



PREMIO EXCELENCIA
EN PREVENCIÓN DE RIESGOS
2016

En el marco del Premio a la Excelencia en Prevención de Riesgos 2016, tenemos el agrado de presentarles a los ganadores de la categoría "Mejor Iniciativa Empresarial en Prevención de Riesgos Laborales".

A través de esta categoría, RIMAC promueve la implementación de las mejores prácticas en materia de prevención de riesgos laborales, tendentes a mejorar las condiciones de trabajo y la promoción de la salud laboral.

Se contempla: la implementación de soluciones en el diseño y mejoramiento de puestos o procesos de trabajo; acciones para fomentar una cultura preventiva; programas de formación innovadora, u otras medidas de control de riesgos desarrolladas.

Los invitamos a conocer las iniciativas ganadoras.

Cordialmente,

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of a large circle on the left and several sharp, overlapping strokes on the right.

Mario Potestá Martínez
Vicepresidente Ejecutivo
Seguros Empresariales

Iniciativa: implementación del “Sensor de Rotación Cero” al momento de abrir la guarda en el cabezal de rotación de una máquina diamantina.



PROBLEMÁTICA

La implementación del “Sensor de Rotación Cero” es el resultado del análisis de un accidente incapacitante, ocurrido en mayo del 2014, por la exposición de un colaborador a la rotación de la tubería de perforación durante las actividades de perforación.



ESTRATEGIA

Con la finalidad de garantizar la seguridad y salud de cada uno de sus colaboradores en el área operacional y reducir los accidentes por exposición a la unidad de rotación de las máquinas de perforación, se implementó un control operacional de ingeniería basado en el bloqueo total de la velocidad del cabezal de rotación mediante la modificación de sus componentes hidráulicos.

El sistema de bloqueo total de velocidad del Cabezal de Rotación (“Sensor de Rotación Cero”) se activa cuando el auxiliar de perforación abre la guarda de protección del cabezal, ocasionando que deje de rotar (0 RPM). Este sistema funciona para la rotación horaria (embonado) como para la rotación antihoraria (desembonado).

La detención de la rotación del cabezal en sentido horario se logra mediante el retiro de la válvula limitadora de presión y llevando el flujo que activa esta válvula al tanque.

La detención de la rotación del cabezal en sentido antihorario se logra mediante la instalación de una válvula de doble check a la salida de la línea de presión del joystick.



RESULTADOS

La implementación del “Sensor de Rotación Cero” permitió al colaborador tener mayor control sobre las maniobras de perforación, al desconectar el sistema de rotación del cabezal de la máquina perforadora, y de esta manera, prevenir el incumplimiento de los procedimientos de trabajo.

Asimismo, como resultado de los esfuerzos de la organización por fomentar una cultura de prevención de riesgos laborales, alcanzaron 2 643 846 horas - hombre sin accidentes.

Iniciativa: diseño e implementación de una plataforma anticaídas para el lavado de techos de buses.



PROBLEMÁTICA

En agosto del año 2016, se culminó el traslado al nuevo patio de buses de la empresa. Uno de los procesos establecidos es el embellecimiento de la flota (limpieza de buses), el cual se encuentra a cargo de una empresa contratista, que incluye de forma diaria el lavado externo de los buses con agua a presión, limpieza interna de buses por cada retorno del bus al patio, y lavado de techos una vez por semana (fines de semana).

Para el lavado de buses se instaló un sistema de lavado que comprende una loza de lavado con canaletas que derivan el agua a una cámara para sedimentar los sólidos. El bus ingresa a la loza de lavado y luego se retira para la operación.

Un bus tiene dimensiones de 2.90 m de ancho, 12.0 m de largo y 3.1 m de alto, la limpieza de los techos se realizaba subiendo a plataformas de 1 metro de altura con pasamanos de seguridad y se limpiaban con escobillas curvas que no brindaban resultados adecuados, debido a que en temporada de llovizna, generaba escurrimiento de agua que ensuciaban las ventanas y exteriores del bus. En una ocasión, se reportó el lavado del techo realizado por un colaborador que había subido por la parte interna del bus (claraboya). Ese hecho generó la paralización de la actividad y una reunión con el responsable de la empresa contratista para diseñar un sistema que ayude a realizar el trabajo y evitar posibles accidentes por caída de personas.



