	45	22	19	92%
Equipo de primera intervención					50						50		100%
Permisos de trabajo													0%
Exceso de velocidad	3	50		49		50		49		48		50	96%
Proceso check in / check out	10		15		16		17		28		50		94%
Uso de herramienta	46	2	38		49		2		44		1		97%

En el sitio Share Point de seguridad y medioambiente, en el apartado de capacitación se encontrará la biblioteca de capacitación donde se deberá cargar el material de capacitación antes mencionado.

Simulacros de Accidentes Viales

La participación en eventos que puedan lograr recrear situaciones reales es una manera de generar experiencias en los conductores para hacer palpables las situaciones de riesgos a la que son expuestos.



Inspecciones de seguridad.

Objetivo

Establecer las pautas necesarias para llevar adelante inspecciones a los equipos a fin de detectar y tratar condiciones inseguras, contribuyendo a desarrollar un ambiente de trabajo seguro y saludable.

Programa de inspecciones

Con el fin de asegurar el buen estado de los vehículos, se realizarán inspecciones que serán llevadas a cabo por personas con capacidad para identificar peligros y riesgos relevantes. Además de situaciones deficientes que puedan incidir en la calidad del servicio y/o la eficacia operativa. Estas inspecciones, son una herramienta para la evaluación rutinaria de la conformidad por medio de la observación.

Este programa de inspecciones será confeccionado en forma mensual, con el acuerdo de la gerencia, y luego distribuido a los responsables de su ejecución. El equipo de seguridad planificará, organizará y llevará a cabo tareas de

supervisión para asegurar el cumplimiento y la eficacia del programa y contenido de las revisiones.

Las inspecciones de seguridad serán registradas, en la constancia de visita, analizando dicha inspección en función de procedimientos y normativas a aplicar en cada trabajo. En dicho formulario se registrarán los datos de la fecha, personal y vehículo inspeccionado, observaciones y desvíos detectados y participantes (firma y aclaración). Cada desvío y observación detectados en la inspección generará una recomendación de corrección o mejora del incumplimiento detectados los cuales serán cargados en la planilla “listado de hallazgos” de la unidad. En esa planilla se asentará el desvío u observación realizada, causa básica, medida correctiva en función de la causa básica detectada, responsable de ejecución y fecha prevista de cierre. De ser necesario se realizarán no conformidades, oportunidades de mejora u observaciones en el sistema. Para el cierre de las acciones, los sectores responsables, informarán del cierre y el personal de seguridad verificará en campo, la efectividad de estas. Registrando las evidencias que lo requieran (fotos, registro de capacitación, reinducción, etc.) que será archivada como evidencia.

Investigación de siniestros laborales

Objetivo

Definir el modo y la secuencia de actividades que se desarrollan ante la ocurrencia de un incidente (con o sin lesiones), a fin de investigar y conocer las causas que lo produjeron y asegurar que no se repita el mismo.

La confección de estos informes se aplica en todos los casos de ocurrencia de Incidentes, relacionados con la Salud y Seguridad Ocupacional, que afecten al personal propio o contratado, en el ámbito de responsabilidad de las empresas del Grupo Cargo.

Definiciones

Incidente: Evento no deseado el cual pudiera o resulta en una lesión a las personas.

Fatalidad: Pérdida de la vida de un trabajador, o un tercero, a causa de las lesiones generadas por un accidente o enfermedad relacionada con el trabajo.

Accidente Con Baja Laboral: Una lesión relacionada con el trabajo que ocasiona que la persona se ausente de su trabajo, debido a que el trabajador está incapacitado para realizar cualquier labor. Incluye cualquier lesión que requiere ser tratada por personal médico y que genera uno o más días de ausencia laboral, los cuales deben estar soportados por el médico tratante.

Accidente Sin Baja Laboral: Una lesión que, por su naturaleza, no ocasiona que el trabajador se ausente de su trabajo, ya que el trabajador no pierde su capacidad de desarrollar sus labores habituales.

Atención Primaria o Primeros Auxilios: Se considera un tratamiento único e incluye cualquier cita médica de observación para raspaduras menores,

cortaduras, quemaduras, astillas, etc., que normalmente no requieran asistencia médica. Este tratamiento único y su respectivo chequeo médico para observación se consideran primeros auxilios, aun cuando haya sido realizado por un doctor o un profesional debidamente autorizado.

Lesión o enfermedad profesional: Es cualquier condición anormal o desorden que resulte en una enfermedad laboral u ocupacional, ocasionada por exposición a factores ambientales asociados con el trabajo.

Responsabilidades

Dirección:

- ✓ Asegurar la disponibilidad de los recursos para el cumplimiento de este procedimiento

Supervisión y Coordinación:

- ✓ Cargar al Sistema de Gestión de Accidentes SGA el incidente o el Aviso de Riesgo si fue un incidente.
- ✓ Documentar la información de la escena del incidente para colaborar en la investigación de la causa raíz.
- ✓ Suministrar un primer informe de los incidentes ocurridos con el personal a su cargo.
- ✓ Participar en el análisis de la investigación del incidente.

Departamento de Higiene y Seguridad

- ✓ Liderar el grupo de trabajo que, citado en función de la gravedad y / o repetitividad del evento, deberá llevar a cabo el análisis del incidente, con la finalidad de determinar las causas y recomendar acciones preventivas y / o correctivas para prevenir reincidencia.

- ✓ Participar en el análisis de los accidentes que se producen.
- ✓ Asesorar en las acciones correctivas y preventivas a implementar.
- ✓ Reunir todos los datos posibles que permitan la elaboración del “Informe de Incidente”. Cuanto más completo sea el mismo, mejores decisiones se podrán tomar para elaborar los Planes de Acción correspondientes (Acciones correctivas y/o preventivas).
- ✓ Elaborar y entregar los reportes requeridos de acuerdo a la legislación.
- ✓ Realizar análisis de tendencias de causas de los incidentes.
- ✓ Indicar y fijar los lineamientos para la investigación de los incidentes a los Responsables de cada Área o Sector y colaborar en el análisis de las acciones correctivas y/o preventivas que se deberían implementar.
- ✓ Establecer Objetivos, Metas o Programas, que permitan optimizar la gestión en Salud y Seguridad Ocupacional, evitando o minimizando la ocurrencia de incidentes.

Departamento Medico - Salud Ocupacional:

- ✓ Participar cuando sea requerido en el proceso de investigación del incidente.
- ✓ Realizar cuando corresponda la denuncia telefónica a la ART.

Recursos Humanos:

- ✓ Brindar la información requerida por el grupo investigador para llevar a cabo el análisis del incidente.

