

AUSENTISMO POR ACCIDENTALIDAD LABORAL EN LA EMPRESA DEL SECTOR TRANSPORTE
DURANTE EL PERIODO 2024

MARIA PAULA ALOMIA MOLINA

JOHANA ANDREA MUÑOZ CARVAJAL

ASESOR

ALEJANDRO MARTINEZ VERGARA

INGENIERO INDUSTRIAL – ESPECIALISTA EN GERENCIA EN SST

INSTITUTO TÉCNICO DE COMERCIO SIMON RODRIGUEZ

PERIODO LECTIVO 2024-2025 CALI

VALLE DEL CAUCA

AUSENTISMO POR ACCIDENTALIDAD LABORAL EN LA EMPRESA DEL SECTOR
TRANSPORTE DURANTE EL PERIODO 2024

MARIA PAULA ALOMIA MOLINA

JOHANA ANDREA MUÑOZ CARVAJAL

INSTITUTO TÉCNICO DE COMERCIO SIMON RODRIGUEZ

PERIODO LECTIVO 2024-2025 CALI

VALLE DEL CAUCA

Contenido

Contenido

0. INTRODUCCIÓN	5
1. PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN	6
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	6
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	6
2. OBJETIVOS	9
2.1 OBJETIVO GENERAL	9
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	9
3. JUSTIFICACIÓN	11
4. MARCO DE REFERENCIA	13
4.1 MARCO TEÓRICO	13
4.1.1 AUSENTISMO	13
4.1.2 NORMA ANSI Z 16-1	14
4.1.4 PRINCIPIO DE PARETO	16
4.2 MARCO CONCEPTUAL	18
5. ASPECTOS METODOLÓGICOS	20

5.1 TIPO DE ESTUDIO	20
5.2 METODO DE INVESTIGACION	20
5.3 FUENTES UTILIZADA PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	21
5.4 TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN	22
6. ANÁLISIS DE RESULTADOS (ACCIDENTALIDAD).	23
7. CONCLUSIONES (ACCIDENTALIDAD)	34
8. RECOMENDACIONES	37
BIBLIOGRAFIA	39

TEMA: AUSENTISMO POR ACCIDENTALIDAD LABORAL EN LA EMPRESA DEL SECTOR
TRANSPORTE DURANTE EL PERIODO 2024

0. INTRODUCCIÓN

El sistema de vigilancia epidemiológica es una herramienta de gran importancia para la salud y la buena gestión de los riesgos laborales, debido a que esta se enfoca en realizar el seguimiento de las ausencias por accidentes de trabajo, lo cual permite identificar distintos patrones, causas y efectos derivados de la accidentalidad en una población específica; la vigilancia epidemiológica no solo se enfoca en la disminución de accidentes sino que también, en proporcionar un ambiente de trabajo seguro y saludable donde los trabajadores se sientan protegidos y respaldados. Contribuyendo a la reducción de riesgos laborales, la mejora de condiciones de trabajo y en el control de costos a raíz de la accidentalidad.

Esta Investigación de Ausentismo por Accidentalidad Laboral fue desarrollado dentro de la empresa del sector transporte durante el año 2024 ya que tiene como objetivo principal consolidar un diagnóstico a través de un análisis estadístico, que permita tomar acciones para prevenir, controlar y mitigar los riesgos asociados de accidentes de trabajo y así lograr reducir esta problemática, lo cual es crucial para el buen funcionamiento de la compañía ya que si hay mucho ausentismo de personal esto afectaría la producción de servicio.

1. PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

Ausentismo por Accidentalidad Laboral en la Empresa del sector transporte durante el Periodo 2024

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la empresa del sector transporte se ha presentado un ausentismo por accidentalidad laboral importante durante el periodo del año 2024, problemática considerada con un fuerte impacto en la calidad de vida de los trabajadores, la economía y la competitividad organizacional. El fenómeno del ausentismo laboral impacta a todas las organizaciones sin importar el sector económico al que pertenezca, aunque su eliminación no es muy probable es necesario realizar mediciones, controles y evaluaciones que nos permitan lograr en gran parte su disminución, bien sabemos que las empresas están creadas en su totalidad para generar rentabilidad y no pérdidas; se evidencia que el ausentismo es un fuerte causante en pérdidas de dinero, rendimiento y desgaste administrativo, por ello la gerencia procura dar el debido cumplimiento a la normatividad legal para lograr evitar que el personal presente la menor cantidad de incidentes y accidentes laborales.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál es el comportamiento de la Frecuencia de las Variables Básicas: ¿Cargo, Tipo At, Lugar At, Tipo lesión, parte del cuerpo afectada, Agente At, Mecanismo At, Peligro, del ausentismo por accidentalidad laboral en la Empresa del sector transporte durante el periodo 2024?

1.3 SISTEMATIZACION DEL PROBLEMA

1.3.1 ¿Cuál es el cargo con mayor frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024?

1.3.2 ¿Cuál es el tipo de AT con mayor Frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024?

1.3.3 ¿Cuál es el lugar de AT con mayor Frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024?

1.3.4 ¿Cuál es el Tipo de Lesión con mayor Frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024?

1.3.5 ¿Cuál es la parte del cuerpo más afectada en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024?

1.3.6 ¿Cuál es el Agente de la lesión más frecuente en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024?

1.3.7 ¿Cuál es el Mecanismo más Frecuente en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024?

1.3.8 ¿Cuál es el Peligro con mayor Frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024?

1.3.9 ¿Cuál es el Acto Inseguro con mayor Frecuencia en el ausentismo por accidentalidad

laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024?

1.3.10 ¿Cuál es la condición Insegura con mayor Frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024?

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL

Caracterizar la Frecuencia de las Variables Básicas: Cargo, Tipo At, Lugar At, Tipo lesión, parte del cuerpo afectada, Agente At, Mecanismo At, Peligro, del ausentismo por accidentalidad laboral en la Empresa del sector transporte durante el periodo 2024.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

2.2.1 Identificar el cargo con mayor Frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024.

2.2.2 Determinar el tipo de AT con mayor Frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024.

2.2.3 Determinar el Lugar de AT con mayor Frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024.

2.2.4 Establecer el Tipo de Lesión con mayor Frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024.

2.2.5 Determinar la parte del cuerpo más afectada en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024.

2.2.6 Establecer el Agente de la lesión más frecuente en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024.

2.2.7 Identificar el Mecanismo más Frecuente en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024.

2.2.8 Establecer el Peligro con mayor Frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024.

2.2.9 Determinar el Acto Inseguro con mayor Frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024.

2.2.10 Identificar la condición Insegura con mayor Frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024.

3. JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo tiene como objetivo analizar las causas del ausentismo laboral, medir su impacto en el desempeño organizacional y proponer acciones de mejora desde la gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST). Con ello, se busca contribuir al fortalecimiento de una cultura organizacional segura, saludable y eficiente, donde el bienestar del trabajador sea el pilar fundamental para el desarrollo sostenible de la empresa. La gestión adecuada del ausentismo no solo mejora los indicadores de productividad, sino que también optimiza los recursos humanos y reduce los costos asociados a incapacidades, reemplazos temporales y disminución del rendimiento laboral.

El ausentismo laboral es un fenómeno que afecta a todo tipo de empresas, sin importar el sector económico al que pertenezcan. Las causas del ausentismo son diversas, incluyendo enfermedades comunes, accidentes laborales, factores psicosociales, desmotivación, condiciones inseguras de trabajo, y aspectos personales o familiares. Esta investigación se enfoca en examinar uno de los principales factores que influyen en la productividad de las empresas colombianas: los índices de ausentismo derivados de la accidentalidad laboral, así como su relación con las condiciones de trabajo y la cultura organizacional.

El estudio se centra particularmente en la Empresa del sector transporte, donde el ausentismo laboral ha sido objeto de múltiples investigaciones, debido a la alta exposición a riesgos laborales, jornadas extensas, y estrés físico y mental. Estos factores no solo afectan la salud de los trabajadores, sino que también generan impactos significativos en la operación logística, el cumplimiento de metas y la satisfacción del cliente. Comprender las variables que inciden en el ausentismo permite a las organizaciones diseñar estrategias preventivas y correctivas, tales como programas de promoción de la salud, capacitación en seguridad, mejoras en las condiciones laborales

y políticas de bienestar laboral. De esta manera, se fomenta un ambiente de trabajo más seguro y eficiente, que contribuye directamente a mejorar la productividad y competitividad empresarial.

4. MARCO DE REFERENCIA

4.1 MARCO TEÓRICO

4.1.1 AUSENTISMO

El ausentismo laboral es un fenómeno que ha obtenido una creciente importancia en el ámbito organizacional, desde el área de seguridad y salud en el trabajo, este es definido como la falta o ausencia de los trabajadores de una empresa frente a su puesto de trabajo; ya sea por causas justificadas o injustificadas, lo cual ocasiona un gran impacto en la productividad, los costos operativos y el bienestar personal. Esta se considera también como una variable de gran importancia para poder evaluar la eficacia tanto de condiciones de trabajo, los programas de prevención y la seguridad y salud en el trabajo.

Uno de los enfoques más utilizados para lograr entender el ausentismo, es el modelo causal del ausentismo laboral, que une de forma directa las condiciones de un entorno de trabajo con la salud física y mental del trabajador; este modelo se basa en que el ausentismo laboral que es el resultado de una cadena de factores como lo son: los organizacionales, personales y los psicosociales.