ESTRATEGIA

De los diferentes diseños planteados, se logró implementar lo siguiente

- **Instalación de 2 arcos metálicos de 4" x 2.5 mm x 5.40 m de altura:** los arcos colocados al inicio y a la salida de la loza de lavado se encuentran anclados con pernos al suelo. En la parte media de ambos arcos (parte alta), se instalaron argollas para asegurar un cable acerado de 10 mm que cumple la función de línea de vida.
- **Plataforma metálica para el acceso al techo de los buses de 4.9 m de ancho con 3.5 m de alto, con escalera de gato y jaula de seguridad anticaída:** la plataforma de tránsito en la parte superior tiene 1.6 m de ancho y 1.4 m de altura de baranda. Se instalaron bota pies para evitar resbalones y puertas de seguridad para acceder al techo del bus.
- Para evitar golpes por un bus, se instalaron topes de cemento para las llantas y se señalaron con cintas reflectivas.

Antes de su uso, se realizaron las pruebas necesarias y capacitaciones sobre trabajos en altura, uso de arnés de seguridad, y se verificaron los protocolos de seguridad para el trabajo.



RESULTADOS

Mediante la instalación de la plataforma anticaídas para el lavado de techo de buses, no se han reportado incidentes por caída de personas por el lavado de techos. Asimismo, el acto subestándar que originó el proyecto no fue repetido, debido a que la condición de trabajo fue implementada. Las capacitaciones sobre trabajos en altura y el cumplimiento de los protocolos de seguridad se desarrollaron al 100%.



PROBLEMÁTICA

Al término de cada mes, los coordinadores de Seguridad y Salud Ocupacional (SSO) compilaban los registros referentes a SSO y transcribían la información manualmente a un formato Excel para la elaboración del reporte mensual corporativo de SSO. Esta modalidad requería tiempo, ocasionaba pérdida de información, y dificultaba para el análisis y seguimiento del estatus de implementación de las medidas correctivas.



ESTRATEGIA

Inicialmente, se creó un checklist virtual para facilitar el registro de incidentes, situaciones peligrosas y Fresh Eyes (formato de ENGIE Global para identificar buenas y malas acciones). Posteriormente, mediante el apoyo del área de Proyectos, se creó la aplicación ENGIE PREVIENE que puede ser utilizada en smartphones y computadoras, a un costo prácticamente cero dólares, usando Google Docs, AppSheet e incluyendo la parte analítica con Power BI.

ENGIE PREVIENE es una herramienta innovadora que utiliza la tecnología con el fin de reportar y analizar de manera fácil y rápida las observaciones de seguridad de los colaboradores de todas las sedes de la empresa. La App es personalizada para cada colaborador, quien al acceder a su cuenta, podrá visualizar todos los reportes realizados. Asimismo, permite realizar seguimiento al cumplimiento de los objetivos mensuales y trimestrales de los líderes de la empresa.



RESULTADOS

- Participación continua de los jefes y gerentes, generando el incremento de información y un correcto seguimiento de la implementación de las medidas correctivas.
- Sistematización del reporte de situaciones peligrosas, inspecciones, caminatas de seguridad y Fresh Eyes al 90%.
- Eliminación del 70% de uso de papel para impresión para reportes de inspecciones, caminatas de seguridad y Fresh Eyes.
- Recuperación de 30 horas - hombre mensuales al evitar la transcripción manual de reportes.
- Fortalecimiento de la cultura preventiva de Seguridad y Salud en el Trabajo en todos los colaboradores y contratistas, reduciendo accidentes e incidentes laborales.

Iniciativa: control de fatiga y somnolencia y tolerancia a la hipoxia en pilotos de unidades de transporte de personal.



PROBLEMÁTICA

Uno de los mayores riesgos detectados en el IPERC de las operaciones es el transporte de personal; sin embargo, aunque se han tomado diversas medidas de prevención, no se consideró en su totalidad el riesgo de la intermitencia a la hipoxia e hipobaria en el trabajo debido a la exposición diaria a la altura geográfica por el traslado de Lima o Huancayo a Mina Toromocho y viceversa, en un tiempo promedio de 4 a 6 horas por vez. Esta exposición genera cambios fisiológicos que pueden afectar los procesos cognitivos de los trabajadores, tales como la disminución de su capacidad de toma de decisiones o retraso en las reacciones del individuo. Basados en el quinto estudio publicado por la unidad de Salud Pública del Ministerio de Salud de Chile respecto de los efectos fisiológicos de la exposición intermitente a la hipoxia e hipobaria secundaria a la altura geográfica en los trabajadores, donde se menciona los problemas de hiperglobulia, alteraciones psicosociales y presencia de mal de montaña crónica, se decidió hacer un estudio para el control y seguimiento de los conductores.



