

DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA EMPRESA
APOYO LOGÍSTICO EMPRESARIAL EN MENSAJERÍA S.A.S.

REINALDO RUÍZ CUEVAS
EDISSON JAVIER SÁENZ PARRA

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS
SEDE VIRTUAL Y A DISTANCIA
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
PROGRAMA ADMINISTRACIÓN EN SALUD OCUPACIONAL
BOGOTÁ, D.C.

2020

DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA EMPRESA
APOYO LOGÍSTICO EMPRESARIAL EN MENSAJERÍA S.A.S.

REINALDO RUÍZ CUEVAS
EDISSON JAVIER SÁENZ PARRA

Documento resultado de sistematización de aprendizajes de la práctica profesional para optar por
el título de Administrador en Salud Ocupacional

Director: HÉCTOR SIERRA SEGURA

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS
SEDE VIRTUAL Y A DISTANCIA
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
PROGRAMA ADMINISTRACIÓN EN SALUD OCUPACIONAL
BOGOTÁ, D.C.

2020

Dedicatoria

El presente trabajo lo dedicamos primeramente a Dios por ser la esencia espiritual que nos llena de fortaleza e inspiración para poder continuar con nuestros procesos académicos y obtener los resultados que anhelamos.

A nuestros padres, por su amor, comprensión, dedicación, trabajo y sacrificio en todos estos años, gracias a ustedes y a sus valores inculcados hemos podido convertirnos en los hombres que somos; Es para nosotros un orgullo ser sus hijos y poder contar con el apoyo de personas tan maravillosas, los amamos.

A nuestras esposas e hijos por ser parte de nuestro proyecto, sin su apoyo, consuelo, dedicación y motivación no lo hubiéramos logrado, gracias a ustedes somos unos excelentes estudiantes y próximos profesionales.

A nuestros seres amados que partieron de este mundo con la ilusión de vernos convertidos en profesionales y que en el furor de su vida nos apoyaron incondicionalmente.

Finalmente, todas aquellas personas que nos apoyaron y permitieron que este trabajo se realizara con éxito.

Agradecimientos

Agradecemos a Dios por bendecirnos y guiarnos en cada paso de nuestras vidas, por ser el apoyo espiritual que nos llena de fortaleza en los momentos de dificultad.

Gracias a nuestros padres Reinaldo Ruiz y Nubia Cuevas; y, Marco Sáenz y Oliva Parra, nuestras esposas Luz Muñetones y Cristina Jiménez y a nuestros hijos por ser el motor de nuestras vidas, por sus enseñanzas, valores y apoyo incondicional que permitió cumplir este sueño, gracias por confiar en nosotros.

Agradecemos a los docentes de la Facultad de Ciencias Empresariales, programa de Administración en Salud Ocupacional de la Universidad Minuto de Dios por haber compartido sus conocimientos a lo largo de nuestras carreras, de manera muy especial le agradecemos a nuestro tutor asesor Héctor Sierra Segura por guiarnos con sus conocimientos en la elaboración de este documento.

Agradecemos muy enfáticamente a Edilber Orlando Robayo Robayo y Miguel Ángel Martínez Nizo, gerente y profesional en SST respectivamente de la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, por abrirnos sus puertas y compartir sus conocimientos con nosotros.

Tabla de Contenido

	Pág.
Resumen	10
Introducción.....	11
1 Descripción de la Organización.....	12
1.1 Perfil Sociodemográfico.....	16
1.2 Filosofía Organizacional o Corporativa	31
1.2.1 Misión.....	31
1.2.2 Visión.	31
1.2.3 Políticas de la Organización.	31
1.2.4 Valores Corporativos.	33
1.3 Análisis del Sector Productivo.....	34
1.4 Diagrama o Mapa de Procesos.	37
2 Diagnóstico de la Organización en Seguridad y Salud en el Trabajo.....	38
2.1 Cumplimiento de los Requisitos Legales.	38
2.1.1 Estándares Mínimos del Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo.....	38
2.1.1.1 Ciclo Planear.	40
2.1.1.2 Ciclo Hacer.	43
2.1.1.3 Ciclo Verificar.....	46
2.1.1.4 Ciclo Actuar.	48
2.1.2 Requisitos Legales de la Normatividad Colombiana.	49
2.2 Análisis Estadístico	51
2.2.1 Accidentalidad Laboral.	52
2.2.2 Enfermedades Laborales.	60
2.2.3 Ausentismo Laboral.	62
2.3 Identificación Puntual de Necesidades en Seguridad y Salud en el Trabajo.....	66
2.3.1 Metodología.....	67
2.3.2 Árbol de Causas.	67
2.3.3 Recolección de la Información.	71

2.3.4	Priorización de Necesidades.....	71
2.3.4.1	Necesidades en Seguridad.....	71
2.3.4.2	Necesidad en Salud.....	75
2.3.4.3	Necesidad Legal.	75
3	Propuesta de Intervención	79
3.1	Objetivo General.....	79
3.2	Objetivos Específicos.....	79
3.3	Descripción Detallada de la Propuesta de Intervención.....	80
3.4	Alcance de la Propuesta de Intervención	81
4	Cronograma	82
5	Presupuesto.....	82
6	Lecciones Aprendidas	83
7	Recomendaciones	84
	Referencias	85
	Anexos.....	87

Listado de Tablas

	Pág.
Tabla 1. Puestos de trabajo ALEM.	16
Tabla 2. Porcentaje calificación por ciclo (PHVA) Resolución 0323 de 2019.	39
Tabla 3. Calificación ciclo PHVA “Planear”	41
Tabla 4. Calificación ciclo PHVA “Hacer”	44
Tabla 5. Calificación ciclo PHVA “Verificar”	46
Tabla 6. Calificación ciclo PHVA “Actuar”	48
Tabla 7. Árbol de causas de ALEM.	68
Tabla 8. Necesidades en seguridad de ALEM.	73
Tabla 9. Necesidades en salud de ALEM.	76
Tabla 10. Necesidades legales de ALEM.	77

Listado de Figuras

	Pág.
Figura 1. Incrementó de envíos realizados 2018.	13
Figura 2. Principales empresas de mensajería según número de envíos.	14
Figura 3. Principales empresas de mensajería de envíos masivos del sector.	15
Figura 4. Alcance del Plan Estratégico de Seguridad Vial.	17
Figura 5. Clasificación de la edad en ALEM.	18
Figura 6. Clasificación de cargos en ALEM.	18
Figura 7. Clasificación de cargos detallado en ALEM.	19
Figura 8. Clasificación del estado civil de las personas en ALEM.	20
Figura 9. Indicación del lugar de residencia de los trabajadores en ALEM.	20
Figura 10. Ubicación de las residencias trabajadores en ALEM.	21
Figura 11. Clasificación de etnias de los trabajadores en ALEM.	22
Figura 12. Personas a cargo de los trabajadores de ALEM.	22
Figura 13. Composición de los grupos familiares de los trabajadores de ALEM.	23
Figura 14. Indicación del género de los hijos de los trabajadores de ALEM.	24
Figura 15. Indicación de la cantidad de hijos de los trabajadores de ALEM.	24
Figura 16. Indicación de las edades de los hijos de los trabajadores de ALEM.	25
Figura 17. Clasificación de la condición de salud de los hijos de los trabajadores de ALEM.	26
Figura 18. Clasificación del tipo de vivienda de los trabajadores de ALEM.	26
Figura 19. Clasificación del estrato de las viviendas de los trabajadores de ALEM.	27
Figura 20. Discriminación de los ingresos de los trabajadores de ALEM.	28
Figura 21. Indicación de los ingresos del grupo familiar de los trabajadores de ALEM.	28
Figura 22. Nivel de estudios de los trabajadores de ALEM.	29
Figura 23. Ocupación del tiempo libre por parte de los trabajadores de ALEM.	30
Figura 24. Estudios actuales de los trabajadores de ALEM.	30
Figura 25. Índice de accidentalidad ALEM.	34
Figura 26. Casos de accidentes de tránsito en Colombia del 2015 al 2014.	35
Figura 27. Tasa de mortalidad en accidentes de tránsito.	36

Figura 28. Mapa de procesos de ALEM.....	37
Figura 29. Porcentaje de calificación por ciclo (PHVA) Resolución 0312 de 2019.	39
Figura 30. Resultados del estándar ciclo Planear.	42
Figura 31. Cumplimiento detallado del ciclo Planear.	43
Figura 32. Resultados del estándar ciclo Hacer.	45
Figura 33. Cumplimiento detallado del ciclo Hacer.	45
Figura 34. Resultados del estándar ciclo Verificar.	47
Figura 35. Cumplimiento detallado del ciclo Verificar.	47
Figura 36. Resultados del estándar ciclo Actuar.....	48
Figura 37. Cumplimiento detallado del ciclo Actuar.	49
Figura 38. Clasificación general normatividad ALEM.	50
Figura 39. Cumplimiento de la matriz legal.	50
Figura 40. Cumplimiento de la matriz de requisitos legales.	51
Figura 41. Causas de los días no laborados en ALEM.	52
Figura 42. Lesiones no fatales por cada 100.000 habitantes.	55
Figura 43. Accidentes laborales a nivel nacional año 2018.	56
Figura 44. Accidentes laborales en Bogotá año 2018.	57
Figura 45. Tasa de accidentalidad Bogotá y otras ciudades 2018.	57
Figura 46. Comparativo de accidentalidad de la empresa ALEM años 2018 y 2019.....	58
Figura 47. Reportes de accidentalidad varias fuentes 2018.	59
Figura 48. Casos de enfermedad laboral 2018.....	61
Figura 49. Casos de Enfermedad laboral calificada 2019.	62
Figura 50. Casos de ausentismo laboral 2015-2017.	63
Figura 51. Alcance del Plan Estratégico de Seguridad Vial los trabajadores de ALEM.	64
Figura 52. Causas del ausentismo laboral en ALEM.	65
Figura 53. Periodo vacacional concedido año 2020.	66

Resumen

Introducción. Según datos de OMS, la seguridad vial (2018) indica que los factores de mayor mortalidad son accidentes de tránsito; y el cual no es desconocido para Colombia, en donde algunas de las causas se atribuyen a la falta de conciencia de los actores viales que intervienen. Según cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2020), el 54% de los accidentes de tránsito mortales son motociclistas, con este panorama diversas entidades han utilizado estrategias comunicativas como la cultura de seguridad vial y autoprotección, y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) **Objetivo.** Diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S. **Metodología.** Análisis de tendencias de accidentabilidad en Colombia vs otros países con base en los anterior, se diseñar la estrategia de mitigación de impacto de pérdidas humanas durante la actividad de la conducción, se utilizó un cuestionario de valoración del riesgo para trazar un esquema de trabajo del (PESV). **Resultados.** Previa a la revisión y aprobación de la dirección y alta gerencia de la empresa ALEM, se radicará ante el Ministerio de Transporte para obtener la autorización y aval de operación de la empresa bajo los estándares requeridos en la reglamentación colombiana, y finalmente llevar a cabo su implementación.

Palabras Clave. Riesgo, Peligro, PESV, Prevenir, Evitar.

Introducción

En nuestra sociedad actual, la velocidad es un claro factor de riesgo que tiene una estrecha relación con los accidentes de tráfico. La contradicción que existe en la seguridad vial respecto de los modelos y valores que se transmiten desde la familia, la escuela, la sociedad y la publicidad es realmente un problema, por lo cual Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S. (ALEM S.A.S.), fue tomada como modelo para construir su Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) basado en los lineamientos de la normatividad colombiana, con el fin de prevenir y mitigar impacto ocasionado a sus trabajadores dentro y fuera de la empresa por temas de accidente automovilísticos durante su labor diaria.

El aspecto que va a contemplar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) van a centrarse en analizar la información y los datos de los que disponemos, viendo sus principales consecuencias y problemas, y tratando de aportar soluciones a los mismos.

1 Descripción de la Organización

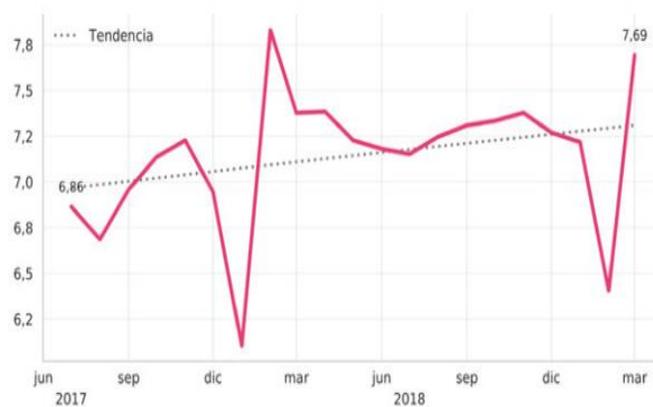
Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S. (ALEM S.A.S.) es una empresa que tiene su sede principal en Bogotá donde cuenta con una planta de nueve (9) trabajadores, de estos siete (7) son operativos; Gracias a un contrato firmado con la empresa Organics Nails se logró expandir la operación a ciudades como Medellín, Bucaramanga y Barranquilla en donde se posee con un trabajador en cada una de estas ciudades, actualmente se encuentra en procesos de innovación y modernización de sus operaciones donde se proyecta a cumplir con su visión y de esta manera convertirse en la opción número uno de las empresas que requieren servicio de mensajería expresa. (Robayo Robayo, 2020)

Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S. (ALEM S.A.S.). Es una empresa ubicada en la ciudad de Bogotá D.C., que suple el servicio de Mensajería Especializada, brindando soluciones integrales en Logística y Outsourcing de servicios para todo tipo de compañía, pionera y líder en el sector Colombiano, constituida en el año 2001, gracias a los esfuerzos de sus socios y únicos fundadores, con un desarrollo y crecimiento tanto a nivel interno como externo, creando modelos estratégicos, que integran el desarrollo económico en la sociedad Colombiana (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2018).

En el cuarto trimestre de 2018, los envíos realizados por los operadores postales del servicio de mensajería expresa llegaron a 111.853.878, presentando una variación de -6.4 % respecto al cuarto trimestre de 2017, cuando se realizaron 119.447.567 envíos; y de 6,3 % frente al tercer trimestre de 2018, en el que se hicieron 105.257.204 envíos (Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, 2019, pág. 24), las anteriores cifras presentadas

corresponden a los envíos realizados por mensajería expresa a nivel nacional, empresas como Servientrega, Envía (Colvanes) e Interrapidísimo se llevan todos los créditos por ser las empresas que más mueven mercancías (documentos y paquetes) a nivel nacional.

Según el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el número de envíos mensuales realizados en el servicio de correo presentó una tendencia lineal creciente. Sin embargo, en enero de 2018 alcanzó el máximo observado (7,8 millones) y a marzo de 2019 estuvo en 7,6 millones de envíos realizados (Figura 1). Es importante precisar que posterior al análisis de la información reportada por el operador, no se identificó un comportamiento estacional en los datos. Los datos presentados para el servicio de correo y según lo establecido para el reporte del Formato 1.2. Ingresos y envíos del servicio de correo de la Resolución 5076 de 2016, no se incluye información correspondiente al número de envíos de área de reserva y franquicia. (Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), 2020)



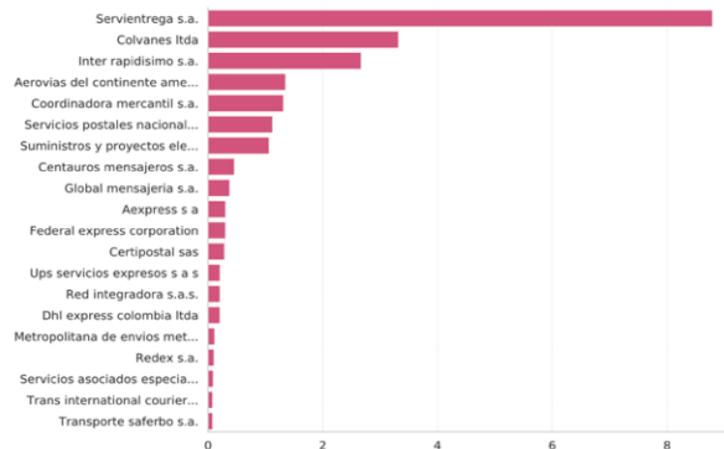
Fuente: Sistema de Información Integral del Sector TIC - Colombia TIC.
Fecha de consulta: 09 de mayo de 2019

Figura 1. Incrementó de envíos realizados 2018.

Fuente. Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC).

Autor. (Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), 2020).

Durante el primer trimestre de 2019, Servientrega S.A., tuvo una participación en el mercado de 36,8 % (8.795.817 envíos) y se constituyó como el operador postal de mensajería con mayor número de envíos individuales entre los operadores inscritos en el Registro Postal del Ministerio TIC. Le siguieron: Colvanes Ltda. con 13,9 % (3.320.967 envíos); Inter Rapidísimo S.A. con 11,2 % (2.671.094 envíos); Aerovías del Continente Americano S.A., con 5,7 % (1.353.808 envíos); Coordinadora Mercantil S.A. con 5,5 % (1.318.488 envíos); Servicios Postales Nacionales S.A., con 4,7 % (1.128.389 envíos); Suministros y proyectos eléctricos S.A.S, con 4,5 % (1.068.195 envíos); Centauros Mensajeros S.A., con 1,9 % (460.283 envíos); Global mensajería S.A., con 1,6 % (379.597 envíos); Aexpress S.A., con 1,3 % (307.911 envíos). El resto de los operadores que no hizo parte de las 20 principales empresas, en envíos individuales del sector, tuvieron una participación en el mercado de 5,7 % para este tipo de envíos. (Figura 2).



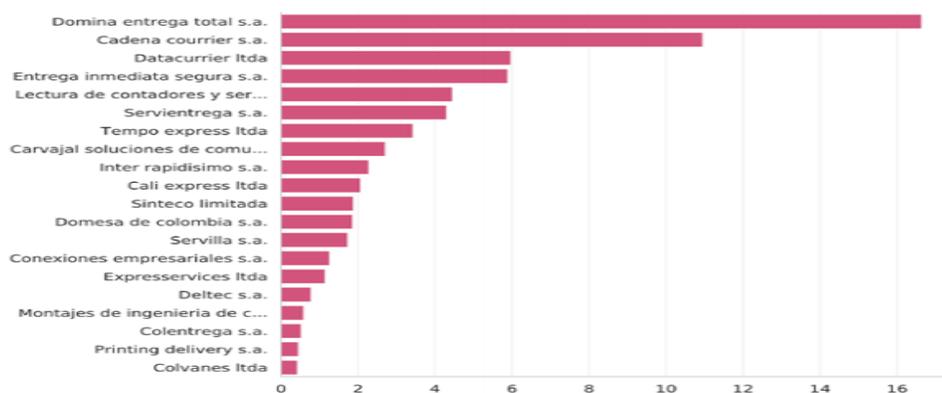
Fuente: Sistema de Información Integral del Sector TIC - Colombia TIC.
Fecha de consulta: 09 de mayo de 2019

Figura 2. Principales empresas de mensajería según número de envíos.

Fuente. Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC).

Autor. (Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), 2020).

Durante el primer trimestre de 2019, de los operadores habilitados para prestar el servicio de mensajería, Domina Entrega Total S.A., fue el operador con mayor número de envíos masivos con 22,5 % de participación (16.641.208 envíos). Cadena Courier S.A., se posicionó como el segundo mayor operador en número de envíos masivos, con 14,8 % (10.959.901 envíos); le siguió Datacurrier Ltda., con 8,1 % (5.975.980 envíos); Entrega Inmediata Segura S.A., con 8,0 % (5.892.823 envíos); Lectura de contadores y servicios complementarios a tiempo Ltda., con 6,0 % (4.459.993 envíos); Servientrega S.A., con 5,8 % (4.301.281 envíos); Tempo express Ltda., con 4,6 % (3.430.630 envíos); Carvajal Soluciones de Comunicaciones S.A.S, con 3,7 % (2.710.848 envíos); Inter Rapidísimo S.A., con 3,1 % (2.283.257 envíos); Cali express Ltda., con 2,8 % (2.062.082 envíos). El resto de los operadores que no hizo parte de las 20 principales empresas en envíos masivos del sector, tuvieron una participación en el mercado de 6,1 % para este tipo de envíos. (Figura 3). (Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), 2020)



Fuente: Sistema de Información Integral del Sector TIC - Colombia TIC.
Fecha de consulta: 09 de mayo de 2019

Figura 3. Principales empresas de mensajería de envíos masivos del sector.

Fuente. Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC).

Autor. (Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), 2020).

Al realizar el análisis de la información y mirando la ubicación de la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S. (ALEM S.A.S.) es una empresa pequeña a comparación de las demás y que a la fecha es una de las empreS.A.S, de apoyo postales que sirve para el interior del país y que su volumen de personal que laboran es muy pequeño, pero es un negocio visionarios y prometedor, ya que el desarrollo tecnológicos día a día del país permite que la empresa se vuelva cada día más competitiva en el mercado y llegar a compararse como empresas como Servientrega o Inter Rapidísimo, que a pesar de haber iniciado con pequeños envió , se han vuelto de gran tamaño de cubrimiento de correspondencia y envío de mercancías no solo nacional e internacional. Pero para llegar a esta posición se necesita ajustar políticas, objetivos y su alcance con estructuras organizacionales más robustas y es hoy lo que se quiere consolidar con este trabajo y llegar día a día a ser reconocida por su trabajo no solo a nivel Colombia sino a nivel internacional.