Diciendo que las condiciones de trabajo son las exposiciones a riesgos físicos, químicos, biológicos y ergonómicos que se realizaron con una mala gestión. Las cargas físicas y mentales se presentan por las jornadas extensas de trabajo, la presión laboral y la eficiencia de no realizar las pausas activas, la falta de cultura preventiva hace relevancia a la ausencia de programas eficientes de seguridad y salud en el trabajo, capacitaciones en prevención de riesgos y los seguimientos de incidentes y accidentes de trabajo dentro de una organización.

Desde otra perspectiva los impactos que genera el ausentismo laboral pueden interpretarse como un indicador de alerta cuya función es mostrar las fallas en las estrategias de prevención y bienestar, nombrando una serie de impactos relevantes como lo son las pérdidas en la productividad, sobrecarga para otros trabajadores, incremento en los costos operacionales debido reemplazo de personal, horas extras o disminución de la eficiencia.

Su principal causa es el siguiente problema de salud, estrés laboral, problemas personales o familiares, poca motivación o compromiso hacia el trabajo, problemas de transporte o logística, conflictos laborales con colegas o supervisores, cada una de estas causas conllevan a un gran impacto significativo en la asistencia de los empleados dentro de una empresa.

Así mismo como se encuentran las causas de ausentismo laboral también hay una cierta serie de estrategias para reducirlo o prevenirlo en su totalidad entre ellas está, mejorando la salud de los trabajadores ofreciendo programas de acceso a problemas de salud, reconocer y recompensar a los empleados por su buen trabajo y dedicación, mantener una comunicación abierta y transparente con los empleados sobre las políticas y procedimientos para lograr obtener una comunicación efectiva, monitorear y seguir el ausentismo para identificar patrones y tendencias; causando los siguientes beneficios dentro de la organización mejorar la productividad y eficiencia, reducir costos, mejorar la satisfacción laboral.

4.1.2 NORMA ANSI Z 16-1

Esta norma es establecida por el instituto nacional estado unídense de normas (ANSI), la cual proporciona directrices para registrar y medir las experiencias relacionadas con las lesiones laborales, el objetivo principal de esta norma es estandarizar la recopilación y análisis de datos sobre los accidentes en el ámbito laboral, facilitando así la identificación de las áreas que requieran mejoras en seguridad y salud en el trabajo.

Dentro de esta norma se presentan los siguientes índices de medición:

índice de frecuencia de lesiones incapacitantes (IF): mide la frecuencia de lesiones incapacitantes en relación con las horas trabajadoras, se calculan con la fórmula

$$\text{IF: (Numero de lesiones incapacitantes x 1,000,000) / horas hombre de exposición}$$

El índice de severidad de lesiones de incapacitantes (IS) evalúa la gravedad de las lesiones en función del tiempo perdido. Se determina mediante

$$\text{IG: (Total de días perdidos x 1,000,000) / horas hombre de exposición}$$

Promedio de días cargados por lesión incapacitantes: indica el promedio de días perdidos por cada lesión incapacitante y se calcula dividiendo el total de días perdidos entre el número de lesiones incapacitantes.

$$\text{P.D.C: (Total de días cargados) / (total de lesiones incapacitantes)}$$

Implementar esta normativa logrará promover la prevención, mejorar la toma de decisiones en seguridad y salud en el trabajo y también a cumplir con los estándares nacionales e internacionales.

Esta norma permite principalmente la clasificación y registro de accidentes laborales recalcando entre accidente por tiempo perdido y accidente sin tiempo perdido, casos de primeros auxilios y casos fatales; establece un registro uniforme de datos que permite documentar la información de manera estandarizada para facilitar auditorías, comparaciones entre periodos y áreas, informes para gerencia o entes reguladores, permitiendo generar bases estadísticas para mejorar la gestión en Seguridad y Salud en el trabajo, identificando tendencias incremento o disminución de accidentes, causas raíz más frecuentes, actividades o puestos con mayor riesgo.

4.1.3 NTC 3701

La norma técnica colombiana NTC 3701 es por la cual se establece un método organizado para el registro, clasificación y análisis de los accidentes de trabajo y las enfermedades laborales, con la finalidad de realizar una gran gestión en seguridad y salud en el trabajo. Esta norma nos da una serie de directrices claras para poder identificar de manera adecuada un accidente o una enfermedad, como también lograr identificar los índices de frecuencia, severidad e incapacidad, todo esto en base a un total de horas hombres trabajadas, su implementación es muy importante para las organizaciones ya que pueden evaluar su desempeño en la prevención de riesgos laborales, detectar los patrones o las causas de los incidentes para así tomar medidas y evitar en su totalidad su repetición.

La NTC 3701 permite a las empresa cumplir con la normatividad legal, mejorar sus sistemas de gestión, mantener documentos de registro de forma ordenada y actualizada; fomentando la cultura de prevención y autocuidado, ya que al implementar esta norma no solo se está cumpliendo de manera legal si no que se están proporcionando y garantizando condiciones de trabajo más seguras, fortaleciendo de esta manera el compromiso de las empresas con sus trabajadores y la mejora continua frente a un buen ambiente laboral.

Además de servir como una herramienta para el control de incidentes, cumple una función estratégica en las tomas de decisiones organizacionales, ya que los datos que se recolectan ayudarán a poder priorizar inversiones en temas de seguridad, capacitaciones al personal de manera efectiva y ajustando los procedimientos con base a evidencias reales.

4.1.4 PRINCIPIO DE PARETO

El principio de Pareto también conocido como la regla 80/20, es más utilizado para el análisis de datos, la administración y otras disciplinas más, este principio dice que, en muchas de las

ocasiones una pequeña proporción de causas es responsable de una gran parte de efectos, explicando que aproximadamente el 80% de los resultados son proveniente del 20% de los factores, teniendo en cuenta que los porcentajes no son totalmente exactos ya que pueden llegar a variar dependiendo del contexto.

Lo más importante de este principio es la relación desigual que revela entre causas y consecuencias, el principio de Pareto fue observado principalmente por el economista italiano Vilfredo Pareto a finales del siglo XIX, cuando este noto que una parte de la población italiana poseía de la riqueza del país. Desde ese entonces este método fue contemplado adoptando unos números campos por su valor práctico y analítico.

El objetivo principal del principio de Pareto es identificar y centrar la atención en los elementos clave que generan mayor impacto, permitiendo una mejor toma de decisiones y una gestión más eficaz de los recursos. Por ejemplo, en los negocios se puede utilizar para descubrir que el 20% de los productos generan el 80% de las ventas o que el 20% de los clientes representan el 80% de los ingresos. En el contexto de la resolución de problemas, puede revelar que una pequeña cantidad de errores están causando la mayoría de las fallas en un sistema. Esta perspectiva permite a las organizaciones y a los individuos centrar sus esfuerzos en lo que realmente importa, en lugar de distraerse intentando abordar todos los factores por igual.

La importancia del principio de Pareto radica en su capacidad para simplificar procesos complejos y maximizar la eficiencia. Al identificar qué genera mejores resultados, puede establecer prioridades, tomar mejores decisiones estratégicas y mejorar la productividad con menos esfuerzo. Esta herramienta se utiliza no sólo en los negocios, sino también en la vida cotidiana, la educación, la ingeniería, la informática, la atención sanitaria y muchos otros campos. Su enfoque práctico y adaptabilidad lo convierten en una de las ideas más valiosas en la gestión moderna y el análisis de sistemas, ayudando a las personas y a las organizaciones a lograr mejores resultados con un enfoque

más inteligente y centrado.

4.2 MARCO CONCEPTUAL

· **Análisis:** Es el proceso de descomponer un todo en sus partes o elementos fundamentales con el objetivo de entender su estructura, funcionamiento o significado.

· **Costo – Beneficio:** Es una técnica utilizada para evaluar la viabilidad o conveniencia de un proyecto, decisión o inversión, comparando los costos asociados con su ejecución frente a los beneficios que se esperan obtener.

· **Eficiencia:** Es la capacidad de lograr un resultado deseado utilizando la menor cantidad posible de recursos, como tiempo, dinero, esfuerzo o materiales, sin desperdicios y maximizando el rendimiento.

· **Eficacia:** Es la capacidad de alcanzar un objetivo o resultado deseado, sin importar los recursos utilizados o el proceso empleado.

· **Efectividad:** Es la capacidad de obtener los resultados deseados de manera adecuada, cumpliendo los objetivos propuestos y aprovechando correctamente los recursos disponibles.

· **Factor de Riesgo:** Se refiere a cualquier condición o situación en el entorno laboral que aumenta la probabilidad de que los trabajadores sufran accidentes, lesiones, enfermedades o daños a su salud.

· **Frecuencia:** La frecuencia se refiere a la cantidad de veces que ocurre un accidente, incidente o enfermedad en un determinado período de tiempo. Este concepto es utilizado para medir la regularidad de eventos negativos dentro de un entorno laboral y se expresa generalmente en términos de frecuencia de accidentes o frecuencia de enfermedades laborales.

- Frecuencia Acumulada: Es la suma progresiva de los casos de ausentismo causados por diferentes tipos de accidentes laborales a lo largo de un periodo o entre distintas categorías. Se utiliza para analizar cómo se van acumulando los casos a medida que se agrupan por tipo de accidente, área, fecha o cualquier otra clasificación, y así entender la magnitud total y la tendencia del ausentismo.

- Frecuencia Relativa: Es la proporción de casos de ausentismo causados por accidentes laborales respecto al total de ausencias registradas en un periodo determinado. Se utiliza para cuantificar la importancia de la accidentalidad dentro del conjunto total de ausencias y así tomar decisiones de mejora en prevención y seguridad.