ESTRATEGIA

Se seleccionó al personal que realiza labores de transporte interno y externo de personal, y se implementaron las siguientes acciones:

- En el traslado de Lima a Mina Toromocho, se estableció el cambio de conductor en San Mateo (3300msnm). El conductor que asume la conducción debe oxigenarse a un flujo de 2Lt/min. 20 minutos antes.
- Al llegar a Toromocho, los conductores deben apersonarse al policlínico para pasar por controles de funciones vitales y recibir oxigenoterapia e hidratación oral; asimismo, se estableció llevar controles de densidad urinaria y generar una línea base del estado metabólico, contemplando los siguientes exámenes: ácido úrico, colesterol total, triglicéridos y hemoglobina.
- Se realizaron test relacionados a la fatiga (SOFI: Cuestionario para análisis de la fatiga laboral física y mental) y trastornos del sueño (Test de Pittsburgh), a cargo de la psicóloga ocupacional.
- Se confeccionó el Protocolo de Trabajo: Control de la Fatiga y Somnolencia, y Tolerancia a la Hipoxia en Pilotos de Unidades de transporte de Personal.
- Se realizó un monitoreo ruido en las habitaciones de los conductores, tanto en Lima (ya que pernoctan antes del viaje en la central ubicada en Santa Anita), y en las habitaciones de las operaciones.



RESULTADOS

La hidratación adecuada, el control de los problemas metabólicos de forma constante, el soporte psicológico, la intervención en los lugares de descanso y la oxigenación, tienen un impacto positivo representando una mejora en la salud de los conductores; quienes pese al tipo de labores que realizan, poseen valores metabólicos dentro de lo normal, así como valores de oxemia acordes a la altura, reduciendo los estados asociados al mal de montaña. Se puede concluir que al reducir los valores metabólicos, mejora su calidad de vida y se reduce la posibilidad de un evento cardiovascular o neurovascular. Incluso se puede concluir que, aunque no existe la adaptación real a la Hipoxia e Hipobaria por exposición a gran altura geográfica, se puede producir un fenómeno de aclimatación y memoria generada por el control de la hidratación y la administración puntual de oxígeno. La intervención a través de oxigenoterapia e hidratación tiene efectos positivos en la calidad del sueño, lo que reduce los estados de fatiga y somnolencia, reduciendo la probabilidad de un accidente de trabajo.

REALIDAD EXPRESS S.A.C.



Iniciativa: prevención de accidentes de tránsito mediante la gestión de buses en lima metropolitana empleando la tecnología IVU.



PROBLEMÁTICA

Según las unidades de la PNP, en la ciudad de Lima se reportan alrededor de 52 mil accidentes de tránsito al año. Entre las causas principales de los accidentes se consideran: exceso de velocidad (33%), imprudencia del conductor (24%), ebriedad del conductor (9%), imprudencia del peatón (8%) y otros (26%). Los accidentes de tránsito son potenciales generadores de pérdidas en nuestro personal, usuarios, peatones y propiedad. La aplicación de herramientas tecnológicas inteligentes y confiables permite la reducción de accidentes de tránsito, mejorar los procesos y la calidad del servicio.



ESTRATEGIA

En febrero de 2016, se culminó la instalación de los módulos IVU de la empresa alemana IVU Traffic Technologies a los 37 buses de la empresa. El módulo IVU es un computador abordo que genera información en tiempo real, la cual puede analizarse desde un centro de control, permitiendo controlar la flota en tiempo real y prevenir cualquier acción temeraria del operador del bus. A continuación, se describen algunos módulos importantes del sistema:

