

Propuesta de un Instrumento de Evaluación para el Programa de Riesgo público y Movilidad para la Gobernación de Casanare para la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura.

Estudiante(s):

Karen Viviana Barrera Guarín

Jessica Zorayda Quintero Remolina

Director

Pablo Cesar Gaviria Bautista

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Vicerrectoría Santanderes – Centro Regional Bucaramanga

Especialización Gerencia en Riesgos Laborales en Seguridad y Salud en el Trabajo

Bucaramanga, 02 de abril del 2022

Contenido

1.	Introducción.....	8
2.	Justificación.....	9
3.	Descripción del Problema.....	10
3.1.	Planteamiento del Problema.....	10
3.2.	Formulación del Problema	11
4.	Objetivos.....	12
4.1.	Objetivo General	12
4.1.1.	Objetivos Específicos.....	12
5.	Marco Referencial	13
5.1.	Estado del Arte	13
5.2.	Marco Teórico.....	18
5.3.	Marco Conceptual.....	20
5.4.	Marco Legal	22
6.	Metodología de la Investigación.....	25
6.1.	Tipo de investigación.....	25
6.2.	El enfoque de la Investigación.....	25
6.3.	Diseño de la Investigación	26
6.3.1.	El procedimiento o fases	27

6.4.	Propósito.....	28
6.5.	Población y Muestra Poblacional.....	29
6.6.	Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información.....	29
6.7.	Técnicas de Análisis de Información	30
9.	Cronograma	37
10.	Desarrollo de los Objetivos	40
10.1.	Caracterización de la población objeto de estudio según el cargo desempeñado dentro de la Dirección de Medio Ambiente.....	40
10.2.	Identificación de peligros y riesgos de los trabajadores de la Dirección de Medio Ambiente. 48	
10.3.	Proponer el instrumento de evaluación para el programa de riesgo público y movilidad para la Gobernación de Casanare para la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura.....	50
11.	Conclusiones.....	65
12.	Recomendaciones	66
	Referencias Bibliográficas.....	67

Lista de tablas

Tabla 1. Presupuesto del instrumento de evaluación para el programa de riesgo público y movilidad.....	36
Tabla 2. Cronograma de actividades.	37
Tabla 3. Clasificación de personal de la DMA.....	41
Tabla 4. Clasificación del nivel de riesgo en la dirección de medio ambiente de la gobernación de Casanare según GTC 45.....	49
Tabla 5. Componentes del instrumento de gestión de los riesgos público y de movilidad.....	53
Tabla 6. Criterio para el desempeño.....	60

Listas de Figuras

Figura 1. Determinación del nivel de deficiencia.....	31
Figura 2. Determinación del nivel de exposición.....	31
Figura 3. Determinación del nivel de probabilidad.....	32
Figura 4. Significado de los diferentes niveles de probabilidad.....	32
Figura 5. Determinación del nivel de consecuencias.....	33
Figura 6. Determinación del nivel de riesgo.....	33

Figura 7. Significado del nivel de riesgo.....	34
Figura 8. Aceptabilidad del riesgo.....	35
Figura 9. Rango de edades del personal de DMA	42
Figura 10. Tiempo que lleva laborando en la Dirección de Medio Ambiente – DMA.....	43
Figura 11. Genero de sexo que trabaja en la DMA.	44
Figura 12. Tipo de contrato del personal de la DMA.....	44
Figura 13. Ha recibido capacitaciones para su desplazamiento.	45
Figura 14. El personal contratado de la DMA notifica su desplazamiento.	46
Figura 15. Ausentismo laboral de la DMA.....	47
Figura 16. Esquema de calificación del instrumento evaluador.....	53
Figura 17. Componentes del instrumento de gestión de los riesgos público y de movilidad – Planear.....	56
Figura 18. Componentes del instrumento de gestión de los riesgos público y de movilidad – Actuar.....	59
Figura 19. Resultado de la evaluación del riesgo público y de movilidad.	62
Figura 20. Nivel de cumplimiento del ciclo PHVA.....	63

Figura 21. Nivel de cumplimiento por requisitos del instrumento 64

Resumen

El programa de riesgo público y movilidad para los profesionales de la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura de la Gobernación de Casanare, no tiene diferentes estilos de afrontamiento al riesgo público y de movilidad, para que cada trabajador pueda identificar los controles que normalmente se debe emplear en caso de afrontar una situación de riesgo (Correa et al., 2015).

Por lo tanto, la articulación de la normatividad vigente y las conductas de los trabajadores y colaboradores de la Gobernación de Casanare, durante sus labores propias en su objeto contractual, ya sean de tipo rutinarias o no rutinarias se exponen a diferentes factores de riesgo público y de movilidad, que puede hacer que la amenaza se materialice.

Palabras clave: Movilidad, Riesgo, normatividad, rutinaria, amenaza.

1. Introducción.

La Gobernación de Casanare por medio de la Secretaría General y la Dirección de Talento Humano, formuló el plan anual de trabajo para dar cumplimiento al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud de Trabajo – SG-SST, con el fin de que el recurso humano contratado desarrolle cada una de sus actividades o productos de contratación, y que cuenten con herramientas necesarias para prevenir y minimizar los riesgos, que pueden estar expuestos en la labor diaria, para el desarrollo de los objetivos propuestos por la entidad, mejorando la calidad de vida laboral para cada uno de sus funcionarios.

Por ende, se identificó que el personal en sus labores diarias realizan desplazamientos dentro de la zona urbana y rural de todo el Departamento de Casanare, pero no cuentan con ningún tipo de reporte y análisis de los peligros y riesgos asociados a esta actividad, por lo tanto, es importante la creación de un instrumento de evaluación del programa de riesgo público y de movilidad, para los profesionales de la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura de la Gobernación de Casanare, donde se realiza bajo la normatividad vigente de los preceptos de la identificación, prevención, evaluación y valoración del control de los peligros y riesgos, que se encuentran expuestos tanto los funcionarios de planta como los contratistas por prestación de servicios y así lograr la reducción de posibles accidentes y enfermedades laborales.

Con la creación de este instrumento la Gobernación de Casanare, a través de la Dirección de Talento Humano, puede realizar un plan piloto implementando el instrumento

de evaluación, el cual le permitirá realizar una evaluación sistemática de riesgo público y de movilidad que puedan estar expuestos los trabajadores de la entidad.

2. Justificación.

Para la dependencia de la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura de la Gobernación de Casanare, es necesario evaluar los controles definidos para el riesgo público y de movilidad para la seguridad de sus profesionales y con este proyecto se podrá realizar una evaluación a controles y estrategias para evitar algún accidente o enfermedad a futuro.

De este modo la Gobernación de Casanare podrá reevaluar sus actividades y sus respectivos riesgos públicos y de movilidad y así operar bajo el cumplimiento de la normatividad nacional vigente aplicable en todo lo relacionado con la seguridad y salud en el trabajo en armonía con los estándares mínimos del sistema obligatorio de garantía de calidad del sistema general de riesgos laborales que trata en el artículo 14 de la Ley 1562 de 2012 (Res.No.119, 2021).

Así se podrá adoptar disposiciones efectivas para desarrollar medidas de identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos públicos y establecimiento de controles que prevengan daños en la salud física y mental de los funcionarios; esta matriz es FO-TH-25 Matriz de identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos (Gobernación de Casanare, 2017).

3. Descripción del Problema

3.1. Planteamiento del Problema

La Gobernación de Casanare creó el manual del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo MA-TH-01 V.1., el 27 de junio de 2017, el cual contiene la política y objetivos de SG-SST, la identificación anual de peligros, la evaluación y valoración de riesgos, la identificación de las amenazas junto con la evaluación de vulnerabilidad (Res. No.422, 2017).

Este manual del SG-SST es implementado por parte del centro administrativo y desarrolla actividades diarias en la Gobernación de Casanare, las cuales no son suficientes para la prevención de accidentes de trabajo que se resume en materia de riesgo público, movilidad y enfermedades laborales; así como de promoción de la salud en el sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo (Gobernación de Casanare, 2017).

Para los profesionales de la Secretaría de Agricultura de la Dirección de Medio Ambiente (DMA), se hace necesario la evaluación de los controles establecidos en el manual de riesgo público y de movilidad, ya que los objetos de contratación requieren para los profesionales estar presentes en la oficina y desplazarse a diferentes municipios y veredas del Departamento de Casanare cada vez que lo requieran para cumplir con el objeto contratado y poder tener un producto como resultado de este.

Las actividades más frecuentes para todo el personal de la Dirección de Medio Ambiente de los objetos contractuales, se basa en las visitas de campo a predios rurales, para la identificación de estrategias de conservación, compra de predios para la protección

de fuentes hídricas, control y seguimiento del material vegetal para reforestación dado por la Gobernación de Casanare, educación ambiental en colegios urbanos y veredales, mesas de trabajo de calendario ambiental, comité a los sistema departamental de áreas protegidas, gestión del riesgos y demás visitas de acompañamiento que el supervisor requiera, cada uno de estos desplazamientos lo realizan en diferentes lugares del departamento de Casanare.

Actualmente no se cuenta con un control o instrumentos efectivo para evaluar y verificar el nivel de riesgo público y de movilidad, con el fin de buscar de forma continua mejorar las estrategias y controles a consecuencias las cuales pueden verse representadas en: exposición a rutas peligrosas por presencia de grupos al margen de la ley, delincuencia común, daños en las vías por fenómenos naturales, exposición a presencia de bloqueos a los sitios de destino del personal.

Enfermedades de tipo psicosocial pueden reflejarse como consecuencia de la exposición con lo que pueden verse expuestos los trabajadores derivados de potenciales hurtos, secuestros o extorsiones, así como traumatismos psicológicos productos de accidentes de tránsito durante la movilidad de los profesionales de la Dirección de Medio Ambiente (DMA).

3.2. Formulación del Problema

¿De qué forma aporta una mejor efectividad la creación de un instrumento de evaluación para el programa de riesgo público y movilidad de la Gobernación de Casanare?

4. Objetivos

4.1. Objetivo General

Diseñar un instrumento para la evaluación el programa de riesgo público y movilidad para los profesionales de la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura de la Gobernación de Casanare.

4.1.1. Objetivos Específicos

- Caracterizar la población objeto de estudio según el cargo desempeñado dentro de la Dirección de Medio Ambiente.

- Identificar cuáles son los peligros y riesgos públicos y de movilidad que están expuestos los profesionales de la Dirección de Medio Ambiente.

- Proponer un instrumento de evaluación para el programa de riesgo público y movilidad para la Gobernación de Casanare para la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura.

5. Marco Referencial

5.1. Estado del Arte

Por la naturaleza del riesgo público, este se percibe como la posibilidad de un suceso que afecte o tenga un daño potencial derivado de los factores externos pero inherentes o colaterales por ocasión y causa directa del trabajo que se realice por una persona ante una actividad económica propia de una empresa.

La Organización Panamericana de la Salud (OPS) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), Oficina regional para las Américas, en el año 2016, se presenta el informe de análisis de la seguridad vial en la región de las Américas, donde se muestran las tendencias de resultados de la tasa de accidentalidad en los 31 países de las Américas, donde República Dominicana es el país con mayor tasa de accidentalidad, donde por cada 100000 habitantes pueden existir 20.3 accidentes y Canadá es el país ubicado con menos tasa de accidentalidad, y Colombia se ubica en el lugar número 13 con 17 accidentes por cada 100000 habitantes, en donde se concluye por la OMS, la importancia de disminuir la accidentalidad vía mediante estrategias a implementar en seguridad vial por parte de todos los países de la regional de las Américas para disminuir la accidentalidad, donde la implementación de medidas preventivas, tales como no conducir bajo el efecto del alcohol y drogas, uso de casco, uso de cinturón y límites de seguridad (OPS y OMS, 2016).