1.1 Perfil Sociodemográfico

Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, cuenta con una planta de Nueve (9) trabajadores .Ver tabla 1

Tabla 1. Puestos de trabajo ALEM.

Puestos de trabajo	Cargos en el puesto de trabajo	Nombre del Cargo	Cantidad de personal en el cargo
Administrativo	2	Gerente General	1
		Auxiliar Administrativa	1
Operativo	1	Mensajero Motorizado	7

Fuente. Base de la matriz sociodemográfica de Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería.

Autor. Elaboración propia a partir del perfil sociodemográfico (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2018) (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2020)

La matriz sociodemográfica (Anexo A) de la empresa, se puede determinar que, la empresa cuenta con ocho (8) trabajadores de género hombre y una (1) mujer en su planta de personal (figura 4).

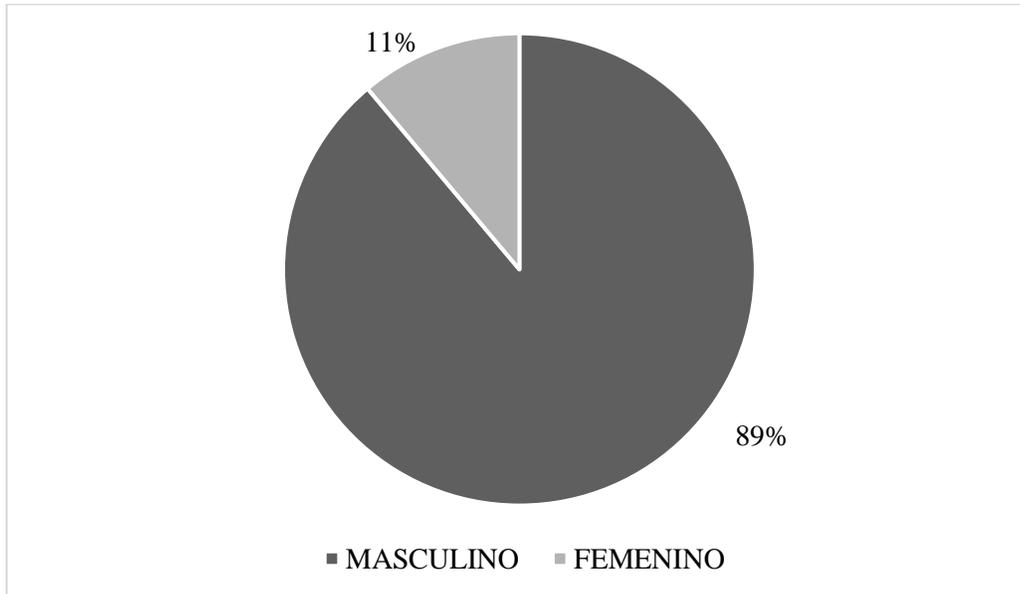


Figura 4. Distribución por sexo y alcance del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Fuente. Base de la matriz sociodemográfica de Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz , 2020).

Del personal de la empresa, la mayoría se encuentra en una edad joven, del 100% de la población, el 45% se encuentra en un rango de edad entre los 26 y los 35 años, el 22% está entre los 18 y los 25 años, mientras que el 22% está entre los 36 y los 45 años, el restante 11% corresponde a la población mayor de 45 años (figura 5).

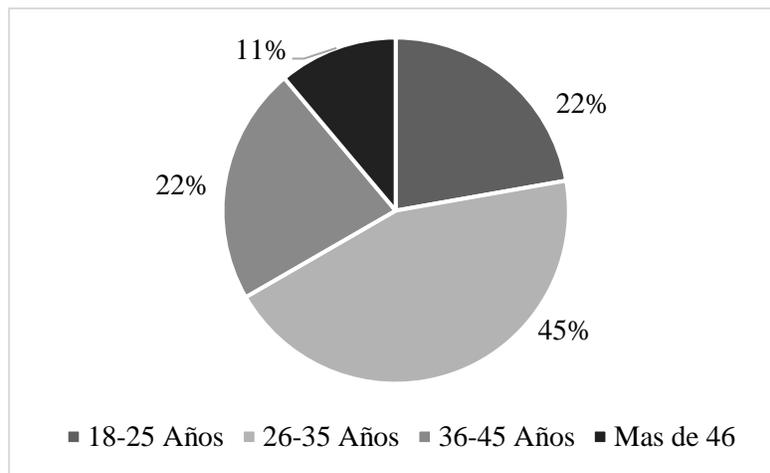


Figura 5. Distribución por edad trabajadores empresa ALEM.

Fuente. Base de la matriz sociodemográfica de Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz, 2020).

De los Nueve (9) empleados actuales, Siete (7) tiene un cargo operativos y dos (2) son administrativos (figura 6).

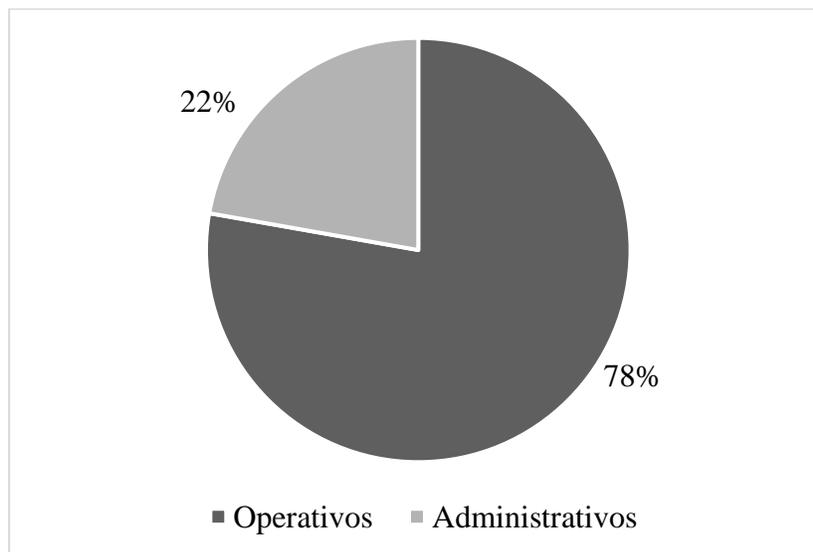


Figura 6. Distribución por cargos trabajadores empresa ALEM.

Fuente. Base de la matriz sociodemográfica de Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz, 2020).

Del total de la población que labora en Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, el 78% labora como operador motorizado, el 11% como Gerente General y el 11% como Auxiliar Administrativa (figura 7).

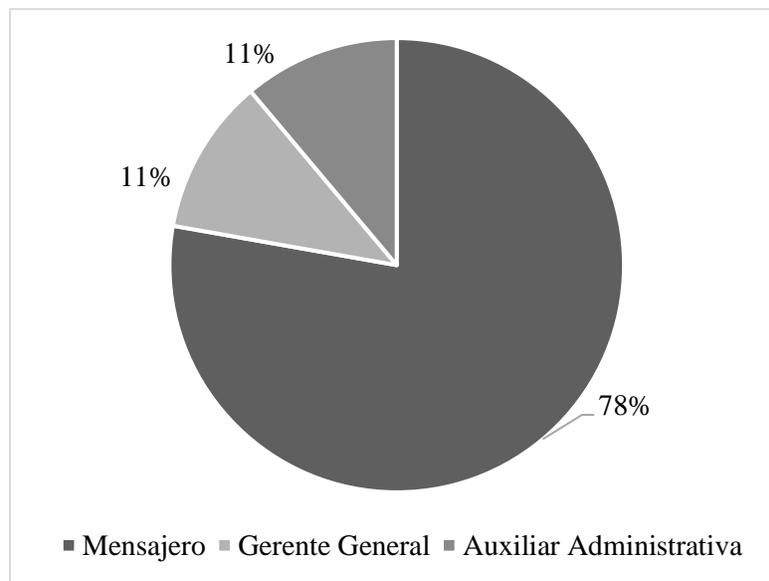


Figura 7. Clasificación de cargos detallado en ALEM.

Fuente. Base de la matriz sociodemográfica de Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz, 2020).

El estado civil de los empleados de Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, es equitativo, 33% es soltero, 33% se encuentra casado y el restante 33% está en unión libre, analizando este concepto podemos determinar que el 67% de la población de la empresa cuenta con un(a) compañero(a) permanente (figura 8).

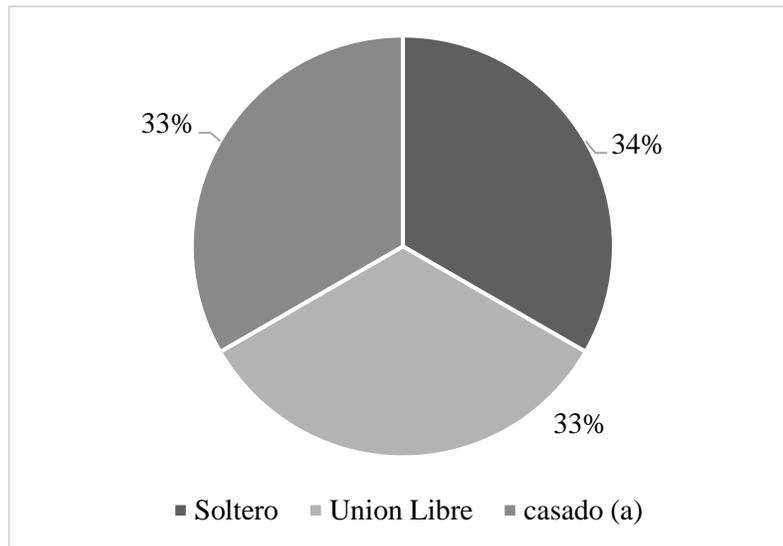


Figura 8. Distribución estado civil de las personas en ALEM.

Fuente. Base de la matriz sociodemográfica de Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz , 2020).

Del 100% de la planta laboral, el 67% residen en Bogotá, el 33% restante está dividido equitativamente en Medellín, Barranquilla y Bucaramanga (figura 9).

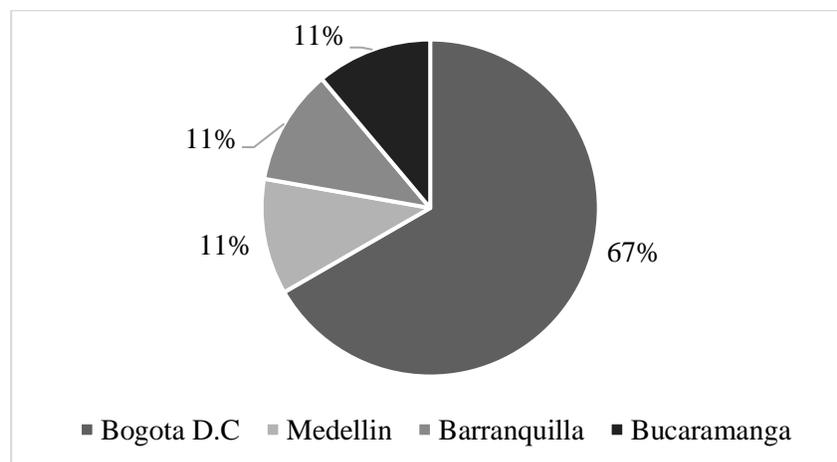


Figura 9. Ubicación por ciudad de residencia de los trabajadores en ALEM.

Fuente. Base de la matriz sociodemográfica de Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz , 2020).

En la ciudad de Bogotá reside el 67% de la población trabajadora de la empresa, de este el 100% reside en la localidad de Suba (figura 10).

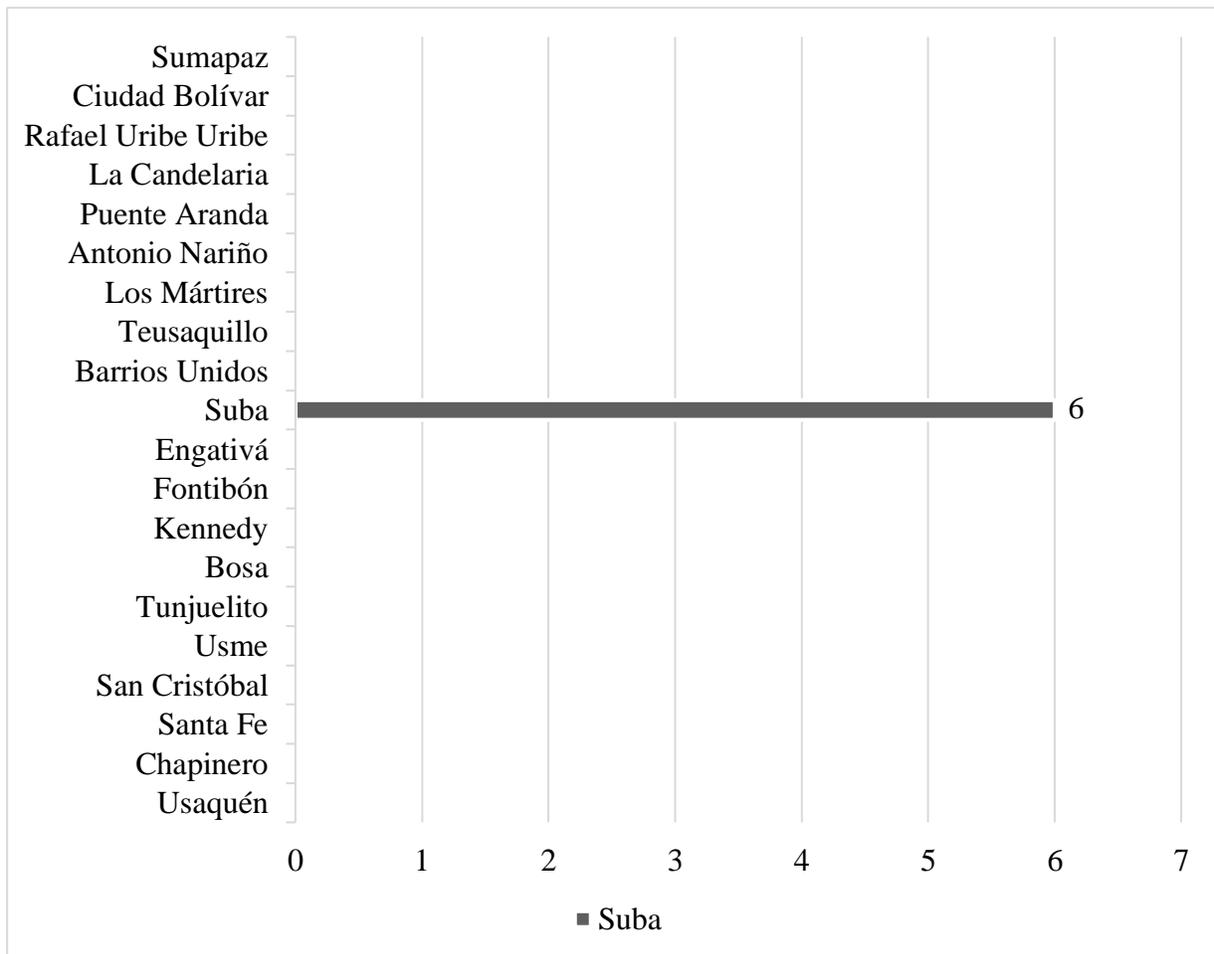


Figura 10. Ubicación de las residencias trabajadores en ALEM.

Fuente. Base de la matriz sociodemográfica de Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz, 2020).

La población de la empresa es de test blanca, pertenecientes a la etnia de blancos o mestizos, no se reportan grupos indígenas, afrocolombianos u otro grupo (figura 11).



Figura 11. Clasificación de etnias de los trabajadores en ALEM.

Fuente. Base de la matriz sociodemográfica de Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz , 2020).

Del personal, el 33% responden económicamente en sus hogares por dos personas, el 34% no tiene ninguna responsabilidad ajena a sus gastos personales, el 22% responde por tres personas y el restante 11% responde por cuatro o más personas; ninguno de los colaboradores de la empresa indicó ser padre soltero o que una sola persona dependa de él, como se evidencia en la figura 12.

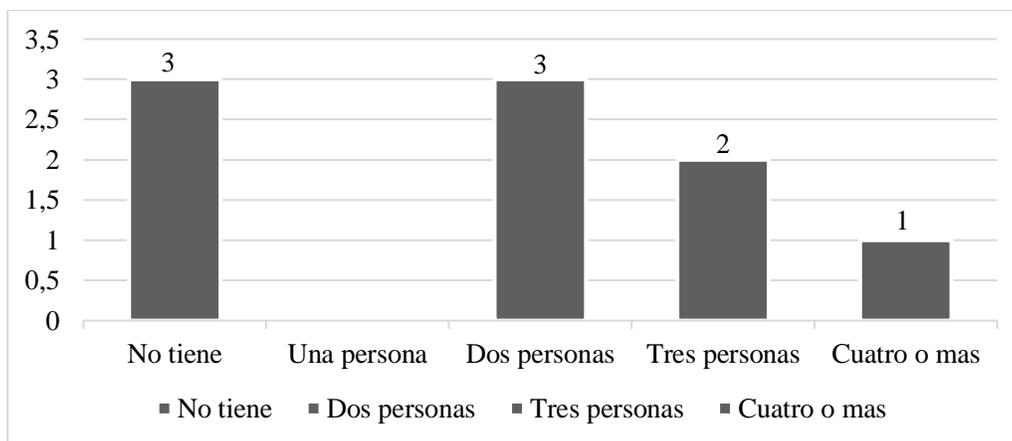


Figura 12. Personas a cargo de los trabajadores de ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. (Saenz & Ruiz, 2020).

La figura 13 evidencia la composición familiar de los empleados de la empresa, esta discriminada por un 56% que convive con el conyugue e hijos, el 22% convive con sus padres y hermanos, el 11% convive con su padres, conyugue e hijos, y el 11% restante convive solo; de este punto se resalta que uno de los miembros que convive con su esposa e hijas, también lo hace con su nieta (9 meses) quien depende económicamente de él, caso específico del operador motorizado de Organic nails Medellín.

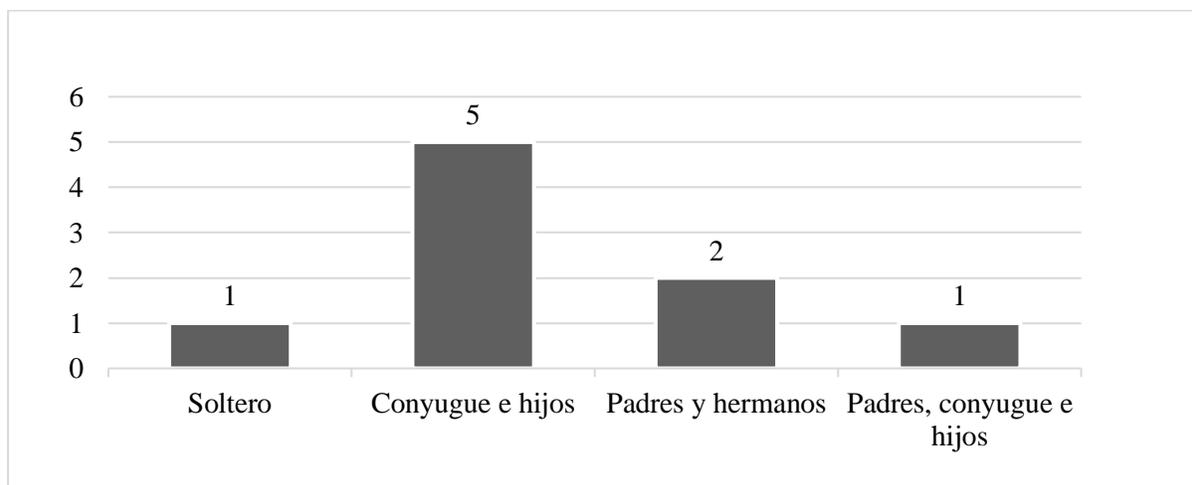


Figura 13. Composición de los grupos familiares de los trabajadores de ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. (Saenz & Ruiz, 2020).

Los trabajadores de la empresa tienen Diez (10) hijos en total, solo tres (3) son mayores de edad, entre estos predominan el género femenino con un 80% y el restante 20% son hombres; de este caso vale resaltar que el colaborador de Organic Nails Medellín convive con sus hijas y una de ellas es madre soltera de una bebe de nueve (9) meses quien depende económicamente del trabajador, por no ser hija directa de él no se tuvo en cuenta en la estadística (figura 14).

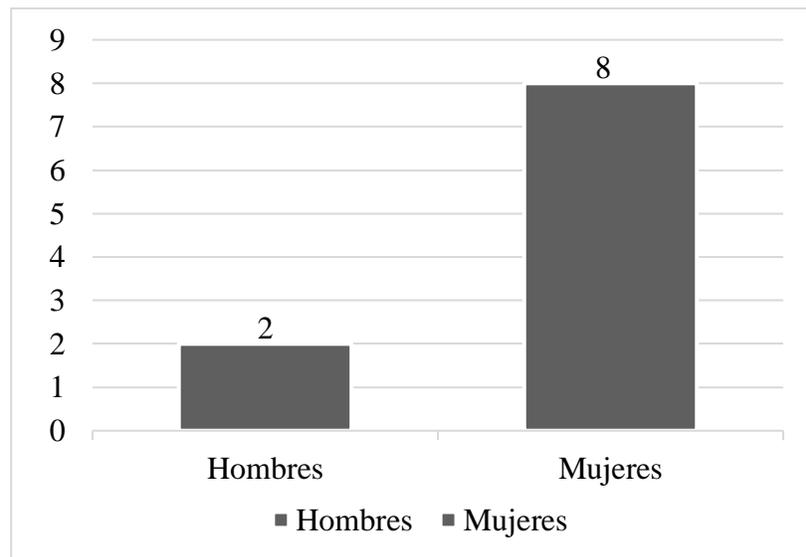


Figura 14. Distribución por género de los hijos de los trabajadores de ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. (Saenz & Ruiz, 2020).