- Planificación y despacho de flota: se planifican horarios, turnos, despacho de personal y buses, asegurando la optimización de los recursos disponibles.
- Gestión de Flota: computador a bordo (software y Equipo) enlazado con el centro de control. Seguimiento de toda la flota de buses, por el centro de control ubicado en las oficinas principales, mediante el cual se interviene antes de que el conductor origine un incidente (por ejemplo, cuando se detecta exceso de velocidad, regulan la velocidad del bus).
- Billetaje: venta de tickets y billetes sistema de fondo. Los tickets cuentan con información trazable para ser seguido por el usuario.
- Información al pasajero: se desarrolló un App "Bus al Toke" que permite programar los viajes, debido a que brinda las horas de llegada a los paraderos en tiempo real.
- Capacitaciones al personal: durante el proceso de implementación de la tecnología en los buses y durante la aplicación, se han desarrollado capacitaciones personalizadas que han permitido mejorar el proceso de transporte y atención al usuario.
- Seguimiento de accidentes: con la implementación de la nueva tecnología, se presentaron importantes mecanismos de control y vigilancia de accidentes. Asimismo, todos los eventos son investigados para evitar su recurrencia.
- Desarrollo del Whatsapp: la apertura del Whatsapp ha permitido a la empresa un mecanismo de comunicación con el usuario, quienes reportan generalmente cuestiones operativas e imprudencias del operador del bus, las cuales son intervenidas rápidamente.



RESULTADOS

Al finalizar el primer año de la implementación del sistema IVU (febrero 2017), se evidenció la reducción del número de accidentes de tránsito por responsabilidad propia en un 75%. Cabe mencionar que los accidentes de tránsito presentados no generaron lesiones en el operador de bus y las pérdidas materiales fueron menores.

Las capacitaciones sobre el uso de la tecnología IVU y prevención de riesgos en el transporte de pasajeros, se cubrieron al 100%.

Se ha realizado al 100% la retroalimentación al conductor y seguimiento de las acciones correctivas. Se desarrolló al 100% el mecanismo de reporte de "quejas y sugerencias" de los usuarios por medio de Whatsapp.

La implementación de esta tecnología representa un aporte a la gestión moderna del Transporte Urbano de Pasajeros en Lima.

Iniciativa: cultura de seguridad en el transporte de materiales peligrosos – Programa Vamos Bien Servosa.



PROBLEMÁTICA

Dada la complejidad del transporte de Materiales Peligrosos por rutas de penetración, las cuales presentan curvas (ciegas, cerradas, contra curvas), subidas y bajadas pronunciadas, vías angostas, abismos, entre otros; se desarrolló la iniciativa denominada “Programa Vamos Bien Servosa” con el objetivo de fortalecer la cultura de seguridad y disminuir los eventos asociados a actos inseguros de los conductores.



ESTRATEGIA

La iniciativa se desenvuelve entre estrategias de cumplimiento diarias y estacionales, con el objetivo de atacar sistemática y ordenadamente los posibles periodos de riesgos:

- Utilización de los smartphones y la red social Whatsapp como medio de difusión para mensajes y buenas prácticas asociados a temas de comportamientos seguros y reporte de condiciones adversas de la ruta que pueden poner en riesgo el tránsito de las unidades.
- creación de la aplicación APPS SERVOSA “Identificación de Comportamientos de Riesgo” en smartphones, la cual fomenta el registro y reporte de eventos como base fundamental para la adopción de comportamientos seguros y operaciones exitosas.
- Mensajes de seguridad diarios difundidos a través de los grupos Whatsapp y/o vía equipos de radiofrecuencia UHF.
- Talleres de sensibilización con participación de la familia acogiendo como tema central “Percepción y Comportamientos de Riesgo”. Participaron los conductores, esposas, hijos y supervisores. Se hizo hincapié en la importancia de la familia en la toma de decisiones y de qué manera impactan en el desempeño diario de los trabajadores.
- Campañas de Sensibilización en fechas daves como días festivos: Semana Santa, Fiestas Patrias, Fin de año, entre otras.
- Comités de Seguridad, Salud Ocupacional, Medioambiente y Calidad donde participan las Gerencias, Jefaturas y Supervisores analizando las tendencias de velocidades en las operaciones de transporte y revisando el desempeño de los índices de Severidad, Frecuencia y los kilómetros recorridos sin accidentes registrables. En caso se identifiquen desviaciones, los responsables de las operaciones plantean un plan de acción para revertirlas.
- KPI SSOMAC por cada operación que involucran el desempeño de: velocidades, capacitaciones, acuerdos de comité y actividades de prevención (talleres de sensibilización, campañas SSOMAC, time out, visitas de campo, etc.). Aquellas operaciones que obtengan un buen desempeño son reconocidas durante el Comité Seguridad, Salud Ocupacional, Medioambiente, Calidad (KPI SSOMAC mínimo de 90 %).