- ✓ Realizar la denuncia del incidente ante la ART en formulario específico de acuerdo a disposición legal.

Todos los empleados:

- ✓ Colaborar en las investigaciones de los incidentes cuando el equipo investigador lo solicite.
- ✓ Suministrar cualquier información sobre el incidente a su superior de manera de poder profundizar el análisis del incidente.
- ✓ Comunicar a sus superiores, la ocurrencia de los incidentes detectados o sufridos.

Reporte de Incidentes o Situaciones Inseguras

Cualquier trabajador puede reportar un incidente y/o situaciones inseguras observados en la compañía, para ello se diligencian a través del sistema de Aviso de Riesgo.

De estas situaciones pueden generarse solicitudes de acciones correctivas.

Reporte de accidentes

Ocurrido un accidente debe dar aviso de inmediato al Responsable del Área o Sector involucrado.

Todo accidente ocurrido, debe ser registrado en el Sistema de Gestión de Accidentes SGA de la compañía, con el objeto de mantener los registros y poder disponer de los indicadores necesarios para el establecimiento de metas y planes.

Tan pronto ocurre el hecho, la persona accidentada o que observe la situación, está en la obligación de reportar lo ocurrido, por leve o grave que sea, a su jefe inmediato quien registrará el hecho en el SGA, que genera un aviso a todas las

áreas involucradas, para que se proceda a tomar las acciones necesarias en beneficio del empleado y/o contratista.

El registro del accidente debe contener un relato completo y detallado de los hechos relacionados con el accidente o incidente, lugar detallado del hecho y el nombre de los testigos involucrados más toda información o aporte que ayude a determinar las causas específicas del accidente o incidente, tales como cuándo ocurrió, dónde se encontraba el trabajador, qué actividad estaba realizando y qué pasó, por qué realizaba la actividad, para qué, con quién se encontraba, como sucedió. Cuando sea requerido, se reporta a la ART en un lapso no mayor de 72 horas hábiles. Si el accidente requiere atención médica, acudir al centro médico de la empresa si se dispone, o al centro asistencial designado. Siempre que ocurra un accidente clasificado como ACBL, Fatalidad, deberá llevarse a cabo la investigación del evento ocurrido.

La investigación debe comenzar inmediatamente, para poder recoger información de primera mano, identificar al accidentado y a los testigos para conocer lo antes posible la o las causas del accidente, de manera que se puedan establecer con prontitud las medidas preventivas necesarias para evitar que el accidente se repita.

Es recomendable que la investigación de los accidentes clasificados dentro de las categorías nombradas en el alcance de este procedimiento siga la metodología descrita a continuación:

En caso de ser posible, visitar el sitio del accidente, con la finalidad de obtener información del accidente, tales como:

- Orientación visual inicial del área
- Presencia / ausencia de señales, notas de prevención, etc.
- Evidencia de derrames, escapes, olores, manchas.

- Estado de orden y limpieza
- Accesibilidad, iluminación
- Medio ambiente reinante
- Presencia de testigos
- Recolección de versiones iniciales
- Tomar videos / fotografías
- Reconstrucción de los hechos:

Durante la investigación, el equipo investigador podrá solicitar a los trabajadores que demuestren lo que tratan de explicar de cómo sucedieron los hechos teniendo cuidado de no volver a incurrir en el mismo accidente u originar uno de menor o mayor consecuencia. Al realizar una reconstrucción, el siguiente método puede ayudar a controlar los riesgos:

- a) Haga que la persona disponible mejor calificada observe la reconstrucción y la detenga cuando fuese aconsejable o cuando se originen situaciones conflictivas.
- b) Asegurarse que las maquinarias se encuentren inactivas, aseguradas, tapadas, bien drenadas, etc., para poder controlar cualquier fuente de energía que aumente los riesgos.
- c) Para tener una idea de los hechos, haga que el trabajador explique paso a paso lo que sucedió, que explique, pero no muestre.
- d) Hacer que el trabajador represente el accidente solo hasta cierto punto, sin repetir el momento en que se produce el accidente.

- e) Finalizar la reconstrucción tan pronto haya obtenido la información necesaria.

Entrevista a víctimas y testigos:

Se denomina testigo a toda esa persona que está en condiciones de describir lo sucedido. Algunos son testigos oculares y otros son las personas afectadas. Realizar las entrevistas con quienes tienen la mayor probabilidad de conocer los detalles de lo que sucedió. Un método recomendable de entrevista es el siguiente:

- a) Hacer que la persona se sienta cómoda, con la finalidad de establecer una atmósfera que permita intercambio de opiniones.
- b) Entrevistar en privado y en forma individual.
- c) Entreviste en un lugar apropiado
- d) Utilice ayudas visuales.
- e) Logre la versión personal del individuo.
- f) Plantee preguntas abiertas.
- g) Tome nota oportuna de información clave.
- h) Finalice en forma amigable la entrevista
- i) La entrevista debe quedar firmada por el entrevistado.

Recopilación de la información:

Se debe disponer de todos los datos que figuran como campos obligatorios en el sistema SGA.

Análisis de información e identificación de causa raíz:

Una vez recopilada la información, el Grupo Investigador realiza el análisis de la misma con el fin de determinar las causas que originaron el evento ocurrido.

Para el análisis de causa raíz puede utilizarse una de las siguientes técnicas:

- ❖ 5 Por qué
- ❖ Espina de Pescado
- ❖ Cadena de Eventos
- ❖ Árbol de causas

Las causas raíz detectadas deberán ser cargadas en el SGA para su seguimiento y gestión. Establecer acciones correctivas, preventivas y seguimiento de las mismas:

Al examinar el origen fundamental del incidente, las medidas correctivas se identifican de manera sencilla. Estas medidas deben ser implementadas con el propósito de mitigar, reducir o prevenir la repetición de los incidentes en el futuro. Todas las medidas establecidas deben incluir al menos la persona encargada de ejecutarlas y la fecha límite de cumplimiento.