De la población trabajadora, el 34% no tiene hijos, el 33% tiene un hijo, el restante 22% tiene dos hijos y el restante 11% tiene tres hijos (figura 15).

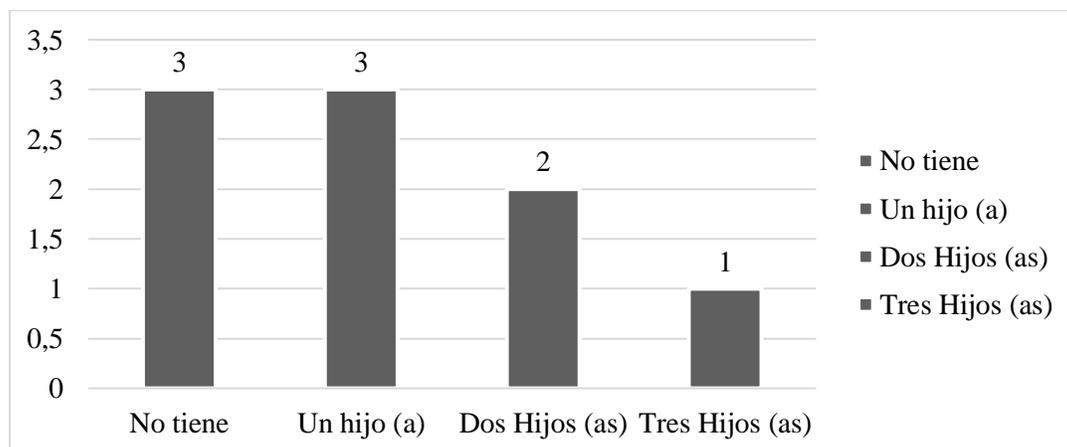


Figura 15. Número de hijos por trabajador ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. (Saenz & Ruiz, 2020).

De los diez (10) de los trabajadores el 30% es mayor de edad, el 20% tiene cinco años o menos, el 20% oscila entre los seis y los diez años, porcentaje que se repite para las edades entre los once y los quince años, el restante 10% corresponde entre los 16 y 17 años (figura 16).

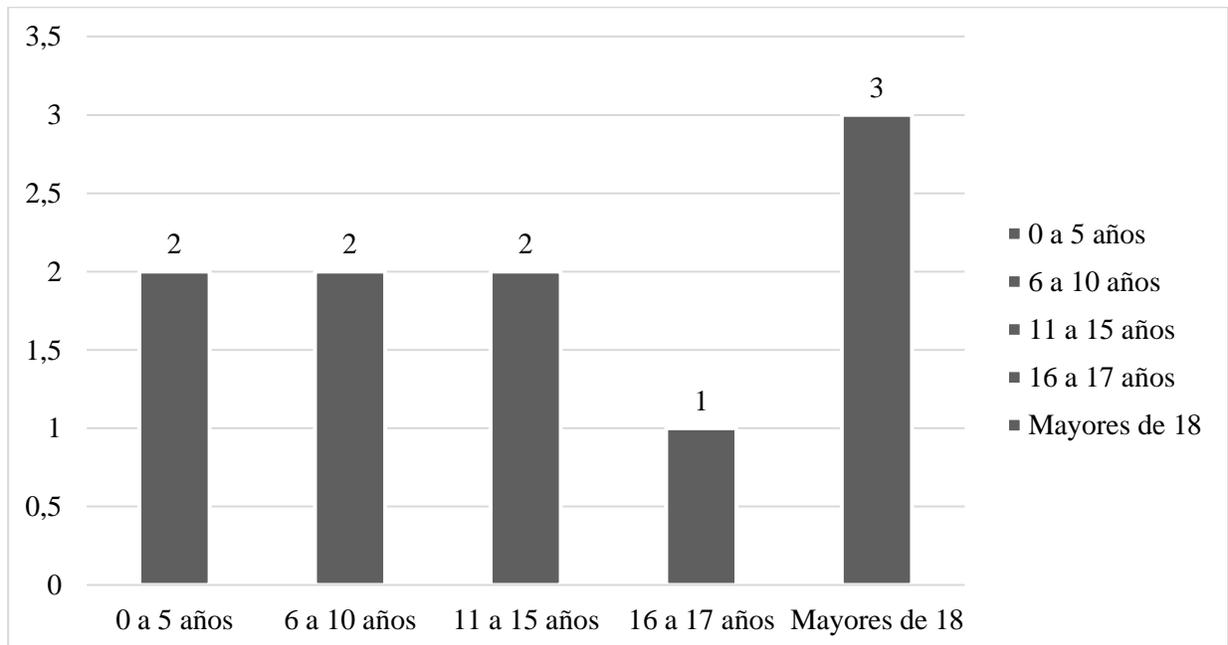


Figura 16. Rango de edad hijos de los trabajadores de ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. (Saenz & Ruiz, 2020).

La figura 17 evidencia que de las Diecisiete (17) personas a cargo de los trabajadores, ninguna de ellas posee o esta diagnosticada con una discapacidad física o emocional.

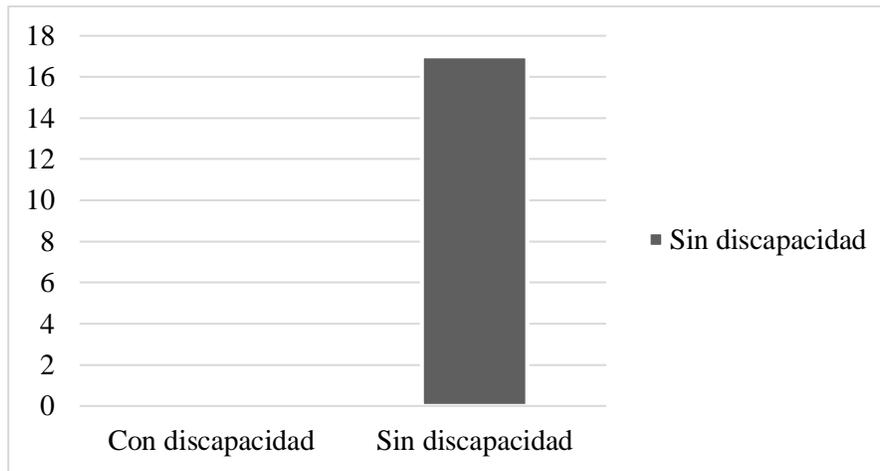


Figura 17. Clasificación de la condición de salud de los hijos de los trabajadores de ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. (Saenz & Ruiz, 2020).

De los trabajadores de la empresa el 45% viven en una vivienda arrendada, el 33% vive en una vivienda propia y el restante 22% vive en una vivienda familiar (figura 18).

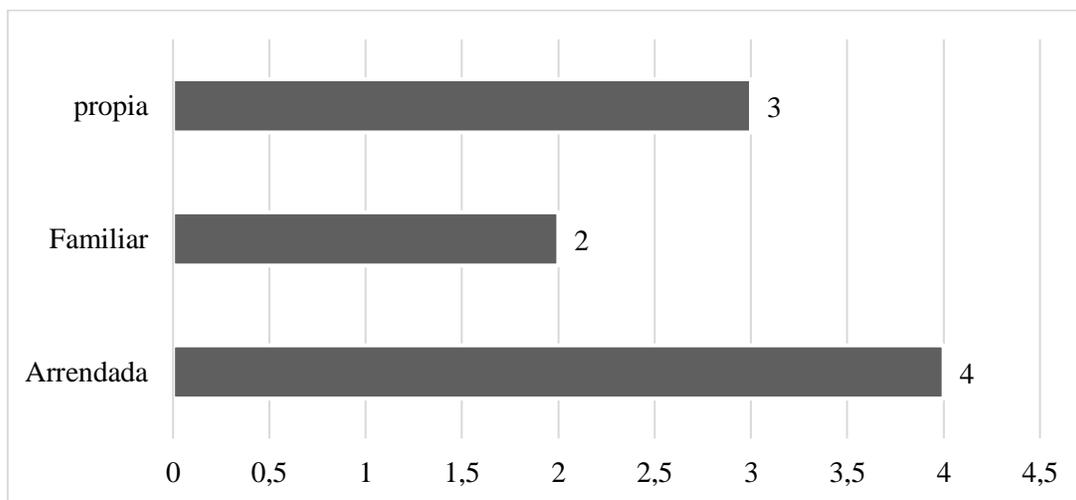


Figura 18. Clasificación del tipo de vivienda de los trabajadores de ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. (Saenz & Ruiz, 2020).

De las viviendas donde habitan los trabajadores predomina las ubicadas en estrato tres (3) con un 67%, el 22% pertenecen al estrato 2 y el restante 11% pertenecen al estrato 1 (figura 19).

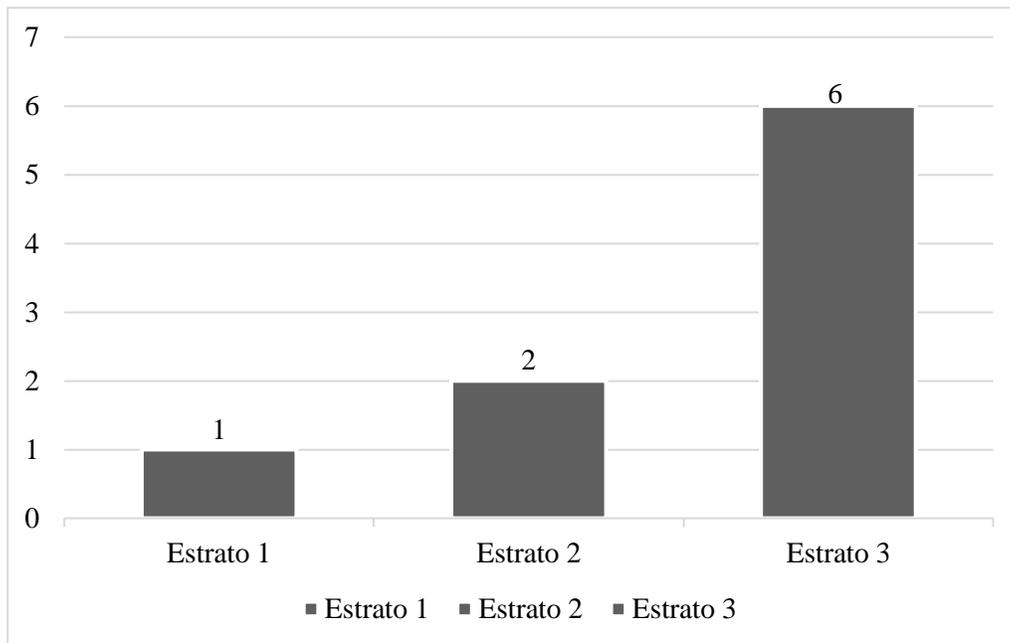


Figura 19. Estrato socioeconómico de las viviendas de los trabajadores de ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. (Saenz & Ruiz, 2020).

La figura 20 evidencia que de los nueve trabajadores, el 78% perciben un salario mínimo legal mensual vigente (SMLMV), el 11% percibe entre dos y tres salarios (Gerente general) y el restante 11% percibe entre 1 y 2 salarios mínimos (Auxiliar administrativa).

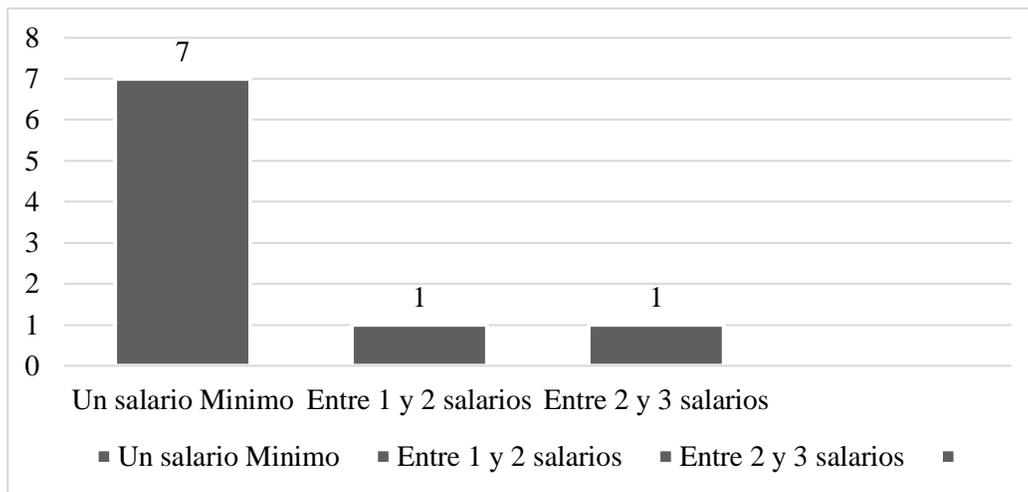


Figura 20. Rango de ingresos de los trabajadores de ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. (Saenz & Ruiz, 2020).

Del grupo familiar que conforma cada uno de los trabajadores, el 56% suman en su totalidad unos ingresos económicos entre uno y dos salarios mínimos legales mensuales vigentes, el 33% entre dos y tres salarios y el restante 11% recibe en su totalidad más de cuatro salarios mínimos legales mensuales vigentes (figura 21).

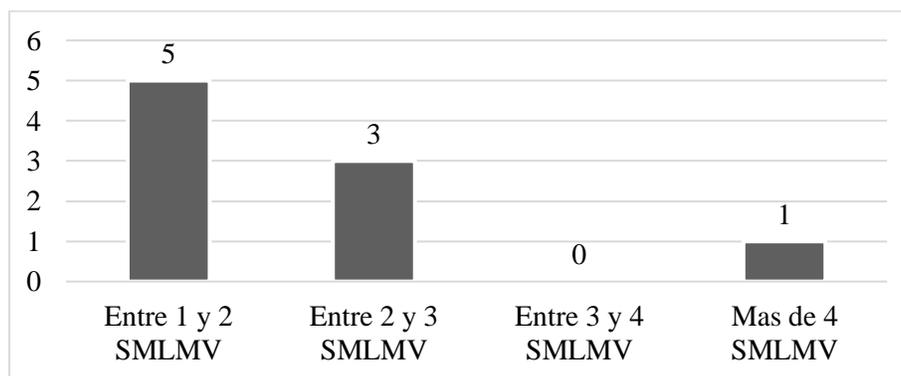


Figura 21. Indicación de los ingresos del grupo familiar de los trabajadores de ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. (Saenz & Ruiz, 2020).

Respecto del nivel de estudios de los trabajadores de Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, el 78% es bachiller, el 11% es Tecnólogo y el restante 11% es profesional.

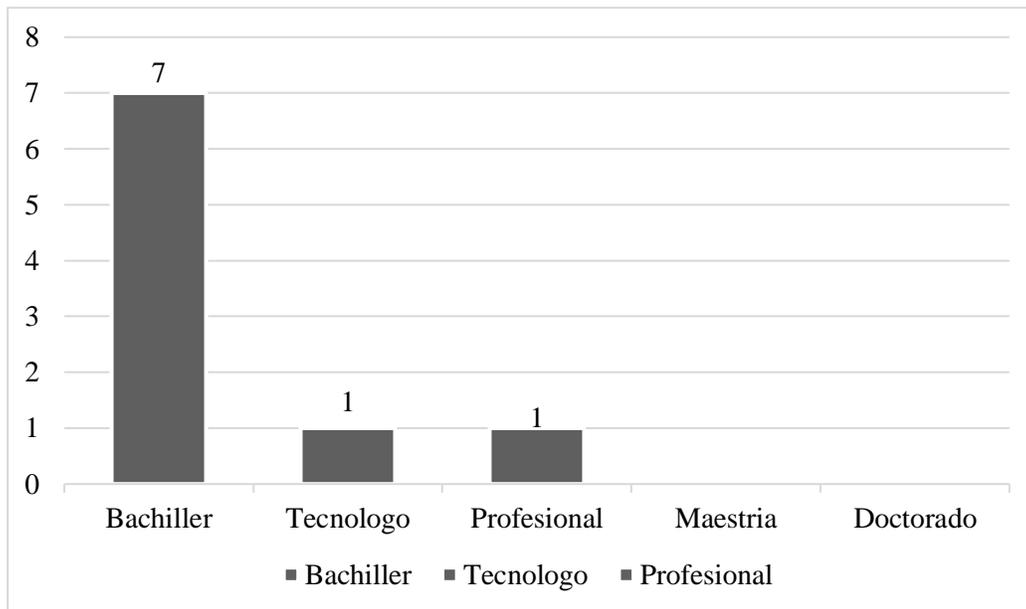


Figura 22. Nivel de estudios de los trabajadores de ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. (Saenz & Ruiz, 2020).

Del total de trabajadores el 34% dedica su tiempo libre a la realización de estudios técnico o profesionales, el 22% dedica su tiempo a la familia, el 22% lo dedica al acondicionamiento físico, el restante 22% realiza otras actividades tales como la práctica de stunt o dormir.

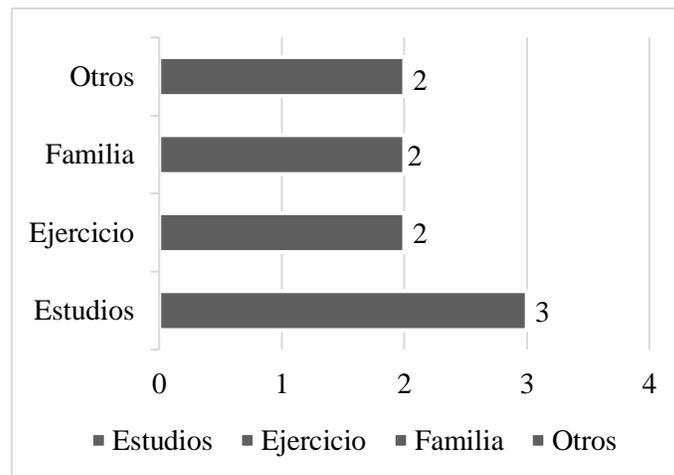


Figura 23. Ocupación del tiempo libre por parte de los trabajadores de ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. (Saenz & Ruiz, 2020).

Se evidencia que de los tres colaboradores de la empresa que actualmente cursan un estudio superior, dos de ellos lo hacen en el nivel técnico y uno en el profesional, los dos del nivel técnico aspiran graduarse como técnico en mecánica automotriz y técnico en mecánica de motos, la persona que cursa en nivel profesional aspira recibir el título de administrador en salud ocupacional.

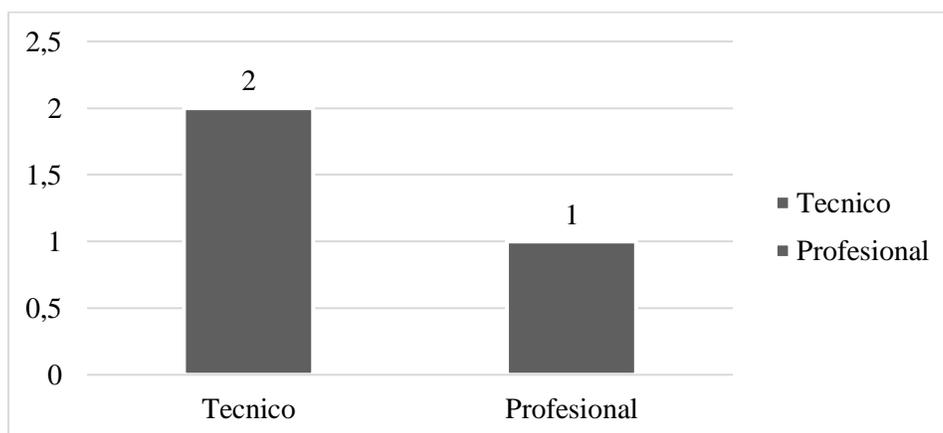


Figura 24. Estudios actuales de los trabajadores de ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. (Saenz & Ruiz, 2020).

1.2 Filosofía Organizacional o Corporativa

1.2.1 Misión.

“Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, es una empresa enfocada a prestar servicios logísticos de Mensajería Especializada, reconocida por nuestra puntualidad, confiabilidad, discreción y manejo responsable de cada una de nuestras encomiendas que realizamos. Generamos soluciones seguras y confiables que cumplen con los más altos estándares de calidad de servicio al cliente, contribuyendo a desarrollar grandes beneficios para nuestros clientes y nuestra empresa” (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2018)

1.2.2 Visión.

“Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, aspira para el año 2021 tener un reconocimiento importante en el sector de las grandes empresas que nos permitan liderar el servicio de mensajería a nivel nacional, a través de agencias directas para poder prestar nuestros servicios con estándares de alta calidad, innovando en nuestros servicios”. (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2018)

1.2.3 Políticas de la Organización.

Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, ha definido como políticas de regulación:

Política de Calidad.

“La prestación de nuestros servicios están avalados con las normas actuales de calidad, cuyo impacto es la eficiencia en la competitividad y satisfacción del cliente. Nuestra filosofía de calidad, es un compromiso del equipo directivo, que involucra a todos los miembros de la organización en un esquema de mejora continua, centrada en la satisfacción del cliente tanto interno como externo”. (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2018)

Política de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Ver anexo B (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2019).