- Mejoramiento Continuo: Es un enfoque sistemático y constante para mejorar procesos, productos, servicios o resultados en una organización. Se basa en la idea de que siempre hay oportunidades para hacerlo mejor, sin importar cuán bien se estén haciendo las cosas actualmente.

- Variables Básicas: Son aquellas que tienen un papel fundamental en un sistema, fórmula o modelo. Representan los elementos esenciales que se analizan, controlan o manipulan para entender un fenómeno o resolver un problema.

5. ASPECTOS METODOLÓGICOS

5.1 TIPO DE ESTUDIO

Según el análisis de clasificación de estudios descriptivos, propios de una metodología de la investigación, el tema de abordaje del fenómeno del ausentismo laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024, se da debido a un estudio descriptivo de tipo transversal o de corte.

El siguiente tipo de estudio se caracteriza por las siguientes fases: Observar, registrar y analizar un fenómeno en un momento determinado o durante un periodo específico sin intervenir en él, ni establecer funciones de causa - efecto, en este caso la finalidad es describir las principales características de ausentismo por accidentes laborales como la frecuencia, causa, duración, áreas afectadas y perfiles de trabajadores involucrados, durante el periodo 2024.

Los estudios descriptivos transversales son los apropiados cuando se busca conocer cómo y porqué; se presenta un fenómeno en una población definida, permitiendo identificar patrones, comportamientos o situaciones que puedan servir como base para las investigaciones posteriores de tipo explicativo o correccionales. De esta manera el ausentismo por accidentalidad en el sector transporte puede analizarse desde una perspectiva descriptiva que aporte datos valiosos para la toma de decisiones en materia de seguridad laboral, prevención de riesgos y gestión de talento humano.

5.2 METODO DE INVESTIGACION

Se determina el Método Inductivo con el diseño de la investigación, el cual corresponde a un estudio no experimental descriptivo y de corte transversal. En este tipo de diseño no se manipulan

directamente las variables, sino que se observan los hechos tal cual como ocurre su contexto natural, por lo que resulta adecuado para estudiar fenómenos tales como el ausentismo por accidentalidad laboral, donde se requiere recopilar cierta información sin alterar la dinámica de la organización.

El enfoque descriptivo tiene como propósito caracterizar un fenómeno determinado en el siguiente caso el ausentismo laboral generado por accidentes de trabajo en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024, el estudio busca lograr identificar elementos tales como la frecuencia de los accidentes, tiempo de incapacidad, tipos de lesiones más comunes, las áreas o los cargos más afectados.

El diseño transversal indica que los datos que se encuentran recolectados, se hacen en un solo momento o durante un periodo específico lo que permite ofrecer una visión actual del fenómeno sin hacer seguimiento en el tiempo, por lo que este diseño facilita la obtención de información clara, puntual y concisa, para la toma de decisiones organizacionales.

5.3 FUENTES UTILIZADA PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

En este trabajo de grado se emplearon fuentes secundarias con base en el análisis del ausentismo laboral por causa de accidentalidad en la empresa del sector transporte, estas fuentes incluyen informes estadísticos de entidades tales como: el ministerio de trabajo y la ARL, estudios académicos previos y normatividad vigente en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo.

El uso de las fuentes secundarias se justificó con la finalidad de contar con una visión amplia y más contextualizada del problema, basada en datos previamente recopilados, validados y sistematizados por instituciones competentes. Se permitió identificar patrones, tendencias y factores de riesgo, comunes en el sector transporte facilitando así una propuesta fundamental de estrategias preventivas y correctivas para reducir el ausentismo por accidentalidad laboral.

5.4 TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Para el desarrollo del procesamiento estadístico de la investigación ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el año 2024, se realizó el siguiente procedimiento:

Se construye la base de datos

Se definen las variables propias del estudio

Se estandariza y se organiza la información

Se caracteriza la frecuencia de cada variable básica de forma independiente

Se implementa el principio de Pareto en cada variable

Se construye los gráficos

6. ANÁLISIS DE RESULTADOS

CARACTERIZACIÓN

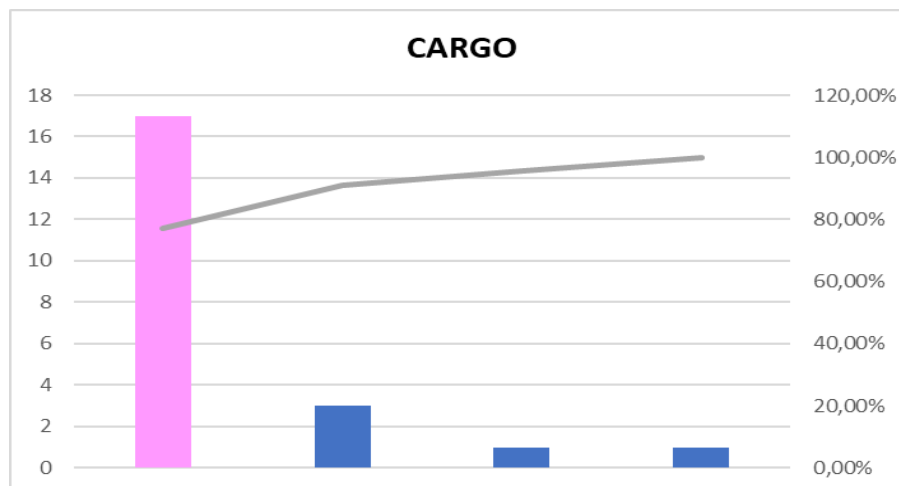
Al Caracterizar la Frecuencia de las Variables Básicas Cargo, Tipo At, Lugar At, Tipo lesión, parte del cuerpo afectada, Agente At, Mecanismo At, Peligro, del ausentismo por accidentalidad laboral en la Empresa del sector transporte durante el periodo 2024, se evidencian (18) Accidentes de Trabajo..