RESULTADOS

Las buenas prácticas del “Programa Vamos Bien Servosa” forman parte de la cultura de seguridad de la organización, fortaleciendo la gestión del transporte. Se recorrieron más de v19 millones de km sin accidentes registrables asociados a comportamientos de riesgo; asimismo, el KPI SSOMAC fue superior al 95%, convirtiéndose en una herramienta de gestión objetiva para medir el desempeño de los conductores y de las operaciones.

Iniciativa: índice de desempeño del Supervisor IDS.



PROBLEMÁTICA

En U.E.A. Valería el compromiso más importante de la Política de Seguridad y Salud Ocupacional (SSO) es la prevención de riesgos laborales. Con el propósito de mejorar la cultura de SSO, reducir los índices de Frecuencia, Severidad y Accidentabilidad, y fortalecer el liderazgo en todos los colaboradores, se implementó un programa de participación de la línea de mando al cual se le dio el nombre de “Índice de Desempeño del Supervisor” (IDS).



ESTRATEGIA

Para poder realizar una evaluación integral del riesgo de maquinarias, se empleó el método establecido en la norma ISO 12100, mediante la cual, en base a una tabla de criterios estandarizados, se determinan las calificaciones de riesgo para cada punto de peligro, expresado en “categorías”, manejando el concepto de riesgo en la secuencia siguiente:

- Realización de inspecciones cruzadas: consta en visitar un área de la Unidad Minera distinta de donde desarrolla sus actividades, con la finalidad de identificar las buenas prácticas en seguridad y detectar desviaciones con alto potencial. Cabe indicar que la inspección se realiza en compañía del jefe o responsable del área. Luego de terminar con la inspección en campo, el supervisor envía un informe con las evidencias fotográficas y recomendaciones para la implementación de acciones correctivas en plazos establecidos.
- Realización de una capacitación específica: El Supervisor elige un tema orientado a las actividades de mayor riesgo en su área y realiza una capacitación dinámica con el personal bajo cargo, la cual debe tener una duración mínima de una hora.
- Realizar reportes de actos y condiciones subestándar: cada supervisor realiza diez reportes de actos o condiciones subestándar que identifica dentro o fuera de su área. Ante la observación de actos, se interviene inmediatamente con la finalidad de corregir y retroalimentar en prácticas seguras al colaborador. Las condiciones y actos inseguros detectados son reportados al jefe o responsable del área con la finalidad de implementar un plan de acción para evitar su recurrencia.
- Realizar observaciones planeadas de la tarea: el supervisor realiza como mínimo tres observaciones planeadas en las actividades de mayor riesgo en su área.
- Mantener actualizado el libro de Control de Riesgos: el supervisor de cada turno registra los riesgos potenciales, las medidas de control y planes de acción implementados para evitar accidentes en el libro de Control de Riesgos, el cual es relevado cada turno entre supervisores de la misma área.



RESULTADOS

La participación de los supervisores y la línea de mando se incrementó progresivamente hasta un 100% de cumplimiento, generando como resultado una reducción de 4 a 0 accidentes incapacitantes en el año 2016. Asimismo, se fortaleció el liderazgo de la línea de mando y mejoró la comunicación entre los colaboradores y supervisores.



PROBLEMÁTICA

Entre los años 2014 y 2015, la flota de vehículos ligeros tuvo un desplazamiento promedio de 2.35 millones de kilómetros. En este periodo se registró un incremento del número de eventos de tránsito con las unidades asignadas por la empresa. Al analizar cada caso, se detectó que los daños reportados fueron exclusivamente materiales y se debían, principalmente, a falencias en los reportes de incidentes ocurridos y las acciones correctivas implementadas.