El analista deberá una vez finalizado el proceso cumplir con los siguientes puntos:

- ✓ Generación de alertas de seguridad y lecciones aprendidas
- ✓ Difusión de accidentes

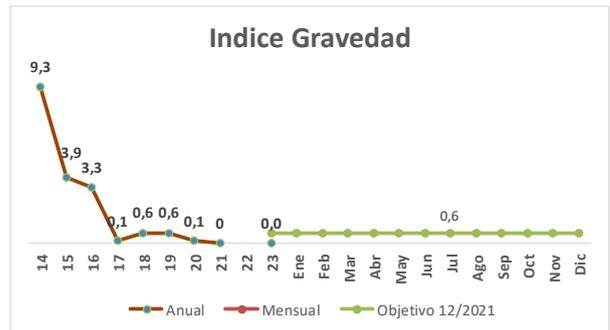
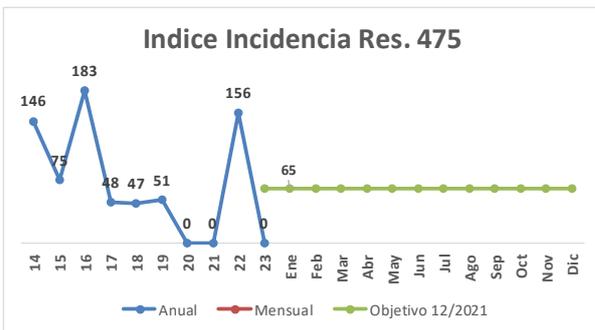
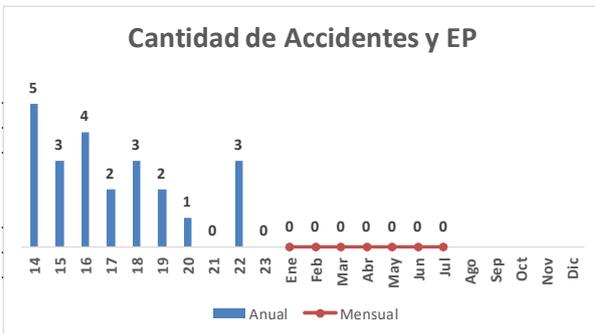


Una vez que se ha verificado la eficacia de las acciones, se registra en el Sistema de Gestión de Accidentes su cumplimiento.

La información recopilada y las acciones definidas como plan son incorporadas dentro del reporte de accidente oportunamente generado dentro del SGA. En este reporte deben incorporarse, además, toda la información recolectada, la evidencia obtenida, los testimonios, así como el análisis de causas, acciones correctivas, responsables y fechas de cumplimiento y cualquier otra información que sirva de soporte para el proceso realizado.

Estadísticas de siniestros laborales

Expreso - Flota Propia		14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	S		
Cantidad de Accidentes																									A	
Anual		5	3	4	2	3	2	1	0	3	0														XA	23
Mensual												0	0	0	0	0	0	0							XA	0
Cantidad de Días Perdidos																									DP	
Anual		276	92	168	57	24	21	2	0	153	0														XDP	793
Mensual												0	0	0	0	0	0	0							XDP	0
Indice Incidencia Res. 475																									II	
Anual		146	75	183	48	47	51	0	0	156	0														XII	
Mensual																									XII	
Objetivo 12/2021											65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	XII		
Indice Gravedad																									IG	
Anual		9,3	3,9	3,3	0,1	0,6	0,6	0,1	0		0,0														XIG	
Mensual																									XIG	
Objetivo 12/2021											0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	XIG		



Elaboración de normas de seguridad.

Las directrices de seguridad son medidas destinadas a evitar accidentes laborales, preservar la salud del trabajador y fomentar el cuidado de la

maquinaria, elementos de uso común, herramientas y materiales utilizados en la jornada laboral. En la actividad diaria, intervienen varios factores que deben ser observados por todos los involucrados en las tareas laborales. El éxito en la implementación de estas directrices depende de la formación continua, la responsabilidad en el trabajo y la concienciación de los equipos de trabajo. Los trabajadores deben comprender que no acatar las normas puede poner en riesgo su integridad física y la de sus compañeros de labor. En este sentido, la cohesión del equipo y el sentido de pertenencia a la empresa son esenciales para garantizar la responsabilidad y el respeto por las directrices de seguridad. Estas normativas son desarrolladas y aplicadas internamente en la empresa y deben cumplirse de manera obligatoria. Se basan en disposiciones y medidas establecidas por la normativa y legislación vigente, que son de carácter general. Sin embargo, debido a las situaciones específicas dentro de la empresa, se crean y aplican directrices de seguridad particulares.

Normas generales para cumplir:

Responsabilidades para todo el personal:

- ✓ Utilizar la vestimenta laboral proporcionada por la empresa.
- ✓ Emplear los dispositivos de protección personal suministrados por la empresa para situaciones de riesgo específicas.
- ✓ Conservar en óptimas condiciones las herramientas suministradas por la empresa y notificar cualquier deterioro para su reemplazo.
- ✓ Mantener limpio y en buen estado su área de trabajo y el vehículo asignado.
- ✓ Comunicar a su supervisor cualquier condición insegura presente en su entorno laboral.

- ✓ Notificar de inmediato cualquier accidente para recibir atención médica.
- ✓ Contribuir a la preservación del medio ambiente, evitando daños innecesarios a la flora y fauna local.

Prohibiciones para todo el personal

- Portar armas de cualquier tipo.
- Consumir bebidas alcohólicas en horario de trabajo, o presentarse a trabajar en estado de ebriedad.
- Promover o participar de juegos físicos, verbales y/o peleas con otros empleados.
- Encender fuego en el campo, retirar leña, animales u otro elemento que no le pertenezca.
- Tirar residuos en lugares no establecidos para tal fin.
- Ausentarse del lugar de trabajo sin la autorización del supervisor.
- Transportar a personas ajenas a la empresa en los vehículos afectados al servicio.
- Dejar residuos o elementos que contaminen el medio ambiente tirados en el lugar de trabajo.
- Violar la ley de tránsito, normas viales locales y/o establecidas por nuestros clientes.

Elementos de protección personal (EPP)

Objetivo

Definir los requisitos mínimos, obligatorios para tener en cuenta durante el proceso de selección, durante el uso y el mantenimiento adecuado de los elementos de protección personal y la ropa de trabajo.

Alcance

Será de aplicación obligatoria en todo el ámbito de la empresa y todo lugar que desarrolle tareas para la empresa Expreso Cargo.

Elemento de protección personal (EPP)

Se entiende por EPP a la ropa de trabajo y cualquier equipo que lleva o sujeta el trabajador para que lo proteja de uno o varios riesgos que amenazan su seguridad o su salud, así como cualquier complemento o accesorio que se destina a tal fin. Se excluyen explícitamente de esta definición:

- La ropa corriente y los uniformes que no están específicamente destinados a proteger la salud y la integridad física del trabajador.
- Los equipos de los servicios de salvataje
- Los equipos portátiles para detectar y señalar posibles riesgos.