Política de Prevención de Acoso Laboral.

Ver anexo C. (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2019)

Política para la Prevención del Consumo de Alcohol, Tabaco, Drogas y Farmacodependientes.

Ver anexo D. (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2019)

Política de Seguridad Vial.

Ver anexo E. (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2019)

Política de Regulación de Velocidad.

Ver anexo F. (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2019)

Política de no uso de Equipos de Comunicación Móviles Mientras se Conduce.

Ver anexo G. (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2019)

Política de Regulación de Horas de Descanso.

Ver anexo H. (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2019)

1.2.4 Valores Corporativos.

Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, ha definido tres valores corporativos:

Puntualidad: *“Entendemos la importancia del tiempo para nuestros clientes y por eso lo respetamos y lo valoramos, estamos comprometidos con entregar todos sus documentos, envíos y paquetes en los términos acordados por el cliente, optimizando tiempos y generando una satisfacción en nuestros clientes”*. (Saenz Parra & Ruiz Cuevas, Valores Corporativos, 2020)

Confiabilidad: *“Sabemos que necesitas a alguien confiable en el momento indicado para que se encargue de sus envíos, estamos comprometidos con cumplir a cabalidad con los requerimientos de nuestros clientes sin que tengan que preocuparse por los tiempos de entrega, cuidado de su producto, o dificultades con despachos o entregas”*. (Saenz Parra & Ruiz Cuevas, Valores Corporativos, 2020)

Innovación: *“Usamos de la forma efectiva las herramientas tecnológicas que hacen más eficiente nuestros recursos, con el fin de brindarle el mejor servicio”*. (Saenz Parra & Ruiz Cuevas, Valores Corporativos, 2020)

1.3 Análisis del Sector Productivo.

Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, es una empresa con una trayectoria de diecinueve (19) años, durante su permanencia en el mercado ha presentado un solo reporte de accidente laboral (figura 25), dicho reporte corresponde a un accidente presentado y reportado ante la ARL en marzo de 2018 (Positiva Compañía de Seguros ARP, 2018), pasando esta información a un plano estadístico podemos decir que tiene una incidencia del 0,43% de accidentalidad mensual.

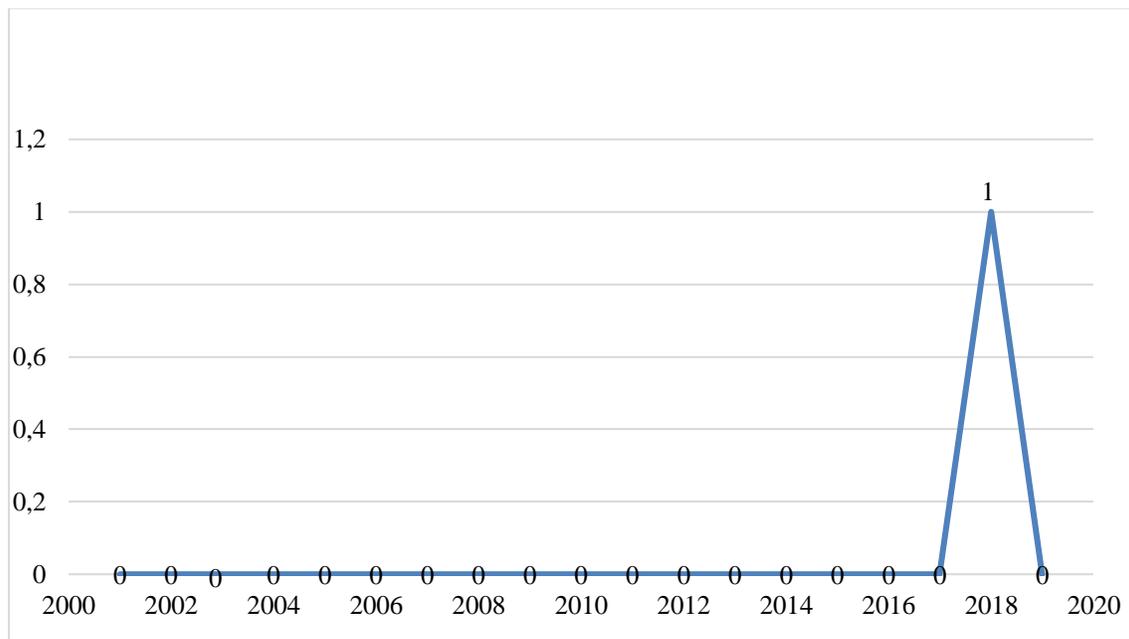


Figura 25. Índice de accidentalidad año 2001-2019 ALEM.

Fuente. ALEM SAS.

Autor. Elaboración propia a partir de (Positiva Compañía de Seguros ARP, 2018).

Analizando la situación de Colombia y en base a los datos que suministra el Ministerio de transporte en apoyo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, se puede determinar que la empresa no ha aportado nuevos casos de accidentes.

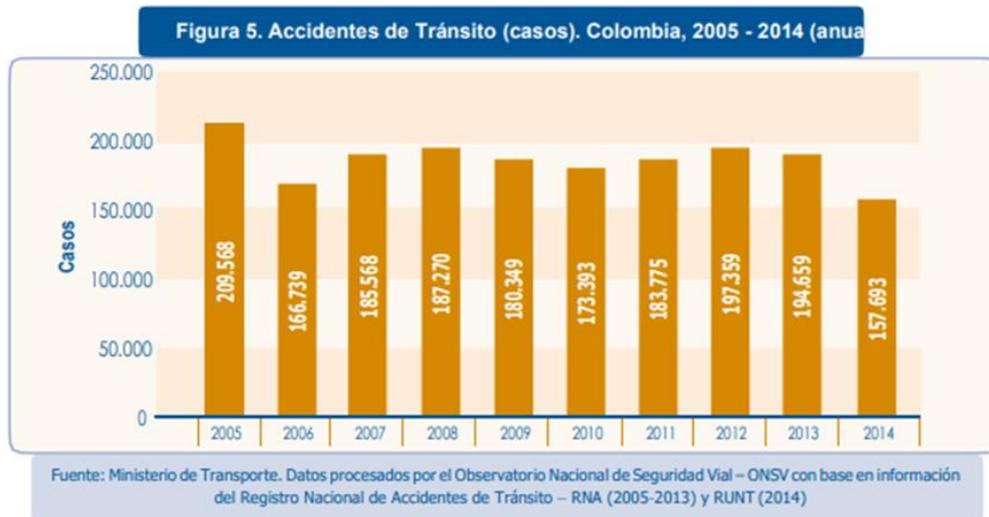


Figura 26. Casos de accidentes de tránsito en Colombia del 2015 al 2014.

Fuente. Plan Nacional de Seguridad Vial.

Autor. Tomada de (Ministerio de Transporte de Colombia, 2015).

Ahora bien, al revisar de manera más detallada el comportamiento de la morbimortalidad por accidentes de tránsito en Colombia, durante el periodo 2005 - 2014, es posible observar tal y como se ilustra la gráfica anterior (Figura 26), que en relación con las muertes en accidentes de tránsito, con excepción del año 2010, en el que se registra un leve descenso con respecto al 2009 equivalente al 1,7% (98 casos), la tendencia del fenómeno de la mortalidad en accidentes de tránsito ha sido creciente durante todo el periodo de análisis. No obstante, es importante señalar, que a pesar de que el pico más alto del fenómeno se registra en el año 2014 con un total de 6.352 fallecidos, el mayor incremento tiene lugar en el año 2012 cuando se registraron 363 víctimas fatales más que en el 2011, equivalente a un aumento del 6,3%.

En relación con las víctimas no fatales en accidentes de tránsito, al analizar el comportamiento histórico de la tasa de morbilidad por accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes, se observa una tendencia constante al incremento hasta el año 2008 cuando superó a la del 2005 en 15 lesionados en accidentes de tránsito por cada cien mil, y se ubicó en 103,19, una de las más altas de la última década. A partir del año 2009 la tasa pcch regresa a los 87 lesionados por cada cien mil habitantes similares a la de 2005 (Figura 25), para mantener una tendencia que oscila entre los 87 y los 88 lesionados por cada cien mil. Sin embargo, en el año 2014, la tasa pcch evidencia un incremento y se ubica en 93,27 personas lesionadas en accidentes de tránsito por cada cien mil, es decir aproximadamente 4 víctimas no fatales por encima del 2013 (Ministerio de Transporte de Colombia, 2015, pág. 17).

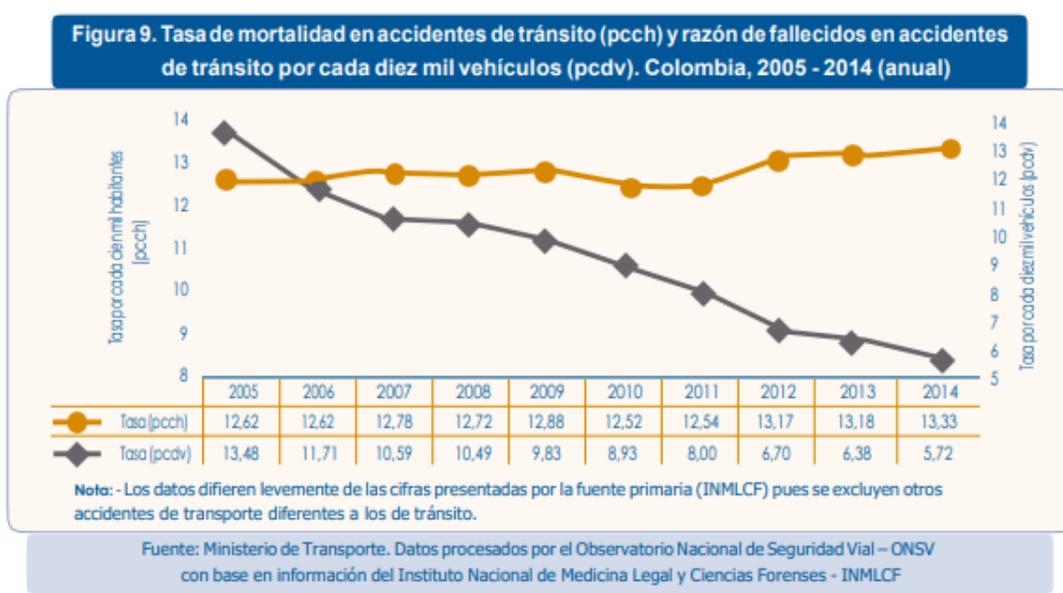


Figura 27. Tasa de mortalidad en accidentes de tránsito.

Fuente. Plan Nacional de Seguridad Vial.

Autor. tomada de (Ministerio de Transporte de Colombia, 2015).

1.4 Diagrama o Mapa de Procesos.

La figura 28 muestra el mapa de procesos de la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S.

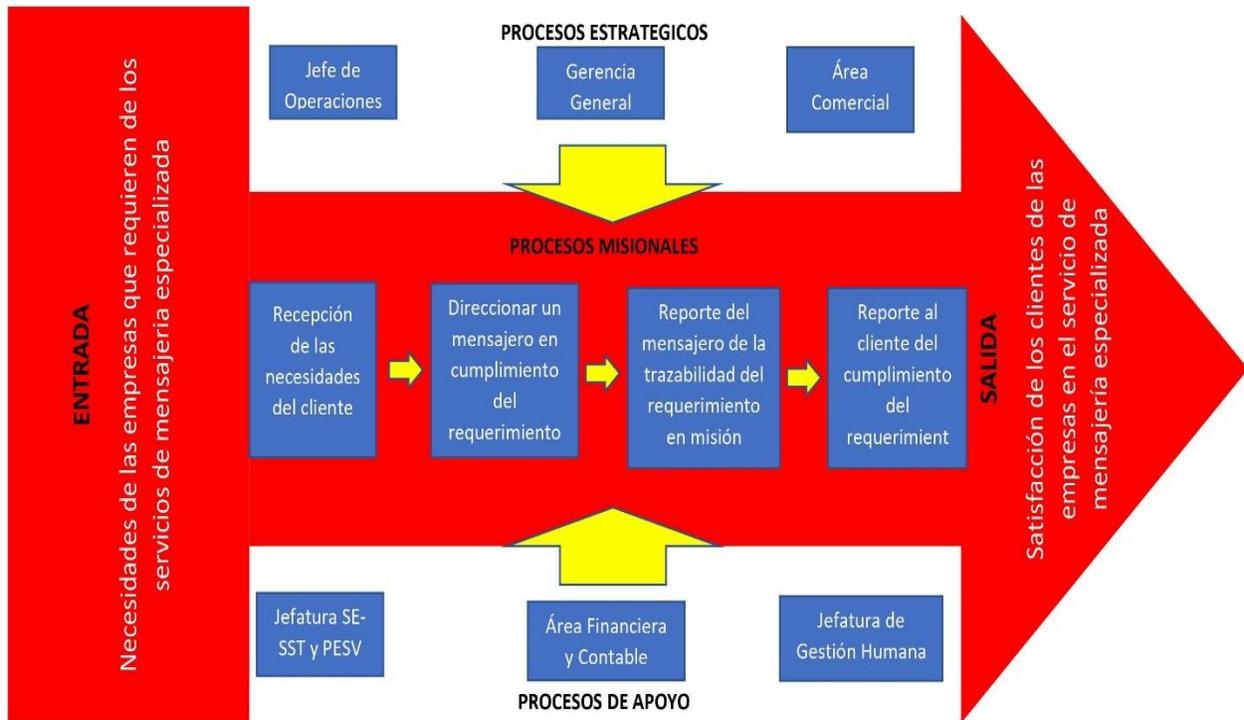


Figura 28. Mapa de procesos de ALEM.

Fuente. Gerencia General Apoyo Logístico Empresarial en mensajería S.A.S.

Autor. Elaboración propia (Ruiz & Saenz , Mapa de procesos ALEM SAS, 2020).

2 Diagnóstico de la Organización en Seguridad y Salud en el Trabajo

2.1 Cumplimiento de los Requisitos Legales.

La empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, realizó en compañía de dos estudiantes, de la facultad de Ciencias Empresariales y del programa de Administración en Salud Ocupacional de la Universidad Minuto de Dios, el profesional y encargado del Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo y el representante legal, el diagnóstico de los requisitos legales a cumplir (Matriz legal) y los requisitos de conformidad con la resolución 0312 de 2019 (Ministerio del Trabajo, 2019), se tomó como base la matriz de requisitos legales actual de la empresa y los estándares mínimos del sistema de gestión para empresa con menos de diez(10) trabajadores y con riesgo cuatro (4).

2.1.1 Estándares Mínimos del Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo.

Tomando como base la evaluación inicial resolución 0312 de 2019 (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019), la empresa debe cumplir con los sesenta y dos (62) estándares correspondientes a las empresas de riesgo IV o V, al realizar el diagnóstico (tabla 2 y figura 29) pudimos obtener los siguientes resultados.

Tabla 2. Porcentaje calificación por ciclo (PHVA) Resolución 0323 de 2019.

Porcentaje de calificación por ciclo		
Ciclo	Porcentaje de calificación requerido por la Resolución 0312 de 2019	Porcentaje obtenido por la empresa ALEM S.A.S.
Planear	25	14
Hacer	60	34,5
Verificar	5	0
Actuar	10	2,5
Total	100	51
Interpretación del resultado		Critico

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

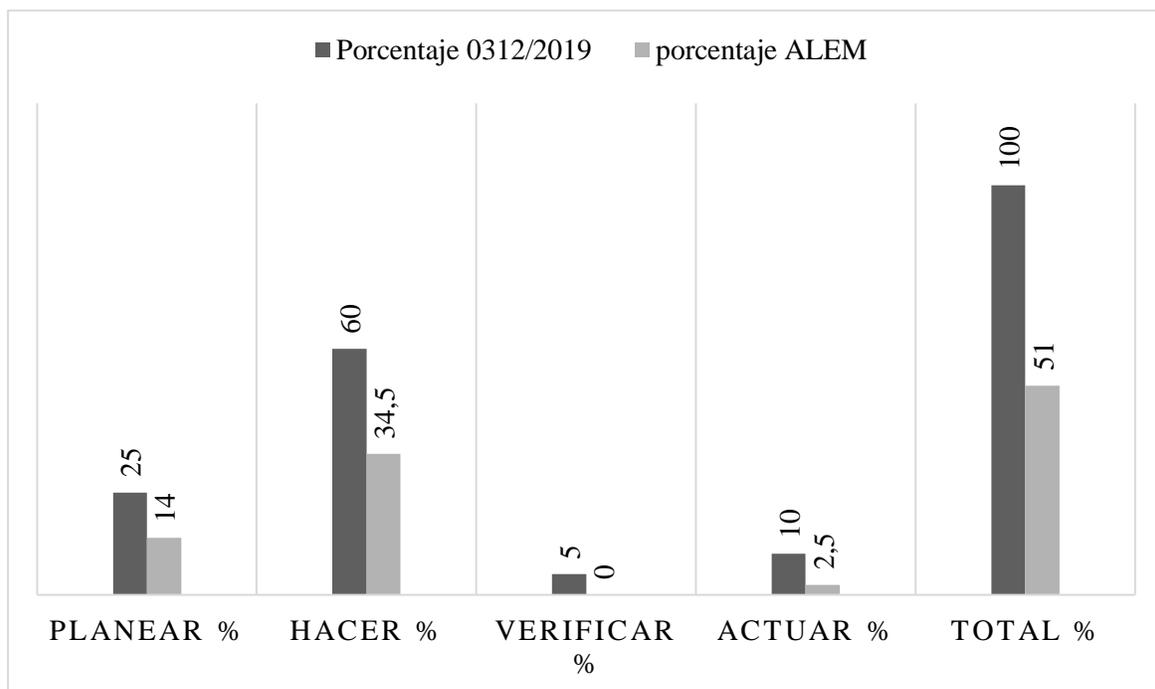


Figura 29. Porcentaje de calificación por ciclo (PHVA) Resolución 0312 de 2019.

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, es una empresa que presta servicios de mensajería en motocicleta, su actividad económica está clasificada según el decreto 1607 de Julio 31 de 2020, como riesgo cuatro (IV), por ende la empresa debe cumplir con sesenta y dos (62) estándares independiente del número de trabajadores inscritos, fuera de ello debe cumplir con la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV); Al analizar el porcentaje de calificación que se le asigno en el diagnóstico inicial, nos arroja como resultado que la empresa cumple con un cincuenta y un por ciento (51%) del total de requisitos, puntaje que lo acomoda en un escalafón de sistema de gestión crítico, posterior a la realización del diagnóstico inicial se concluyen con el plan de mejora del anexo I. (Ruiz & Saenz Parra, Diagnostico de requisitos legales resolucion 0312 de 2019, 2020)

El plan de mejora lo podemos concluir como la creación de los programas inexistentes en especial el plan de atención a emergencias y el plan estratégico de seguridad vial, la valoración y seguimiento de indicadores, entre otros.

A continuación, se mostrarán las tablas de la verificación de los requisitos legales de la resolución 0312 de 2019 de la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería.

2.1.1.1 *Ciclo Planear.*

En el ciclo planear se puede ver que se cumple con un porcentaje que supera la mitad de los requisitos legales y lo evidenciamos en la tabla 4 y las gráficas 30 y 31, esto nos permite determinar que se requiere del compromiso de la gerencia y las partes interesadas para llevar a cabo las actividades de este módulo.