ESTRATEGIA

“Kilómetro Cero” fue diseñado para incentivar conductas orientadas a salvaguardar la integridad del conductor y brindar beneficios a su familia (pólizas de seguro con tarifas corporativas, sillas para bebés, entre otros). En ese contexto, se adoptaron las siguientes acciones:

- Instalación de un dispositivo GPS en cada vehículo.
- Configuración de los límites máximos de velocidad a través de geocercas, conforme a lo establecido por las disposiciones contenidas en el Reglamento Nacional de Tránsito cuando se trate de vías públicas, o conforme a las velocidades que se determinen en operaciones y plantas industriales. Bajo este esquema, si el conductor excede alguno de los límites, es alertado en tiempo real a través de una bocina ubicada al interior de la unidad.
- Instalación del “botón de pánico” en todas las unidades vehiculares en caso el conductor (o cualquier usuario) requiera reportar un evento de tránsito. Al accionar dicho botón, la central de monitoreo, que trabaja las 24 horas de los 365 días del año, notifica el hecho a una lista de contactos previamente determinada para coordinar una repuesta inmediata.
- Registro de cada conductor a través de una llave magnética que sirve como instrumento único de identificación. Esto les permite conducir cualquier unidad de la flota y que registre automáticamente sus parámetros de conducción en el sistema.
- Elaboración del Manual del Conductor EXSA.
- Implementación de una metodología de puntuación e indicadores de gestión del programa que permite reconocer a los colaboradores con las mejores prácticas de manejo.
- Difusión del programa a través de capacitaciones y entrenamientos al personal.
- Por otro lado, a través de la gestión de la relación con las aseguradoras en caso de robos y/o accidentes vehiculares, se logró una reducción de costos en dispositivos, homologándolos con los requeridos por la empresa de seguros para dar cobertura a la flota EXSA.



RESULTADOS

Al finalizar el año 2016, se logró que el 96% de los vehículos tengan instalado y, en funcionamiento, un sistema de monitoreo y alerta en tiempo real. Ello permitió registrar diversos eventos durante el desplazamiento de los vehículos, tales como: exceso de velocidad en carretera, en vía rápida y/o en ciudad, así como eventos de aceleración o frenado brusco. La sistematización de estos datos permitieron asignar una puntuación a los conductores y calificarlos según su desempeño como: óptimos, regulares y peligrosos. De acuerdo a sus resultados, las áreas involucradas (Gerencia General, jefes de cada área, Gestión Humana) pudieron brindar a los conductores charlas de retroalimentación sobre su conducta al volante y adoptar medidas correctivas que permitieron motivar un mejor desenvolvimiento. Los buenos resultados obtenidos impulsaron la extensión del alcance del programa a la totalidad de unidades de la flota.

Iniciativa: fortalecimiento de la cultura en la gestión de seguridad y salud ocupacional.



PROBLEMÁTICA

En el período 2015, se realizaron cambios organizacionales y de innovación orientados a mejorar los costos de producción debido a los riesgos por la caída del precio internacional del acero y la creciente competencia extranjera, principalmente proveniente de China. Este proceso de cambio se desarrolló paralelamente al incremento de la tasa de accidentes en la sede Pisco.



ESTRATEGIA

La Subgerencia de SSO en el año 2016 inicia el "Programa de Fortalecimiento de la Cultura en la Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional", para lo cual se implementaron las siguientes actividades:

- **Programa de Evaluación de Riesgos Psicosociales con el apoyo de RIMAC:** este programa permitió identificar una serie de factores que influían en los riesgos ocupacionales, tales como: falta de conocimiento de los procesos, condiciones subestándares en los procesos, alta rotación del personal de tercerías, presión en la producción, relaciones laborales conflictivas, entre otros; los cuales fueron revisados y se desarrollaron controles que contribuyeron a la reducción de accidentes.
- **Programa de capacitación en Seguridad Basada en el Comportamiento, con el apoyo de RIMAC:** mediante este programa, se fortalecieron los conocimientos técnicos de los colaboradores, y se motivó el compromiso con la prevención de riesgos ocupacionales.
- **Coaching en Seguridad y Salud Ocupacional, con el apoyo de RIMAC:** dirigido a jefes y supervisores de planta. Este programa renovó el compromiso de los mandos medios como responsables de liderar la gestión de riesgos laborales en la sede.



RESULTADOS

Con estas medidas, y en adición al cumplimiento del Programa Anual de Seguridad y Salud Ocupacional y Programa Anual de Capacitación, se redujo el índice de accidentabilidad en 46% respecto al año 2015, se disminuyó el absentismo relacionado a accidentes laborales y contribuyó de manera positiva a la productividad y objetivos estratégicos de la compañía.