CARGO	AREA	TIPO AT	LUGAR AT	TIPO LESION	PCA	AGENTE AT	MECANISMO AT	PELIGRO	DESCRIPCION AT	ACTO INSEGURO	CONDICION INSEGURA
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	PARQ. O AREAS DE CIRCULACION VEHICULAR	GOLPE O CONTUSION O APLASTAMIENTO	LESIONES GENERALES U OTRAS	MAQUINAS Y/O EQUIPOS	PISADAS,CHOQUES O GOLPES	MECANICO	PACIENTE REFIERE QUE SE SUBE A LA BUSETA PARA RECIBIR LA TARJETA DE CONTROL Y DE MANERA ACCIDENTAL SE RESBALA EN LAS GRABAS Y SE GOLPEA CONTRA UN TUBO DE LA BUSETA EL TORAX.	998 NINGUN ACTO SUBESTANDAR	710 RIESGOS DE TRANSPORTE PUBLICO
SUPERVISOR DE V	ADMINISTRATIVO	PROPIOS DEL TRABAJO	OTRAS AREAS COMUNES	HERIDA	MIEMBROS SUPERIORES	AMBIENTE DE TRABAJO	CAIDA DE PERSONAS	LOCATIVO	REFIERE SE ENCONTRABA CAMBIANDO EL ACEITE A UN CARRILLO AL MOMENTO DE SALIRSE DEL CARRILLO NO SE PERCATO QUE HABIA UN HUECO Y METE EL PIE DENTRO DEL HUECO GENERANDO HERIDA LEVE EN PIE IZQUIERDO PRESENTA DOLOR HERIDA LEVE APROXIMADAMENTE DE 15 CENTIMETROS SIN SANGRADO	999 SIN CLASIFICACION DATOS INSUFICIENTES	980 CONDICIONES PELIGROSAS NO ESPECIFICADAS EN OTRA PARTE
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	PARQ. O AREAS DE CIRCULACION VEHICULAR	TRAUMA SUPERFICIAL	MIEMBROS SUPERIORES	MEDIOS DE TRANSPORTE	GOLPEADA	MECANICO	REFIERE SE ENCONTRABA REALIZANDO SUS LABORES COMO CONDUCTOR, EN SU TRAYECTO EN AUTOMOVIL LO CHOCA, EL ASSEGUADO SE BAJA DEL BUS PARA MIRAR QUE DAÑOS LE OCACIONA, EL USUARIO QUE LO CHOCA TRATA DE HUIR Y AL MOMENTO DE ESCAPAR GOLPEA AL ASSEGUADO CON EL ESPEJO DEL CARRILLO GENERANDO TRAUMA EN MIEMBRO SUPERIOR, EN CODO Y ANTEREZO IZQUIERDO	998 NINGUN ACTO SUBESTANDAR	700 RIESGO PUBLICO
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	OTRAS AREAS COMUNES	TORCED,ESGUL,DESG,MUSC,HERNIA O LAC.MUSC	MIEMBROS SUPERIORES	MEDIOS DE TRANSPORTE	SOBRESFUERZO, ESFUERZO EXC. FALSO MOV	BIOMECANICO	DESCRIPCION DE LO OCURRIDO: REFIERE QUE ESTABA SUBIENDO LAS ESCALERAS Y SE RESVALA Y POR NO DEJARSE CAER SE SOSTIENE DEL BRAZO DERECHO Y SE DEJA DESCOLEGAR GENERANDO DOLOR EN HOMBRO Y BRAZO DERECHO CAUSANDO INFLAMACION CARGO: CONDUCTOR	300 USO INAPROPIADO DE LAS MANOS O PARTES DEL CUERPO	710 RIESGOS DE TRANSPORTE PUBLICO
CONDUCTOR	TRANSPORTE	VIOLENCIA	PARQ. O AREAS DE CIRCULACION VEHICULAR	GOLPE O CONTUSION O APLASTAMIENTO	UBICACIONES MULTIPLES	OTROS AGENTES NO CLASIFICADOS	PISADAS,CHOQUES O GOLPES	MECANICO	EL TRABAJADOR REFIERE QUE AL LLEGAR AL DESPACHO DONDE REALIZAN LOS CONTROLES LLEGAN DOS PERSONAS AL SITIO LO AGREDEN EN LA CABEZA Y EN LA ESPALDA PRESENTA DOLOR Y NAUSEAS REFIERE QUE NO RESPONDE A LA AGRESION	998 NINGUN ACTO SUBESTANDAR	700 RIESGO PUBLICO
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	OTRAS AREAS COMUNES	TRAUMA SUPERFICIAL	UBICACIONES MULTIPLES	MEDIOS DE TRANSPORTE	CAIDA DE PERSONAS	MECANICO	SE ENCONTRABA RECIBIENDO LA TARJETA DE BUS, SE RESBALA EN LA GRADA, PISA MAL Y SE GOLPEA EN LA CABEZA Y LA ESPALDA, PRESENTA DOLOR INTESO.	998 NINGUN ACTO SUBESTANDAR	710 RIESGOS DE TRANSPORTE PUBLICO
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	PARQ. O AREAS DE CIRCULACION VEHICULAR	GOLPE O CONTUSION O APLASTAMIENTO	TRONCO	MEDIOS DE TRANSPORTE	CAIDA DE PERSONAS	MECANICO	REFIERE QUE ESTABA SUBIENDOSE A LA BUSETA AL MOMENTO DE SENTARSE SE SOSTIENE DE UNA MANO LA CUAL SE DESPRENDE Y HACCE QUE SE CAIGA AL PISO DE ESPALDAS OCACIONANDO DOLOR EN ZONA LUMBAR	300 USO DE HERRAMIENTAS O EQUIPO INADECUADO O INAPROPIADO (NO DEFECTUOSO)	300 USO DE HERRAMIENTAS O EQUIPO INADECUADO O INAPROPIADO (NO DEFECTUOSO)
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	OTRAS AREAS COMUNES	TORCED,ESGUL,DESG,MUSC,HERNIA O LAC.MUSC	MIEMBROS SUPERIORES	AMBIENTE DE TRABAJO	CAIDA DE PERSONAS	LOCATIVO	ASEGUADO INDICA QUE ESTABA CAMBIANDO EL RUTERO, Y DIO UN PASO AL PISO, PISO EN FALSO Y POR NO DEJARSE CAER EL CUERPO CAYO EN EL BRAZO DERECHO SE LE TORCIO LA MUEKA.	998 NINGUN ACTO SUBESTANDAR	980 CONDICIONES PELIGROSAS NO ESPECIFICADAS EN OTRA PARTE
ISERO	LOGISTICA	PROPIOS DEL TRABAJO	PARQ. O AREAS DE CIRCULACION VEHICULAR	GOLPE O CONTUSION O APLASTAMIENTO	MIEMBROS INFERIORES	MATERIALES O SUSTANCIAS	CAIDA DE PERSONAS	LOCATIVO	ASEGUADO INFORMA QUE SE ENCONTRABA EN LA ESTACION DE SERVICIO DE GASOLINA, PISO LA ISLA EL CUAL ESTABA UN POCO HUMEDA POR ACEITE Y ME RESBALLE DE FRENTE EL CUAL CAI Y ME GOLPEE EL HOMBRO LADO DERECHO, AL DIA DE HOY REFIERE MUCHO DOLOR Y LEVE LIMITACION A LA MOVILIDAD	607 PASAR INAPROPIADAMENTE	030 RESBALADO
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	PARQ. O AREAS DE CIRCULACION VEHICULAR	GOLPE O CONTUSION O APLASTAMIENTO	CABEZA	OTROS AGENTES NO CLASIFICADOS	PISADAS,CHOQUES O GOLPES	MECANICO	REFIERE QUE ESTABA REALIZANDO SU RUTA UN CARRILLO PARTICULAR SE LE ATRAVEZA EL PARA AL PARAR EL DUEÑO DEL CARRILLO PARTICULAR SE SUBE AL BUS Y PIELAR CON EL CUAL LE PROPINA DOS GOLPES EN LA CARA OCACIONANDO EDEMA Y HEMATOMA A NIVEL DE REGION SUPERIOR DE LA CARA	900 ACTOS SUBESTANDAR NO ESPECIFICADO EN OTRA PARTE	710 RIESGOS DE TRANSPORTE PUBLICO
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	CORREDORES O PASILLOS	GOLPE O CONTUSION O APLASTAMIENTO	LESIONES GENERALES U OTRAS	AMBIENTE DE TRABAJO	CAIDA DE PERSONAS	LOCATIVO	ASEGUADO INDICA QUE SE ENCONTRABA DENTRO DEL VEHICULO CAMBIANDO EL CUAL SE ENBREDIA Y SE TROPEZA CON UNA DE LAS PATAS DE UNA DE LAS SILLAS Y SE GOLPEA EN LA BOCA PARTIENDO LE DIENTE CON UN TUBO DE ASEGURAMIENTO QUE TIENE LA BUSETA	900 ACTOS SUBESTANDAR NO ESPECIFICADO EN OTRA PARTE	099 OTROS DEFECTOS NO ESPECIFICADOS EN OTRA PARTE
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	OTRAS AREAS COMUNES	TORCED,ESGUL,DESG,MUSC,HERNIA O LAC.MUSC	MIEMBROS INFERIORES	AMBIENTE DE TRABAJO	PISADAS,CHOQUES O GOLPES	MECANICO	SE ESTABA DESPLAZANDOSE EN EL VEHICULO Y AL MOMENTO SOLTAR EL EMBRAGUE CON LA PIENNA IZQUIERDA SIENDE DOLOR HASTA LA RODILLA	353 AGARRAR LOS OBJETOS INSEGUARAMENTE	099 OTROS DEFECTOS NO ESPECIFICADOS EN OTRA PARTE
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	OTRAS AREAS COMUNES	OTRO	OJO	MATERIALES O SUSTANCIAS	EXPOSICION O CONTACTO CON	QUIMICO	EL COLABORADOR SE ENCONTRABA LAVANDO LA BUSETA Y LE CAE UN MUGRE EN EL OJO IZQUIERDO, EN EL MOMENTO PRESENTA AORDOR, SENSACION DE CUERPO EXTRAÑO	100 OMITIR EL USO DE EQUIPO DE PROTECCION PERSONAL DISPONIBLE	599 INADECUADAMENTE PROTEGIDO, NO ESPECIFICADO EN OTRA PARTE
CONTROL DESPACH	LOGISTICA	PROPIOS DEL TRABAJO	PARQ. O AREAS DE CIRCULACION VEHICULAR	OTRO	MIEMBROS INFERIORES	AMBIENTE DE TRABAJO	SOBRESFUERZO, ESFUERZO EXC. FALSO MOV	BIOMECANICO	ASEGUADA REFIERE QUE ESTABA DESPACHANDO EN UN BUS Y AL MOMENTO DE REGRESAR ME TROPECE CON UNA VARRILLA QUE SOBRESALE DEL PAVIMENTO, NO TUVE GOLPE NI CAIDA SENTI UN TIRON EN LA RODILLA IZQUIERDA Y SE ME INFLAMO Y SIENDE DOLOR	999 SIN CLASIFICACION DATOS INSUFICIENTES	400 INADECUADAMENTE ASEGURADOS CONTRA MOVIMIENTOS INCONVENIENTES (EXCLUYENDO APLASTAMIENTO INESTABLE)
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	PARQ. O AREAS DE CIRCULACION VEHICULAR	GOLPE O CONTUSION O APLASTAMIENTO	OJO	AMBIENTE DE TRABAJO	PISADAS,CHOQUES O GOLPES	MECANICO	ESTABA REALIZANDO MANTENIMIENTO AL VEHICULO Y SE GENERA GOLPE EN OJO IZQUIERDO CON LA PUERTA DEL BODAGA PRESENTA DOLOR E IRRITACION CON MOLESTIA	100 OMITIR EL USO DE EQUIPO DE PROTECCION PERSONAL DISPONIBLE	099 OTROS DEFECTOS NO ESPECIFICADOS EN OTRA PARTE
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	OTRAS AREAS COMUNES	GOLPE O CONTUSION O APLASTAMIENTO	MIEMBROS SUPERIORES	MEDIOS DE TRANSPORTE	CAIDA DE PERSONAS	MECANICO	ASEGUADO REFIERE QUE ENCONTRABA BAJANDO DE LA BUSETA SE RESBALA Y CAE ACCIDENTALMENTE Y TODO EL PESO DEL CUERPO CAE EN LA MANO IZQUIERDA GENERANDO DOLOR Y LIMITACION PARA LA MOVILIDAD E INFLAMACION.	998 NINGUN ACTO SUBESTANDAR	710 RIESGOS DE TRANSPORTE PUBLICO
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	PARQ. O AREAS DE CIRCULACION VEHICULAR	OTRO	MIEMBROS INFERIORES	MEDIOS DE TRANSPORTE	SOBRESFUERZO, ESFUERZO EXC. FALSO MOV	BIOMECANICO	DESCRIPCION DE LO OCURRIDO: REFIERE LESION ENTUMESIDA EN EL PIE DERECHO GENERADA POR EL USO DEL PEDAL DEL BUS GENERA DOLOR 810 NIEGA TRAUMA O GOLPE	300 NO ESPECIFICADOS EN OTRA PARTE	015 DISEÑO INAPROPIADAMENTE
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	OTRAS AREAS COMUNES	GOLPE O CONTUSION O APLASTAMIENTO	LESIONES GENERALES U OTRAS	MEDIOS DE TRANSPORTE	CAIDA DE PERSONAS	LOCATIVO	PACIENTE REFIERE QUE SE ENCONTRABA RECIBIENDO UNA TARJETA DE BUS EN EL MOMENTO PISO MAL EL FIO DEL ANDEN OCACIONANDO CAIDA GOLPEANDOSE TRAUMA A NIVEL LUMBOSACRA Y REGION TEMPORAL IZQUIERDA PRESENTANDO DOLOR Y LIMITACION AL MOVIMIENTO	999 SIN CLASIFICACION DATOS INSUFICIENTES	710 RIESGOS DE TRANSPORTE PUBLICO
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	OTRAS AREAS COMUNES	TORCED,ESGUL,DESG,MUSC,HERNIA O LAC.MUSC	MIEMBROS INFERIORES	AMBIENTE DE TRABAJO	CAIDA DE PERSONAS	LOCATIVO	ASEGUADO REFIERE QUE SE ENCONTRABA EN RUTA DE BUS, EN DONDE SE DETIENE PARA CAMBIAR DE LETERO DE CAMBIO DE LUGARES, EN DONDE SE GENERA PASO EN FALSO Y GENERA TORCEDURA DEL TOBILLO DERECHO, PRESENTANDO DOLOR, EDMA Y LIMITACION DE MARCHA.	998 NINGUN ACTO SUBESTANDAR	099 OTROS DEFECTOS NO ESPECIFICADOS EN OTRA PARTE
CONTROL DESPACH	LOGISTICA	PROPIOS DEL TRABAJO	PARQ. O AREAS DE CIRCULACION VEHICULAR	TRAUMA SUPERFICIAL	MIEMBROS INFERIORES	AMBIENTE DE TRABAJO	CAIDA DE PERSONAS	LOCATIVO	ASEGUADO REFIERE QUE ESTABA EN DESPACHO DE LA RUTA ESTABA DESPACHANDO UN VEHICULO IBA A PASARLE AL CONDUCTOR LA TARJETA DE TIEMPO, SE ENBREDIA CON UNA CADENA QUE ESTABA EN EL SEPTOR PASADO VIERO QUE SE GENERARON GOLPES EN RODILLAS Y CODO DERECHO REFIERE LACERACIONES, DOLOR E INFLAMACION.	999 SIN CLASIFICACION DATOS INSUFICIENTES	400 INADECUADAMENTE ASEGURADOS CONTRA MOVIMIENTOS INCONVENIENTES (EXCLUYENDO APLASTAMIENTO INESTABLE)
CONDUCTOR	TRANSPORTE	PROPIOS DEL TRABAJO	OTRAS AREAS COMUNES	TORCED,ESGUL,DESG,MUSC,HERNIA O LAC.MUSC	MIEMBROS INFERIORES	MAQUINAS Y/O EQUIPOS	CAIDA DE PERSONAS	MECANICO	ESTABA INTENTANDO PASAR LOS TUBOS DESDE LA REGISTRADORA A LA CABINA Y LTO LA PIENNA ROTACION QUEDA TRAPADA ENTRE LA ESTRUCTURA DE LOS TUBOS CAE Y SIENDE LE OCACIONA ROTACION INADECUADA DE LA RODILLA DERECHA PRESENTA EDEMA LOCALIZADO, DOLOR 10 SOBRE 10 Y LIMITACION A LA MOVILIDAD. ACTIVIDAD HACCE PARTE DE SUS FUNCIONES	300 ACTOS SUBESTANDAR NO ESPECIFICADO EN OTRA PARTE	220 ESPACIO LIBRE INADECUADO PARA MOVIMIENTOS DE PERSONAS U OBJETOS
CONTROL DESPACH	LOGISTICA	PROPIOS DEL TRABAJO	ESCALERAS	TRAUMA SUPERFICIAL	LESIONES GENERALES U OTRAS	MEDIOS DE TRANSPORTE	CAIDA DE PERSONAS	MECANICO	ASEGUADO SE ENCONTRABA TOMANDO UN NUMERO DE REGISTRADORA DE UN BUS AL MOMENTO DE BAJAR DEL BUS, RESBALA Y CAE YA QUE LA ESCALERA ESTABA MOJADA SE DOBLA LA RODILLA DERECHA Y TUVO TRAUMA EN ZONA LUMBAR DE LA ESPALDA PRESENTA DOLOR, DEFORMIDAD DE RODILLA DERECHA Y LIMITACION A LA MARCHA	200 NO ASEGURAR O ADVERTIR	710 RIESGOS DE TRANSPORTE PUBLICO