Tabla 3. Calificación ciclo PHVA “Planear”

Razón social: Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, NIT: 900.595.829					
Vigencia: 2020					
Fecha de Elaboración: 22/03/2020					
Estándares mínimos SG-SST					
Tabla de valores y calificación					
Planear					
Estándar	Resultado	Porcentaje obtenido (%)	Ítem estándar	Resultado	Porcentaje obtenido (%)
1. Recursos (10%)	5	50	Recursos financieros, técnicos humanos y de otra índole requeridos para coordinar y desarrollar el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST). (4%)	3	75
			Capacitación en el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo. (6%)	2	33,33
2. Gestión integral del sistema gestión de la seguridad y salud en el trabajo (15%)	9	60	Política de Seguridad y Salud en el Trabajo (1%)	1	100
			Objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST (1%)	1	100
			Evaluación inicial del SG – SST (1%)	1	100
			Plan Anual de Trabajo (2%)	0	0
			Conservación de la documentación (2%)	2	100
			Rendición de cuentas (1%)	0	0
			Normatividad nacional vigente y aplicable en materia de seguridad y salud en el trabajo. (2%)	2	100
Comunicación (1%)	1	100			
Adquisiciones (1%)	1	100			
Contratación (2%)	0	0			
Gestión del cambio (1%)	0	0			

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

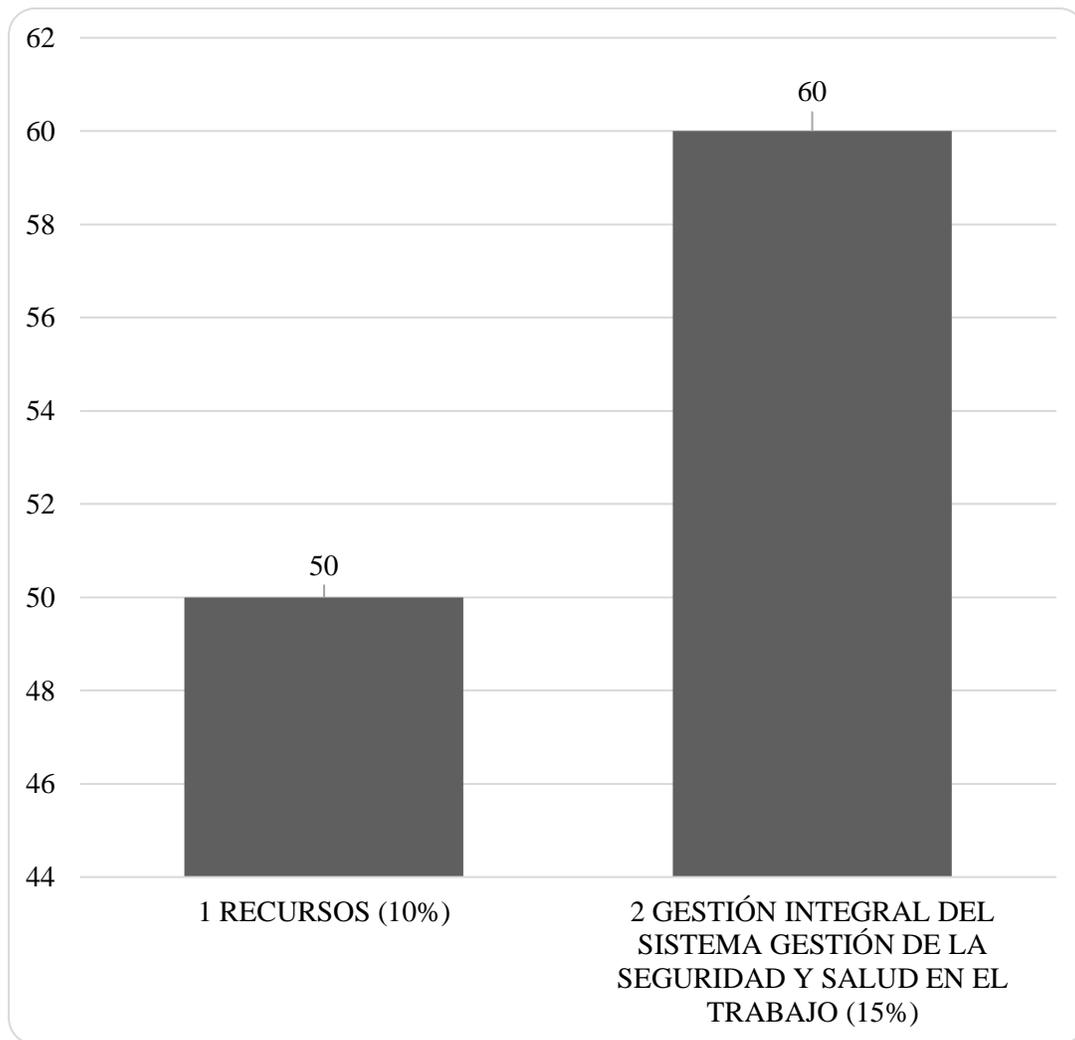


Figura 30. Porcentaje cumplimiento en el ciclo PHVA “Planear”

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

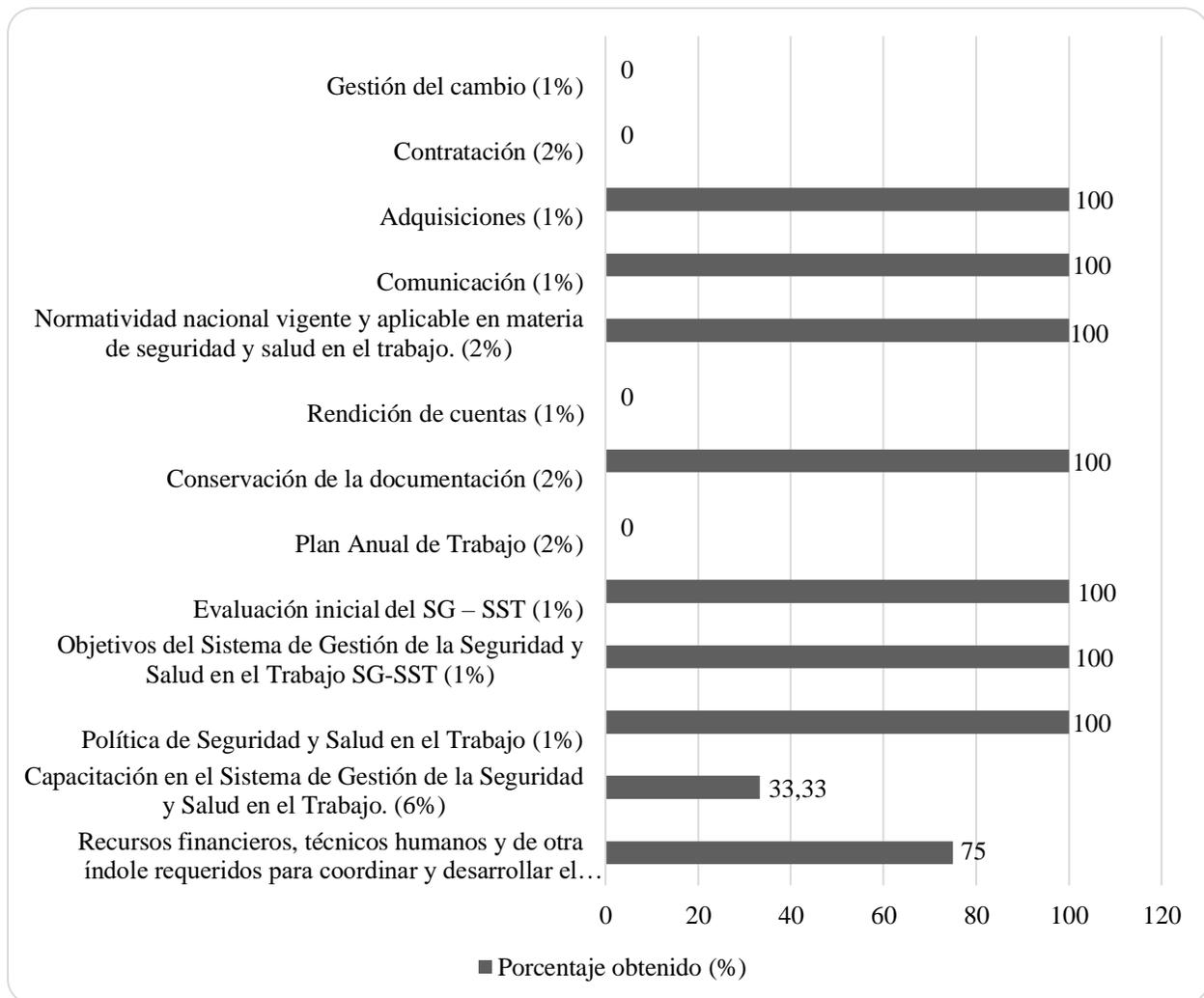


Figura 31. Cumplimiento detallado en el ciclo PHVA “Planear”

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

2.1.1.2 Ciclo Hacer.

En el ciclo Hacer se puede ver que se cumple con un buen porcentaje de los numerales 3 y 4 de la resolución, no obstante, el numeral 5 de gestión de amenazas no se cumple y genera una no conformidad por no poseer el plan de emergencias, como se puede evidenciar en la tabla 4 y en la figura 32 y 33.

Tabla 4. Calificación ciclo PHVA “Hacer”

Razón social: Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, NIT: 900.595.829					
Vigencia: 2020					
Fecha de Elaboración: 22/03/2020					
Estándares mínimos SG-SST					
Tabla de valores y calificación					
Ciclo hacer					
Estándar	Resultado	Porcentaje obtenido (%)	Ítem estándar	Resultado	Porcentaje obtenido (%)
3. Gestión de la salud (20%)	16	80	Condiciones de salud en el trabajo (9%)	6	66,67
			Registro, reporte e investigación de las enfermedades laborales, los incidentes y accidentes del trabajo (5%)	5	100
			Mecanismos de vigilancia de las condiciones de salud de los trabajadores (6%)	5	83,33
4. Gestión de peligros y riesgos (30%)	18,5	61,67	Identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos (15%)	11	73,33
			Medidas de prevención y control para intervenir los peligros /riesgos (15%)	7,5	50
5. Gestión de amenazas (10%)	0	0	plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias (10%)	0	0

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

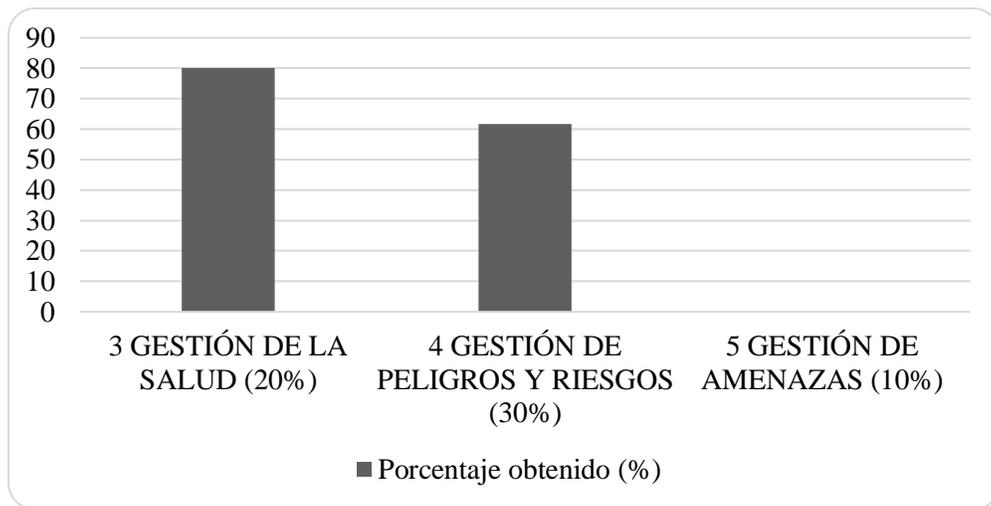


Figura 32. Resultados del estándar en el ciclo PHVA “Hacer”

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

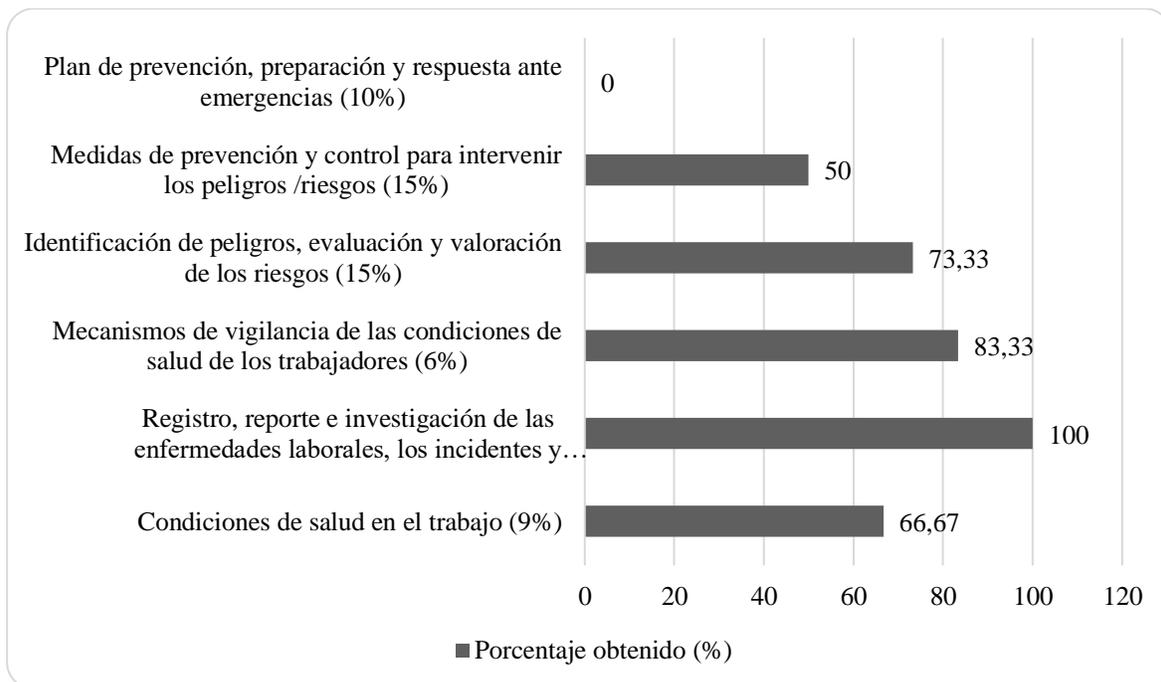


Figura 33. Resultados de cumplimiento detallado en el ciclo PHVA “Hacer”

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

2.1.1.3 Ciclo Verificar.

En este ciclo se puede evidenciar por medio de la tabla 5 y las figuras 34 y 35 que no se cumple con el requisito de la resolución, esto se debe a que no se tiene evidencia de acciones preventivas y correctivas con base en los resultados.

Tabla 5. Calificación ciclo PHVA “Verificar”

Razón social: Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, NIT: 900.595.829					
Vigencia: 2020					
Fecha de Elaboración: 22/03/2020					
Estándares mínimos SG-SST					
Tabla de valores y calificación					
Ciclo verificar					
Estándar	Resultado	Porcentaje obtenido (%)	Ítem estándar	Resultado	Porcentaje obtenido (%)
6. Verificación del SG-SST (5%)	0	0	Gestión y resultados del SG-SST. (5%)	0	0

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

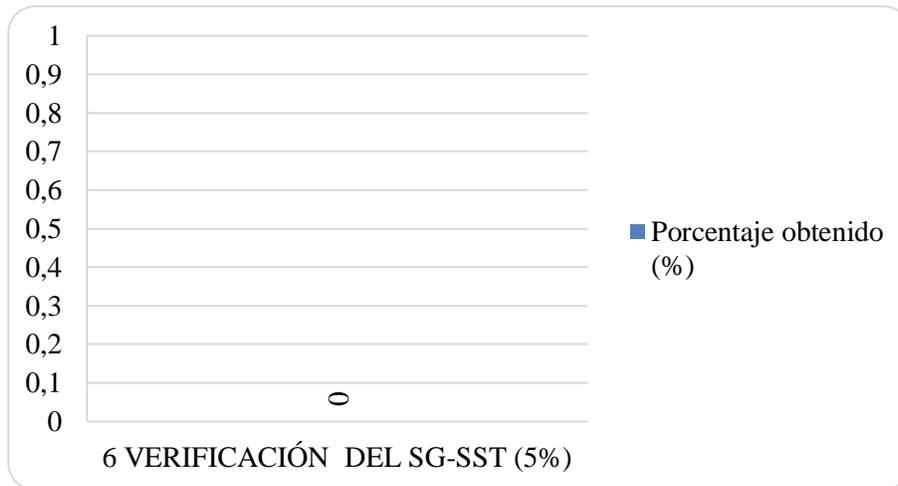


Figura 34. Resultados del estándar ciclo PHVA “Verificar”

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

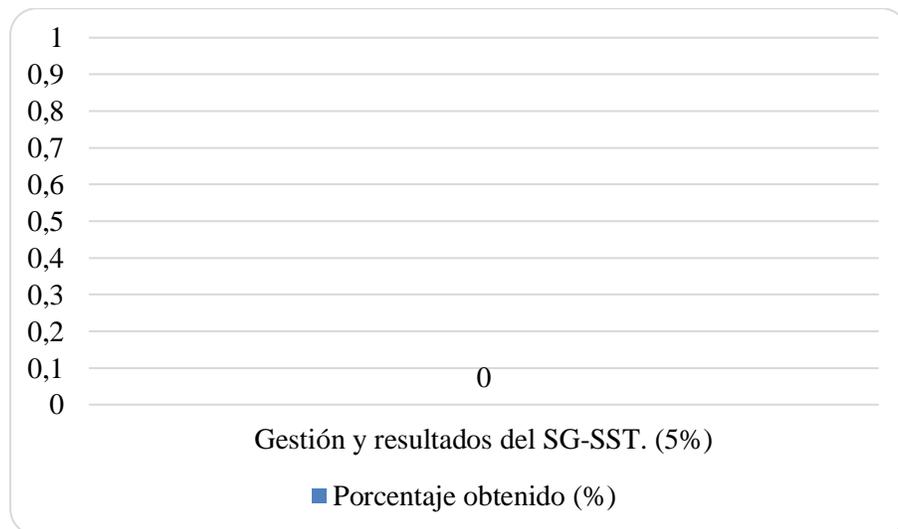


Figura 35. Cumplimiento detallado ciclo PHVA “Verificar”

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

2.1.1.4 Ciclo Actuar.

En el ciclo actuar presenta una mejora con respecto a los dos anteriores ciclos evaluados, en este caso se refleja que se cumple con una cuarta parte del porcentaje requerido.

Tabla 6. Calificación ciclo PHVA “Actuar”

Razón social: Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, NIT: 900.595.829					
Vigencia: 2020					
Fecha de Elaboración: 22/03/2020					
Estándares mínimos SG-SST					
Tabla de valores y calificación					
Ciclo actuar					
Estándar	Resultado	Porcentaje obtenido (%)	Ítem estándar	Resultado	Porcentaje obtenido (%)
7. mejoramiento (10%)	2,5	25	Acciones preventivas y correctivas con base en los resultados del SG-SST (10%)	2,5	25

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

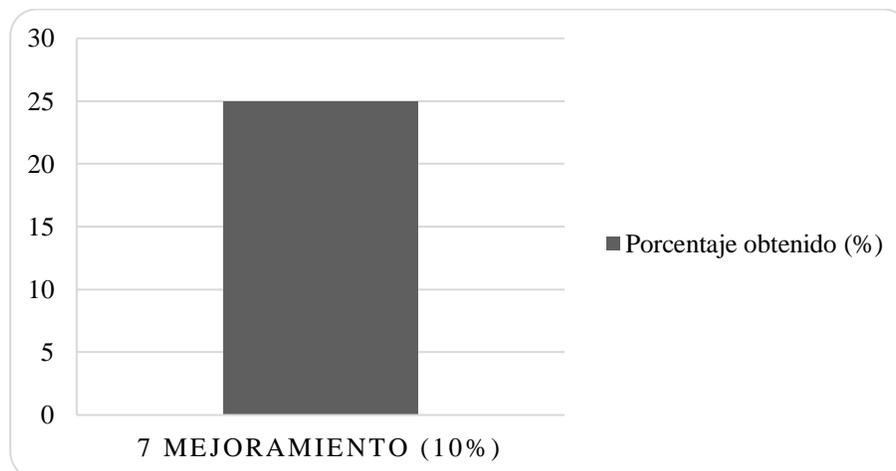


Figura 36. Resultados del estándar ciclo PHVA “Actuar”

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

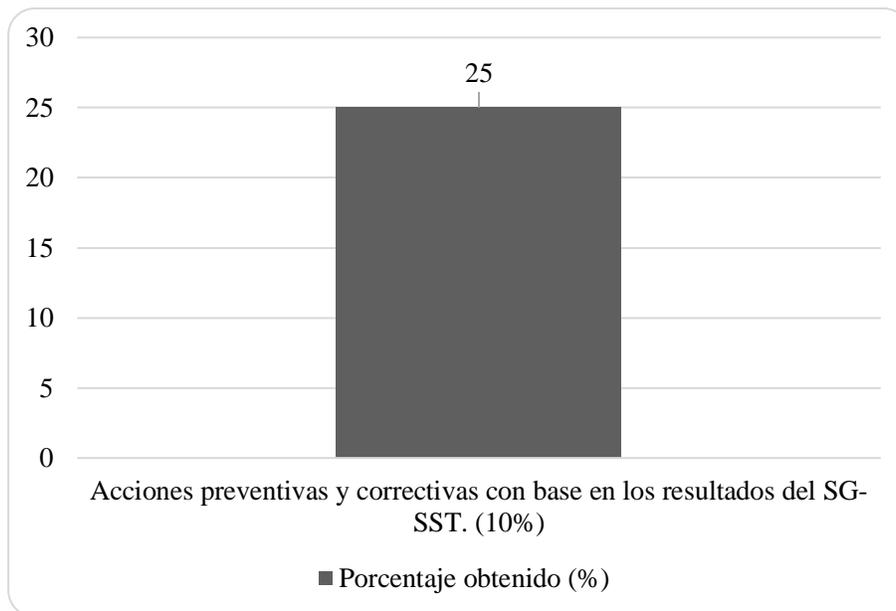


Figura 37. Cumplimiento detallado del ciclo PHVA “Actuar”

Fuente. (Positiva Compañías de Seguros S.A., 2019).

Autor. (Saenz & Ruiz, Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019, 2020).

2.1.2 Requisitos Legales de la Normatividad Colombiana.

La matriz de requisitos legales de la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., cuenta con 49 Ítems y fue actualizada el primero (1) de junio de 2020, como se puede evidenciar en el anexo J (Ruiz & Saenz, Matriz de requisitos legales de Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2020).

De esta matriz se puede decir que; de las 49 normas, el 86% son de orden general y el restante 14% son específicas del sector transporte.