Iniciativa: reducción de lesiones osteomusculares y el mejoramiento de puestos de trabajo.



PROBLEMÁTICA

En el año 2015, se realizaron los exámenes médicos ocupacionales anuales, dando como resultado que el 42% de la población de colaboradores presentaba patologías musculoesqueléticas. Asimismo, se evidenció el incremento de las atenciones realizadas por el médico ocupacional en lo que respecta a estas patologías, las cuales generaron descansos médicos por enfermedad común.



ESTRATEGIA

La Gerencia de Planta en conjunto con la Gerencia de Relaciones Industriales (área de SST) realizó un estudio de mejoras en los puestos laborales, centrándose en los que generaban o pudieran generar patologías musculoesqueléticas, optándose por la implementación de los siguientes controles operacionales:

Área de Máquinas y área de Embalaje:

- Fajas transportadoras.
- Elevadores al vacío (Vacuum Lifters): ayuda a levantar los sacos de insumos (25Kg.).
- Aspiradores de material: ayudan a que el operario no cargue los sacos hasta la tolva de ingreso, sino que pueda aspirar el material directamente de los contenedores o cilindros.
- Stockas con elevador: permite poner la carga en una altura adecuada para una mejor manipulación de los sacos.
- Contenedores de materiales para poder trasladar los insumos a las máquinas.
- Bases móviles de cilindros para un traslado de materiales e insumos con un esfuerzo mínimo de empuje y tracción.
- Sillas ergonómicas para cada tipo de puesto de trabajo.
- Plataformas de trabajo para que el operario tenga un mejor desplazamiento y pueda llegar a las partes altas de las máquinas.
- Capacitación y colocación de banners informativos en temas de ergonomía.
- Pausas activas para los turnos de trabajo.

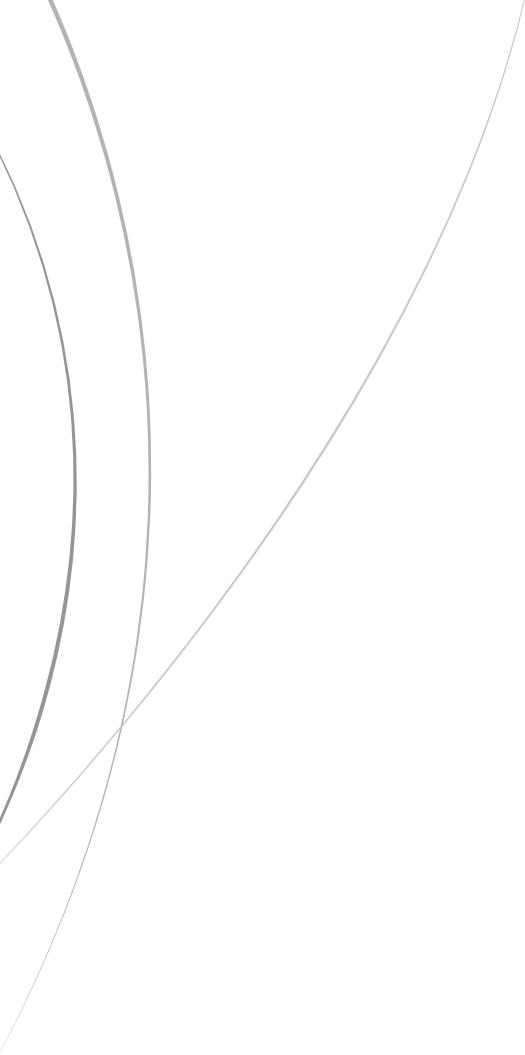
Área de Máquinas y área de Embalaje:

- Sillas ergonómicas y mobiliario según necesidad y previa evaluación del médico ocupacional y área de SST.
- Capacitación al personal en temas de ergonomía.



RESULTADOS

- Reducción de las atenciones del médico ocupacional por lesiones o molestias musculoesqueléticas en un 80%.
- Se redujo el índice del 10% al 2% de la población de colaboradores expuesta a lesiones musculoesqueléticas.
- El 100% de la población de trabajadores está conforme con las mejoras en su puesto de trabajo.
- El conocimiento del personal en temas ergonómicos se incrementó del 80% al 100%.





RIMAC