VARIABLE CARGO

Al analizar la variable cargo del ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024 y al implementar el Principio de Pareto, se evidencian como pocos vitales: Conductor con 17 casos y 77,27% F. Relativa, los cuales serán los focos de intervención.

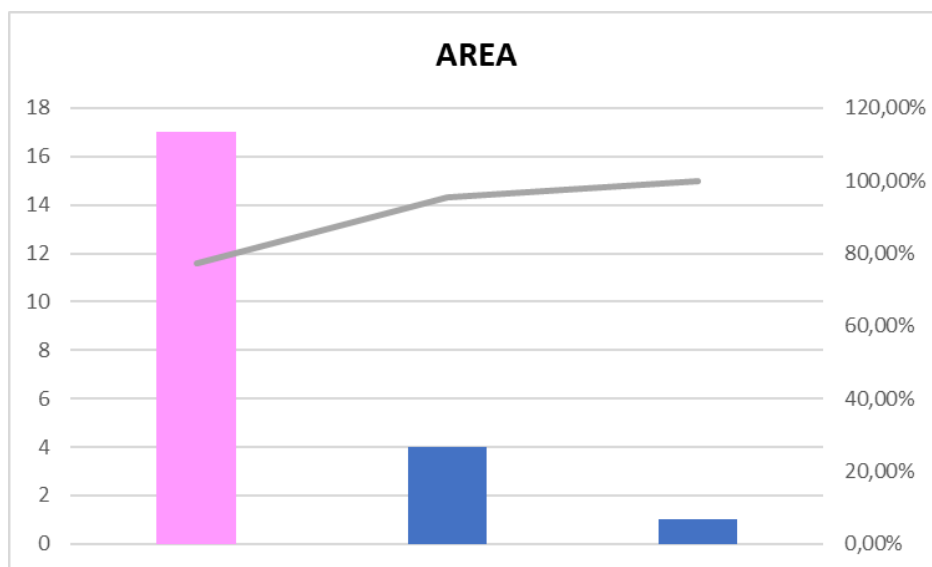
CARGO	AT	F. RELATIVA	F. ACUMULADA
CONDUCTOR	17	77,27%	77,27%
CONTROL DESPACH	3	13,64%	90,91%
ISLERO	1	4,55%	95,45%
SUPERVISOR DE V	1	4,55%	100,00%
Total general	22	100,00%	



VARIABLE AREA

Al analizar la variable área del cargo del ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024 y al implementar el Principio de Pareto, se evidencian como pocos vitales: Transporte con 17 casos y 77,27% F. Relativa, los cuales serán los Focos de Intervención.

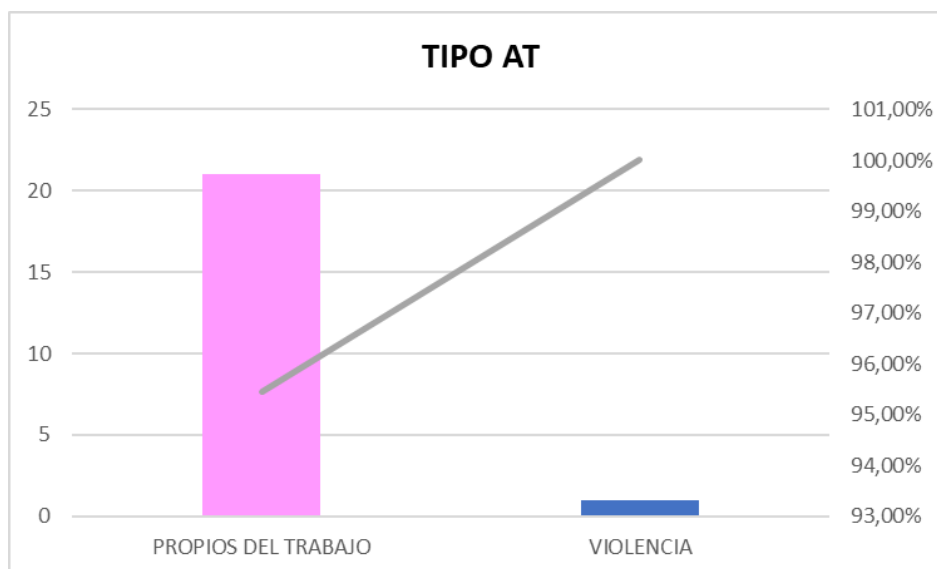
AREA	AT	F. RELATIVA	F. ACUMULADA
TRANSPORTE	17	77,27%	77,27%
LOGISTICA	4	18,18%	95,45%
ADMINISTRATIVO	1	4,55%	100,00%
Total general	22	100,00%	



VARIABLE TIPO AT

Al analizar la variable Tipo at del ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024 y al implementar el Principio de Pareto, se evidencian como pocos vitales: Propios del trabajo con 21 casos y 95,45% F. Relativa, los cuales serán los Focos de Intervención.