La norma ISO 39001:2013 es una norma elaborada por la Organización Internacional para la Estandarización, la cual da los requisitos para implementar el Sistema

de gestión de seguridad vial para que las empresas disminuyan el número de muertes, lesionados o heridos por accidentes de tránsito.

Los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), que marcan la nueva Agenda, hacia el 2030 incluyen dentro de sus prioridades y metas el reducir a la mitad las muertes por lesiones de tránsito, así como proporcionar medios de transporte más seguros, inclusivos y accesibles para lograr una mejora sustancial de la seguridad vial como parte del Desarrollo Sostenible. Por medio de esta nueva Estrategia de Seguridad Vial 2016-2020, el BID asume y reitera su compromiso con ALC en los próximos años.

(Alves, 2017, p.5)

En Colombia los riesgos públicos están catalogados según la GTC 45, como un factor de “Condiciones de seguridad”, donde su identificación en las empresas en Colombia se hace necesaria, debido a la interacción que muchas empresas presentan con el mundo exterior y sobre todo con las formas en que se desestabilizan las actividades económicas producidas por actos mal intencionados por terceros, tales como eventos que significan amenazas para la operación de las empresas, entre estas amenaza se encuentran, los atentados, los hurtos, las asonadas, las protestas violentas o vandalismo, la extorsión, el secuestro, los atentados terroristas, así mismo, dependiendo las zonas de Colombia, donde las empresas tengan influencia, el riesgo público tiene una repercusión con niveles de percepción de riesgo diferentes, todo este dependerá de la presencia de grupos armados organizados (GAO) al margen de la ley, grupos subversivos, narcotráfico, delincuencia común o delincuencia cibernética.

Actualmente en Colombia, la situación vivida de postconflicto ha llevado a presentar la tendencia de incluir personas que antiguamente delinquían en grupos armados a formar parte del crecimiento económico mediante la generación de empleo, y otra proporción no hizo parte de los procesos de desmovilización, lo que se percibe como un presencia puntual de foco de riesgo público residual en entorno nacional, que impacta el sector laboral, pues muchos de estos grupos para poder subsistir, debe recurrir a los mecanismos de extorsión, secuestro o intimidación a trabajadores para lograr sus objetivos de manutención.

Así mismo, otro de los focos de riesgos público es la el crecimiento de la tasa de desempleo en Colombia, según el DANE para agosto de 2021 es del 12.3 %, el cual tiene una reducción de 0,5 puntos porcentuales comparado con mismo mes en el año 2020 (DANE, 2021). Los niveles de desempleo influyen de manera significativa en el incremento del riesgo público pues al no haber posibilidades de empleo, las personas buscan salidas en la delincuencia o en la incorporación de negocios ilícitos, como grupos subversivos, narcotráfico, cultivos ilícitos o delincuencia común, lo anterior con el fin de subsanar sus necesidades de calidad de vida mediante actos mal intencionados que nos avalados mediante la legalidad nacional.

Actualmente, se busca generar programas de bienestar laboral y promoción de empleo digno, para ello el gobierno nacional mediante el Ministerio del Trabajo, se promueven las medidas del primer empleo y el patrocinio subsidiado a empresas que vinculen trabajadores por primera y se les busco generar todas las garantías laborales en materia de protección social, esos programas buscan aumentar el empleo de las personal en

Colombia, y en esta relación, “a mayor empleo, menor será la proporción de personas delinquiendo en las calles”, lo que deduciría que es una estrategia empleada en la actualidad para disminuir simultáneamente el riesgo público derivado de la delincuencia.

El riesgo público también se ve relacionado con todo lo que se genera en las vías públicas y refiere a los potenciales daños que se puedan presentar en trabajadores que por ocasión de su trabajo o labor, deban estar expuestos a estos factores externos, los cuales al mismo tiempo impactan los factores extra laborales en materia de riesgo psicosocial; para el caso de la relación del riesgo público con el riesgo vial, este puede representar la generación de nuevas situaciones de amenazas y peligros que conllevan a consecuencias como accidentes de trabajo por exposición en materia de riesgo vial, y que al estar siendo contraídos en las vías públicas, estos generan una estrecha relación en materia de sus mecanismos de prevención. De tal modo, que desde el año 2016 y renovado en el 2019, las empresas en Colombia que expongan a sus trabajadores a riesgos viales, deben implementar los planes estratégicos de seguridad vial (PESV) los cuales se componen de 5 pilares fundamentales para actuar en los actores viales de cada empresa y estos planes aplican en especial para aquellas empresas que cuentan con más de 2 conductores y/o más de 10 vehículos en su flota vehicular.

Con esto el gobierno nacional, mediante el Ministerio de transporte, busca disminuir la accidentalidad en Colombia, siendo un actor importante la empresa colombiana mediante la formación consciente de su equipo de trabajadores, para que, durante el ejercicio de sus labores en las vías públicas de país, se busque prevenir la accidentalidad en Colombia. (García Altamar, 2021).

Por otra parte, la seguridad en el trabajo busca ser una disciplina preventiva que estudie todos los riesgos y condiciones materiales relacionadas con el trabajo y, que podrían llegar afectar directa o indirectamente, a la integridad física de los trabajadores donde las condiciones de trabajo minimicen un posible accidente. (Hernández, 2005).

Es importante agregar que la Gobernación de Casanare en su plan anual de trabajo en seguridad y salud en el trabajo 2020, está constituido por una lista de verificación que realizaron el 9 de enero de 2020 de acuerdo a la resolución 0312 de 2019, estándares mínimos de mejora. (Res. 0123, 2020, pág. 6).

Finalmente, para el Municipio de Yopal Casanare, está acogido al Plan de Seguridad Vial Departamental, el cual tiene objetivo generar herramientas de planificación para los actores involucrados e incidir favorablemente en los principales riesgos y peligros, teniendo como meta reducir o mitigar comportamientos de riesgo (Alcaldía Municipal de Yopal, 2015, pág., 12).

5.2. Marco Teórico

Como antecedentes a nivel internacional, existen diseños de metodologías para el abordaje de riesgos, planteados mediante estándares como la ISO 31000:2018.

La ISO 31000:2018 es la norma en la que se basa Risk Management. Es un estándar internacional que establece las directrices para que cualquier tipo de empresa, sea cual sea su sector y tamaño, pueda considerar el riesgo como elemento generador de valor.” (Escuela Europea de Exclencia,2021, p.1).

A su vez, la norma ISO31000 en su versión 20018, proviene de las mejoras de la norma ISO72 2002 y se consolida mediante la primera publicación en el año 2009 y se basa en el ciclo lógico de evaluación de riesgo y toma de acción que permitan abordarlo desde acciones preventivas y posteriormente evaluarlo de forma sistemática, la cual se tipifica en etapas tales como identificación del riesgo, análisis de riesgos, valoración del riesgo, tratamiento del riesgo, seguimiento y revisión. (International Organization for Standardization, 2018).

Como metodología de complemento para la gestión y administración de la gestión de la seguridad vial, se ha integrado la implementación de estrategias que permitan la disminución de la accidentalidad, que combinado con la gestión del riesgo propuesta en la norma ISO 31000:2018, se desarrolla el estándar ISO 39001:2013.

La ISO 39001, es una norma internacional elaborada por la Organización Internacional para la Estandarización (ISO) que especifica los requisitos para implantar un Sistema de Gestión de Tráfico de Seguridad (Road Traffic Security – RTS) o de Seguridad

Vial (SV) para que las organizaciones que interactúa con el sistema vial reduzcan el número de muertes y lesiones y heridos graves derivados de los accidentes de tránsito. (Isotools Excellence,2022, p.1)

Como antecedente La Gobernación de Casanare es una entidad pública que tiene como objetivo la protección y la promoción de la salud de los servicios públicos, donde se realizó la evaluación donde se verifique que no se vulnere su integridad física y mental mediante el control de los riesgos, el mejoramiento continuo de los procesos donde están expuestos los trabajadores de esta entidad.

En el desarrollo de sus actividades, la entidad, propone el fomento de una cultura preventiva y del auto cuidado, la intervención de las condiciones de trabajo que puedan causar accidentes o enfermedades laborales, al control del ausentismo y a la preparación para emergencias. Todos los funcionarios de planta o de contratación de prestación de servicios deben cumplir con las normas y procedimientos de seguridad, con el fin de ejecutar un trabajo seguro y productivo (Res. No.0096, 2021). Para cumplir con los propósitos de prevención y control se difieren de la normatividad nacional vigente aplicable en materia de riesgos laborales, de tener actualizada la información de cada profesional y la matriz de riesgos empleada por la Gobernación para la protección, seguridad y salud de todos los trabajadores, mediante el sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo SG- SST.

Donde el subprograma de medicina preventiva y del trabajo que se encuentra en el manual de SST de la Gobernación de Casanare (Gobernación de Casanare, 2017), tiene

como finalidad la promoción, prevención y control de la salud de los funcionarios, protegiéndolos de los factores de riesgos ocupacionales, los cuales están contemplados en el plan anual del trabajo y el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.

Colombia en el año 2014 expidió la guía metodológica para la elaboración de los planes estratégicos de seguridad vial, con el fin de que las empresas diseñen su propio instrumento de planificación, oficialmente consignado en un documento donde aborde todas las acciones, mecanismo, estrategias y controles según la naturaleza de sus actividades. Esta guía enfoca en cinco pilares: fortalecimiento institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas, encaminando las empresas a disminuir los efectos que causan los accidentes de tránsito.

Según la norma del sistema simplificado de evaluación de riesgo de accidente (NTP-330, s.f.) “es considerada como una de las estrategias principales para seguir o estructurar en una empresa”, donde su objetivo principal es luchar contra los accidentes de trabajo, evitando que se produzcan y minimizando cuando estos ocurrieren.

5.3. Marco Conceptual

La seguridad y salud en el trabajo actualmente es una de las herramientas que ayuda a mejorar la calidad de vida laboral en las empresas o instituciones, gracias a que promueve y estimula la creación de una cultura en seguridad y salud en el trabajo que debe estar guiada por los programas de riesgo público y movilidad. (Res. No.0096, 2021).

Es por esto que la Gobernación de Casanare debe hacer un seguimiento y control a los programas y/o planes de materia de riesgo, para así evaluar el Sistema de Gestión de

Seguridad y Salud en el trabajo SG-SST, con el fin de mejorar la calidad de vida de sus funcionarios. Por lo tanto, el suministro de información debe corresponder con las demandas de los trabajadores respecto a su salud y el medio ambiental laboral, cumpliendo así el Decreto 1072 de 2015 del 26 de mayo. (Gobernación de Casanare, 2017).

Por otro lado, el sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo, es un proceso lógico y por etapas que incluye la administración de riesgos, entre los cuales se encuentra el riesgo público y de movilidad que permite mantener el control permanente de los mismos en los diferentes roles y contribuye con el bienestar de los trabajadores.

Es así como el Manual del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (MA-TH-01 V.1, 2017), de la gobernación de Casanare contiene la identificación de los peligros y amenazas, junto a los planes operativos de emergencias como respuesta de mitigación y/o contingencia ante cualquier riesgo que se pueda presentar.

La movilidad es el conjunto de desplazamientos de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico, (ecologistas en acción, 2007) para concepto de movilidad en esta investigación nos referimos a los desplazamientos desde un punto de partida a un punto de llegada que realizan los profesionales de la secretaria de Ambiente de la Gobernación de Casanare para cumplir con los objetivos contractuales.

El medio de transporte utilizado conlleva riesgos para desplazarse de un lugar a otro, por lo que la hace transversal con el SGSST, en el caso de la Dirección de Medio Ambiente, los profesionales tienen que hacer varios desplazamientos a lo largo del

Departamento de Casanare, para cumplir con las actividades contractuales o compromisos extras adquiridos por parte de la entidad asignando a algún profesional de esta dependencia.