La Vestimenta Laboral y los Elementos de Protección Personal (EPP) se emplean cuando existen riesgos para la seguridad o la salud de los trabajadores que no han podido ser eliminados o reducidos adecuadamente mediante medios técnicos de protección colectiva o mediante medidas, métodos o procedimientos de organización del trabajo. Es fundamental recordar que la Vestimenta Laboral y los EPP no evitan la ocurrencia de incidentes, sino que ayudan a mitigar sus consecuencias; no eliminan las fuentes de riesgo presentes en el entorno laboral. El responsable de cada área de trabajo debe colaborar en la evaluación de riesgos de todos los puestos de trabajo, identificar los EPP necesarios y las condiciones para su uso. La eliminación del peligro o la reducción del riesgo a través de modificaciones, controles o soluciones de ingeniería (como aislamiento o ventilación) deben tener prioridad sobre la necesidad de utilizar EPP.

Selección de elementos de protección personal (EPP)

Es necesario evaluar los riesgos específicos de cada trabajo y elegir la Vestimenta Laboral y los EPP apropiados siguiendo estos criterios:

- ✓ Adecuación al riesgo: Los elementos seleccionados deben proporcionar protección efectiva contra los riesgos particulares de la actividad realizada.
- ✓ Conformidad con el usuario: Los EPP deben ser adecuados a las características del trabajador, sin que su uso implique un riesgo mayor, como la reducción de la visión, la habilidad, el equilibrio, etc., ni que aumente el riesgo de atrapamiento por maquinaria en movimiento.
- ✓ Compatibilidad con el entorno laboral: La introducción de estos elementos en el lugar de trabajo puede plantear problemas de incompatibilidad con las tareas realizadas en el mismo.

Especificaciones y control de calidad

Todos los EPP deben cumplir con la normativa establecida por la Secretaría de Industria, Comercio y Minería, que incluye:

- **Resolución 896/99:** Establece los requisitos esenciales que los equipos, dispositivos y elementos de protección personal comercializados en el país deben cumplir.

- **Resolución 799/99:** Aprueba el símbolo que debe aplicarse en los productos sujetos a regímenes de certificación obligatoria y que debe exhibirse en cada unidad de los productos afectados, en sus envases o etiquetas.



Este símbolo debe mostrarse junto con el logotipo del organismo de certificación oficial involucrado o su número identificativo, así como el número del certificado asignado al producto en cuestión.

Entrega al Personal

La organización debe suministrar a todos sus empleados la Vestimenta Laboral y los Elementos de Protección Personal (EPP) necesarios para llevar a cabo sus labores, además de proporcionarles las instrucciones y la formación requerida para el uso y cuidado apropiados. La distribución de la Vestimenta Laboral y los EPP debe cumplir con las directrices establecidas en la Resolución 299/2011 y registrarse de acuerdo con el Formulario FGE-SH-009 "Constancia de Entrega de Vestimenta Laboral y EPP", conforme a lo dispuesto en la mencionada resolución. Es responsabilidad de los Almacenes/Pañoles completar un formulario por cada empleado y obtener su firma como comprobante de recepción.

El uso de los EPP debe ajustarse a las recomendaciones del fabricante y a los procedimientos locales establecidos para su utilización, así como a cualquier requisito normativo aplicable. En los contratos con contratistas, subcontratistas y/o socios operativos que trabajen para el Grupo Cargo se debe especificar claramente quién es responsable de proporcionar los EPP. No se permitirá que los contratistas, los empleados de los contratistas o terceros trabajen para la Compañía sin el uso adecuado de los EPP correspondientes.

Formación de los Colaboradores

Todo el personal expuesto a riesgos específicos debe recibir formación general sobre la utilización, limitaciones, mantenimiento y otros aspectos relacionados con los EPP. Esta formación debe ser periódica, además de la inicial que se imparte a cada nuevo trabajador en su área de trabajo correspondiente.

Mantenimiento Y/O Modificaciones

Se llevará a cabo un mantenimiento riguroso y, cuando sea necesario, se establecerá un programa de reemplazo de EPP. Queda estrictamente prohibido realizar reparaciones, modificaciones, pintura u otras acciones que puedan alterar las propiedades protectoras del EPP, a menos que se cuente con la aprobación escrita del fabricante.

Inspección de los EPP

Se debe inspeccionar todo el EPP para asegurar que se encuentre en condiciones adecuadas, lo que incluye la limpieza previa a su utilización. Esta inspección se realizará utilizando el formulario GE-SH-017 "Inspección de Vestimenta Laboral".

Reemplazo de los EPP entregados

El EPP será reemplazado en las siguientes situaciones:

- ✓ Cuando haya vencido la fecha de garantía de su utilidad o vida útil.
- ✓ Cuando existan recomendaciones específicas del fabricante.
- ✓ Cuando el EPP presente daños o deterioro y no proporcione una protección adecuada.

- ✓ Cuando así lo determine la normativa oficial o específica.

Cuando sea necesario desechar un EPP, el conductor deberá solicitar a su supervisor que inicie el proceso de reposición siguiendo los procedimientos administrativos vigentes en cada Centro Operativo. Es crucial asegurarse de que los elementos desechados no regresen al lugar de trabajo y se gestionen adecuadamente según las normativas de gestión de residuos correspondientes.

Uso de los Vehículos de Expreso Cargo

Objetivo

Establecer los criterios generales de seguridad que deben cumplir los vehículos livianos, conductores y pasajeros en el ámbito de Expreso Cargo, considerando cada uno de los colaboradores que se encuentre asignado a un vehículo corporativo.

Todo el personal asignado para conducir un vehículo debe cumplir con los siguientes aspectos:

- ✓ Conocer y acatar los requisitos legales de tránsito y las disposiciones establecidas en el procedimiento de uso de vehículos.
- ✓ Superar satisfactoriamente el curso de capacitación teórico-práctica en conducción defensiva, el cual debe tener una duración mínima de 8 horas. La validez de esta capacitación es de 5 años.
- ✓ Haber sido evaluado tanto psicométrica como físicamente y recibir una calificación de apto. Esta evaluación debe llevarse a cabo como parte del examen médico periódico.

- ✓ No deben transportar a terceros ajenos al trabajo ni a personas no autorizadas.
- ✓ Además, no deben permitir que empleados de la Compañía o terceros sin la debida autorización de conducción, conforme a lo establecido en este documento, tomen el volante del vehículo.
- ✓ No deben llevar a bordo un número de pasajeros superior a la capacidad de los cinturones de seguridad inerciales de tres puntos, asientos y apoyacabezas que posea el vehículo. La cantidad máxima de pasajeros a transportar se determinará según el menor número de estos elementos.
- ✓ Queda prohibido transportar objetos no asegurados en la caja de carga o en el interior del vehículo.

El conductor mientras circula con el vehiculo debe contar con la documentación requerida por las autoridades para el tipo de vehiculo de cargas generales.