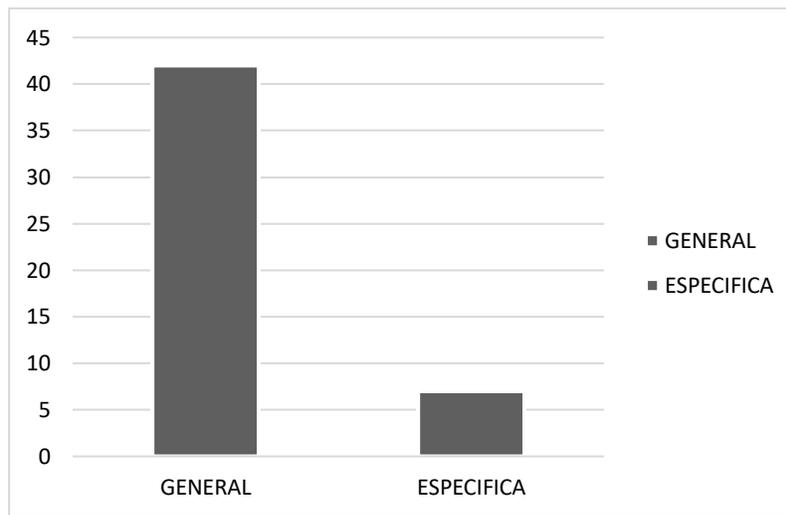


Figura 38. Clasificación general normatividad ALEM.

Fuente. Clasificación general normatividad ALEM.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz, Matriz de requisitos legales de ALEM S.A.S., 2020).

De las 49 normas se cumple a cabalidad con 33 de ellas, por lo que es necesario realizar un plan de mejoramiento para lograr el cumplimiento de los 16 restantes.

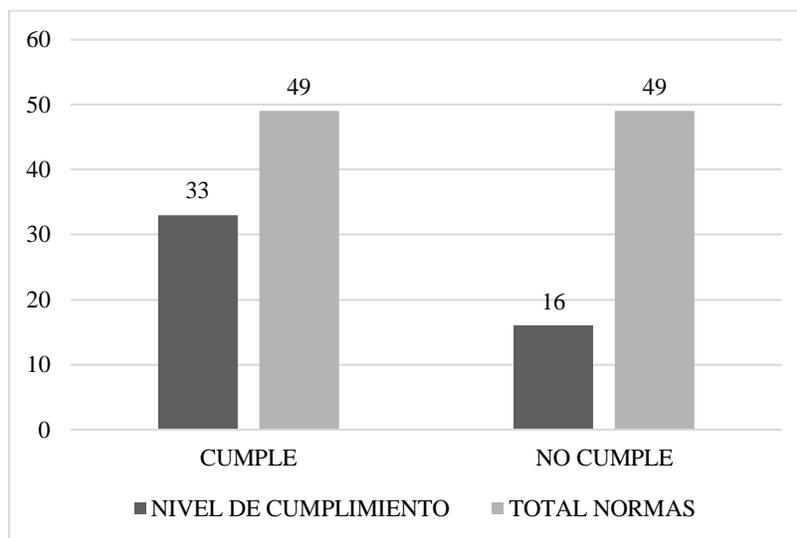


Figura 39. Cumplimiento de la matriz legal.

Fuente. Clasificación general normatividad ALEM.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz, Matriz de requisitos legales de ALEM S.A.S., 2020).

A la fecha la empresa cumple con el 67% de las normas involucradas en su matriz de requisitos legales.

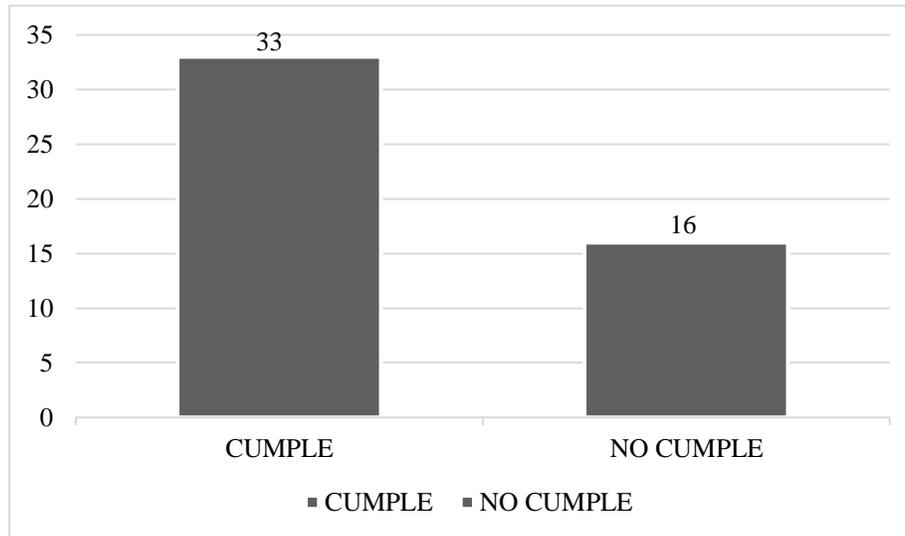


Figura 40. Cumplimiento de la matriz de requisitos legales.

Fuente. Clasificación general normatividad ALEM.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz, Matriz de requisitos legales de ALEM S.A.S., 2020).

2.2 Análisis Estadístico

De los días no laborados en la empresa (figura 41) se puede evidenciar que en el año 2019 se dejó de laborar quince (15) días por causas ajenas a accidentalidad laboral, en este caso se presentó en ausentismo por incapacidad generada por enfermedad general; En el año 2018 se dejó de laborar ciento veinte (120) días, de estos, noventa (90) corresponden a accidentes de trabajo y los restantes 30 corresponden a enfermedad general.

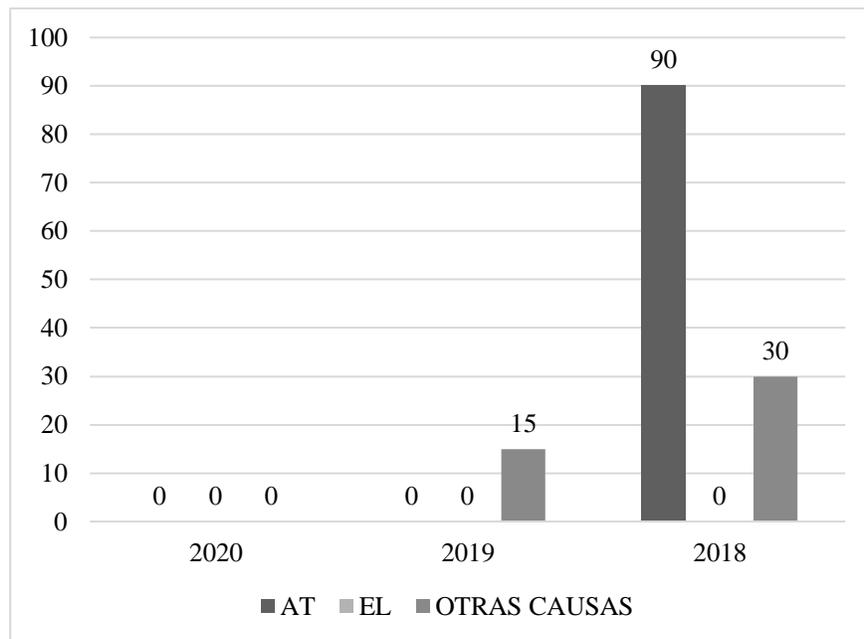


Figura 41. Relación de causas de los días no laborados en ALEM.

Fuente. Gerencia General ALEM S.A.S.

Autor. Elaboración propia a partir de (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2018).

2.2.1 Accidentalidad Laboral.

De los factores de accidentalidad de la empresa podemos decir que durante el tiempo que lleva en operación la empresa, solo se ha presentado un accidente laboral, este corresponde a un reporte realizado el pasado primero (1) de Marzo de dos mil dieciocho (2018) de un trabajador que choco su motocicleta con otro vehiculó automotor, al revisar el reporte de FURAT se puede ver que se presentó una mala maniobra de uno de los conductores de los vehículos, lo que ocasiono el accidente de tránsito; Hasta la fecha no se han vuelto a generar situaciones que generen lesiones en los trabajadores, como tampoco accidentes de tránsito donde se vean involucrados los dependientes de la empresa.

Entre las medidas de intervención que se generaron en esa ocasión estaba el uso de un uniforme antifricción con sus correspondientes sistemas de protección en las articulaciones de las rodillas, codos y hombros, como también su protección en espalda y pecho, medidas que fueron acatadas y ejecutadas, por otra parte, la capacitación en el personal ha permitido la sensibilización a los trabajadores para mitigar las estadísticas de accidentalidad. Ahora bien, analizando la accidentalidad laboral podemos decir que: Según datos del Consejo Colombiano de Seguridad (CCS), en el año 2018 se presentó una incidencia en la accidentalidad en sectores ajenos a la mensajería, este informa que:

“De acuerdo con el análisis estadístico de accidentalidad laboral, el sector económico con la tasa más alta en 2018 fue minas y canteras, integrado por 24 actividades, entre ellas, explotación minera, extracción de petróleo y gas natural, extracciones minerales, piedras preciosas entre otras, con una tasa de 13 accidentes por cada 100 trabajadores afiliados al Sistema General de Riesgos Laborales (SGRL). En segundo lugar, el sector de agricultura, ganadería, caza y silvicultura con una disminución del 28% y una tasa de 12 accidentes por cada 100 trabajadores. En tercer lugar, el sector construcción con 9 accidentes por cada 100 trabajadores y una disminución del 5% frente al 2017.”

(Consejo Colombiano de Seguridad, 2019)

Con respecto al aumento de la tasa de accidentalidad, por cada 100 trabajadores reportados se puede apreciar, según las cifras de la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda), que el sector servicio doméstico tuvo un aumento del 17% comparado con 2017,

administración pública un 4% y servicios comunitarios, sociales y personales un 3%”. (Consejo Colombiano de Seguridad, 2019)

Analizando el sector de la mensajería debemos tener en cuenta que muchos de los reportes se generan como accidentes de tránsito y no como accidentes laborales, las estadísticas de lesiones personales por accidentes de tránsito es un tema bastante preocupante en el sector económico, datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) nos dicen que:

“En el transcurso del año 2018 se realizaron 263.257 valoraciones por reconocimientos médicos; 1 % (2.633) más que en el año 2017. El 44,1 % (116.115) de las peritaciones correspondieron a lesiones por violencia interpersonal; 29,7 % (78.314) a violencia intrafamiliar y de pareja; 15,0 % (39.537) accidentes de transporte; 9,9 % (26.065) a presuntos delitos sexuales; 1,2 % (3.226) a lesiones accidentales”. (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias forenses, 2019)

Esta información determina que en el año 2018 se presentaron 39537 valoraciones por accidentes de transporte, aunque se presentó una disminución del 1,44% respecto al año anterior, no deja de ser una cifra preocupante (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias forenses, 2019, pág. 40).

Tipo de reconocimiento	2017		2018	
	Casos	Tasa x 100.000 hab.	Casos	Tasa x 100.000 hab.
Violencia interpersonal	115.547	234,42	116.115	233,00
Violencia intrafamiliar	27.538	155,16	28.645	162,59
Violencia a niños, niñas y adolescentes	10.385	67,22	10.794	69,84
Violencia al adulto mayor	1.944	33,79	2.261	37,87
Violencia entre otros familiares	15.209	54,14	15.590	54,88
Violencia de pareja	50.072	123,11	49.669	120,57
Accidentes de transporte	40.114	81,38	39.537	79,34
Exámenes médico legales por presunto delito sexual	23.798	48,28	26.065	52,30
Lesiones accidentales	3.555	7,21	3.226	6,47
Total	260.624	649,56	263.257	654,28

Fuente: INMLCF / GCRNV / SICLICO.

Nota: Tasas calculadas con base en las proyecciones de población DANE 2005-2020.

Figura 42. Lesiones no fatales por cada 100.000 habitantes.

Fuente. Forensis 2018 Datos para la vida.

Autor. Tomado de (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias forenses, 2019, pág. 40)

Por otra parte, analizando el sector económico en ese mismo año (2018) y revisando las estadísticas de Fasecolda, estas nos muestran que el sector califico a nivel nacional 1754 accidentes laborales de un total de 31700 trabajadores (Federación de Aseguradoras Colombianas (Fasecolda), 2018), En la figura 43 se puede observar el comportamiento de estas variables.

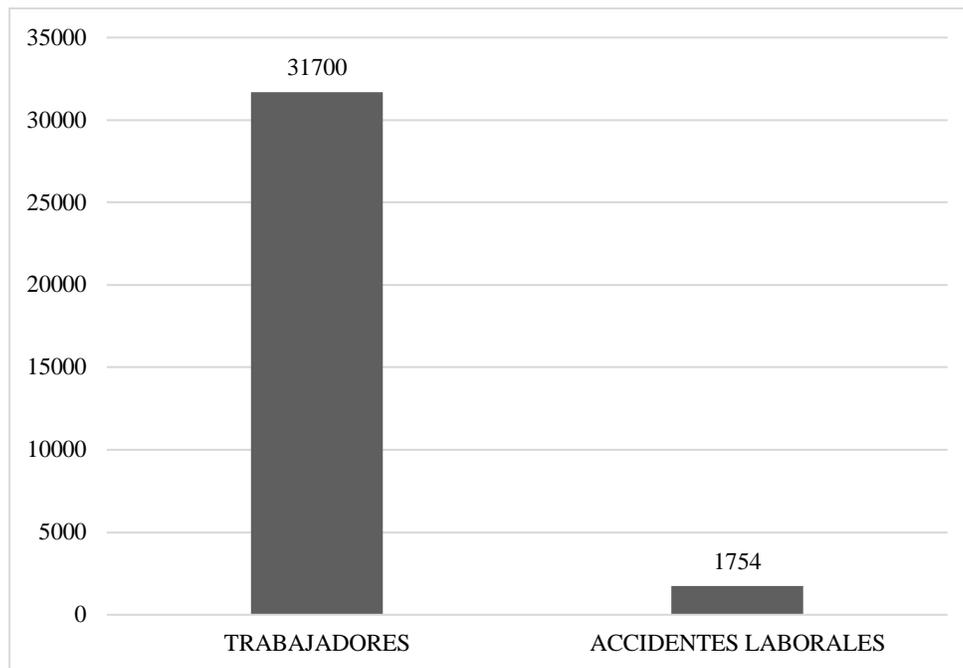


Figura 43. Accidentes laborales a nivel nacional año 2018.

Fuente. Datos riesgos laborales (Federación de Aseguradoras Colombianas (Fasecolda), 2018).

Autor. Elaboración propia a partir de (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2018).

A nivel Bogotá los datos no son los más alentadores con respecto a la actividad económica, se calificaron 642 accidentes laborales de 11047 trabajadores inscritos (Federación de Aseguradoras Colombianas (Fasecolda), 2018).



Figura 44. Accidentes laborales en Bogotá año 2018.

Fuente. Datos riesgos laborales (Federación de Aseguradoras Colombianas (Fasecolda), 2018).

Autor. Elaboración propia a partir de (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2018).

Al realizar un análisis comparativo podemos decir que en Bogotá se calificaron el 37% de los accidentes laborales presentados a nivel nacional.

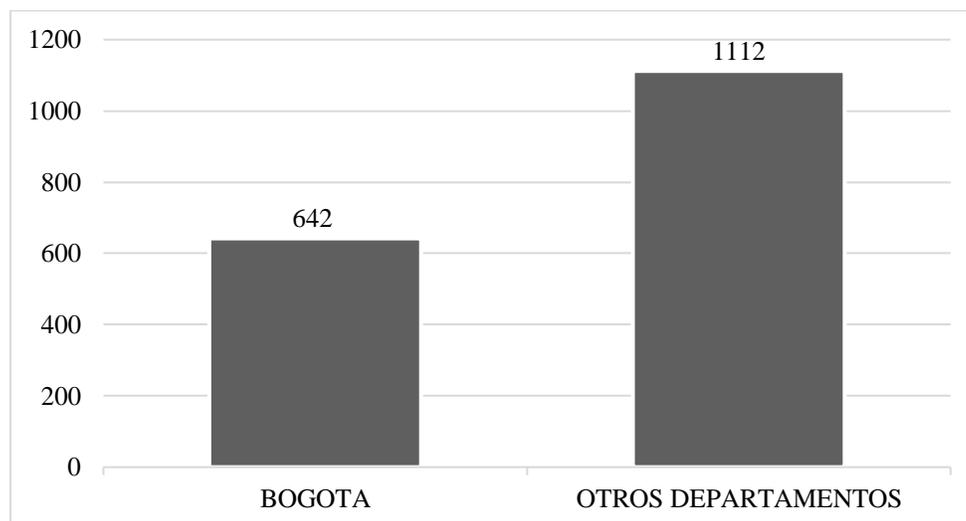


Figura 45. Tasa de accidentalidad Bogotá y otras ciudades 2018.

Fuente. Bases de datos (Federación de Aseguradoras Colombianas (Fasecolda), 2018) y el INMLCF.

Autor. Elaboración propia a partir de (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2018).

Revisando las bases de datos de Positiva con un rango de fechas entre el año 2001 y la fecha presente, podemos encontrar que solo se ha reportado un accidente laboral no mortal en el mes de marzo de 2018, este caso se presentó por un accidente de tránsito de un trabajador que cumplía con sus labores propias del oficio.



Figura 46. Comparativo de accidentalidad de la empresa ALEM años 2018 y 2019.

Fuente. Consulta de AT-EL REPORTADOS (Positiva Compañía de Seguros ARP, 2018).

Autor. Elaboración propia a partir de (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2018).

Haciendo un análisis más preciso y tomando las estadísticas de medicina legal, Fasecolda a nivel nacional, Fasecolda a nivel Bogotá y Apoyo Logístico Empresarial en mensajería, determinamos que Apoyo logístico Empresarial en mensajería presentó una tasa de Accidentalidad del 0.0025% con respecto a la tasa reportada por medicina legal en el año 2018,

una tasa del 0,057 con respecto a los reportes de la actividad económica a nivel nacional y 0,15% con respecto a la tasa de accidentalidad reportada por Fasecolda a nivel Bogotá.

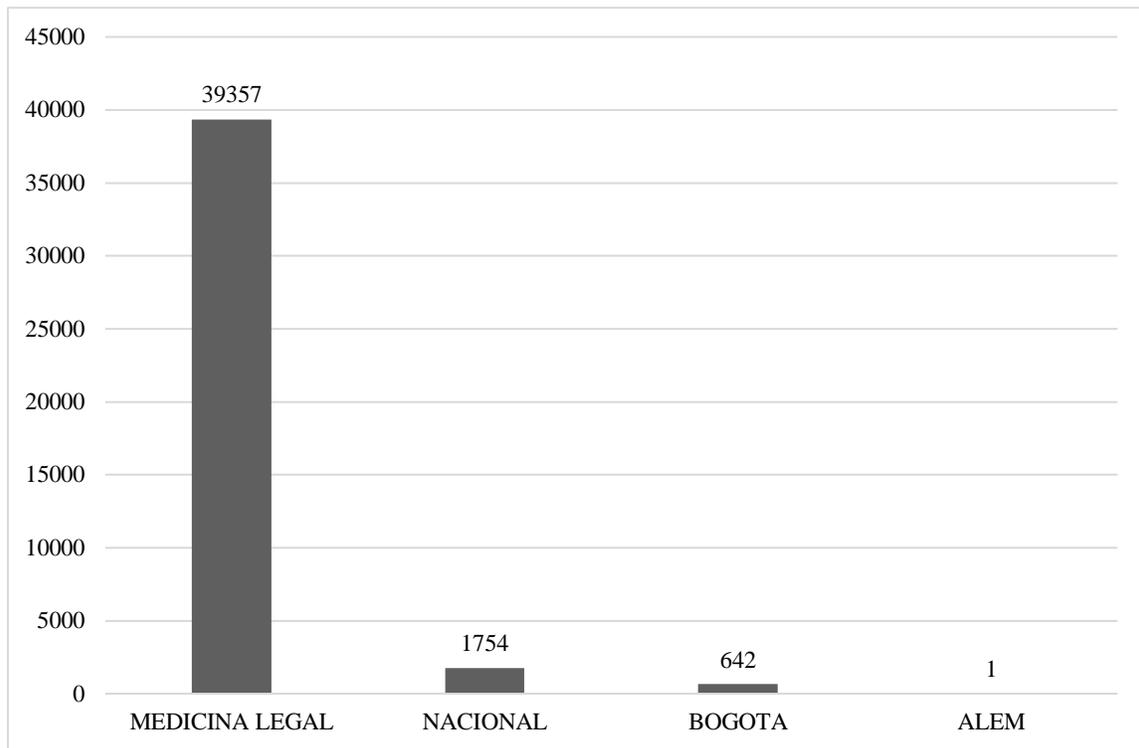


Figura 47. Reportes de accidentalidad varias fuentes 2018.

Fuente. Bases de datos (Federación de Aseguradoras Colombianas (Fasecolda), 2018), INMLCF y ALEM.

Autor. Elaboración propia a partir de (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2018).

Lo anterior lo podemos concluir en que la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, presenta un parte de tranquilidad frente a sus índices de accidentalidad, situación que, si bien es un factor positivo, no es un aliciente para dejar de realizar procedimientos seguros en la prevención de accidentes.

2.2.2 Enfermedades Laborales.

Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, no presenta reportes de casos de enfermedad laboral o de presunta enfermedad laboral que este en proceso de validación por junta médica, esta situación favorece las estadísticas de la empresa y por ende motiva a sus directivas a la implementación de programas de vigilancia epidemiológica, no obstante, este panorama no se visualiza en los demás sectores laborales.