5.4. Marco Legal

El Ministerio del Trabajo en el Decreto 1072 de 2015 en el capítulo 6 tiene por objeto definir las directrices de obligatorio cumplimiento para implementar el Sistema De Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo - SGSST, que deben ser aplicados por todos los empleadores públicos y privado con cobertura a todos los trabajadores dependientes incluyendo contratistas y trabajadores en misión. Desde entonces las empresas en Colombia están en el proceso de cumplir con el requisito normativo de implementar el SG-SST.

El Decreto 1072 de 2015 y la Resolución 0312 de 2019 obliga que los empleadores deben hacer gestión de los peligros y riesgos a los que están expuestos los trabajadores, adoptando disposiciones efectivas que permita desarrollar las medidas para que se puedan identificar en el ambiente de trabajo, evalúe y valore los riesgos de su actividad para que le permita establecer los debidos controles que prevengan los daños y el deterioro de la salud y la integridad de los colaboradores, pero así mismo define que los trabajadores deben reportar a sus empleadores las condiciones de salud y las condiciones de su sitio de trabajo y cumplir con las medidas de establecidas por el SG-SST procurando el cuidado integral de su salud.

Por lo tanto, el manual del riesgo público y seguridad vial en el área de trabajo de la gobernación de Casanare desde el punto de vista del sector público se convierte en un

elemento crucial para la planificación, control y seguimiento en el desplazamiento a las rutas establecidas al personal de prestación de servicios o contratistas.

Con el objetivo de compilar y racionalizar la normatividad de tránsito de carácter reglamentario que rigen el sector transporte y contar con un instrumento de tipo jurídico único el ministerio de transporte expide el Decreto 1079 de 2015 que aplica para todas las entidades del sector y rige en todo el territorio nacional, las empresas de carácter público y privado, la gobernación de Casanare estableció los principios fundamentales para prevenir los riesgos a los cuales se ven expuestos los trabajadores y colaboradores.

Donde La Guía Técnica Colombiana GTC 45 2010, Guía para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional, usada por la empresa como herramienta de diagnóstico, mediante la Matriz de Identificación de Amenazas y Peligros, Valoración de Riesgos y Determinación de Controles de Riesgo Público la cual se complementa mediante la Ley 1523 de 2012, donde se busca establecer medidas reactivas en caso de materializarse los riesgos evaluados en la fase de planeación y ejecución del SG-SST, las cuales se hacen mediante planes de Gestión de Riesgos de Desastres.

Teniendo en cuenta que la Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, se busca que las empresas tengan una regulación de la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, ya que esto permite que todas las empresas

en Colombia incluso las públicas se rijan por los principios rectores de este código: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. (Red empresarial de seguridad vial, 2017).

La ley 1503 de 2011 promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, el cual tiene por objeto definir lineamientos para la educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, (Ley 1503, 2011), lo anterior en busca de generar en las personas conciencia y responsabilidad en la toma de decisiones con el fin disminuir las tasa de accidentalidad por los actores viales que terminan siendo las personas que interactúan dentro del mismo entorno vial.

6. Metodología de la Investigación

6.1. Tipo de investigación

(Hernández., et al..., 2007) dice que el tipo de investigación correlacional como los demás estudios se relacionan entre variables dependientes e independientes, es decir, que se estudia la correlación entre dos variables, guiándose por la estrategia de investigación que se emplea, ya que el diseño, los datos que se recolectan, la manera de obtenerlos, el muestreo y otros componentes del proceso de investigación son distintos.

Esta investigación tiene un enfoque descriptivo, en el cual se buscó caracterizar una correlación entre la resolución No. 0312 de 2019 y Resolución 1565 de 2014 y la aplicación de una entrevista semi estructurada, con el fin de crear un instrumento para evaluar e identificar los peligros y riesgos presentes o futuros, de los trabajadores de la Gobernación de Casanare de la Secretaría de Agricultura y la Dirección de Medio Ambiente.

6.2. El enfoque de la Investigación

A esta investigación se aplicó un enfoque cualitativo, ya que para el problema investigado se realizó una correlación de requisitos legales entre la Resolución 0312 de 2019 y la Resolución 1565 de 2014, motivo por el cual las variables estudiadas de los factores de riesgos laborales y de movilidad son medidos a través de técnicas estadísticas (ISTAS, 2019), teniendo en cuenta el objetivo de evaluar los riesgos que pueden estar afectados los funcionarios de la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura de la Gobernación de Casanare que están dentro del programa de riesgos laborales y de movilidad.

Para la normatividad de seguridad y salud en el trabajo Decreto 1072 de 2015, una fase importante para iniciar la realización de un Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo, es la identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos, y el establecimiento de controles, en este caso para el riesgo público y de movilidad, para los profesionales y/o técnicos, donde se identificó que no cuentan con una herramienta para evaluar a profundidad los aspectos de riesgo público y movilidad, las cuales se pueden ayudar mediante el desarrollo de instrumentos de identificación, como entrevistas semi estructuradas y la correlación de la Resolución 0312 de 2019 y la Resolución 1565 de 2014.

6.3. Diseño de la Investigación

En la investigación de campo realizada en este proyecto, se elaboró una entrevista semi estructurada y una correlación de la Resolución 0312 de 2019 y la Resolución 1565 de 2014, que permitió obtener datos de la realidad, como resultado de las actividades diarias de los trabajadores de la Dirección de Medio Ambiente de la Gobernación de Casanare.

De acuerdo con el Decreto 1079 de 2015, la Resolución 1565 de 2014, y Resolución 1231 de 2016 referente al plan estratégico de seguridad vial (PESV) y el Decreto 1072 de 2015 en su Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6 en lo correspondiente al SG-SST donde exige a todas las empresas públicas y privadas que debe implementar un Sistema de Gestión de la seguridad y salud en el trabajo y que deben contemplar todos los peligros y riesgos inherentes a su actividad económica que para efectos del presente estudio se toman el riesgo público y de movilidad se ha decidido realizar la una evaluación mediante una

herramienta que permita conocer el nivel de riesgo público y de movilidad al que se ven expuestos a diario los profesionales de la entidad.

Según (CORTEZ, 2004), *“establece que el método de evaluación general de riesgos parte de una clasificación de las actividades del trabajo, requiriendo posteriormente toda la información que sea necesaria en cada actividad. Establecidas estas premisas, se procede al análisis de riesgos, identificando peligros, estimando riesgos y, finalmente, procediendo a valorarlos para determinar si son o no son aceptables y realizar el plan de control de riesgos”*.

6.3.1. El procedimiento o fases

La información recolectada a través de la entrevista semi estructurada e implementada en la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura de la Gobernación de Casanare, servirá como insumo para la elaboración de un instrumento de evaluación del programa de riesgo público y movilidad, con el fin de que determinen a futuro las medidas de control efectivas, necesarias para disminuir los riesgos y peligros que puedan ocurrir en la entidad.

Fase 1

- Caracterizar la población objeto de estudio según el cargo desempeñado dentro de la Dirección de Medio Ambiente (Administrativo, técnico, profesional, u operativo).

- Identificación de los peligros y riesgos que tienen los profesionales de la dirección de medio ambiente, mediante una encuesta de recolección de datos de percepción de peligros por parte del personal.

- Revisión del contenido documental de la matriz de identificación de los peligros, evaluación y valoración de los riesgos de la entidad para el diseño de una herramienta que permita una evaluación de los peligros y riesgos que tienen o que puedan llegar a tener los profesionales de medio ambiente de la Gobernación de Casanare.

Fase 2

- Correlacionar los requisitos de la Resolución 0312 de 2019 y la Resolución 1565 de 2014, teniendo en cuenta los criterios para la evaluar los riesgos y peligros según la GTC-45, que están expuestos los trabajadores de la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura de la Gobernación de Casanare.

Fase 3

- Crear un instrumento de evaluación para el programa de riesgo público y movilidad para la Gobernación de Casanare, a partir de la correlación de requisitos de la Resolución 0312 de 2019 y la Resolución 1565 de 2014, que permita mantener evaluado el programa de riesgo público y de movilidad de la entidad.

6.4. Propósito.

Está es una investigación aplicada, que busca la creación de un instrumento o herramienta de evaluación, de los programas de riesgos públicos y de movilidad para la Gobernación de Casanare, en esta investigación se aplicó los conocimientos de identificación de peligros y valoración de los riesgos y cumplimiento de la legislación Colombiana, todo basado en los factores y actividades que se encuentran dentro de los programas para prevenir incidentes y/o accidentes laborales generados por las actividades propias de los profesionales de la entidad.

6.5. Población y Muestra Poblacional

Esta investigación tuvo un alcance para 34 personas, entre ellas se encuentran profesionales, de planta y técnicos de la Gobernación de Casanare. Se realizó un tipo de muestreo aleatorio simple donde se realizará un listado de los profesionales de la gobernación de Casanare enumerado y cada sujeto tiene una probabilidad igual de ser seleccionado para el estudio.

6.6. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información

Los datos de la presente recolección de información fueron tomados por medio de una encuesta aplicada a los profesionales de prestación de servicios, de planta y técnicos, por parte de los funcionarios de la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura de la Gobernación de Casanare, de acuerdo con las siguientes características: a los trabajadores se les detecto que están expuestos a los factores de riesgos laborales y de movilidad, es decir que mediante la evaluación realizada con la anterior entrevista semi estructurada (**Ver anexo 1**), mencionada y el análisis de la información, la protección a

enfermedades y accidentes pueden ocurrir de una manera baja, pero mediante la identificación de los factores de riesgos laborales se detectó un nivel muy alto y exposición a peligros constantes.

6.7. Técnicas de Análisis de Información

La información recolectada se categorizó para conocer el estado actual del riesgo público y de seguridad vial de la entidad, de esta forma se permite priorizar los niveles de riesgo, mediante el uso de una hoja de cálculo con la base de datos de los trabajadores de la entidad y la opción de tabla dinámica para filtrar los siguientes campos de la tabla:

El riesgo se evaluó siguiendo el método T. Fine con la siguiente formula:

$$\text{Nivel de Riesgo (NR)} = \text{Nivel de Probabilidad (NP)} \times \text{Nivel de Consecuencia (NC)}$$

Donde, **Nivel de Probabilidad (NP) = Nivel de Deficiencia (ND) X Nivel de Exposición (NE).**

Figura 1.

Determinación del nivel de deficiencia.

Determinación del nivel de deficiencia		
Nivel de deficiencia	Valor de ND	Significado
Muy Alto (MA)	10	Se ha(n) detectado peligro(s) que determina(n) como posible la generación de incidentes o consecuencias muy significativas, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes respecto al riesgo es nula o no existe, o ambos.
Alto (A)	6	Se ha(n) detectado algún(os) peligro(s) que pueden dar lugar a consecuencias significativa(s), o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es baja, o ambos.
Medio (M)	2	Se han detectado peligros que pueden dar lugar a consecuencias poco significativa(s) o de menor importancia, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es moderada, o ambos.
Bajo (B)	No se Asigna Valor	No se ha detectado consecuencia alguna, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es alta, o ambos. El riesgo está controlado. Estos peligros se clasifican directamente en el nivel de riesgo y de intervención cuatro (IV) Véase tabla 8.

Nota: Pantallazo tomado de la Guía Técnica Colombiana - GTC 45.

Figura 2.

Determinación del nivel de exposición.

Determinación del nivel de exposición		
Nivel de exposición	Valor de NE	Significado
Continua (EC)	4	La situación de exposición se presenta sin interrupción o varias veces con tiempo prolongado durante la jornada laboral.
Frecuente (EF)	3	La situación de exposición se presenta varias veces durante la jornada laboral por tiempos cortos.
Ocasional (EO)	2	La situación de exposición se presenta alguna vez durante la jornada laboral y por un periodo de tiempo corto.
Esporádica (EE)	1	La situación de exposición se presenta de manera eventual.

Nota: Pantallazo tomado de la Guía Técnica Colombiana - GTC 45.