- ✓ Cedula verde del vehiculo
- ✓ Comprobante de Seguro Vigente
- ✓ Certificado de ART con cláusula de no repetición a favor de cliente.
- ✓ Licencia de conductor vigente con la categoría.
- ✓ Certificado correspondiente a la revisión técnica obligatoria (RTO)
- ✓ Registro LINTI
- ✓ Registro único del transporte automotor (RUTA).
- ✓ Remitos y/o Hojas de Ruta con la información de la mercadería transportada.

Se deben cumplir con las velocidades establecidas en la Ley Nacional de Tránsito N°24.449, las establecidas por las Autoridades Provinciales y Municipales; y/o las propias del predio del cliente donde se desarrolle circule.

Equipamiento Y Verificaciones Mínimas Obligatorias De Los Vehículos

- ✓ Sistema de Control de Manejo en correcto funcionamiento (SCM).
- ✓ Sistema de frenos ABS (anti blocking system).
- ✓ Air Bags frontales para conductor.
- ✓ Cinturones de seguridad inerciales de tres puntos.
- ✓ Apoya cabeza normalizado para cada asiento.
- ✓ Alarma sonora de retroceso
- ✓ Neumáticos de medidas originales según lo indique el fabricante, con una profundidad mínima de dibujo de rodamiento de 1,6 mm.
- ✓ Extintor de Polvo Químico (tipo ABC).
- ✓ Triángulos reflectivos de advertencia para detenciones de emergencias.
- ✓ Chaleco reflectivo.
- ✓ Botiquín de primeros auxilios.
- ✓ Cristales sin polarizar.
- ✓ Niveles correctos de fluidos, la presión de neumáticos y el estado de luces del vehículo.

Prevención de siniestros en la vía pública: (Accidentes In Itinere)

El accidente in itinere se produce en el trayecto entre el hogar y el trabajo, o viceversa.

Existen diversas categorías de estos accidentes, como accidentes de tránsito, asaltos o caídas al ir o regresar del trabajo. Para estar cubierto por la ART, se debe seguir la ruta habitual.

Es esencial mantener actualizada la dirección en RRHH y, en caso de un accidente, notificar de inmediato al coordinador o jefe de turno y, si hay lesiones, realizar una denuncia policial.

En caso de choques o caídas en el camino al trabajo:

- a) Comunicar a la ART proporcionando detalles, como número de documento, teléfono móvil, dirección del accidente, lesiones y capacidad de movilización.
- b) Informar posteriormente a tu superior inmediato.
- c) Si terceros están involucrados, presentar la denuncia policial a RRHH.

Expreso Cargo promueve la seguridad laboral con un CUP sobre accidentes y refuerza la cartelera brindada por la ART para concienciar a los empleados.

CARGO	Conocimiento Básico	<input type="checkbox"/>	CAPACITACION DE UN PUNTO	CUP Cód.: SH	N° DE REVISIÓN 000	Fecha
	Calidad	<input type="checkbox"/>		N°: 108		8/4/2015
	Medio Ambiente	<input type="checkbox"/>	TEMA: Accidente In itinere	Preparó: Stemberger	Revisó: M. Maldonado	Aprobó: Di Caterina
	H&S	<input checked="" type="checkbox"/>				

Accidente In itinere

Accidente de trabajo ocurrido durante el desplazamiento desde la casa al trabajo, o desde el trabajo a la casa.

Condición fundamental para la cobertura de la ART: Respetar el recorrido o trayecto normal.

Trayecto Normal

El más corto o más directo.

Tiempo

Concordancia lógica entre la hora del accidente y el horario de entrada y/o salida del trabajo. Se considera el medio de transporte y la distancia a recorrer.



Ejemplos

1. Accidentes de tránsito.
2. Saliendo o entrando a casa.
3. Subiendo o bajando de un vehículo.
4. Caminando en la calle.
5. Ser víctima de asalto o agresión.
6. Ser golpeado por algún objeto



Llamá siempre a tu coordinador...

La Seguridad...

no cuesta nada; y de paso, se hace **CARGO** de tu SALUD.

Semana de la Seguridad

ACCIDENTES IN ITINERE

Son los que ocurren en el trayecto habitual entre el domicilio de la persona trabajadora y su lugar de trabajo, o viceversa.



Causas

La mayor parte de los accidentes en vía pública se deben a:



Factores humanos (descuidos, distracciones, desconocimiento de normas de tránsito).



Factores técnicos o mecánicos del vehículo (mal estado o falta de mantenimiento).



Factores climáticos (lluvia, niebla, etc.) y estado del camino (falta de mantenimiento).



Para tener un viaje seguro

- Prestá atención siempre. Evitá caminar usando el celular.
- Utilizá calzado cómodo y seguro.
- Cruzá por las esquinas, sobre el paso de cebra.
- Mirá en ambas direcciones antes de cruzar y, si ves un vehículo a la distancia, esperá.
- Respetá las normas de tránsito y los semáforos.
- No cruces entre vehículos estacionados o detenidos.
- Si circulás en bicicleta o moto, utilizá siempre casco, chaleco reflectivo, ropa de seguridad.
- Al subir o bajar del transporte público, prestá atención a escalones y desniveles.
- Si circulás con cualquier vehículo, controlá periódicamente luces, cubiertas, frenos y realizá el mantenimiento general.
- Redoblá la precaución los días de mal clima.
- Nunca manejes (auto, moto, bicicleta) si tomaste alcohol, drogas o medicación que pueda afectar tus reflejos.
- Si te sentís cansado, detente a descansar e hidratarte con agua antes de seguir.
- Controlá anualmente tu visión con un oftalmólogo.



Qué hacer en caso de accidente

- Llamá a la emergencia médica.
- Preguntá si algún transeúnte tiene experiencia en primeros auxilios.
- No muevas a la persona accidentada.
- Verificá que respire y se encuentre consciente.
- Si no respira, realizá la maniobra de RCP.



Conocé más en
PROVINCIAART.COM.AR



Planes de emergencias

Objetivo

Definir los lineamientos del Plan de Emergencias para:

- ✓ Evitar que el impacto sea mayor y afecte a empleados, contratistas y otras personas ajenas a la Compañía, incluyendo los daños personales, a los bienes y al ambiente.
- ✓ Rescatar y estabilizar a personas lesionadas.
- ✓ Atenuar el impacto de un incidente sobre la imagen de la Compañía.
- ✓ Garantizar el cumplimiento de las normativas vigentes respecto del manejo y la respuesta ante emergencias.

Alcance

Todas las instalaciones del Grupo Expreso Cargo.