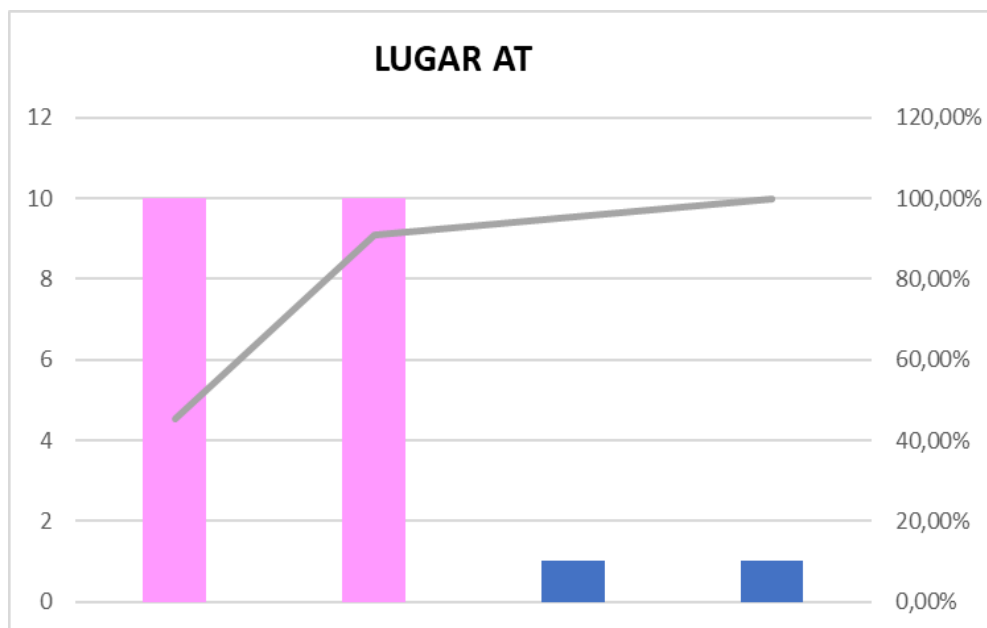
TIPO AT	AT	F. RELATIVA	F. ACUMULADA
PROPIOS DEL TRABAJO	21	95,45%	95,45%
VIOLENCIA	1	4,55%	100,00%
Total general	22	100,00%	



VARIABLE LUGAR AT

Al analizar la Variable Lugar at del ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024 y al implementar el Principio de Pareto, se evidencian como pocos vitales: Otras áreas comunes con 10 casos y 45,45% F. Relativa, Parq. o áreas de circulación vehicular con 10 casos y 45,45% F. Relativa, los cuales serán los Focos de Intervención.

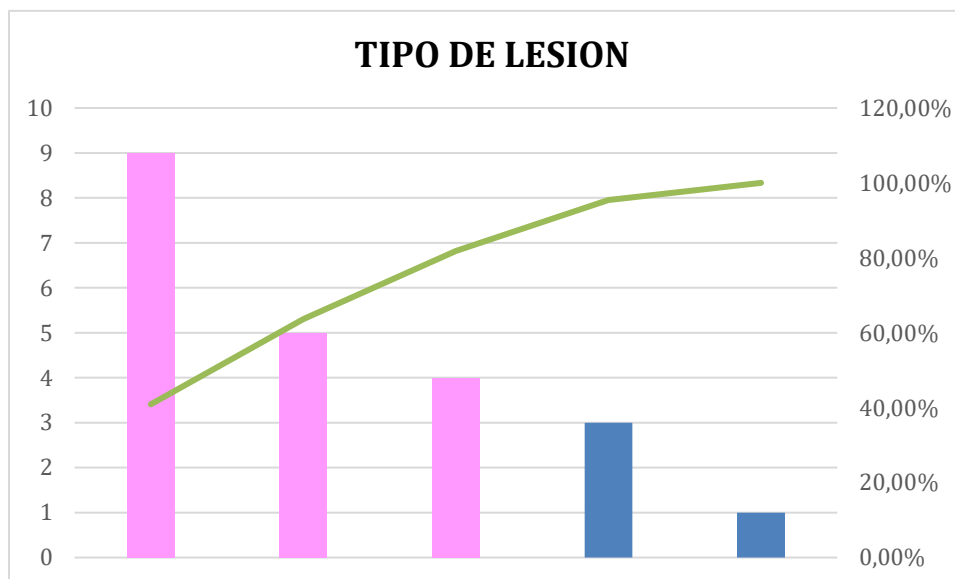
LUGAR AT	AT	F. RELATIVA	F. ACUMULADA
OTRAS AREAS COMUNES	10	45,45%	45,45%
PARQ. O AREAS DE CIRCULACION VEHICULAR	10	45,45%	90,91%
CORREDORES O PASILLOS	1	4,55%	95,45%
ESCALERAS	1	4,55%	100,00%
Total general	22	100,00%	



VARIABLE TIPO DE LESIÓN

Al analizar la Variable tipo de lesión del ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024 y al implementar el Principio de Pareto, se evidencian como pocos vitales: Golpe o contusión o aplastamiento con 9 casos y 40.91% F. Relativa, Torced, esgui, desg, musc, hernia, o lac, muscular con 5 casos y 22.73% F. Relativa, Trauma superficial con 4 casos y 18,18% F. Relativa ; los cuales serán los Focos de Intervención.

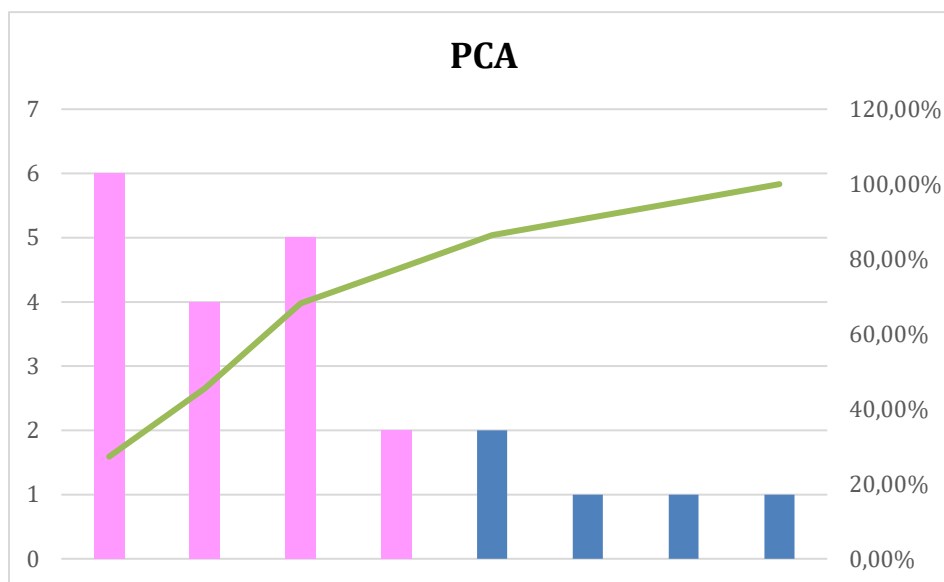
TIPO DE LESION	AT	F. RELATIVA	F. ACUMULADA
GOLPE O CONTUSION O APLASTAMIENTO	9	40,91%	40,91%
TORCED,ESGUI,DESG.MUSC,HERNIA O LAC.MUSC	5	22,73%	63,64%
TRAUMA SUPERFICIAL	4	18,18%	81,82%
OTRO	3	13,64%	95,45%
HERIDA	1	4,55%	100,00%
Total general	22	100,00%	



VARIABLE PARTE DEL CUERPO AFECTADA

Al analizar la Variable parte del cuerpo afectada del ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024 y al implementar el Principio de Pareto, se evidencian como pocos vitales: Miembros inferiores con 6 casos y 27,27% F. Relativa, Lesiones generales u otras con 4 casos y 18,18% F. Relativa, Miembros superiores con 5 casos y 22,73% F. Relativa, Ojo con 2 casos y 9,09% F. Relativa, los cuales serán los Focos de Intervención.