Figura 3.

Determinación del nivel de probabilidad.

Determinación del nivel de probabilidad					
Niveles de Probabilidad		Nivel de Exposición (NE)			
		4	3	2	1
Nivel de deficiencia (ND)	10	MA - 40	MA - 30	A - 20	A - 10
	6	MA - 24	A - 18	A - 12	M - 6
	2	M - 8	M - 6	B - 4	B - 2

Nota: Pantallazo tomado de la Guía Técnica Colombiana - GTC 45.

Una vez determinado el nivel de deficiencia (ND) así como el nivel de exposición (NE), su respectiva multiplicación dará el nivel de probabilidad (NP) y este valor se compara con el significado o interpretación de este valor en la casilla **Interpretación Nivel de Probabilidad** de la Figura 4.

Figura 4.

Significado de los diferentes niveles de probabilidad.

Significado de los diferentes niveles de probabilidad		
Nivel de probabilidad	Valor de NP	Significado
Muy Alto (MA)	Entre 40 y 24	Situación deficiente con exposición continua, o muy deficiente con exposición frecuente. Normalmente la materialización del riesgo ocurre con frecuencia.
Alto (A)	Entre 20 y 10	Situación deficiente con exposición frecuente u ocasional, o bien situación muy deficiente con exposición ocasional o esporádica. La materialización del Riesgo es posible que suceda varias veces en la vida laboral
Medio (M)	Entre 8 y 6	Situación deficiente con exposición esporádica, o bien situación mejorable con exposición continuada o frecuente. Es posible que suceda el daño alguna vez.
Bajo (B)	Entre 4 y 2	Situación mejorable con exposición ocasional o esporádica, o situación sin anomalía destacable con cualquier nivel de exposición. No es esperable que se materialice el riesgo, aunque puede ser concebible.

Nota: Pantallazo tomado de la Guía Técnica Colombiana - GTC 45.

Figura 5.

Determinación del nivel de consecuencias.

Determinación del nivel de consecuencias		
Nivel de Consecuencias	NC	Significado
		Daños Personales
Mortal o Catastrófico (M)	100	Muerte (s)
Muy grave (MG)	60	Lesiones o enfermedades graves irreparables (Incapacidad permanente parcial o invalidez)
Grave (G)	25	Lesiones o enfermedades con incapacidad laboral temporal (ILT)
Leve (L)	10	Lesiones o enfermedades que no requieren incapacidad

Nota: Pantallazo tomado de la Guía Técnica Colombiana - GTC 45.

Al estar determinada la magnitud del nivel de probabilidad (NP) y su interpretación, se procede a identificar el nivel de consecuencia (NC) de acuerdo a las magnitudes establecidas en la Figura 5. (GTC 45, 2012).

Figura 6.

Determinación del nivel de riesgo.

Determinación del nivel de riesgo					
Nivel de riesgo NR = NP x NC		Nivel de probabilidad (NP)			
		40-24	20-10	8-6	4-2
Nivel de consecuencias (NC)	100	I 4000-2400	I 2000-1200	I 800-600	II 400-200
	60	I 2400-1440	I 1200-600	II 480-360	II 240 III 120
	25	I 1000-600	II 500 – 250	II 200-150	III 100- 50
	10	II 400-240	II 200 III 100	III 80-60	III 40 IV 20

Nota: Pantallazo tomado de la Guía Técnica Colombiana - GTC 45.

En la casilla Nivel del Riesgo NR, se consignará el producto entre el nivel de probabilidad (NP) y el nivel de consecuencia (NC). Teniendo en cuenta la magnitud del NR y de acuerdo la figura 6 se procederá a definir el significado del nivel del riesgo en la casilla Interpretación del NR (GTC 45, 2012), de acuerdo con la clasificación de la figura 7.

Figura 7.

Significado del nivel de riesgo.

Significado del nivel de riesgo		
Nivel de Riesgo y de intervención	Valor de NR	Significado
I	4000-600	Situación crítica. Suspender actividades hasta que el riesgo esté bajo control. Intervención urgente.
II	500 – 150	Corregir y adoptar medidas de control de inmediato.
III	120 – 40	Mejorar si es posible. Sería conveniente justificar la intervención y su rentabilidad
IV	20	Mantener las medidas de control existentes, pero se deberían considerar soluciones o mejoras y se deben hacer comprobaciones periódicas para asegurar que el riesgo aún es aceptable.

Nota: Pantallazo tomado de la Guía Técnica Colombiana - GTC 45.

La aceptabilidad del riesgo se definirá de acuerdo a los parámetros de la figura 8, y se consignará en la casilla Aceptabilidad del Riesgo.

Figura 8.

Aceptabilidad del riesgo.

Ejemplo de aceptabilidad del riesgo		
Nivel de Riesgo	Significado	Explicación
I	No Aceptable	Situación crítica, corrección urgente
II	No Aceptable o Aceptable con control específico	Corregir o adoptar medidas de control
III	Mejorable	Mejorar el control existente
IV	Aceptable	No intervenir, salvo que un análisis más preciso lo justifique

Nota: Pantallazo tomado de la Guía Técnica Colombiana - GTC 45.

Una vez se tenga valorados los riesgos a los que están expuestos los trabajadores, estos son clasificados y priorizados, con el fin de plantear acciones sobre las que se va a trabajar cada uno, con sus metas y responsables.

De igual forma se procederá a diseñar un instrumento evaluador del riesgo público y movilidad, basado en la correlación de normas para la evaluación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST), definida en la Resolución 0312 de 2019 y la Resolución 1565 de 2014 para el Plan Estratégico e Seguridad Vial (PESV), teniendo en cuenta los criterios para evaluación de riesgos de la GTC 45, donde se buscará concluir la eficacia de los controles, así como las medidas a proponer con el ánimo de minimizar los riesgos en los cargos de la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura de la Gobernación de Casanare y a su vez, permitir de forma sistemática contar con instrumento evaluador, que permita mantener evaluado el programa de riesgo público y movilidad o solo del área evaluada sino de todos los procesos de la entidad objeto del presente proyecto.

7. Presupuesto

Tabla 1.

Presupuesto del instrumento de evaluación para el programa de riesgo público y movilidad.

Ítem	Descripción	V. Unitario
1	Internet	200,000
2	Materiales e insumos de papelería	50,000
3	Equipos de computo	300,000
6	Recurso humano	3,000,000
TOTAL		3,550000

9. Cronograma

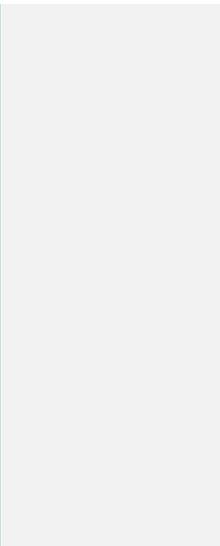
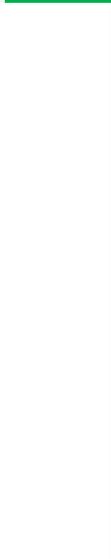
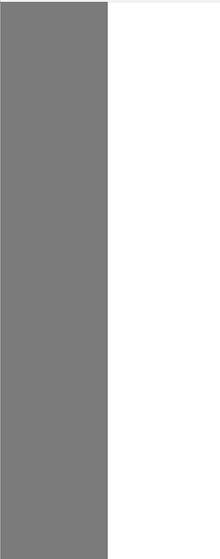
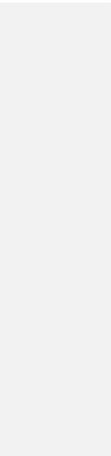
A continuación, se reflejan las siguientes actividades a desarrolladas, mes a mes para dar cumplimiento con el objeto de esta evaluación.

Tabla 2.

Cronograma de actividades.

<i>TEM</i>	<i>I</i>	<i>ACTIVIDADES</i>	<i>MESES 2021</i>		<i>MESES 2022</i>	
	1	<i>Estructuración de una entrevista semiestructurada al personal de la Dirección de Medio Ambiente.</i>	0	1	1	2
	2	<i>Aplicación y</i>				

	<i>tabulación de resultados.</i>			
3	<i>Evaluación de la actividad del personal con base a la percepción de la encuesta semiestructurada, se califica el nivel del riesgo.</i>			
4	<i>Diagnóstico del Riesgo público y vial.</i>			
	<i>Analizar las medidas de control de la Gobernación de Casanare para</i>			

<p><i>la prevención de riesgo público y de movilidad del personal de la Dirección de Medio Ambiente</i></p>		
<p><i>Correlación de requisitos existentes entre la Res. No. 0312/19 y la Res. 1565/14.</i></p>		
<p><i>Diseño de una herramienta o instrumento de evaluación sistemática de</i></p>		

5

6

	<i>riesgo público y vial.</i>	
<i>1</i>	<i>Establecer un refuerzo a los controles que ya existen en la Gobernación de Casanare para la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura</i>	

10. Desarrollo de los Objetivos

10.1. Caracterización de la población objeto de estudio según el cargo desempeñado dentro de la Dirección de Medio Ambiente

La Gobernación de Casanare en su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, tiene los siguientes procesos cuya finalidad es tener información que permita caracterizar los riesgos y peligros que se generen en la administración

Departamental para mitigar y/o tener un plan de contingencia, como la Matriz de Identificación de Peligros, Evaluación y Valoración de Riesgos – IPEVR, realizada en el año 2020, la Autoevaluación del plan estratégico de Seguridad Vial – PSEV, un formato de reporte de actos y condiciones inseguras FO-TH-31, el formato FO-TH-38 aviso desplazamiento actividad contratada, el Manal de Seguridad Vial y el manual del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo MA-TH-01 V.1., el 27 de junio de 2017.

Para poder realizar el análisis y determinar los criterios y estándares del programa de riesgo público y de movilidad, se realizó una entrevista semi estructurada al personal de la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura de la Gobernación de Casanare (**Ver anexo 1**), con el fin de poder sondear a los encuestados, además de tener una estructura básica de la entrevista, donde se obtuvo lo siguiente:

- Cargo del personal de la Dirección de Medio Ambiente – DMA.

Tabla 3.

Clasificación de personal de la DMA.

ÍTEM	CARGO	TOTAL
1	Tecnólogo	8
2	Prestación de Servicios Profesionales – CPSP	23

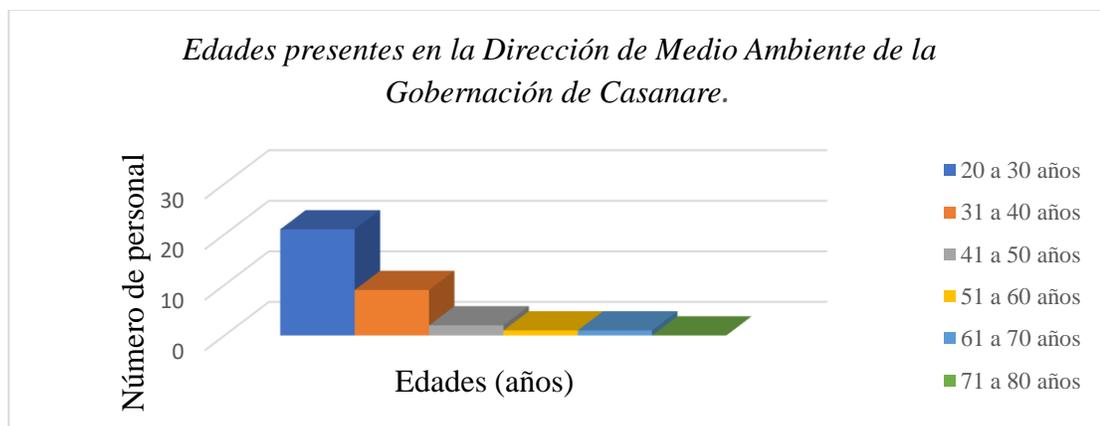
3	Administrativo	3
TOTAL		34

Se identificó que el personal contratado de la Dirección de Medio Ambiente de la Gobernación de Casanare de la Secretaría de Agricultura es de 34 personas que están entre profesional y tecnólogos, este número del personal contratado varía según la necesidad que tenga la dirección para cumplir con metas o proyectos del Plan de Desarrollo Departamental.