El sistema de respuesta ante emergencias incluye un plan general y procedimientos con roles de actuación para las diferentes situaciones de emergencia.

Como ya se ha mencionado por la particularidad del puesto del conductor de camiones para largas distancia, el ambiente es cambiante motivo que inclina a realizar las siguientes consideraciones;

De acuerdo con el nivel y alcance de la emergencia en particular, la respuesta a la misma podrá requerir activación de organizaciones a nivel de los equipos o bases de operaciones hasta la activación del equipo de manejo de crisis a nivel Unidad de Negocios.

Definiciones

Plan de Emergencia y Contingencias:

El Plan de Emergencia y Contingencias es el instrumento principal que define las políticas, los sistemas de organización y los procedimientos generales aplicables para enfrentar de manera oportuna, eficiente y eficaz las situaciones de emergencia, en sus distintas fases. Con el fin de mitigar o reducir los efectos negativos de las situaciones que se presenten en la organización.

Situación de Emergencia:

Situación que provoca o puede provocar graves efectos en la salud y / o en la seguridad del personal interno, de la comunidad, en el medio ambiente y/o en los bienes de la Empresa. Una emergencia, puede ser el resultado de incendios, explosiones, descargas no planeadas de sustancias peligrosas originadas por actividades propias de la Empresa o por terceras partes, alteraciones del proceso, reacciones incontroladas, desastres naturales (tornados, terremotos, inundaciones, granizo, etc.).

Conato o Emergencia Parcial:

Situación que puede ser controlada por el personal, o por el Equipo de Primera Intervención, sin necesidad de llamar a servicios de emergencia externos.

Emergencia General:

Situación en la cual es completamente necesaria la intervención de servicios de emergencia externos.

Derrame:

Caída de cualquier tipo de elemento en estado líquido al suelo que, de no ser tratado oportunamente, puede producir una Situación de Emergencia.

Incidente:

Evento relacionado con el trabajo, que generó una lesión o una enfermedad ocupacional, o una muerte, o las pudo haber generado.

Vertido:

Volcamiento de cualquier tipo de elemento líquido al agua.

Fuga:

Pérdida a la atmósfera de cualquier tipo de elemento gaseoso.

Incendio:

Se define por incendio la combustión no deseada de uno o varios tipos de materiales. Siendo la combustión un fenómeno de oxidación exotérmica que se produce con manera irreversible.

Explosión:

Reacción de oxidación violenta de un cuerpo o sustancia contenida, con desprendimiento de gases a muy alta velocidad.

Situaciones de Emergencias producidas por Agentes Meteorológicos

- ✓ Lluvias Torrenciales / Inundaciones / Granizo

- ✓ Vientos Huracanados/Tornados

Simulacros:

Actividad tendiente a verificar la formación teórico-práctica de los Recursos Humanos de cada Área ante posibles Situaciones de Emergencias.

En establecimientos pertenecientes al cliente y que cuenten con un Plan de emergencias, el personal de conductores del Grupo Cargo se amoldará al mismo en el caso que así lo requiera.

Responsabilidades del Conductor de larga Distancia

- ✓ Conocer, acatar y cumplir todas las normas y procedimientos establecidos en materia de emergencias.

Este sistema de administración engloba acciones preventivas de preparación, de respuesta, de recuperación y mitigación de las situaciones de emergencias. Los conductores al momento que percatan una acción o situación que puede generar una escena de riesgo para si mismo, como la unidad y su carga o su entorno, debe dar acción preventiva. Si considera necesario, alejándose del vehiculo poniendo en lugar seguro, para poder realizar el aviso de emergencia. Este aviso de emergencia debe estar destinado según la criticidad a diferentes ordenes de comunicación;

Riesgo o situación de emergencia en el entorno

Con peligro de muerte o daños severos:

- a) Dar aviso al 911 siguiendo todas las indicaciones del operador.
- b) Informar a la Central de Monitoreo Expreso Cargo, mencionando el aviso al 911.
- c) Informar en el caso que existiera un responsable del sitio / planta / establecimiento donde se encuentra la unidad.
- d) Mantener al tanto al supervisor a cargo de Flota Propia Expreso Cargo.
- e) Colaborar con el personal de emergencias en el sitio, siguiendo sus indicaciones.

Sin peligro de muerte o daños severos

- a) Informar a la Central de Monitoreo Expreso Cargo
- b) El aviso al 911 esta a cargo de la Central de Monitoreo Expreso Cargo
- c) Informar en el caso que existiera un responsable del sitio / planta / establecimiento donde se encuentra la unidad.

- d) Mantener al tanto al supervisor a cargo de Flota Propia Expreso Cargo.
- e) Colaborar con el personal de emergencias en el sitio, siguiendo sus indicaciones.

Riesgo o situación de emergencia en el camión o la carga

Con peligro de muerte o daños severos;

- a) Dar aviso al 911 siguiendo todas las indicaciones del operador.
- b) Informar a la Central de Monitoreo Expreso Cargo, mencionando el aviso al 911.
- c) Mantener al tanto al supervisor a cargo de Flota Propia Expreso Cargo.
- d) Colaborar con el personal de emergencias en el sitio, siguiendo sus indicaciones.

Sin peligro de muerte o daños severos

- a) Informar a la Central de Monitoreo Expreso Cargo
- b) El aviso al 911 está a cargo de la Central de Monitoreo Expreso Cargo
- c) Mantener al tanto al supervisor a cargo de Flota Propia Expreso Cargo.
- d) Colaborar con el personal de emergencias en el sitio, siguiendo sus indicaciones.

En caso de foco ígneo o conato

- a) Verificar e identificar el lugar específico que está siendo afectado.
- b) Confirmando que puede actuar con el extintor asignado al vehículo, accionarlo atacando al siniestro.
- c) Informar en el caso que existiera un responsable del sitio / planta / establecimiento donde se encuentra la unidad detenida.
- d) Una vez controlado el siniestro o haber recibido la asistencia de equipo de emergencia, mantener informado a la central de monitoreo Expreso Cargo.

- e) Mantener al tanto al supervisor a cargo de Flota Propia Expreso Cargo.
- f) Colaborar con el personal de emergencias en el sitio, siguiendo sus indicaciones.

En caso de incendio durante la carga de combustible

- a) Es indispensable seguir las indicaciones del personal de playa a cargo de las medidas de seguridad a implementar.
- b) Informar a la Central de Monitoreo Expreso Cargo
- c) Mantener al tanto al supervisor a cargo de Flota Propia Expreso Cargo.
- d) Colaborar con el personal de emergencias en el sitio, siguiendo sus indicaciones.