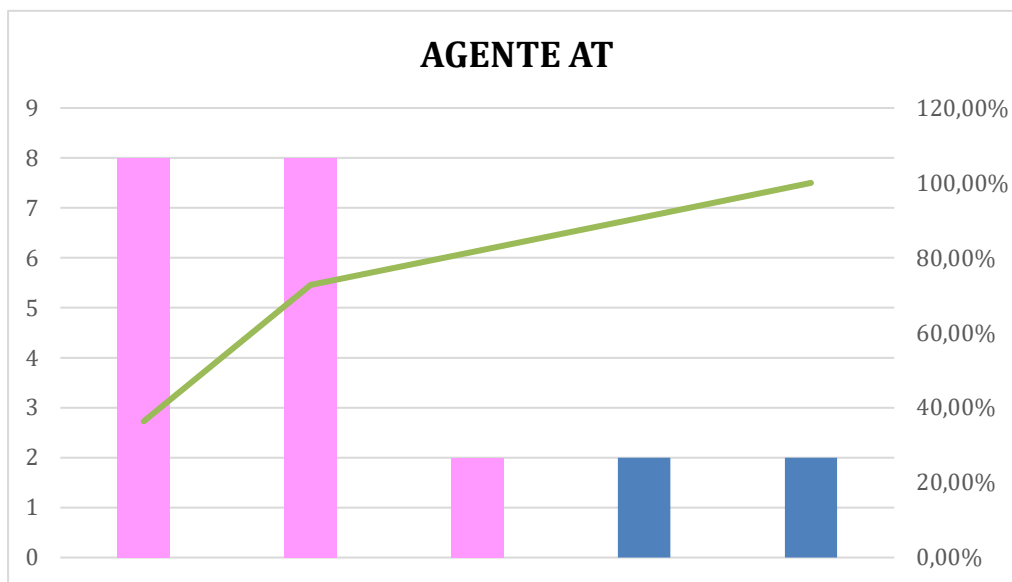
PCA	AT	F. RELATIVA	F. ACUMULADA
MIEMBROS INFERIORES	6	27,27%	27,27%
LESIONES GENERALES U OTRAS	4	18,18%	45,45%
MIEMBROS SUPERIORES	5	22,73%	68,18%
OJO	2	9,09%	77,27%
UBICACIONES MULTIPLES	2	9,09%	86,36%
CABEZA	1	4,55%	90,91%
MIEBROS INFERIORES	1	4,55%	95,45%
TRONCO	1	4,55%	100,00%
Total general	22	100,00%	



VARIABLE AGENTE AT

Al analizar la variable agente at del ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024 y al implementar el Principio de Pareto, se evidencian como pocos vitales: Ambiente de trabajo con 8 casos y 36,36% F. Relativa, Medios de transporte con 8 casos y 36,36% F. Relativa, Máquinas y/o equipos con 2 casos y 9,09% F. Relativa; los cuales serán los Focos de Intervención.

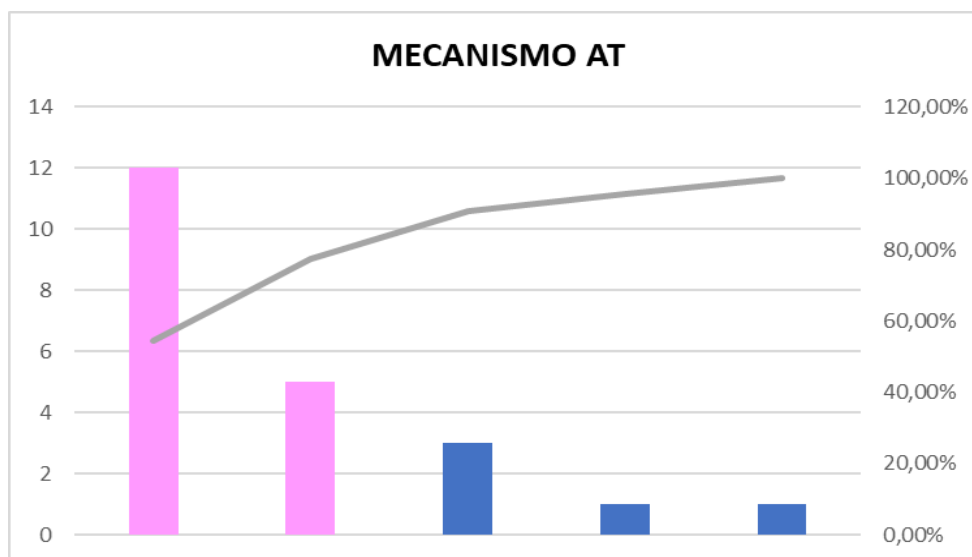
AGENTE AT	AT	F. RELATIVA	F. ACUMULADA
AMBIENTE DE TRABAJO	8	36,36%	36,36%
MEDIOS DE TRANSPORTE	8	36,36%	72,73%
MAQUINAS Y/O EQUIPOS	2	9,09%	81,82%
MATERIALES O SUSTANCIAS	2	9,09%	90,91%
OTROS AGENTES NO CLASIFICADOS	2	9,09%	100,00%
Total general	22	100,00%	



VARIABLE MECANISMO AT

Al analizar la variable mecanismo at del ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024 y al implementar el Principio de Pareto, se evidencian como pocos vitales: Caída de personas con 12 casos y 54,55% F. Relativa, Pisadas, choques o golpes con 5 casos y 22,73% F. Relativa; los cuales serán los Focos de Intervención.

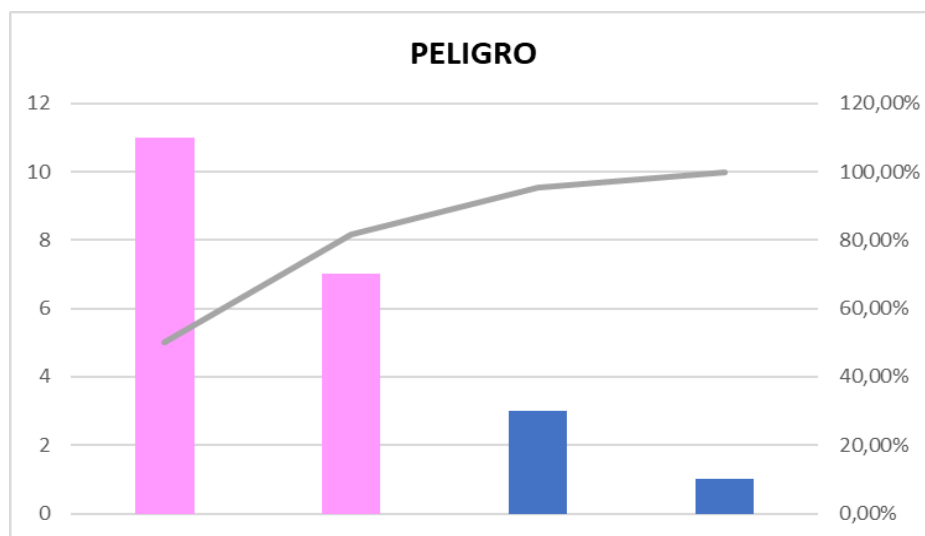
MECANISMO AT	AT	F. RELATIVA	F. ACUMALADA
CAIDA DE PERSONAS	12	54,55%	54,55%
PISADAS, CHOQUES O GOLPES	5	22,73%	77,27%
SOBRESFUERZO, ESFUERZO EXC. FALSO MOV	3	13,64%	90,91%
EXPOSICION O CONTACTO CON	1	4,55%	95,45%
GOLPEADA	1	4,55%	100,00%
Total general	22	100,00%	



VARIABLE PELIGRO

Al analizar la variable peligro del ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024 y al implementar el Principio de Pareto, se evidencian como pocos vitales: Mecánico con 11 casos y 50,00% F. Relativa, Locativo con 7 casos y 31,82% F. Relativa; los cuales serán los Focos de Intervención.

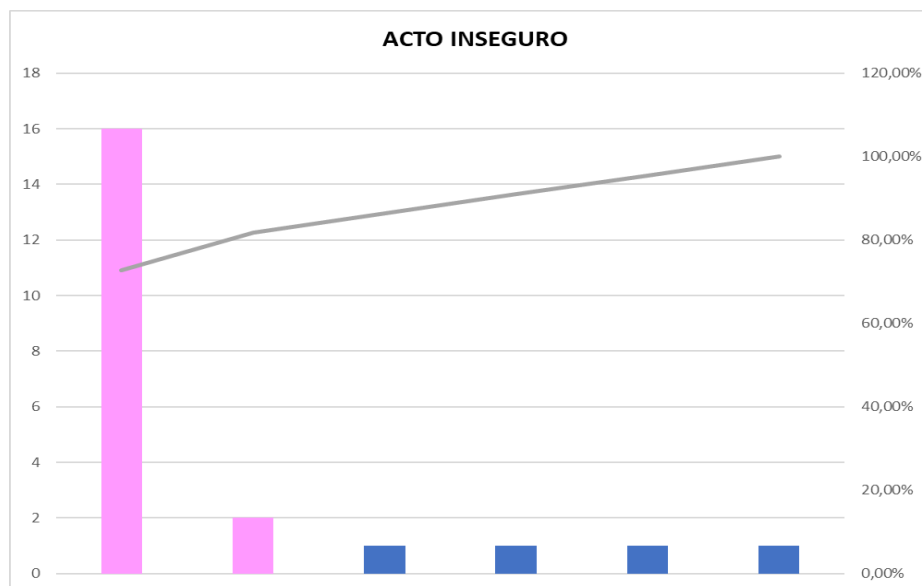
PELIGRO	AT	F. RELATIVA	F. ACUMULADA
MECANICO	11	50,00%	50,00%
LOCATIVO	7	31,82%	81,82%
BIOMECANICO	3	13,64%	95,45%
QUIMICO	1	4,55%	100,00%
Total general	22	100,00%	



VARIABLE ACTO INSEGURO

Al analizar la Variable acto inseguro del ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024 y al implementar el Principio de Pareto, se evidencian como pocos vitales: 900 Acto subestándar no especificados en otra parte con 16 casos y 72,73% F. Relativa, 100 Omitir el uso de equipo de protección personal disponible con 2 casos y 9,09% F. Relativa; los cuales serán los Focos de Intervención.