Siempre se va contar con tres (3) personas del área administrativa que son: el director técnico de medio ambiente, la secretaria y el profesional universitario de la dirección.

Figura 9.

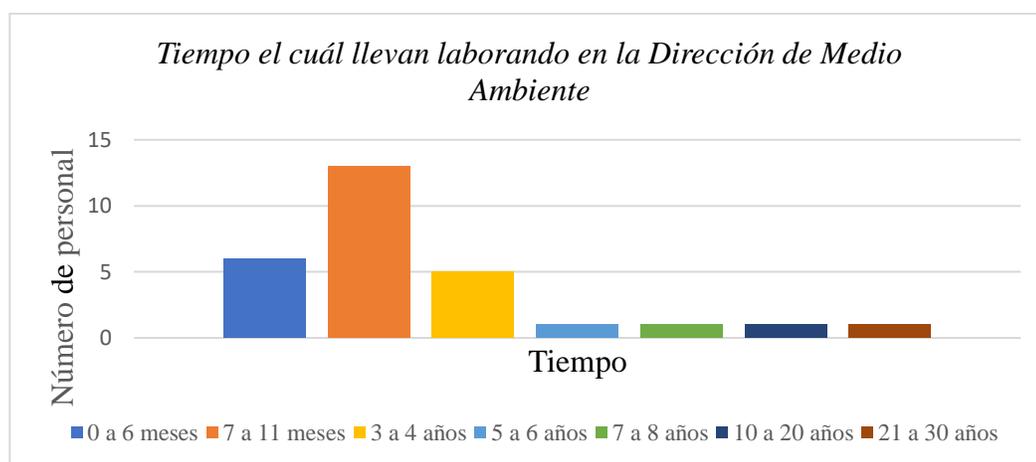
Rango de edades del personal de DMA



Se observó que el rango de edades de los profesionales y tecnólogos de la Dirección de Medio Ambiente es de 20 a 30 años, reflejando así que son jóvenes adultos que laboran allí.

Figura 10.

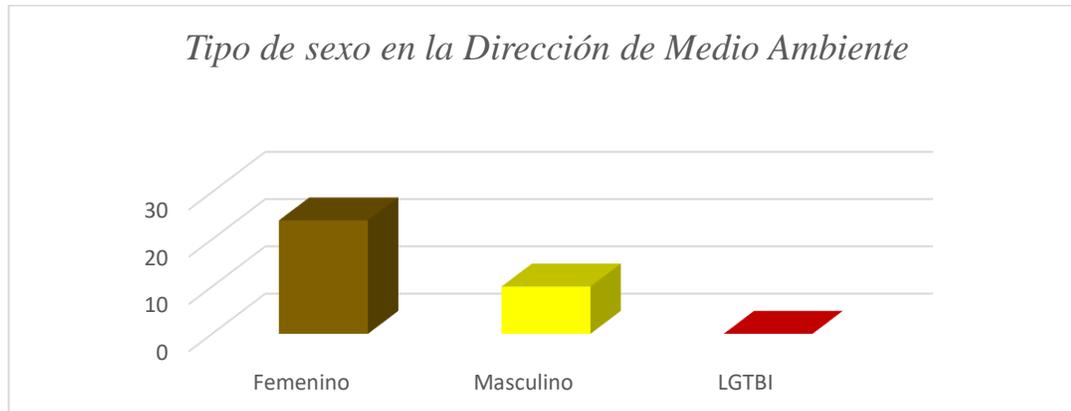
Tiempo que lleva laborando en la Dirección de Medio Ambiente – DMA.



Se identificó que el periodo más recurrente en el que los profesionales y tecnólogos trabajan es de 7 a 11 meses.

Figura 11.

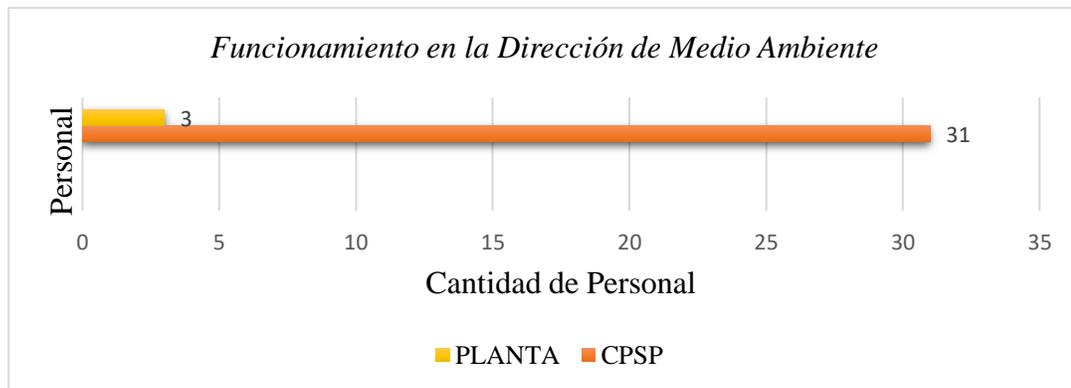
Genero de sexo que trabaja en la DMA.



En la Dirección de Medio Ambiente se puede ver que el 58.4% del personal contratado son mujeres y el 41.7% restante son hombres.

Figura 12.

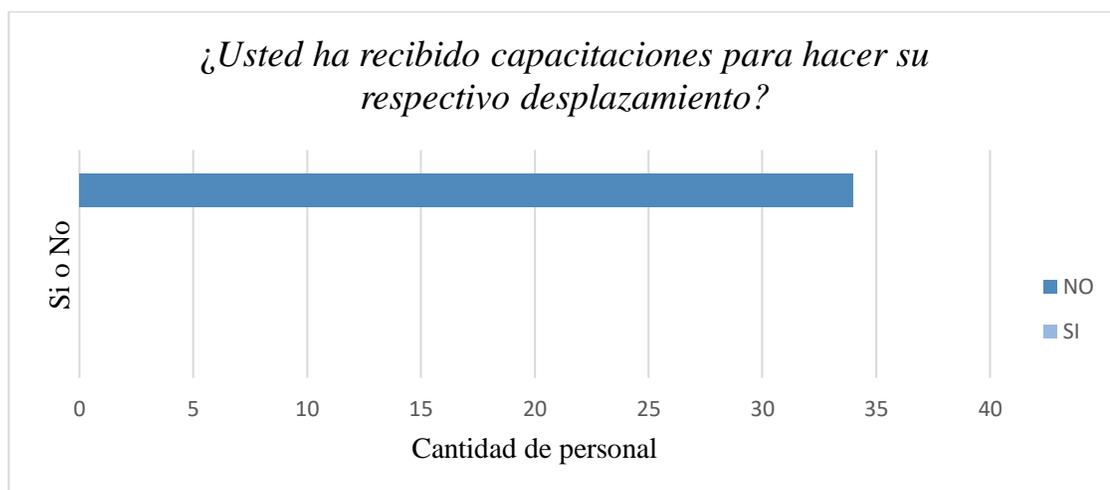
Tipo de contrato del personal de la DMA.



El funcionamiento de la dirección de medio ambiente, se basa en la contratación de prestación de servicios profesionales y tecnólogos para que puedan desarrollar los proyectos que esta tiene planteados.

Figura 13.

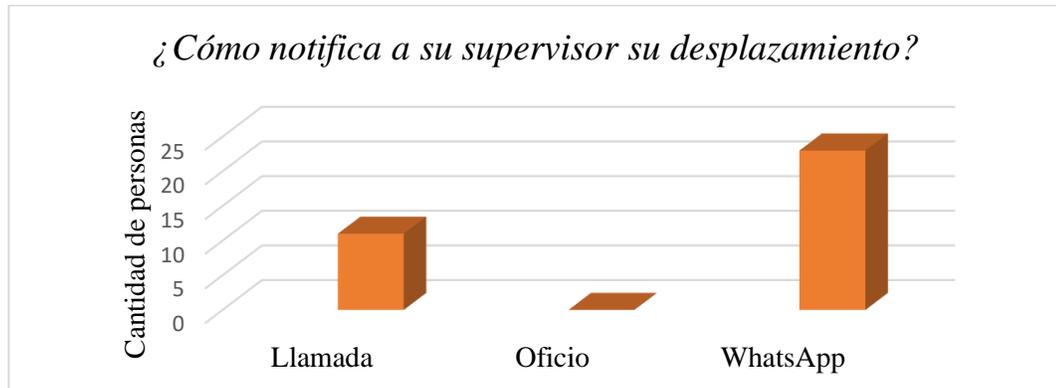
Ha recibido capacitaciones para su desplazamiento.



El 100% del personal de la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura de la Gobernación de Casanare según en la entrevista semiestructurada dicen que no han recibido ningún tipo de capacitación sobre Seguridad y Salud en el Trabajo por parte de esta entidad.

Figura 14.

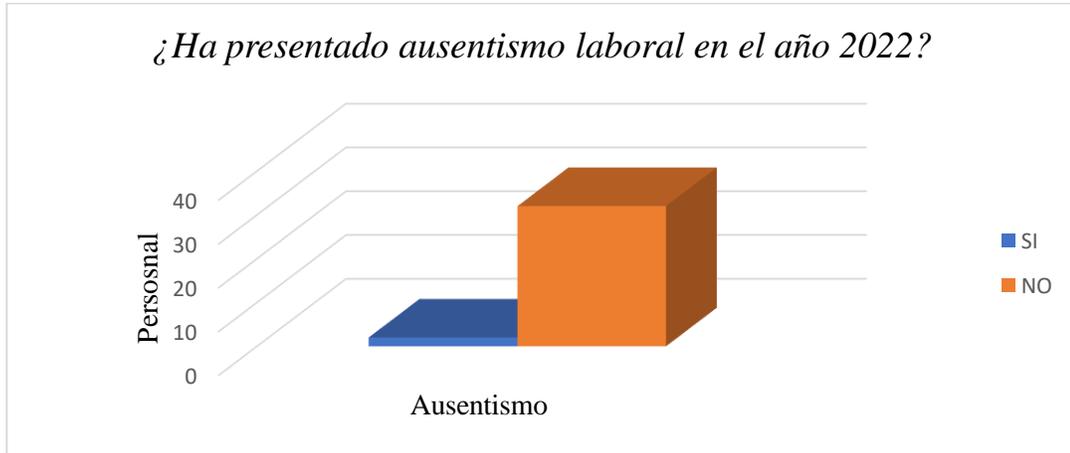
El personal contratado de la DMA notifica su desplazamiento.



Cada vez que los profesional o tecnólogos salen a diferentes lugares del Departamento de Casanare, avisan a su supervisor que en este caso es el director de Medio Ambiente, lo hacen por medio del WhatsApp.

Figura 15.

Ausentismo laboral de la DMA.



Para este año 2022 solo se ha presentado dos (2) ausentismos laborales que equivale al 5.9% gracias a un contratiempo con las motocicletas en las que se transportaban, esto quiere decir que el 94.1% del personal contratado no ha presentado ausentismo laboral.

Que el personal contratado y de planta de la Dirección de Medio Ambiente no han recibido capacitación para hacer sus respectivos desplazamientos por parte de la Gobernación de Casanare. Que desconocen el formato aviso desplazamiento actividad contratada FO-TH-38-10-05-2018. V.01, la cual fue creada por la entidad y avalada por MECI-CALIDAD.

Donde se determinó el nivel de cobertura de las actividades en materia de gestión eficaz al SG-SST, allí se encontró que los estándares están focalizados solo en las personas, porque no se tienen definidos estándares a nivel de organización (política, responsable

estable del programa, interacción con actores de seguridad física, etc.) y de gestión en riesgo público.

10.2. Identificación de peligros y riesgos de los trabajadores de la Dirección de Medio Ambiente.

Una vez se definidos los cargos objeto del estudio, se aplicó la metodología de identificación de peligros y valoración de riesgos, en el instrumento de evaluación; como Matriz de Identificación de Peligros y Evaluación de Riesgos para el establecimiento de controles, de la GTC 45, esta evaluación se realizó, tomando los datos cualitativos mediante método de observación de las diferentes actividades y funciones realizadas en cada cargo objeto del estudio y entrevista a cada cargo sobre la percepción del riesgo Público y riesgo vial, así mismo, se concluyó la toma de datos para la calificación del instrumento de medición.

Conforme a lo establecido en la teoría de la Guía Técnica Colombiana 45 (**Ver anexo 3**), matriz de identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos; donde se clasificó en una actividad específica: Visitas a proyectos de áreas protegidas, educación ambiental, reforestación y compra de predios en el departamento de Casanare, donde se resumieron las tareas: Seguimiento de proyectos ambientales - desplazamiento de personal y equipos en vehículo liviano - interacción con la comunidad relaciones sociales - socialización de lanzamiento de proyectos y resultados a comunidades de influencia, donde se obtuvo como prioridades las condiciones de seguridad, Psicosocial, Biomecánico, Físico,

Biológico, Fenómenos naturales, Condiciones de seguridad pública y Condiciones de Seguridad, desplazamiento o tránsito.

Tabla 4.

Clasificación del nivel de riesgo en la dirección de medio ambiente de la gobernación de Casanare según GTC 45.

ROUTINARIA (SI O NO)	PELIGRO		EVALUACIÓN DEL RIESGO								VALORACIÓN DEL RIESGO		
	Descripción	Clasificación	Nivel de deficiencia (ND)	Nivel de Exposición (NE)	Nivel de Probabilidad (NDxNE)	Interpretación del Nivel de Probabilidad	Nivel de Consecuencia (NC)	Valoración Nivel de Riesgo (NR)	Interpretación Nivel de Riesgo	Aceptabilidad del Riesgo			
SI	Desplazamiento vehicular sobre rutas nacionales, vías secundarias y terciarias (Veredales), en vehículos de transporte especial de pasajeros	Condiciones de Seguridad	Medio	2	Continuo	4	8	Medio	Muy Grave	60	480	II	Aceptable con Control Especifico
SI	Exposición a riesgo público, por aboradje de grupos al margen de la ley, potencial exposición a secuestros, y retiro de pertenencias pro hurto derivado de bandas delincuenciales que operan en la zona. Exposición de minas antipersonas o A.E.I.	Condiciones de Seguridad	Alto	6	Frecuente	3	18	Alto	Grave	25	450	II	Aceptable con Control Especifico

De acuerdo con la figura 9, una vez aplicada la metodología de evaluación de riesgos en los casos objeto del estudio, se determinó que los niveles de riesgos más preponderantes son los riesgos vial y público, los cuales conforme a la aplicación de los criterios de evaluación y la deficiencia de los controles existentes en la dirección de medio ambiente de la gobernación de Casanare dio como resultado un índice de 450 para ambos, clasificándose como riesgo tipo II “Aceptado con control específico”; Lo anterior se determina que existe una falta de refuerzo a los controles existente acompañado de una alta exposición a las consecuencias que podría desencadenar estos riesgos, haciendo que el

nivel de probabilidad de los peligros de accidentalidad vial y público aumenten, influyendo proporcionalmente en la potencialidad en la generación de accidentes durante la labor de traslado de personal hacia los trabajos de visita de campo.

Los peligros con mayor probabilidad de ocurrencia según la matriz de identificación desarrollada: es el desplazamiento vehicular sobre rutas nacionales y vías secundarias y terciarias en vehículos especial de pasajeros, la exposición a riesgo público por presencia de grupos al margen de la ley, potencial exposición a secuestros y retiro de pertenencias por hurto derivado de bandas delincuenciales que operan en la zona y exposición a minas antipersonas o A.E.I.

Por lo tanto, la deficiencia de los controles se da debido a que en la actualidad los controles del plan estratégico no tienen contemplada la verificación de aspectos como estados de los vehículos utilizados para el desplazamiento, nivel de competencia de los conductores en materia de desempeño de la realización de ejercicio de la conducción, estados de las vías durante la planificación de rutas y estrategias para la disminución de exposición a riesgos públicos.

10.3. Proponer el instrumento de evaluación para el programa de riesgo público y movilidad para la Gobernación de Casanare para la Dirección de Medio Ambiente de la Secretaría de Agricultura.

A partir de la valoración de los riesgos público y de movilidad que se presenta en la Dirección del Medio Ambiente de la Secretaria de Agricultura y para dar una solución efectiva que permita una verificación de cumplimiento frente al PESV y los de los

funcionarios de la dependencia y en relación a la obligatoriedad de la Resolución 1565 de 2014, se plantea hacer una correlación de los requisitos establecidos en la Resolución 0312 de 2019 donde se identifican los criterios definidos para el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST para que entre estas dos legislaciones se configure una única alineación con la agrupación de requisitos similares basados en el ciclo Planear, Hacer, Verificar y Actuar (PHVA), método bajo el cual está diseñado el mecanismo de evaluación establecido por el Ministerio del Trabajo, para la verificación del cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos en la Resolución 0312 de 2019, por lo tanto, el instrumento de evaluación propuesto está orientado bajo el modelo legal, ya definido para las empresas en Colombia, donde se permite la evaluación orientada al mejoramiento continuo, para la prevención de accidentes y enfermedades.

Para esto se tiene en cuenta que el instrumento de evaluación, además de estar clasificado mediante el ciclo PHVA, cada uno de estos recibe un valor de ponderación que permita evaluar de manera objetiva el cumplimiento integrado de los requisitos definidos en la Resolución 1565 de 2014 con los requisitos mínimos de la Resolución 0312 de 2019

Para ello la información documentada del programa de riesgo vial de la Gobernación del Casanare definido como “Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)”, elaborado bajo el modelo lo establecido en la Resolución 1565 de 2014 estos requisitos se contrastaron con la Resolución 0312 de 2019, con miras a generar una correlación de ambas legislaciones (*ver anexo 3 correlación de requisitos comparativos de la Resolución 0312 de 2019 y la Resolución 1565 de 2014*). Para sintetizar los requisitos en un instrumento evaluador para la gestión de los riesgos de público y movilidad logrando la

maximización de la eficacia de los controles a establecer dentro de las actividades del SG-SST donde se podrá determinar mediante un plan de mejoramiento la ruta de mejoramiento continuo que le permitirá no solo a la Dirección del Medio Ambiente de la Secretaria de Agricultura, sino que también podrá ser aplicado en alcance a todas los procesos o Secretarías de la Gobernación de Casanare, trazar una línea base con la propuesta de controles que generen una disminución significativa de los dos factores de riesgo objeto de esta investigación.

Con el diseño del instrumento de evaluación de los riesgos público y movilidad (**Ver anexo 4**), se plantea una escala de valoración por cada requisito unificado de cumplimiento o incumplimiento, donde cada requisito objeto de verificación y cumplimiento se evalúa mediante el aporte de un valor cuantitativo, donde uno (1) significa que la empresa cumple con la gestión administración y control del requisito planteado y el valor cuantitativo cero (0), que es asignado cuando la empresa incumple parcial o totalmente el requisito (Ver Figura 16), el instrumento presenta un diseño de valoración similar al adoptado por el instrumento de la Resolución 0312 de 2019 para la evaluación del cumplimiento del SG-SST, donde la máxima calificación para el cumplimiento de la gestión del riesgo público y movilidad se enmarca dentro de un porcentaje global, que dentro de la presente investigación será de 100%.

Figura 16.

Esquema de calificación del instrumento evaluador

INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN SISTEMÁTICA DE RIESGO PÚBLICO Y MOVILIDAD						CÓDIGO:
						FECHA: 05/04/2022
						VERSIÓN: 1
CICLO	COMPONENTE	ITEM	ASPECTO A EVALUAR	EVALUACIÓN REAL	CUMPLIMIENTO PORCENTUAL	OBSERVACIONES
Instrucción de calificación: Revise que cada ítem demuestre evidencia de cumplimiento, la cual puede ser, un documentom, registro, soporte fortográfico o entrevista con responsables de la gestión del riesgo público y de movilidad. Califique de la siguiente forma: 1: Si el ítem cumple completamente 0: Si el ítem no cumple completamente o parcialmente.						

En la tabla 5, se describen los componentes de evaluación del instrumento diseñado, para evaluar de forma sistemática la gestión de los riesgos público y de movilidad, los cuales se extrajo de la correlación de requisitos definidos en el Resolución 0312 de 2019 y la Resolución 1565 de 2014.

Tabla 3.

Componentes del instrumento de gestión de los riesgos público y de movilidad

CICLO	ITEM	REQUERIMIENTO	MAX	
PHVA			A CUMPLIR	
	PLANEAR	1.1	Liderazgo	10%
	35%	1.2	Recurso Humano	15%
1.3		Gestión Documental	10%	

HACER	2.1	Medidas Preventivas	7%
45%	2.2	Medidas de Seguimiento	8%
	2.3	Control del Riesgo	20%
	2.4	Emergencias	10%
VERIFICAR	3.1	Gestión de Análisis	5%
10%	3.2	Gestión de Resultados	5%
	ACTUAR	4.1	Mejoramiento Continuo
10%			

El instrumento de evaluación para la gestión de los riesgos público y de movilidad, se diseñó teniendo en cuenta las fases del ciclo PHVA alineadas al cumplimiento de los requisitos del SG-SST establecidos en la resolución 0312 de 2019 y que en general esta estructura le permitirá a la empresa alinearse con planes de mejoramiento que puedan ser sincronizados en conjunto con los demás sistemas como lo es Modelo Estándar de Control Interno y Calidad - MECI-CALIDAD que se establece para las entidades del estado, de igual forma el PESV se debe alinear de acuerdo al modelo estándar definido en el instrumento evaluador del SG-SST como un mecanismo guía de verificación al cumplimiento de lo establecido en la legislación del Ministerio de Transporte.

A su vez, el instrumento está dividido en 10 capítulos estructurados en; Liderazgo, el cual tiene por objeto enmarcar la planeación estratégica de la gestión de los riesgos público y movilidad, así como el compromiso de la Gerencia de la empresa para buscar la responsabilidad de cumplimiento, suministro de recursos necesarios, definición de una política, objetivos y metas claras alineados con los propósitos de la empresa, así como gestión en busca de la prevención de accidentes o enfermedades producidas por estos factores de riesgo objeto de la presente investigación, así mismo, en este capítulo de liderazgo, se define la responsabilidad de la gestión del riesgo mediante un representante con idoneidad para ejercer la rol de gestor y empoderado del mantenimiento sistemático de los riesgos público y de movilidad (Ver Figura 17).

Recurso humano, donde se define evaluar las competencias que se deben aportar, para aumentar los controles de conductas humanas, alineados al pilar de comportamiento humano de la Resolución 1565 de 2014 y los apartes de la Resolución 0312 de 2019 relacionados con la gestión del recurso humano, en donde se incluyen los requisitos que evalúan procesos de formación y entrenamiento, desempeño y estados de salud ante la exposición a los riesgos público y de movilidad.

Figura 17.

Componentes del instrumento de gestión de los riesgos público y de movilidad – Planear.

INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN SISTEMÁTICA DE RIESGO PÚBLICO Y MOVILIDAD						CÓDIGO:
						FECHA: 05/04/2022
						VERSIÓN: 1
CICLO	COMPONENTE	ITEM	ASPECTO A EVALUAR	EVALUACIÓN REAL	CUMPLIMIENTO PORCENTUAL	OBSERVACIONES
1. PLANEAR (35%)	1.1 LIDERAZGO (10%)	1.1.1	Se tiene designado un responsable en monitoreo de seguridad vial y seguridad física.	0	0,00%	
		1.1.2	Se definen los roles del responsable de la gestión de riesgo de movilidad y riesgo público. Se tienen divulgados los roles del representante de riesgo público y de movilidad.	0	0,00%	
		1.1.3	Se tienen definidos los recursos humanos, técnico, y tecnológicos para la gestión de riesgo de movilidad y riesgo público. Se demuestra su implementación	0	0,00%	
		1.1.4	Los trabajadores expuestos al riesgo de movilidad y riesgo público, poseen afiliaciones al SGSSRL con base la riesgo de ocupación, independientemente su forma de contratación (<i>Aplica para conductores y personas técnica y administrativo</i>).	0	0,00%	
		1.1.5	Se definen actividad de riesgo de movilidad y riesgo público mediante los grupos del COPASST y COSEVI de la empresa y se implementan acciones de control derivadas de las reuniones de estos grupos.	0	0,00%	
		1.1.6	El personal del COPASST y del COSEVI, así como el representante del SGSST y de Seguridad vial de la empresa se encuentran capacitados en riesgo público y riesgo de movilidad vial.	0	0,00%	
		1.1.7	Se incluye en los informes de rendición de cuentas, los resultados de la gestión de riesgo de movilidad y riesgo público.	0	0,00%	
				SUBTOTAL LIDERAZGO	0	0,00%

Gestión documental, donde se evalúan los requisitos de soporte y evidencia de la conservación de la información que soporte la gestión que se realice ante la disminución de la materialización de eventos por riesgos público y movilidad.

Medidas preventivas, Estos requisitos evalúan las actividades que la empresa ha definido para fomentar y aumentar el nivel de cumplimiento de controles como parte de la búsqueda del resultado de la disminución de las probabilidades de generación de accidentes/o enfermedades por los riesgos públicos y de movilidad, así mismo, en este

capítulo se evalúan las condiciones de salud de los trabajadores, quedando alienados a los perfiles ocupacionales y riesgos propios de los cargos frente a los factores de riesgo objeto de esta investigación.

Seguimiento y medición, allí se permite evaluar la capacidad que tiene la empresa para planificar, la forma de hacer seguimiento al cumplimiento de los objetivos y las metas, mediante mecanismos de medición que permitan recolectar la información que conlleve a la mejora continua de la gestión implementada ante los factores de riesgo objeto de la investigación.

Control del riesgo, siendo este el capítulo de mayor peso de ponderación, con un 20% del 100% total a evaluar, pues allí se condensan los requisitos de valoración de riesgos y definición de controles propios de la ejecución sistemática para la disminución de las probabilidades de generación de accidentes /o enfermedades, allí se tienen en cuenta los pilares de vehículos seguros y riesgos de vías internas y externas definidos en la Resolución 1565 de 2014, así como la identificación de peligros, valoración de riesgos y establecimiento de controles o estrategias como medidas de prevención enfocadas al cumplimiento de los propósitos del SGSST y el de los factores de riesgo público y movilidad.

Emergencias, en este capítulo se evalúa la capacidad de respuesta que tiene la empresa y el nivel de preparación para reaccionar ante la materialización de consecuencias, producto de la exposición de los riesgos públicos y de seguridad vial, así mismo, este capítulo se encuentra ligado al pilar de atención de víctimas definido en la Resolución 1565

de 2014 y los concerniente a la conformación de planes, formación y entrenamiento de grupos y/o equipos de reacción para disminuir la gravedad de las consecuencias producto de la materialización del riesgo. Este capítulo tiene una ponderación de 10%, ya que todo riesgo siempre presenta su margen residual del mismo por lo que implica contar con estrategias de reacción en caso de fallar los controles previamente definidos por la empresa.

Gestión de análisis, como parte del “Verificar” allí se evalúa el cumplimiento del seguimiento, medición y análisis que realiza la empresa con los resultados obtenidos durante la gestión del desarrollo de actividades durante un periodo de tiempo definido y encaminadas a la gestión de los riesgos públicos y de movilidad; este ítem tiene una ponderación de 5% respecto a la totalidad a evaluar dentro del instrumento diseñado.

Gestión de resultados, el capítulo aporta una ponderación del 5% y hace parte del “Verificar” evaluando los mecanismos que dispone la empresa para asegurar la revisión de sus resultados y la generación de insumos para tomar decisiones en la siguiente fase del mejoramiento continuo, por ello, en este capítulo es contemplado el ejercicio que hace la gerencia de la empresa para chequear el cumplimiento de propósitos esperados.

Mejoramiento continuo, como última fase del ciclo, el “Actuar”, se evalúa mediante este capítulo, el cual se definió para determinar el nivel de avance de la empresa y la forma sistemática que le permita determinar la forma de mejorar las estrategias y controles de prevención de accidentalidad o enfermedades derivadas por la exposición a los riesgos público y movilidad. (Ver Figura 18).

Figura 18.

Componentes del instrumento de gestión de los riesgos público y de movilidad –

Actuar.

INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN SISTEMÁTICA DE RIESGO PÚBLICO Y MOVILIDAD						CÓDIGO:
						FECHA: 05/04/2022
						VERSIÓN: 1
CICLO	COMPONENTE	ITEM	ASPECTO A EVALUAR	EVALUACIÓN REAL	CUMPLIMIENTO PORCENTUAL	OBSERVACIONES
4. ACTUAR	4.1 MEJORAMIENTO CONTINUO (10%)	4.1.1	Se toman acciones derivadas de los procesos de inspección de riesgos de movilidad riesgo público (<i>puntos críticos en ruta gramas</i>), inspecciones de vehículos y se les hace seguimiento a su cumplimiento de acuerdo al responsable definido..			
		4.1.2	Se documentan e implementan las acciones derivadas de los procesos de revisión y rendición de cuentas de la gestión de riesgo público y de movilidad.			
		SUBTOTAL DE MEJORAMIENTO CONTINUO		0	0%	
CALIFICACIÓN TOTAL				0,00%		

En la tabla 6 se define de acuerdo al nivel de cumplimiento, los criterios para seleccionar el tiempo o los plazos de cumplimiento de las mejoras que debe llevar a cabo la empresa para orientar el nivel de cumplimiento conforme a instrumento evaluador de los riesgos público y de movilidad, para el diseño de esta medida de determinación de tiempos, se tomó como base los tiempos de cumplimiento definidos en la Resolución 0312 de 2019, ya que al estar alineado con los requisitos del SG-SST, permite a la empresa y facilita que el plan de mora continua este alineados con los propósitos de la empresa y el SG-SST en pro de buscar prevenir accidentes y/o enfermedades laborales producto de la exposición a los riesgos público y movilidad.

Tabla 4.

Criterio para el desempeño

RESULTADO OBTENIDO	NIVEL DE DESEMPEÑO	CRITERIO DE DESEMPEÑO
>1% <=25%	MUY DEFICIENTE	El riesgo público y de movilidad, requiere intervención inmediata y se debe trazar un plan de mejoramiento continuo con acciones que busquen aumentar en 4 meses a un cumplimiento mayor al 25%. La materialización del riesgo puede ser inminente ya que la empresa no está desarrollando estrategias adecuadas para disminuir las potenciales consecuencias del riesgo.
>25% <= 50%	SE PUEDE MEJORAR	El riesgo público y de movilidad, requiere intervención de corto plazo y se debe trazar un plan de mejoramiento continuo con acciones que busquen aumentar en 8 meses a un cumplimiento mayor al 50%, ya que la materialización del riesgo puede ser muy frecuente pues la empresa está desarrollando estrategias de forma muy reducida para buscar disminuir las potenciales consecuencias del riesgo.

>50 <= 75%	CAMINO A LA MEJORA	El riesgo público y de movilidad, requiere intervención de mediano plazo y se debe trazar un plan de mejoramiento continuo con acciones que busquen aumentar en 12 meses a un cumplimiento mayor al 75%, ya que la materialización del riesgo puede ser esporádico pues la empresa está desarrollando estrategias que pueden ser mejoras para buscar disminuir las potenciales consecuencias del riesgo.
> 76% <=100%	EXITOSO	El riesgo público y de movilidad, requiere mantener las estrategias y buscar llevarlas al máximo de cumplimiento año a año, en caso de requerirse por incumplimiento de algunos requisitos, se debe trazar un plan de mejoramiento con acciones que busquen mantener o mejorar el cumplimiento de la gestión del riesgo. La empresa está desarrollando estrategias adecuadas para disminuir las potenciales consecuencias del riesgo.

Una vez definido el instrumento y verificado en la viabilidad de aplicación se procedió a evaluar la gestión de los riesgos público y movilidad con el mismo en la Dirección del Medio Ambiente de la Secretaria de Agricultura de la Gobernación de

Casanare, dando como resultado total 34% que de acuerdo con la clasificación de desempeño cualitativamente se denomina “se puede mejorar” (ver Figura 19), lo anterior significa que la empresa debe establecer un plan de mejoramiento que busque aumentar en 8 meses el cumplimiento mayor al 50% y así encaminar la gestión al resultado de la disminución de la exposición al riesgo valorada inicialmente con la GTC 45 llevándolo a niveles de riesgo tolerables.

Figura 19.

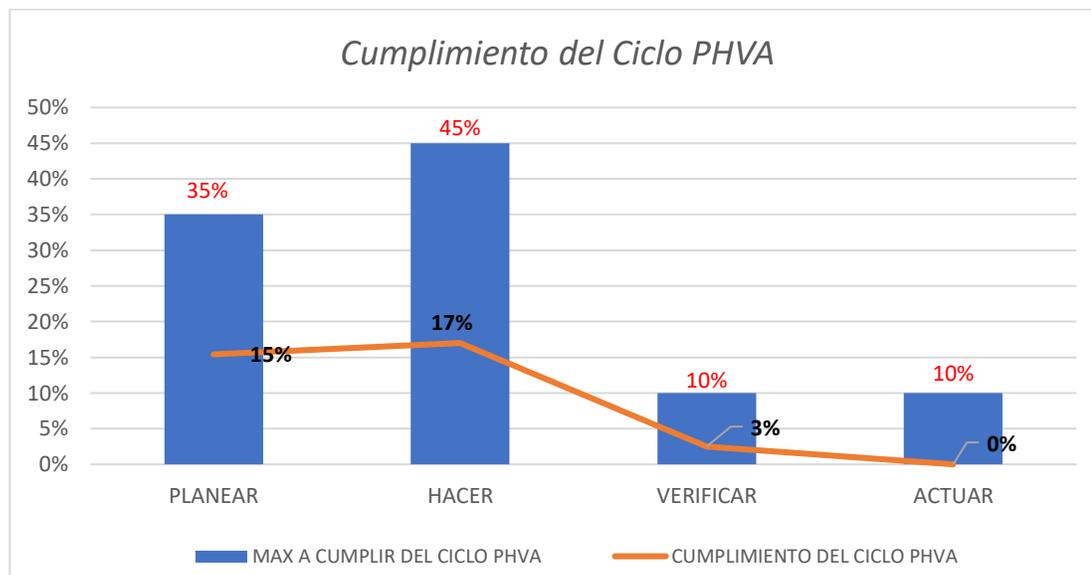
Resultado de la evaluación del riesgo público y de movilidad.

INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN SISTEMÁTICA DE RIESGO PÚBLICO Y MOVILIDAD		CÓDIGO:
		FECHA: 05/04/2022
		VERSIÓN: 1
CALIFICACIÓN TOTAL	34,93%	SE PUEDE MEJORAR

Una vez se ha utilizado el instrumento de evaluación del riesgo público y movilidad, el resultado se clasifica teniendo en cuenta los criterios de desempeño de la tabla 6 la cual muestra de forma cualitativa la definición de los niveles de prioridad que se deben establecer dentro de los planes de acción anual para el mejoramiento continuo del nivel de riesgo público y de movilidad.