En caso de derrame de combustible

- a) Evitar el funcionamiento de cualquier equipo o instalación eléctrica
- b) Evitar el arranque y/o ingreso del vehículo.
- c) Eliminar o apagar cualquier tipo de fuente caliente
- d) Contener y absorber el derrame con material absorbente
- e) Informar a la Central de Monitoreo Expreso Cargo
- f) Mantener al tanto al supervisor a cargo de Flota Propia Expreso Cargo.
- g) Alistar los extintores alrededor del derrame.
- h) Si la pérdida o derrame continúa, llamar inmediatamente a los bomberos explicando la naturaleza del problema
- i) Tratar de eliminar la formación de mezcla explosiva ventilando el lugar afectado, si se dispusiera de elementos adecuados que no generen fuentes de ignición
- j) No barrer el derrame desplazándolo hacia los drenajes públicos o rejillas pluviales.
- k) Seguir las indicaciones de los servicios de emergencias para dejar en condiciones de retiro inmediato, para la disposición final del material absorbente.

Legislación vigente. (Ley 19.587, Dto. 351--Ley 24.557)

Objetivos

Disponer de la compilación de los requisitos normativos exigibles al Grupo Cargo acorde con las actividades propias e inherentes de su actividad, los cuales dan los lineamientos normativos y técnicos para desarrollar el Sistema de Gestión Integrado, el cual deberá actualizarse en la medida que sean emitidas nuevas disposiciones aplicables.

Alcance o ámbito de aplicación

Todas las plantas donde personal del GRUPO CARGO realiza tareas y/o presta servicios.

Desarrollo

El proceso de gestión de requisitos legales y de otro tipo comprende las siguientes actividades:

- ✓ Alta de una matriz legal:

El alta de una matriz de requisitos legales surge como resultado del siguiente análisis:

- ✓ Alcance con relación a las jurisdicciones aplicables: nacional, provincial y municipal .
- ✓ Es conveniente mantener matrices por Regionales / Negocios nucleando todos los servicios o proyectos activos
- ✓ Es conveniente definir un responsable de Seguridad y uno de Medioambiente para realizar el seguimiento de cada matriz.

Hay que considerar que una matriz contiene el 71% de obligaciones nacionales, 25% de obligaciones provinciales y sólo un 4% obligaciones

municipales. Desde el punto de vista operativo no es conveniente solicitar el alta de una matriz cuando surge una actividad en un municipio nuevo, en ese caso debe incluirse esa actividad en una matriz existente para evitar carga de trabajo innecesaria.

Dar de alta una matriz de seguridad y una de medioambiente comprende un relevamiento inicial de información realizado por seguridad y medio ambiente.

Validación de las obligaciones y asignación de responsables:

Las áreas seguridad y medio ambiente validan las obligaciones identificadas por la consultora legal externa. En caso de identificar obligaciones que no aplican, se solicitan las bajas vía matriz on-line y la consultora las elimina. Si se detectan faltantes de leyes, decretos, resoluciones, etc. las mismas se comunican por mail a quien notifica la falta del requisito a la consultora legal externa. Cuando corresponda en dicho reclamo se debe adjuntar la legislación aplicable. Las áreas seguridad y medio ambiente asignan a cada obligación un responsable de cumplimiento previamente registrados en la matriz por el administrador.

Actualizaciones

El envío de la actualización debe ser mensual, debe contemplar el envío o acceso al texto de la legislación. En caso de no haber alguna actualización, el proveedor deberá enviar mail o informe donde especifica que no ha habido actualización alguna, para evidenciar su actualización mensual. Asimismo, debe permitir realizar una Evaluación de Cumplimiento Legal por separado para cada Planta / Operación. Deberá presentar las obligaciones, documentación o requisitos particulares necesarios a presentar o cumplimentar, con fechas de vencimientos, incluyendo alertas tempranas para evitar incumplimientos por olvidos u omisiones (Mediciones, habilitaciones, permisos, entre otros). Dichas alertas deberán ser mediante avisos y/o mails al personal clave designado.

Gestión de cambios

Si existieran modificaciones en las actividades o cuando se incorporen jurisdicciones por ampliación de contratos, incorporación de nuevos servicios, etc., el área seguridad y medio ambiente de cada sitio deberá comunicar los cambios e informar a la Consultora Legal Externa para actualizar los Requisitos Legales de la Matriz correspondiente. Las áreas de seguridad y medio ambiente deben mantener actualizados los responsables de obligaciones y reasignar las mismas cuando se dan cambios de funciones.

Identificación de normas.

Lo primero que debemos identificar son las normas vigentes aplicables a la organización del Grupo Cargo. Dichas normas las podemos clasificar en tres tipos de clases:

- a) Generales
- b) Específicas
- c) Referente normativo.

Normas generales

Existe un grupo de normas aplicables a toda la organización que contratan personas para el desarrollo de sus actividades. Entre ellas podemos mencionar:

Ley 24.557

Ley 19.587

Decreto 1694/09

Ley 26773 - Ordenamiento de la reparación de daños derivados de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales

Normas específicas

El mencionado grupo de normas a identificar, son aquellas que, en razón a la actividad económica, procesos, riesgos y demás aspectos propios de la organización son únicamente aplicable a ella. Por ejemplo:

Ley 24449 y sus modificatorias

Referente normativo

El mencionado conjunto de normas está conformado por aquellas Leyes, Decretos, Resoluciones, Circulares, etc. que no siendo aplicables de manera directa por no tener injerencia en las actividades de la organización, contienen un mandato que no es conveniente pasar por alto. Nos referimos a aquellas normas rectoras de la Salud Ocupacional que, si bien no son aplicables en el momento de diseñarse la Matriz, pueden ser exigibles en algún momento posterior.

Baja de matrices

Los responsables de seguridad y medio ambiente solicitarán las bajas de una matriz cuando corresponda al área de reportes. Este desactiva del reporte de cumplimiento legal las matrices dadas por baja por finalización de un Proyecto o Servicio

Anexos

Anexo I “SEGF066 Establecimientos y operaciones Grupo Cargo”

FICHA DE VIDA DE PROCEDIMIENTO						
Fecha			Versión/ Revisión	Síntesis de la Modificación	Motivo	Aprobación del Cliente
10	02	15	01	Lanzamiento de documento.	---	---

Conclusiones

El proyecto final integrador lo realicé aplicando todos los conocimientos adquiridos en el desarrollo de la licenciatura en higiene y seguridad en el trabajo. Se encuentra dividido en tres etapas en las que se abordaron temáticas relacionadas al puesto de Conductor de camiones de larga distancia.