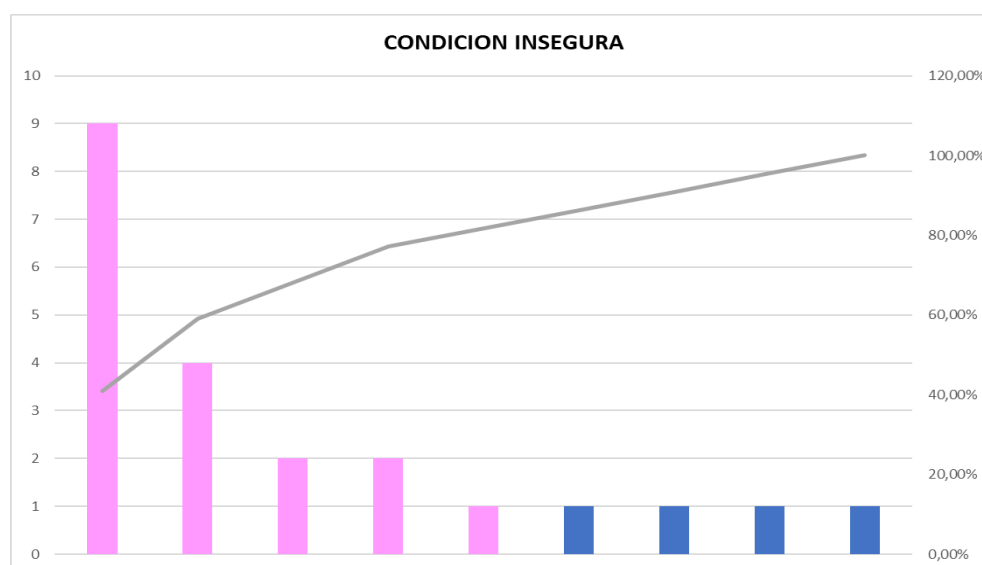
ACTO INSEGURO	AT	F. RELATIVA	F. ACUMULADA
900 ACTOS SUBESTANDAR NO ESPECIFICADO EN OTRA PARTE	16	72,73%	72,73%
100 OMITIR EL USO DE EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL DISPONIBLE	2	9,09%	81,82%
200 NO ASEGURAR O ADVERTIR	1	4,55%	86,36%
350 USO INAPROPIADO DE LAS MANOS O PARTES DEL CUERPO	1	4,55%	90,91%
353 AGARRAR LOS OBJETOS INSEGURAMENTE	1	4,55%	95,45%
607 PASAR INAPROPIADAMENTE	1	4,55%	100,00%
Total general	22	100,00%	



VARIABLE CONDICIÓN INSEGURA

Al analizar la Variable condición insegura del ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024 y al implementar el Principio de Pareto, se evidencian como pocos vitales: 700 Riesgo público con 9 casos y 40,91% F. Relativa, 099 Otros defectos no especificados en otra parte con 4 casos y 18,18% F. Relativa, 430 adecuadamente asegurados contra movimientos inconvenientes (exceptuando apilamiento inestable) con 2 casos y 9,09% F. Relativa, 980 Condiciones peligrosas no especificadas en otra parte con 2 casos y 9,09% F. Relativa, 015 Diseñado inapropiadamente con 1 caso y 4,55% F. Relativa; los cuales serán los Focos de intervención.

CONDICION INSEGURA	AT	F. RELATIVA	F. ACUMULADA
700 RIESGO PUBLICO	9	40,91%	40,91%
099 OTROS DEFECTOS NO ESPECIFICADOS EN OTRA PARTE	4	18,18%	59,09%
430 INADECUADAMENTE ASEGURADOS CONTRA MOVIMIENTOS INCONVENIENTES (EXCEPTUANDO APILAMIENTO INESTABLE)	2	9,09%	68,18%
980 CONDICIONES PELIGROSAS NO ESPECIFICADAS EN OTRA PARTE	2	9,09%	77,27%
015 DISEÑADO INAPROPIADAMENTE	1	4,55%	81,82%
030 RESBALOSO	1	4,55%	86,36%
220 ESPACIO LIBRE INADECUADO PARA MOVIMIENTOS DE PERSONAS U OBJETOS	1	4,55%	90,91%
330 USO DE HERRAMIENTAS O EQUIPO INADECUADO O INAPROPIADO (NO DEFECTUOSO)	1	4,55%	95,45%
599 INADECUADAMENTE PROTEGIDO, NO ESPECIFICADO EN OTRA PARTE	1	4,55%	100,00%
Total general	22	100,00%	



7.CONCLUSIONES

7.1 El Cargo con mayor frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024 , fue Conductor debido a lesiones generales por golpe o contusión por pisadas y choques.

7.2 El Área con mayor frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024, fue Transporte, debido a Trauma superficial en los

7.3 El Tipo de AT con mayor frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024, fue Propios del trabajo, debido a Golpes, aplastamiento o contusión por el área de circulación vehicular.

7.4 El Lugar at con mayor frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024, fue Otras áreas comunes, debido a Heridas en los miembros superiores por el ambiente de trabajo.

7.5 El Tipo de Lesión con mayor frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024, fue Golpe o contusión o aplastamiento, debido a Lesiones generales por máquinas o equipos.

7.6 La Parte del Cuerpo más afectada en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024, fue Miembros inferiores, debido a Esguinces, hernia y traumas superficiales.

7.7 El Agente con mayor frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024, fue Ambiente de trabajo, debido a Caída de personas

que ocasionan golpes, contusiones.

7.8 El Mecanismo con mayor frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024, fue Caída de personas, debido a Lesiones generales.

7.9 El Peligro con mayor frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024, fue Mecánico, debido a pisadas, choques o golpes.

7.10 El Acto Inseguro con mayor frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024, fue 900 Acto subestándar no especificado en otra parte, debido a Caída de personas.

7.11 La Condición Insegura con mayor frecuencia en el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024, fue 700 Riesgo Publico, debido a Golpes.

8. RECOMENDACIONES

Focalizado el ausentismo por accidentalidad laboral en la empresa del sector transporte durante el periodo 2024, se sugieren las siguientes Recomendaciones:

8.1 Diseñar e Implementar un Programa de Prevención para el riesgo biomecánico, Realizando las siguientes Actividades:

Realizar inspecciones ergonómicas en los puestos de trabajo

Elaborar un mapa de riesgos biomecánico por área y tareas

Determinar medidas correctivas y preventivas

Implementar pausas activas con ejercicios específicos según el tipo de tarea

Sensibilizar a los jefes y supervisores para que promuevan buenas prácticas

Documentar cada intervención realizada y los resultados obtenidos

8.2 Diseñar e Implementar un Programa de prevención para el riesgo mecánico, Realizando las siguientes Actividades:

Inspecciones técnicas de maquinaria, herramientas y equipos (autobuses)

Definir medidas de controles de jerarquía

Revisar dispositivos de seguridad (botones de parada, sensores, protectores)

Documentar inspecciones y acciones correctivas

8.3 Diseñar e Implementar un Programa de prevención para el riesgo locativo, Realizando las siguientes Actividades:

Identificar condiciones inseguras del entorno físico: Analizar accidentes previos relacionados con caídas, tropiezos y golpes

Priorizar acciones correctivas: Caídas a distintos niveles (escaleras), caídas al mismo nivel (piso mojado o resbaloso)

Establecer medidas preventivas y correctivas

Promover el autocuidado y la detección oportuna del riesgo: Jornadas de capacitación en procedimiento de evacuación y rutas de escape, reporte oportuno de condiciones inseguras, campañas visuales (cartelera, videos)

Corregir condiciones inseguras en las instalaciones

Programar inspecciones mensuales a los autobuses (preoperacional)

9. BIBLIOGRAFIA

Alvarez, C. E. (1988-1995). *Metodologia Para Elaborar Diseños de Investigacion En Cienciad Economicas, Contables y Administrativas* . Obtenido de Metodologia Para Elaborar Diseños de Investigacion En Cienciad Economicas, Contables y Administrativas : https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w24204w/Re/Metodologia_guia_para_elaborar_disenos_invesatigacion.pdf

Arias, C. A. (18 de Julio de 2022). *in check S.A.S.* Obtenido de in check S.A.S: <https://inchecksas.com/ausentismo-laboral/>

Calderon fuentes Carmen Victoria, C. F. (2020). *Repositorio institucional Ibero* . Obtenido de Repositorio institucional Ibero : <https://repositorio.iberro.edu.co/server/api/core/bitstreams/1a43986e-77a7-464b-81d0-49ddd0290c2b/content>

Carmona, S. (1967). *SCRIBID*. Obtenido de SCRIBID: <https://es.scribd.com/document/393938580/355694075-Norma-Ansi-z16-1-1967-pdf>

HSE, D. d. (s.f.). *Caracterizacion at.doc- ARL SURA*. Obtenido de Caracterizacion at.doc- ARL SURA: https://www.arlsura.com/pag_serlinea/radar/pdf/caracterizacion_AT.doc

INVESTOPEDIA. (s.f.).

KVILHAUG, S. (2025 de Abril de 2025). *INVESTOPEDIA*. Obtenido de INVESTOPEDIA : <https://www.investopedia.com/terms/p/paretoprinciple.asp>

Luis, J. E. (5 de Diciembre de 2016). *Tabla Causas Basicas e Inmediatas* . Obtenido de Tabla Causas Basicas e Inmediatas : <https://es.slideshare.net/slideshow/tabla-causas-basicas-e->

inmediatas/69859005

Rodolfo Navarro, D. C. (Septiembre de 2015). *Dialnet* . Obtenido de Dialnet :
file:///C:/Users/pc/Downloads/Dialnet-
AusentismoLaboralPorMotivosDeSaludEnOperadoresDeUn-7890201.pdf

Trujillo, H. P. (Septiembre, Octubre de 2023). *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*
. Obtenido de Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar :
file:///C:/Users/pc/Downloads/Dialnet-
AusentismoLaboralDeOrigenMedicoEnLosConductoresDeL-9146861.pdf