La enfermedad laboral en Colombia ha venido aumentando a lo largo de los años, puede que antes no se generaran reportes ante las entidades correspondientes o que en su defecto se halla generado un aumento de casos, según el Consejo Colombiano de Seguridad, en su página dice:

“Los sectores económicos con mayor enfermedad laboral en 2018 fueron: en primer lugar el sector minas y canteras, el cual muestra un aumento del 10% en las enfermedades laborales con respecto al año anterior, con una tasa de 319 trabajadores con enfermedad laboral calificada por cada 100.000 afiliados al SGRL; en segundo lugar, la industria manufacturera con una tasa de 273 trabajadores con enfermedad laboral calificada por cada 100.000 afiliados al SGRL y una disminución del 4%; y en tercer lugar, agricultura, ganadería, caza y silvicultura con una tasa de 244 trabajadores con enfermedad laboral calificada por cada 100.000 afiliados al SGRL, con una disminución del 8%” (Consejo Colombiano de Seguridad, 2019).

Los sectores económicos que tuvieron un aumento significativo fueron servicio doméstico con un 57%, pesca con 24% y hoteles y restaurantes con 23%.” (Consejo Colombiano de Seguridad, 2019).

No obstante en la actividad económica que nos compete no se determina un nivel de incidencia que genere alarma, como si lo hacen otras actividades económicas, En la actividad económica de mensajería, según el ministerio de salud (2020, pág. 13) nos dice que en Bogotá se reportaron 46 presuntos casos de enfermedad laboral, de estos, 13 fueron confirmados; este porcentaje no es nada alentador, si analizamos la estadística nacional en la actividad económica se reportaron 88 presuntos casos de los cuales se confirmaron 22.

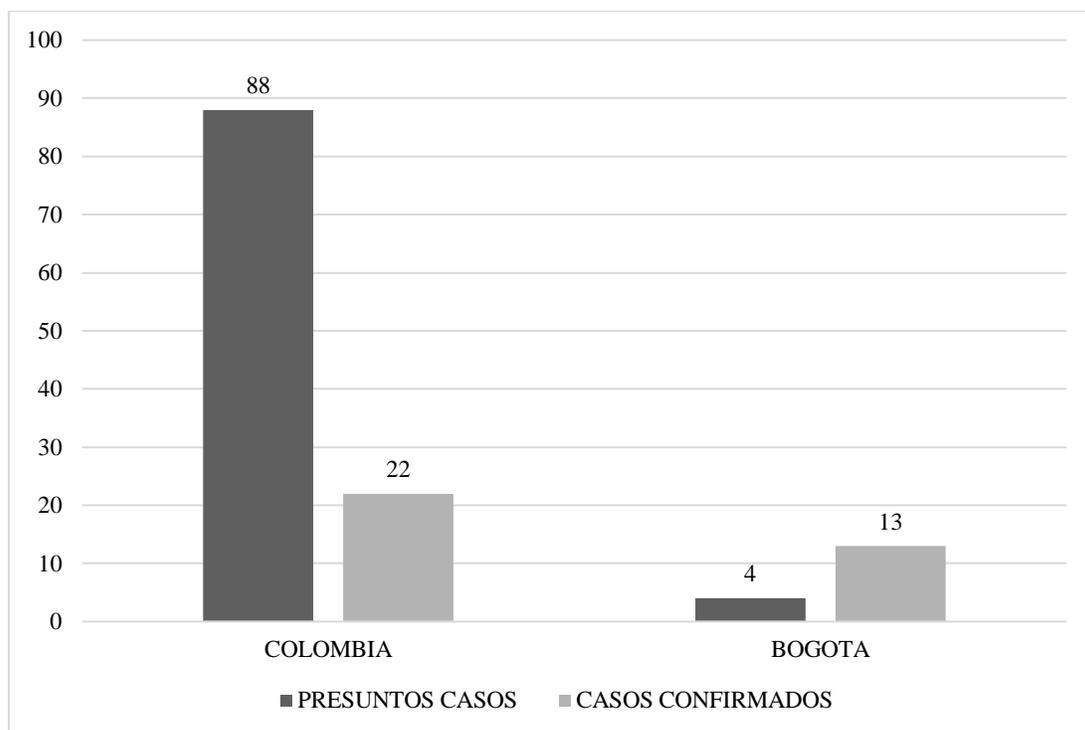


Figura 48. Casos de enfermedad laboral 2018.

Fuente. Bases de datos INMLCF.

Autor. Elaboración propia a partir de (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2018).

Por otra parte revisando la actividad económica específica, Fasecolda (2018, pág. 13) reporto cuatro (4) casos de enfermedad laboral calificadas en el año 2019, de 15681 trabajadores activos, porcentaje nada alentador teniendo en cuenta que en Colombia en el mismo año se calificaron siete (7) casos de enfermedad laboral de un total de 44134 trabajadores; a nivel empresarial no se han reportado a la fecha enfermedades laborales en la empresa ante la ARL.

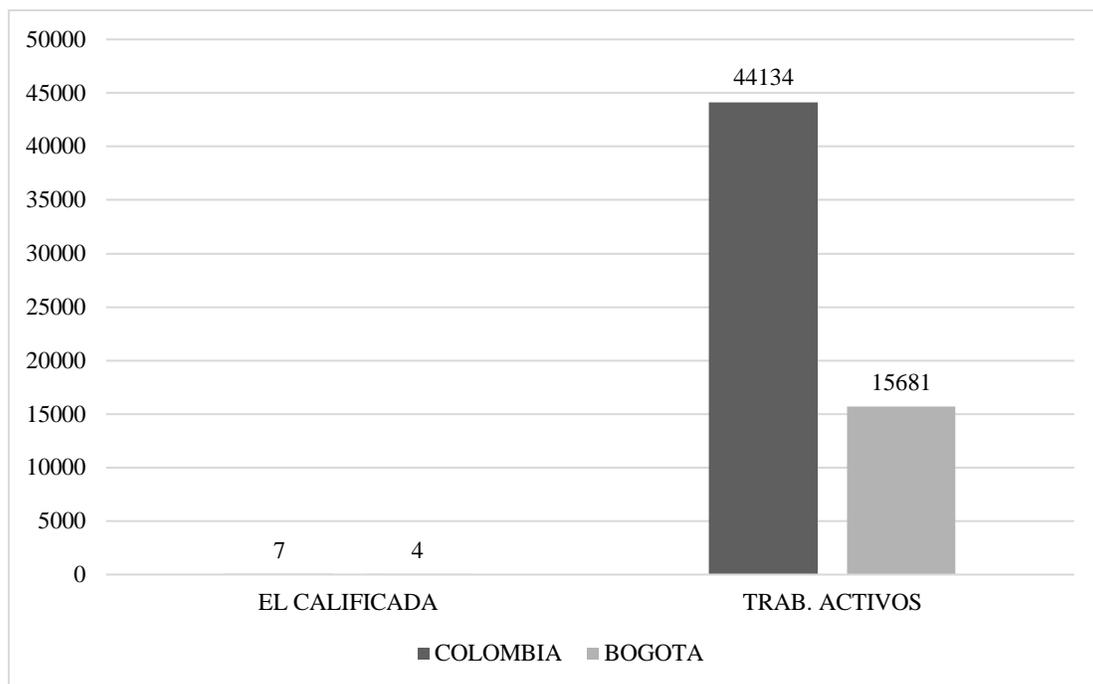


Figura 49. Casos de Enfermedad laboral calificada 2019.

Fuente. Bases de datos (Federación de Aseguradoras Colombianas (Fasecolda), 2018).

Autor. Elaboración propia a partir de (Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S., 2018).

2.2.3 Ausentismo Laboral.

El ausentismo laboral es un indicador de obligatorio cumplimiento en Colombia, aunque la realidad es otra, poco es asumido por algunas empresas de todos los sectores, poco se llevan estas estadísticas y Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, no es ajena a dicha

problemática. En un ejercicio que está llevando a cabo el Centro de Estudios Sociales y Laborales en apoyo de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), señala del ausentismo laboral:

“Para el año 2017 se indagó por el número de casos de ausentismo. A partir de la muestra realizada, encontramos que se presentaron, en total, 368.859 casos de ausentismo laboral, de los cuales, al considerarse por su factor de origen, obtuvimos que, a pesar de que se presenta una disminución en la enfermedad general, esta continúa siendo la principal causa de ausencias en el trabajo, seguida de permisos y licencias (28 %), que para esta actualización presentó un aumento significativo si lo comparamos con el año 2016 y por último, se encuentra los accidentes y las enfermedades laborales, que permanecen constantes con relación al 2016, al continuar representando el 4,8 % de las incapacidades.” (Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), 2017, pág. 10)

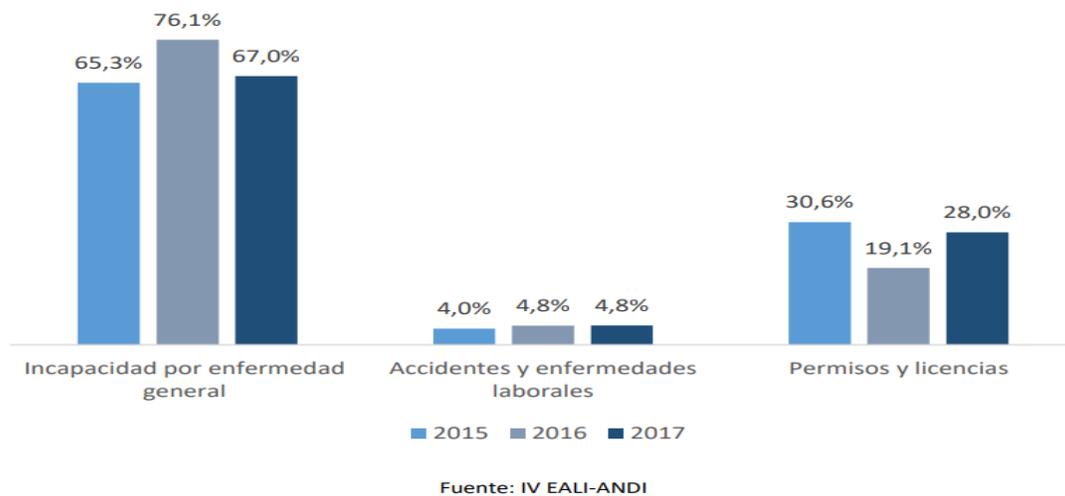


Figura 50. Casos de ausentismo laboral 2015-2017.

Fuente. Segundo informe de seguimiento sobre salud y estabilidad en el empleo.

Autor. tomado de (ANDI, 2018).

Estas cifras llevan a concluir que de acuerdo con ANDI (2017, pág. 74) en el año 2017 se presentó 1,4 casos de ausentismo por trabajador, cifra que tiene una ligera reducción con respecto al año 2016 que presentó 1,5 casos, de igual manera, se puede decir la causa más predominante de ausentismo laboral es la enfermedad general. En Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, no se llevan dichas estadísticas, por lo que no se tiene una base confiable de información que nos permita determinar las cifras de ausentismo laboral; En indagaciones con el representante legal de la empresa nos informa que para el año 2019 se presentó un ausentismo laboral de 15 días, doce de estos fueron por incapacidad por enfermedad general y los otros tres días por permiso no remunerado, información tomada del reporte de contabilidad de la empresa. En este orden de ideas se puede aseverar que ALEM presentó 15 días de ausencia laboral en los 246 días laborados, teniendo en cuenta que para el año pasado la empresa cerró con diez (10) trabajadores, decimos que presentó 15 días de ausentismo de 2460 días laborados, correspondiente al 0,61%.

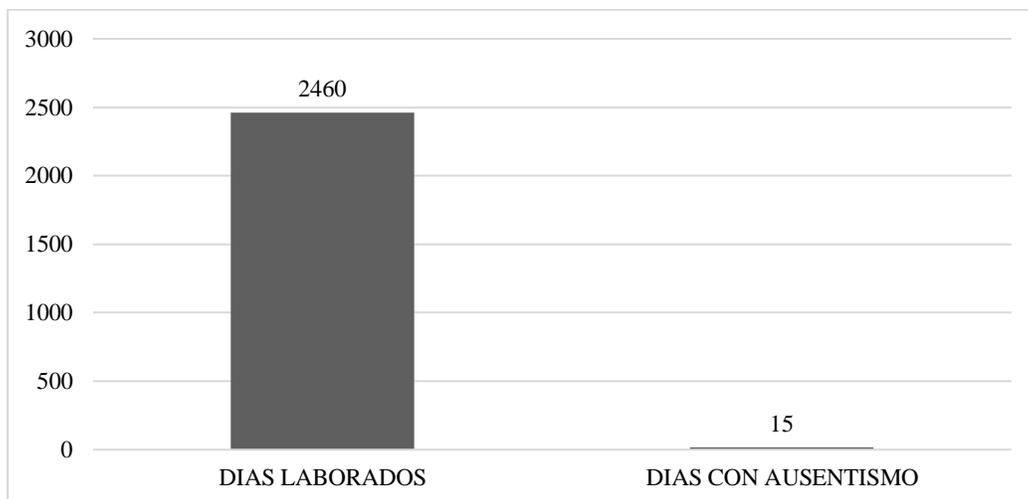


Figura 51. Alcance del Plan Estratégico de Seguridad Vial los trabajadores de ALEM.

Fuente. Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz, 2020).

Del 0,61% de ausentismo general, el 80% corresponde a incapacidad por medicina general y el 20% restante es por otras causas o también conocidas como permisos no remunerados.

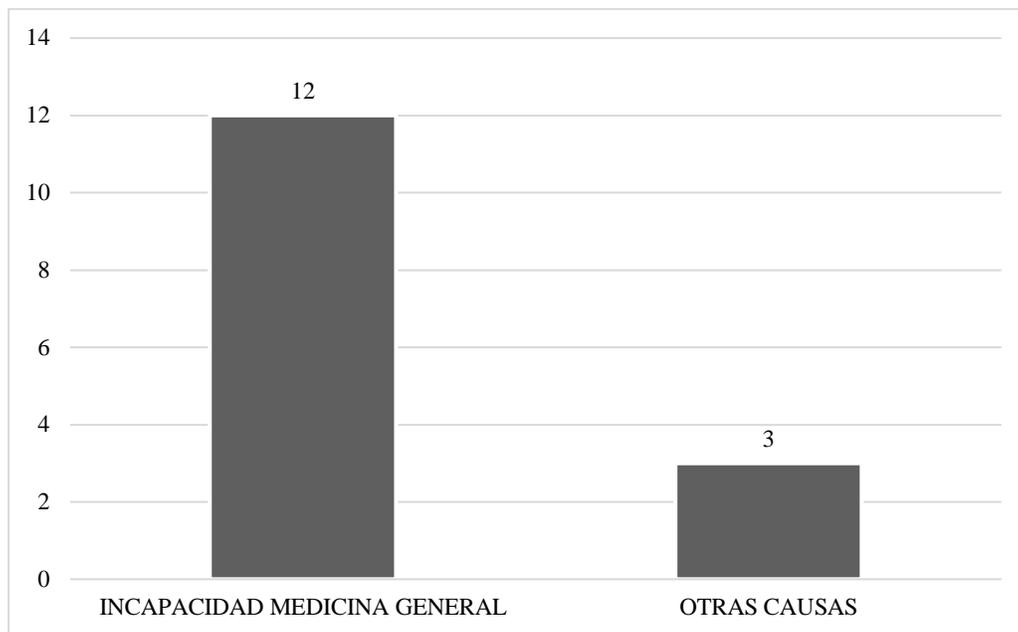


Figura 52. Causas del ausentismo laboral en ALEM.

Fuente. Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz , 2020).

Para el año 2020 no se han reportado ausencias ajenas al normal funcionamiento de la empresa, los cuales corresponden a los periodos vacacionales adelantados por la emergencia generada por la pandemia del virus COVID-19.

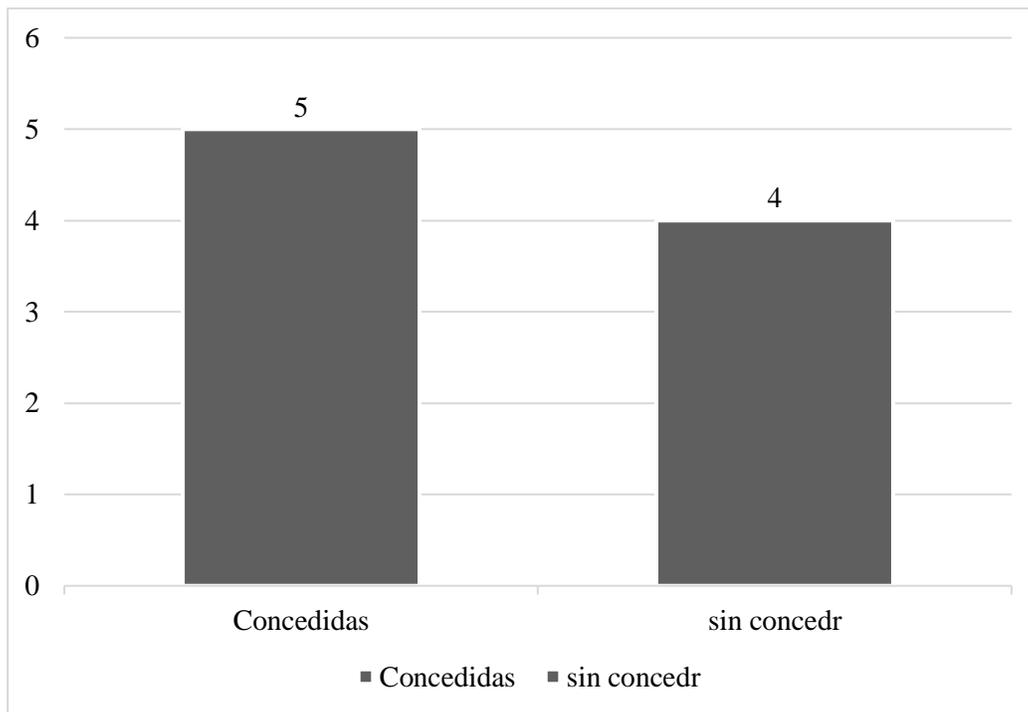


Figura 53. Periodo vacacional concedido año 2020.
Fuente. Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S.
Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz, 2020).

De los nueve (9) trabajadores activos, cinco (5) ya tomaron su periodo vacacional correspondiente al periodo 2019-2020 que corresponde al 56% de la población vinculada a la empresa, el restante 44% no se le ha concedió periodo vacacional; A la fecha no se ha reportado ausencias por motivo alguno.

2.3 Identificación Puntual de Necesidades en Seguridad y Salud en el Trabajo

La identificación de necesidades es un proceso metodológico que requiere del conocimiento de todos los procesos de la empresa, para este caso se realizara un diagnóstico de necesidades en seguridad y salud en el trabajo mediante la metodología del árbol de causas.

2.3.1 Metodología.

El árbol de causas inicia con una idea principal, en este caso parte de la identificación de las necesidades en seguridad y salud en el trabajo de la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, desde este enunciado se comienza a realizar una retrospectiva de las principales necesidades de la empresa (salud, seguridad y legales), una vez identificadas las necesidades principales se inicia una sub ramificación para contextualizar las necesidades básicas e inmediatas de la empresa.

2.3.2 Árbol de Causas.

El árbol de causas se puede visualizar en la tabla 7.

Tabla 7. Árbol de causas de ALEM.

Árbol de causas								
Identificación puntual de necesidades en seguridad y salud en el trabajo								
	Necesidad principal	Ramificación principal	Subramificación	Necesidad inmediata	Necesidad básica			
Identificación puntual de necesidades en SST	Necesidades en Seguridad	Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)	Accidentes de Tránsito (Cinco pilares)	Fortalecimiento o gestión Institucional	Ausencia del comité de seguridad vial Ausencia de un diagnóstico de riesgo vial, objetivos, planes de acción y su seguimiento			
				Comportamiento Humano	Ausencia de un procedimiento de selección de conductores y pruebas teórico - prácticas de ingreso Ausencia en la capacitación en seguridad vial			
				Vehículos Seguros	Ausencia de un plan de mantenimiento preventivo y correctivo Ausencia de un procedimiento de inspección diaria de vehículos			
				Infraestructura segura	Ausencia de un rutograma de rutas internas y externas de los actores viales			
Identificación puntual de necesidades en SST	Necesidades en Seguridad	Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)	Accidentes de Tránsito (Cinco pilares)	Atención a Víctimas	Ausencia de un protocolo de atención de accidentes			
				Riesgo Publico	Ausencia de un programa de			

Árbol de causas					
Identificación puntual de necesidades en seguridad y salud en el trabajo					
	Necesidad principal	Ramificación principal	Subramificación	Necesidad inmediata	Necesidad básica
					prevención de Riesgo Publico
		Condiciones de salud	Observaciones exámenes médicos	Ausencia del programa de Vigilancia epidemiológica por optometría	Ausencia del programa de Vigilancia epidemiológica por control de peso y hábitos saludables
	Necesidades en salud		Físico por Vibraciones	Ausencia de programa de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos automotores	
		Riesgos Inherentes	Físico por radiaciones ionizantes	Ausencia de implementación de programa de protección contra quemaduras por radiación solar	
			Físico por Ruido	Implementación de la política de no uso de equipos de comunicación mientras se maneja y seguimiento a exámenes ocupacionales	
Identificación puntual de necesidades en SST			Planear	Se requiere ejecutar el plan anual de capacitación y el plan anual de trabajo	
			Planear	Ausencia de un programa de inducción y reinducción	
	Necesidades Legales	Estándares Mínimos	Planear	Ausencia del programa de evaluación a contratistas y proveedores	
			Planear	Ausencia del procedimiento de gestión del cambio	
			Hacer	Ausencia de registros de ausentismo	

Árbol de causas					
Identificación puntual de necesidades en seguridad y salud en el trabajo					
	Necesidad principal	Ramificación principal	Subramificación	Necesidad inmediata	Necesidad básica
			Hacer	Ausencia de mediciones ambientales	
			Hacer	Ausencia de programa de mantenimiento a instalaciones, maquinaria y equipos,	
			Hacer	Ausencia del programa de inspecciones	
			Hacer	Ausencia del plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias	
			Verificar y Actuar	Ausencia del programa de auditorias	
			Verificar y Actuar	Ausencia de implementación de acciones preventivas y correctivas	
			Verificar y Actuar	Ausencia de informes a gerencia	
Identificación puntual de necesidades en SST	Necesidades Legales	Estándares Mínimos	Verificar y Actuar	Ausencia del plan de mejoramiento	
		Matriz legal	Hacer	Ausencia del programa de manejo de sustancias químicas	
				Ausencia del plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias	
				Ausencia del programa de orden y aseo, y manejo de basuras y/o desechos	

Árbol de causas					
Identificación puntual de necesidades en seguridad y salud en el trabajo					
	Necesidad principal	Ramificación principal	Subramificación	Necesidad inmediata	Necesidad básica
				Ausencias de implementación de baterías de riesgo psicosocial	
				Ausencia del manual de contratistas	
				Ausencia del procedimiento de investigación por enfermedad laboral	
				Ausencia del plan estratégico de seguridad vial y su presentación ante la autoridad competente	

Fuente. Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz , 2020).