Tema 1

Para el desarrollo de este ítem tome en cuenta el puesto de conductor de larga distancia, por lo relevante que es el accionar del entorno cambiante sobre las limitaciones o ventajas que puede contar el trabajador. He evaluado los peligros e identificado los riesgos presentes, proponiendo soluciones técnicas y/o medidas correctivas para su mitigación y prevención. El análisis ergonómico se lleva a cabo de manera externa, basándonos en el estudio presentado. Utilizamos este estudio como punto de partida dentro del área de seguridad e higiene para comenzar a realizarlo de forma interna. Uno de los aspectos que pude evidenciar es que, al ingresar a la empresa, los conductores reciben información escasa sobre los riesgos asociados al puesto de trabajo y aun así logran aplicar las medidas de mitigación y prevención recomendadas en su rutina diaria. El estudio y adecuación de las tareas e implementación de mejoras en cuanto a elementos de protección personal y herramientas han permitido que la conducción pueda desarrollarse de forma segura.

Tema 2

El análisis de las condiciones laborales para los conductores de vehículos de larga distancia revela la importancia de la capacitación constante y los exámenes médicos periódicos para garantizar la aptitud de los conductores.

Se ha realizado un análisis de las condiciones generales de trabajo en el puesto de conductor de camiones eligiendo tres factores preponderantes:

- Ergonomía
- Ruido y Vibraciones
- Protecciones contra Incendios

Los avances en la ergonomía de los vehículos y la regulación de la posición de conducción mejoran su salud y comodidad.

La ergonomía y la postura adecuada son esenciales para prevenir problemas de salud en los conductores. La gestión de la fatiga y el estrés, junto con la atención a los factores psicosociales, son clave para garantizar la salud mental de los conductores.

La capacitación y concienciación son pilares en la seguridad laboral, respaldados por la tecnología y las regulaciones. Además, la empresa promueve la seguridad y la prevención de riesgos a través de programas de formación, como el programa CUP (Capacitación de Un Paso).

Se destaca la necesidad de un enfoque equilibrado que combine tecnología, regulación, capacitación y atención a la salud y el bienestar de los conductores para garantizar un entorno laboral seguro y saludable en esta profesión.

Las condiciones laborales de los conductores de vehículos de larga distancia presentan desafíos significativos que afectan su seguridad y bienestar. Para abordar estos desafíos, se proponen diversas soluciones técnicas y medidas correctivas.

En primer lugar, ahondar en la capacitación continua de los conductores que incluye aspectos técnicos, seguridad vial y prevención de riesgos. Esto les permite identificar peligros y responder eficazmente a situaciones de emergencia.

La ergonomía vehicular también juega un papel fundamental. Renovar la flota vehicular con unidades modernas y capacitar a los conductores en el uso de tecnología avanzada mejora la comodidad y la seguridad en la carretera.

Además, la incorporación de sistemas de asistencia inteligente, como alertas de colisión y fatiga, previenen accidentes.

El sistema de monitoreo y asistencia en tiempo real disponible las 24 horas del día proporciona seguridad adicional a los conductores en caso de emergencia.

La planificación de horarios y la rotación equilibrada reducen la monotonía y el estrés.

El apoyo psicológico y social es esencial para ayudar a los conductores a lidiar con el estrés y la soledad.

La reducción del ruido y las vibraciones mediante tecnología y materiales aislantes beneficia la salud de los conductores. Promover la salud a través de campañas de concientización y mantener una revisión constante de las medidas implementadas son pasos clave para un entorno laboral más seguro y saludable.

En conjunto, estas acciones correctivas buscan mejorar las condiciones laborales y la calidad de vida de los conductores de larga distancia, quienes desempeñan un papel esencial en la industria del transporte.

Tema 3

Se desarrolló un programa integral, abarcando la planificación y organización de la seguridad e higiene en el trabajo, selección e ingreso de personal, capacitación en materia de S.H.T, inspecciones de seguridad, investigación de siniestros laborales, estadísticas, procedimientos de normas de seguridad, prevención de siniestros en la vía pública y planes de emergencia. En Grupo Cargo cuenta con un Sistema de Gestión Integrado el cual se encuentra certificado con las normas ISO de calidad, en dos unidades de negocio. Aun cuenta con posibilidad de continuar ampliando su sistema de gestión en las demás áreas de los negocios. Donde no solo se puede encontrar a el traslado de larga distancia, sino tambien media y corta distancia, negocios inmobiliarios, warehouse y demás negocios logísticos. Ampliación que aún no ha sido exigida por sus clientes, lo que puede ser un motivador para acelerar estos procesos. Aun con estos condicionantes, la dirección general del grupo toma en consideración como un punto relevante, el bienestar general de los integrantes.

Agradecimientos

Agradezco al Grupo Cargo por su desinteresada colaboración, sin poner limitantes en mis investigaciones y consultas. Ofreciéndome de manera constante la oportunidad de colaborar y aportar en los procesos de las tareas donde tengo injerencia.

Un gracias especial a Ariel Badiali Gerente de Real Estate que me otorgo la posibilidad y flexibilidad para poder cumplir con mis tareas durante la cursada de la licenciatura. Logrando así también cumplir con mis responsabilidades profesionales en mi puesto de trabajo.

Gracias a Pablo Di Caterina Gerente de Higiene y Seguridad de Grupo Cargo, que de manera desinteresada y comprometida no dudó en darme la posibilidad de crecer y acceder a toda la información. Dando devoluciones enriquecedoras durante el proceso.

Gracias a mi esposa Cristina, que supo tolerar las largas horas frente a la computadora durante estos años de cursadas. Junto a mis hijos Lautaro y Santino, que son quienes me motivan para que no deje de mostrarles que el esfuerzo tiene frutos. Estas tres personas son las responsables y los motores de cada uno de los pasos que doy en la vida.

Gracias a mis familiares y amigos que no dejaron de motivarme a seguir y alentaron de manera constante.

Bibliografía

Decreto 351/79

Decreto N° 1338/96

Ley 19.587/72 Higiene y Seguridad en el trabajo

Ley 27425 - Modificación. Ley N° 24.449

Ley N° 24.449 – Artículos 41, 49, 68

Ley N° 24.557

Sistema de Gestión del Grupo Cargo

Normas IRAM 3641 Cinturones de seguridad

Norma ISO 9001:15 / ISO 45001:18 / ISO 39001:12

Protocolo Resolución N° 295/03

Protocolo Resolución N° 85/12

Protocolo Resolución N° 886/15

SRT - Manual de Buenas Practicas / Transporte de Cargas

SRT Resolución N° 43/97

www.argentina.gob.ar

Ministerio de Transporte Agencia Nacional de Seguridad Vial Observatorio vial