Figura 20.

Nivel de cumplimiento del ciclo PHVA.



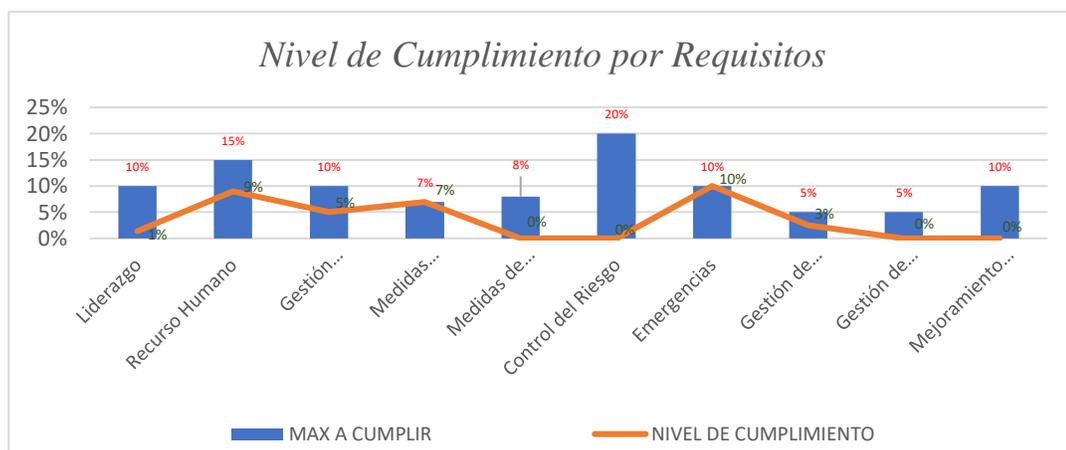
Del total de cumplimiento demostrado, los resultados de conformidad de los requisitos definidos en el instrumento evaluador de la gestión del riesgo público y de movilidad se obtuvo un cumplimiento del 17% en el hacer (Ver Figura 20), considerándose como requisito de fortaleza por su nivel de cumplimiento el diseño de un plan de emergencias y el funcionamiento de las brigadas para atender las mismas (Ver Figura 21).

Así mismo, en la fase de planeación se identificó un cumplimiento del 15.34% (Ver Figura 20), allí la mayor fortaleza se concentra en el recurso humano con un 9% de la fase, de cumplir dentro del alcance máximo en esta fase del ciclo según el instrumento diseñado y requiere implementar un mayor impulso a la promoción del compromiso mediante políticas, objetivos y metas que tracen el mejoramiento en un periodo definido por la empresa.

No obstante, en la figura 20, se evidencia debilidad en las fases de verificar con un 3% y el actuar con 0% de respectivamente, lo anterior es debido a que no se cuenta con la suficiente madurez del sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, para abordar la gestión eficaz del riesgo público y de movilidad requiriendo así un plan de mejoramiento e intervención, que pueda ser trazado en corto o mediano plazo permitiéndole a la empresa superar las dificultades y debilidades en materia de controles efectivos para la disminución potencial de consecuencias producidas por el riesgo público y de movilidad, en las actividades desarrolladas por los profesionales de la Dirección de Medio Ambiente, de la secretaria de Agricultura de la Gobernación de Casanare.

Figura 21.

Nivel de cumplimiento por requisitos del instrumento



Con los resultados anteriores se demuestra que la empresa ha venido trabajando en su Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo y el Plan de Gestión de Seguridad Vial desde el punto de vista de planificación y ejecución de una proporción pequeña de los requisitos definidos, pero no se llega a un máximo de

cumplimiento debido a la debilidad de no contar con mecanismos de seguimiento, medición, análisis y mejora los cuales se ven reflejados en los resultados de la dos últimas fases del ciclo PHVA.

11. Conclusiones

El personal contratado por la Gobernación de Casanare, de la Secretaría de Agricultura de la Dirección de Medio Ambiente no recibe ningún tipo de capacitación antes o durante del contrato, acerca del riesgo público y de movilidad para hacer sus debidos desplazamientos a nivel departamental.

La población encuestada desconoce el formato aviso desplazamiento actividad contratada FO-TH-38-10-05-2018. V.01, que fue creado por la entidad y avalada por MECI-CALIDAD, pero no se cuenta con evidencia de socialización de este documento, esto hace que el aviso que hace el profesional o tecnólogo a su supervisor no sea de forma escrita y valido para la entidad.

El instrumento de evaluación sistemática de riesgo público y de movilidad creado, arrojó una calificación de 34,93%, haciendo que sea poco eficiente y necesario una actualización de los planes y manuales de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Gobernación de Casanare.

12. Recomendaciones

Se recomienda a la Gobernación de Casanare implementar el instrumento de evaluación sistemática de riesgo público y de movilidad, con el fin de identificar y evaluar constantemente los riesgos y peligros a los que está expuesto el personal, y así pueda establecer medidas de control efectivas en el sistema de calidad, seguridad y salud en el trabajo para cada uno de los profesionales contratados o de planta.

Es importante que la Gobernación de Casanare implemente capacitaciones y ejerza un control y seguimiento a los contratistas de la Dirección de Medio Ambiente, de la Secretaría de Agricultura, haciendo uso del formato aviso desplazamiento actividad contratada FO-TH-38-10-05-2018. V.01.

Referencias Bibliográficas

Alves, D., Pinto, A., Ponce, M., y Café, E. (2017). Estrategia de seguridad vial. Banco Interamericano de Desarrollo. Disponible en <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Estrategia-de-seguridad-vial-Contribuyendo-a-disminuir-la-brecha-de-siniestralidad-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe.pdf>

Alcaldía Municipal de Yopal, Casanare (2015). Plan de Seguridad vial de Yopal, departamento de Casanare, p.12, disponible en: <https://docplayer.es/60524134-Plan-de-seguridad-vial-de-yopal-departamento-de-casanare-republica-de-colombia.html>

Correa, Y., Luna, J., Arango, J. y Campo, A. (2015). Barreras de acceso a la cobertura de riesgos laborales en contratos de prestación de servicios en el sector público de salud en Bogotá. *Revista de Salud Pública*, 17 (2), 208-216. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.15446/rsap.v17n2.51478>

Escuela Europea de Excelencia. (2021). ISO 31000 ¿Qué significa gestionar los riesgos en las organizaciones?, p.1, disponible en: <https://www.nueva-iso-9001-2015.com/2021/05/iso-31000-que-significa-gestionar-los-riesgos-en-las-organizaciones/#:~:text=La%20norma%20ISO%2031000%20sobre,como%20elemento%20generador%20de%20valor.>

Ecologistas en acción (2007) ¿Qué entendemos por movilidad?, p1, disponible en:

<https://www.ecologistasenaccion.org/9844/que-entendemos-por-movilidad/#:~:text=11%2F2007%20%7C%20Transporte,Por%20movilidad%20se%20entiende%20el%20conjunto%20de%20desplazamientos%2C%20de%20personas,producen%20en%20un%20entorno%20f%C3%ADsico.>

Granados J. (2016) Asistencia técnica en el diseño y seguimiento de medidas para el control del riesgo público, Bogotá.

Gobernación de Casanare. (10 de noviembre de 2017). Resolución 422 de 2017.

Disponible en:

<https://www.casanare.gov.co/NuestraGestion/Normatividad/Resoluci%C3%B3n%20N%C2%B0%200422%20de%202017.pdf>

Gobernación de Casanare. (01 de febrero de 2020). Resolución 0123 de 2020.

Disponible en:

<https://www.casanare.gov.co/Dependencias/SecretariaGeneral/Sistema%20de%20Gestin%20de%20Seguridad%20y%20Salud%20en%20el%20Traba/Plan%20Anual%20de%20Trabajo%20SST%20Vigencia%202020.pdf>

DANE, Registros estadístico de relaciones laborales ReLAB, 2021. Disponible en:

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

Hernández, Fernández y Baptista (2003) Metodología de la investigación. México
International Organization for Standardization. (2018). ISO31000:2010(es) Gestión del
Riesgo – Directrices. Disponible en:

<https://www.iso.org/obp/ui#iso:std:iso:31000:ed-2:v1:es>

Ministerio del trabajo (26 mayo de 2015) Decreto 1072 de 2015. Disponible en:
<https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/0/DUR+Sector+Trabajo+Actualizado+a+15+de+abril++de+2016.pdf/a32b1dcf-7a4e-8a37-ac16-c121928719c8>

Ministerio de transporte (26 de mayo de 2015) Decreto 1079 de 2015. Disponible
en: <https://www.mintransporte.gov.co/download.php?idFile=12801>

Ministerio de transporte (30 de diciembre de 2011) Ley 1503 de 2011. Disponible
en: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>

Naranjo, B. y Palomino, A, (2019) *Análisis de percepción del riesgo público de la
fuerza comercial en una empresa distribuidora de alimentos tienda a tienda en la ciudad
de Cali, para el año 2019* [Tesis de Especialización, Universidad Santiago de Cali].

Repositorio Universidad Santiago de Cali. Disponible en:

<https://repository.usc.edu.co/bitstream/handle/20.500.12421/1824/AN%C3%81LISIS%20DE%20PERCEPCI%C3%93N.pdf?sequence=1>

Organización Panamericana de la Salud, y Organización Mundial de la Salud
(2016), *La seguridad vial en la región de las Américas*, p. 14-27. Disponible en:
<https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/28565/9789275319123-spa.pdf?sequence=6>

Red empresarial de seguridad vial (2017). Guía resumida: Plan Estratégico de Seguridad Vial-PESV. Disponible en:
<https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/Gu%C3%ADa%20resumida%20para%20elaborar%20el%20PESV.pdf>

García Altamar, F. (2021). *Pedagogía más control, necesidad para reducir la siniestralidad en Bogotá*. Bogotá: El Espectador.

GTC 45. (20 de 06 de 2012). *GUÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LOS PELIGROS Y LA VALORACIÓN DE LOS RIESGOS EN SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL*. . Disponible en:
<https://repository.udistrital.edu.co/bitstream/handle/11349/6034/ParraCuestaDianaMarcelaVasquezVeraErikaVanessa2016-AnexoA.pdf?sequence=2>

Hernández. (2005). En S. industrial. Mexico. Obtenido de DIEGO HERNANDEZ.
MA-TH-01 V.1. (2017). Obtenido de Manual del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

OHSAS 18000. (2005). Obtenido de normativa de seguridad OHSAS 18000.

OISS. (2018). Obtenido de Organización Iberoamericana de Seguridad Social:
<https://oiss.org/wp-content/uploads/2018/11/3-2-Metodologia.pdf>

Res. No.0096. (31 de 05 de 2021). Obtenido de GOBERNACIÓN DE CASANARE:
<https://www.casanare.gov.co/NuestraGestion/Normatividad/Resolucion%20N%C2%B0%200096%20de%2031mayo%202021.pdf>

Res. No.422. (27 de 11 de 2017). Obtenido de GOBERNACIÓN DE CASANARE:
<https://www.casanare.gov.co/Dependencias/SecretariaGeneral/Sistema%20de%20Gestin%20de%20Seguridad%20y%20Salud%20en%20el%20Traba/RESOLUCION%200422%20DE%202017%20DE%20ACTUALIZACION%20DEL%20SST.pdf>

Gobernacion de Casanare Resolucìòn 119 . de 2021 (09 de 02 de 2021). Obtenido de GOBERNACIÓN DE CASANARE:
https://www.casanare.gov.co/Dependencias/SecretariaGeneral/Direccion_TalentoHumano/Plan%20anual%20de%20trabajo%20de%20Seguridad%20y%20Salud%20en%20el%20Trabajo.pdf