2.3.3 Recolección de la Información.

En compañía del coordinador en Seguridad y Salud en el Trabajo y Plan Estratégico de Seguridad Vial se analizó las necesidades en materia de SST de la empresa mediante un árbol de causas de igual manera se priorizo la misma según una valoración realizada.

2.3.4 Priorización de Necesidades.

2.3.4.1 Necesidades en Seguridad.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial requiere para su implementación cinco (5) pilares, de conformidad con resolución 1565 de 2014, los pilares que requieren una priorización inmediata por su nivel de deficiencia, consecuencia y exposición al trabajador son:

Comportamiento humano y Vehículos seguros, en este punto se hace referencia al programa de

prevención de Riesgo Publico el cual se requiere diseñar e implementar con la misma prioridad que los pilares del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Es de importante aclaración que la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, no posee un Plan Estratégico de Seguridad Vial de conformidad con La ley 1503 de 2011, el Decreto 2851 de 2013 y la Resolución 1565 de 2014, más aún cuando su misión operacional los obliga a tenerlo, situación que se puede evidenciar en la tabla 8.

Tabla 8. Necesidades en seguridad de ALEM.

Necesidad principal	Ramificación principal	Sub - ramificación	Necesidad inmediata	Necesidad básica	Nivel de consecuencia (1 al 10)	Nivel de exposición al trabajador (1 al 10)	Total	Prioridad
Necesidades en Seguridad	Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)	Accidentes de Tránsito (Cinco pilares)	Fortalecimiento gestión Institucional	Ausencia del comité de seguridad vial	5	6	150	Baja
				Ausencia de un diagnóstico de riesgo vial, objetivos, planes de acción y su seguimiento	8	10	400	Baja
			Comportamiento Humano	Ausencia de un procedimiento de selección de conductores y pruebas teórico - prácticas de ingreso	8	8	640	Alta
Necesidades en Seguridad	Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)	Accidentes de Tránsito (Cinco pilares)	Comportamiento Humano	Ausencia en la capacitación en seguridad vial	10	9	900	Alta
			Vehículos Seguros	Ausencia de un plan de mantenimiento preventivo y correctivo	10	10	1000	Alta
				Ausencia de un procedimiento de inspección diaria de vehículos	10	10	1000	Alta
			Infraestructura segura	Ausencia de un ruto-grama de rutas internas	5	10	250	Baja

Necesidad principal	Ramificación principal	Sub - ramificación	Necesidad inmediata	Necesidad básica	Nivel de consecuencia (1 al 10)	Nivel de exposición al trabajador (1 al 10)	Total	Prioridad
				y externas de los actores viales				
Necesidades en Seguridad	Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)	Accidentes de Tránsito (Cinco pilares)	Atención a Víctimas	Ausencia de un protocolo de atención de accidentes	6	10	300	Baja
				Ausencia de un programa de prevención de Riesgo Público	10	10	600	Alta

Fuente. Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz, 2020).

2.3.4.2 Necesidad en Salud.

El riesgo físico es uno de los factores que más relevancia tiene en la matriz de identificación de peligros, valoración de riesgos y determinación de controles, al realizar una priorización nos arroja que el riesgo físico por vibraciones es el que más alta prioridad tiene, su necesidad básica está ligada a la ausencia de el Plan Estratégico de Seguridad de Vial, se puede evidenciar en la tabla 9.

2.3.4.3 Necesidad Legal.

Los factores legales son los aspectos de mayor consideración de la empresa, su importancia radica en que el incumplimiento de estos aspectos puede generar sanciones económicas a la misma.

Al realizar un análisis de la matriz legal de la empresa y los requisitos de los estándares mínimos de la resolución 0312 de 2019 permite concluir que la necesidad a priorizar es el Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias, como lo podemos evidenciar en la tabla 10

Tabla 9. Necesidades en salud de ALEM.

Necesidad principal	Ramificación principal	Sub - ramificación	Necesidad inmediata	Nivel de consecuencia (1 al 10)	Nivel de exposición al trabajador (1 al 10)	Total	Prioridad
Necesidades en salud	Condiciones de salud	Observaciones exámenes médicos	Ausencia del programa de Vigilancia epidemiológica por optometría	10	5	250	Baja
			Ausencia del programa de Vigilancia epidemiológica por control de peso y hábitos saludables	2	5	50	Baja
	Riesgos Inherentes	Físico por Vibraciones	Ausencia de programa de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos automotores	10	10	1000	Alta
		Físico por radiaciones ionizantes	Ausencia de implementación de programa de protección contra quemaduras por radiación solar	4	6	48	Baja
Necesidades en salud	Riesgos Inherentes	Físico por Ruido	Implementación de la política de no uso de equipos de comunicación mientras se maneja y seguimiento a exámenes ocupacionales	10	5	500	Media

Fuente. Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz, 2020).

Tabla 10. Necesidades legales de ALEM.

Necesidad principal	Ramificación principal	Sub - ramificación	Necesidad inmediata	Nivel de consecuencia (1 al 10)	Nivel de exposición al trabajador (1 al 10)	Total	Prioridad
Necesidades Legales	Estándares Mínimos	Planear	Ejecutar el plan anual de capacitación y plan anual de trabajo	4	5	100	Baja
		Planear	Ausencia de un programa de inducción y reinducción	3	8	240	Baja
		Planear	Ausencia del programa de evaluación a contratistas y proveedores	2	5	30	Baja
		Planear	Ausencia del procedimiento de gestión del cambio	5	7	105	Baja
		Hacer	Ausencia de registros de ausentismo	5	10	150	Baja
		Hacer	Ausencia de mediciones ambientales	4	2	24	Baja
		Hacer	Ausencia de programa de mantenimiento a instalaciones, maquinaria y equipos,	3	2	18	Baja
Necesidades Legales	Estándares Mínimos	Hacer	Ausencia del programa de inspecciones	5	8	200	Baja
		Hacer	Ausencia del plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias	10	10	600	Alta
		Verificar y Actuar	Ausencia del programa de auditorias	5	5	75	Baja

Necesidad principal	Ramificación principal	Sub - ramificación	Necesidad inmediata	Nivel de consecuencia (1 al 10)	Nivel de exposición al trabajador (1 al 10)	Total	Prioridad
		Verificar y Actuar	Ausencia de implementación de acciones preventivas y correctivas	5	5	125	Baja
		Verificar y Actuar	Ausencia de informes a gerencia	2	2	16	Baja
		Verificar y Actuar	Ausencia del plan de mejoramiento	4	3	48	Baja
	Matriz legal	Hacer	Ausencia del programa de manejo de sustancias químicas	6	2	24	Baja
Necesidades Legales	Matriz legal	Hacer	Ausencia del plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias	10	10	600	Alta
			Ausencia del programa de orden y aseo, y manejo de basuras y/o desechos	4	2	16	Baja
			Ausencias de implementación de baterías de riesgo psicosocial	5	5	125	Baja
			Ausencia del manual de contratistas	2	5	30	Baja
			Ausencia del procedimiento de investigación por enfermedad laboral	2	2	20	Baja
			Ausencia del PESV y su presentación ante la autoridad competente	8	8	384	Baja

Fuente. Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S.

Autor. Elaboración propia a partir de (Ruiz & Saenz, 2020).

3 Propuesta de Intervención

Se determino diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la empresa Apoyo logístico Empresarial en Mensajería S.A.S. (ALEM S.A.S.) ubicada en la ciudad de Bogotá D, C.

3.1 Objetivo General

Diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S.

3.2 Objetivos Específicos

Definir los planes y acciones pertinentes con el modelo del PESV pertinente para la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S.

Analizar las políticas, procedimientos y procesos de la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, en la prevención y mitigación de accidentes de tránsito.

Describir las medidas tomadas por la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, para garantizar la formación y las competencias del personal vinculado a la misma.

Verificar las condiciones de los vehículos adscritos a la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, y los procedimientos que garantizan su mantenimiento.

Determinar rutas externas seguras en la ciudad de Bogotá D.C., que permitan preservar la integridad de los mensajeros motorizados de la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S.

Elaborar el procedimiento de atención a víctimas de la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, basado en ello se realizará el diseño de dicho pilar que permita que la empresa este prepara para atender una emergencia en la vía.

3.3 Descripción Detallada de la Propuesta de Intervención

Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, es una empresa fundada en el año 2001 cuya misión operacional es la prestación de servicios de outsourcing en mensajería especializada con personal motorizado, al realizar un análisis de las necesidades que tiene la empresa se pudo evidenciar que una de las prioridades más grandes de la misma era el diseño, creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, no solo por el cumplimiento de la Ley 1503 del 29 de Diciembre de 2011, Decreto 2851 del 6 de diciembre de 2013, Resolución 1565 del 6 de Junio de 2014, Decreto 1310 del 10 de Agosto de 2016 y la Circular 68 de 2017 emitida por el Ministerio de transporte, sino también como un principio de la empresa con sus empleados de proteger su seguridad e integridad física.

Lo anterior fue analizado por los dos estudiantes de la facultad de Ciencias Empresariales, programa de Administración en Salud Ocupacional de la universidad Minuto de Dios como una oportunidad de mostrar los conocimientos adquiridos a lo largo de sus estudios y fortalecer su intelecto en la elaboración de proyectos en pro de la seguridad y salud de los

trabajadores, es por ello que se diseñara el Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S.

3.4 Alcance de la Propuesta de Intervención

El documento a entregar contiene los planes y acciones a considerar por los autores, estudiantes de la facultad de Ciencias Empresariales, Programa de Administración en Salud Ocupacional de la Universidad Minuto de Dios como el Plan Estratégico de Seguridad Vial sugerido para la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S. (ver anexo M), es de aclarar que el documento tendrá alcance para la ciudad de Bogotá D.C, cuyo personal no excede los cinco (5) operadores motorizados de los nueve (9) que actualmente posee, si bien este se puede utilizar para todo Colombia, el pilar de infraestructura segura solo aplicara para la ciudad de Bogotá D.C., por ende se entregara el mapa de Bogotá D.C, con las rutas seguras, de las otras ciudades no se entregara mapa; el documento será sometido al análisis de las directivas de la empresa y serán estos quienes determinen si este cumple con los lineamientos de la empresa en coherencia con los objetivos institucionales, la implementación del mismo o en su defecto la mejora parcial o total del documento.

El tiempo para la realización del documento no podrá extenderse a la tercera semana del mes de julio de 2020, tiempo dispuestos por los estudiantes como plazo máximo a entregar el diseño del PESV de la empresa, los presupuestos determinados para tal fin serán subsanados por las empresa como un acuerdo entre la gerencia y los estudiantes en pro de generar un incentivo económico al tiempo destinado para la elaboración del documento.

Los lineamientos del documento están enmarcados dentro la normatividad vigente y se seguirá como base la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial emitida por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 1565 del 6 de junio de 2014.

Según reunión con el señor Edilber Orlando Robayo Robayo, representante legal de la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, en caso que el documento no sea entregado dentro del tiempo acordado, la empresa se compromete a ampliar los tiempos de entrega y brindar los espacios y recursos técnicos y administrativos en un tiempo no mayor a cuatro meses para la entrega.

4 Cronograma

El cronograma se puede observar en el anexo K.

5 Presupuesto

El presupuesto designado para la elaboración del diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S, se describe en el anexo L.

6 Lecciones Aprendidas

La actividad de mensajería es poco reconocida y remunerada a sabiendas de todos los conceptos técnicos y reglamentarios que se deben implementar para su función, los roles y perfiles de las organizaciones deben ser más exigentes para prevenir accidentes de sus trabajadores.

Durante la construcción del proyecto se vivió la responsabilidad que se tiene al volante por cada integrante del grupo de mensajeros de la organización y sus consecuencias a la hora de sufrir una pérdida humana como máxima expresión y como mínima un accidente leve, el papeleo que se debe realizar tanto para mitigar el impacto a la hora de presentarse.

Se conoció y recapitó en la responsabilidad que tiene la alta gerencia de la organización para solventar jurídicamente alguna situación de pérdida humana o lo que acarrearía al no tener un PESV dentro de la organización, las pérdidas humanas es el primer pilar, pero las pérdidas económicas al perder una vida y que no esté asegurado puede acabar una organización.

Con el desarrollo de este trabajo los autores quedaron convencidos que la realidad es diferente al ser parte de una organización y mirar las consecuencias que pueden ocasionar al ser desordenados y no tener una planeación adecuada frente a temas laborales y riesgo legal que se expone a las organizaciones al no contemplar adecuadamente los protocolos a seguir en temas viales.

7 Recomendaciones

Dentro del desarrollo del diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial se pudo evidenciar la necesidad de implementar ciertas tareas o actividades, tales como:

Se recomienda modificar la visión de la empresa, integrando los lineamientos de seguridad y salud en el trabajo y permitiendo tener un alcance real en un tiempo acorde a las proyecciones de ALEM S.A.S.

Implementar medios tecnológicos para el monitoreo de sus motorizados y gestión efectuada en sus recorridos.

Validar los contratos actuales y realizar un otrosí al contrato actual de los motorizados con el fin de dar cumplimiento a temas legales frente al arrendamientos de sus vehículos en la empresa.

Validar los tiempos de renovación exigentes de vehículos arrendados a la organización no menor de cuatro años.

Referencias

- Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S. (2018). *Quiénes somos*. Recuperado el 12 de Febrero de 2020, de <http://www.alem.com.co>:
http://www.alem.com.co/index.php/c_alem/nosotros
- Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S. (2018). *Quiénes somos*. Recuperado el 12 de Febrero de 2020, de http://www.alem.com.co/index.php/c_alem/nosotros
- Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S. (2018). *Quiénes somos*. Recuperado el 12 de Febrero de 2020, de http://www.alem.com.co/index.php/c_alem/nosotros
- Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S. (22 de Enero de 2019). Política de Seguridad y Salud en el Trabajo. 1, 1. Bogotá D.C. Recuperado el 10 de Marzo de 2020
- Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S. (2020). Matriz Psicodemográfica. Bogotá D.C. Recuperado el 28 de Marzo de 2020
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI). (2017). *Segundo informe de seguimiento sobre salud y estabilidad en el empleo*. Recuperado el 23 de Marzo de 2020, de <http://www.andi.com.co/Uploads/II%20Informe%20de%20Seguimiento%20ausentismo%20laboral%20y%20ELR-2.pdf>
- Consejo Colombiano de Seguridad. (2019). *Cómo le fue a Colombia en accidentalidad, enfermedad y muerte laboral en 2018*. Recuperado el 23 de Marzo de 2020, de <https://ccs.org.co/como-le-fue-a-colombia-en-accidentalidad-enfermedad-y-muerte-laboral-en-2018/>
- Federación de Aseguradoras Colombianas (Fasecolda). (2018). *Federación de Aseguradoras Colombianas (Fasecolda)*. Obtenido de Federación de Aseguradoras Colombianas (Fasecolda): <https://sistemas.fasecolda.com/rldatos/Reportes/xClaseGrupoActividad.aspx>
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias forenses. (Junio de 2019). *Forensis 2018 Datos para la vida*. Recuperado el 23 de Marzo de 2020, de <https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/386932/Forensis+2018.pdf/be4816a4-3da3-1ff0-2779-e7b5e3962d60>
- Ministerio de Salud de Colombia. (23 de Marzo de 2020). *Indicadores de riesgos laborales*. Recuperado el 23 de Marzo de 2020, de por departamento, la actividad económica mensual con corte, diciembre de 2019:
<https://www.minsalud.gov.co/proteccion-social/RiesgosLaborales/Paginas/indicadores.aspx>
- Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC). (6 de 04 de 2020). *Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC)*. Recuperado el 6 de 04 de 2020, de Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC): https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articles-102017_archivo_pdf.pdf
- Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. (Marzo de 2019). *Boletín Trimestral del sector postal cuarto trimestre de 2018*. Recuperado el 10 de Marzo de 2020, de https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articles-98253_archivo_pdf.pdf
- Ministerio de Transporte de Colombia. (2015). *Plan Nacional de Seguridad Vial*. Obtenido de 2011-2021:

- <https://ansv.gov.co/public/documentos/PLAN%20NACIONAL%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL.compressed.pdf>
- Ministerio del Trabajo. (13 de Febrero de 2019). *Resolucion 0312 de 2019*. Recuperado el 21 de Marzo de 2020, de Normatividad:
<https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/59995826/Resolucion+0312-2019-+Estandares+minimos+del+Sistema+de+la+Seguridad+y+Salud.pdf>
- Positiva Compañía de Seguros ARP. (marzo de 2018). *Consulta de AT-EL REPORTADOS*. Recuperado el 23 de Marzo de 2020, de Positiva cuida:
<https://positivacuida.positivaenlinea.gov.co/principal.aspx>
- Positiva Compañías de Seguros S.A. (2019). *Alissta*. Recuperado el 03 de Marzo de 2020, de <https://www.alissta.gov.co/>
- Positiva Compañías de Seguros S.A. (2019). *Alissta*. Recuperado el 03 de Marzo de 2020, de <https://www.alissta.gov.co/>
- Robayo Robayo, M. T. (03 de Abril de 2020). Información controlada . *Gerente Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería SAS*. Bogota, Colombia.
- Ruiz , R., & Saenz , E. (01 de Junio de 2020). Matriz de requisitos legales de ALEM S.A.S. Bogota.
- Ruiz , R., & Saenz , E. (01 de Junio de 2020). Matriz de requisitos legales de Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería S.A.S. Bogota.
- Ruiz , R., & Saenz Parra, E. J. (Junio de 2020). Diagnostico de requisitos legales resolución 0312 de 2019.
- Ruiz, R., & Saenz , E. (23 de Mayo de 2020). Mapa de procesos ALEM SAS. Bogota.
- Ruiz, R., & Saenz , E. (15 de Mayo de 2020). Matriz Sociodemográfica . *Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería*. Bogota D.C, Colombia.
- Saenz Parra, E. J., & Ruiz Cuevas, R. (18 de Febrero de 2020). Valores Corporativos. *Puntualidad, 1, 1*. Bogota, Colombia. Recuperado el 10 de Marzo de 2020
- Saenz Parra, E. J., & Ruiz Cuevas, R. (15 de Febrero de 2020). Valores Corporativos. *Confiable, 1, 1*. Bogota D,C, Colombia. Recuperado el 10 de Marzo de 2020
- Saenz Parra, E. J., & Ruiz Cuevas, R. (15 de Febrero de 2020). Valores Corporativos. *Innovación, 1, 1*. Bogota D,C, Colombia. Recuperado el 10 de Marzo de 2020
- Saenz, E., & Ruiz , R. (04 de Marzo de 2020). Verificación de requisitos legales, Resolución 0312 de 2019. *Apoyo Logístico Empresarial en Mensajería*. Bogota, Colombia.
- Saenz, E., & Ruiz, R. (08 de Junio de 2020). Alcance del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Bogota , Colombia.

Anexos

Anexo A. Matriz Sociodemográfica

Anexo B. Política del Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo

Anexo C. Política de Prevención del Acoso Laboral

Anexo D. Política para la Prevención del Consumo de Alcohol, Tabaco, Drogas y
Farmacodependientes

Anexo E. Política de Seguridad Vial

Anexo F. Política de Regulación de Velocidad

Anexo G. Política de no uso de Equipos de Comunicación Móviles Mientras se Conduce

Anexo H. Política de Regulación de Horas de Descanso

Anexo I. Plan de Mejora del Diagnóstico Inicial de los Estándares Mínimos SGSST - Vigencia
2020

Anexo J. Matriz de requisitos legales

Anexo K. Cronograma de actividades

Anexo L. Presupuesto

Anexo M. Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial