



TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

ESTUDIO: **PREDICTORES DE RIESGO (Primera entrega)**
A partir de la evaluación y certificación del desempeño.

OBJETO DE ESTUDIO: **Operadores de vehículos automotores articulados de carga para el transporte de mercancías peligrosas clase 3.**

Técnicas, Instrumentos y Tecnología de Evaluación Competencial S.A.S. "T.I.T.E.C. S.A.S."

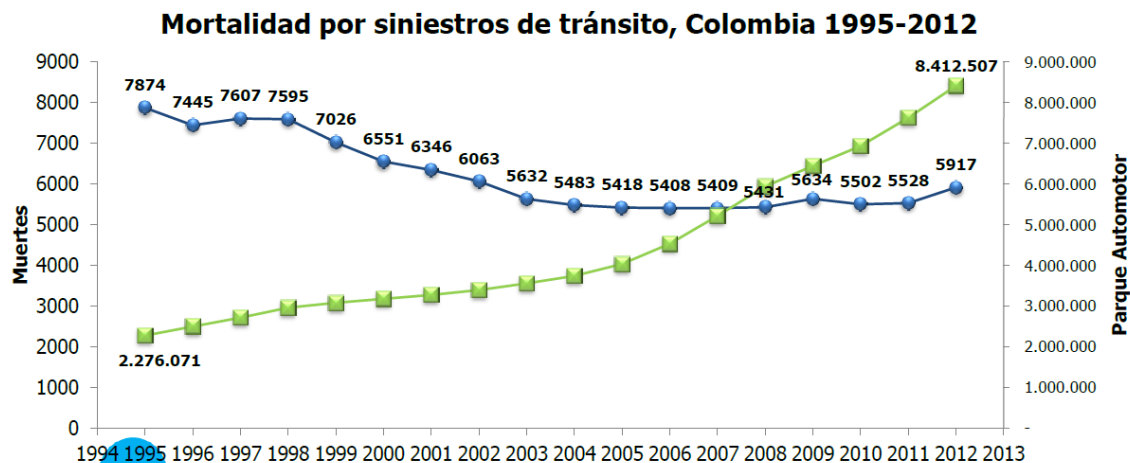
FUENTE: **Base estadística T.I.T.E.C. S.A.S.**

PRESENTACIÓN: **Villavicencio Julio 12 de 2.014**

INTRODUCCIÓN

De conformidad con las estadísticas del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, durante el año 2.012, se presentaron en Colombia 563 muertes en accidentes de tránsito, con un incremento de 165 casos más respecto al año anterior.

Desafortunadamente las estadísticas van en aumento en contra de las políticas que en materia de seguridad vial que ha determinado el Estado.



Fuente Fondo de Prevención Vial.



TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

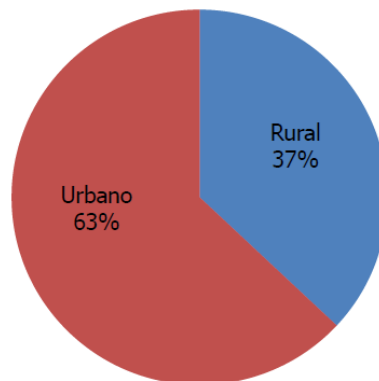
Esto nos hace suponer que, las políticas no están siendo suficientes o que no se está actuando frente a ellas.

El transporte de carga viene participando en la accidentalidad vial con índices estadísticos en aumento. Para el año 2.010, participaron con 124 muertes, mientras que en el 2.011 aumento su participación en los índices de mortalidad con 241 muertes resultado de accidentes de tránsito.

TOTAL NACIONAL DE MUERTES SEGÚN ACTOR		
	2010	2011
Bicicleta	318	336
Motocicleta	2151	2345
Peatón	1692	1581
Transporte de Carga	120	124
Transporte Particular	504	406
Transporte Público	250	280
Otro o sin Información	467	456
TOTAL	5502	5528
TOTAL NACIONAL DE HERIDOS SEGÚN ACTOR		
	2010	2011
Bicicleta	2360	2339
Motocicleta	16587	19147
Peatón	9533	9752
Transporte de Carga	265	241
Transporte Particular	2811	2636
Transporte Público	3478	3767
Otro o sin Información	4241	2903
TOTAL	39275	40785

Fuente Fondo de Prevención Vial.

Aunque los accidentes de tránsito se presentan con más frecuencia en las zonas urbanas, los accidentes en carretera son mucho más letales.





**TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.**

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

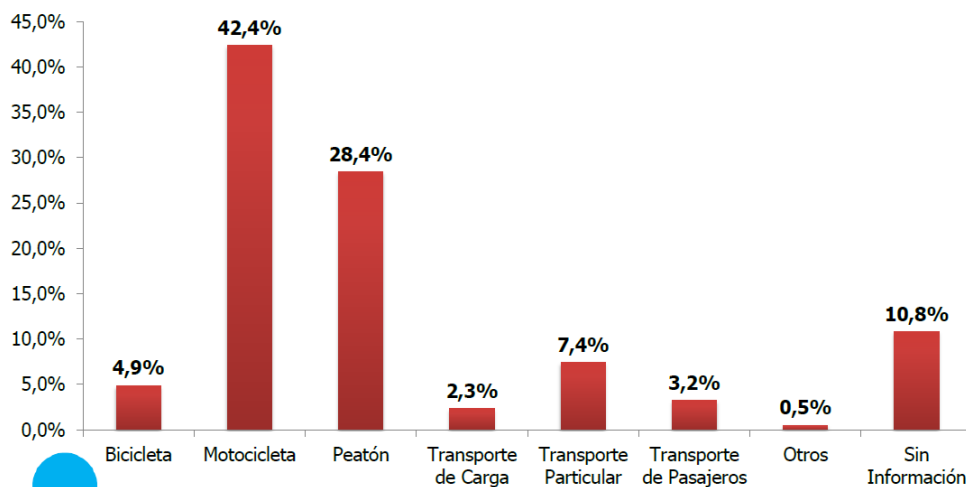
Solo en 10 accidentes de tránsito ocurridos en carreteras, se produjeron 81 muertes.

Fecha	Dpto	Complemento	No. Muertos
Diciembre 17	Cundinamarca	Vía Bogotá - Girardot: Kilometro 94	27
Abril 30	Putumayo	Pasto - Mocoa	8
Diciembre 10	Tolima	Glorietacerca a Ibagué	8
Noviembre 3	Atlántico	Vía al Mar Km 41 Barranquilla - Cartagena	7
Abril 2	Tolima	Vía Manizales - Fresno, sector de Las Delgaditas km 59	7
Abril 22	Bolívar	Troncal de Occidente entre Cartagena y B/quilla	7
Julio 21	Antioquia	San José del Nus	4
Abril 23	La Guajira	Albania - Maicao	4
Junio 22	Norte de Santander	Sector Alto de Santa Inés	5
Diciembre 24	Nariño	Vía a Pasto- Ipiales	4
Total 10 siniestros viales			81



Fuente Fondo de Prevención Vial.

Las estadísticas reflejan que las personas que han muerto en accidentes de tránsito se desplazaban en diferentes medio de transporte, donde el transporte de carga, participa con un 2.3% de estos hechos fatales.



Fuente Fondo de Prevención Vial.



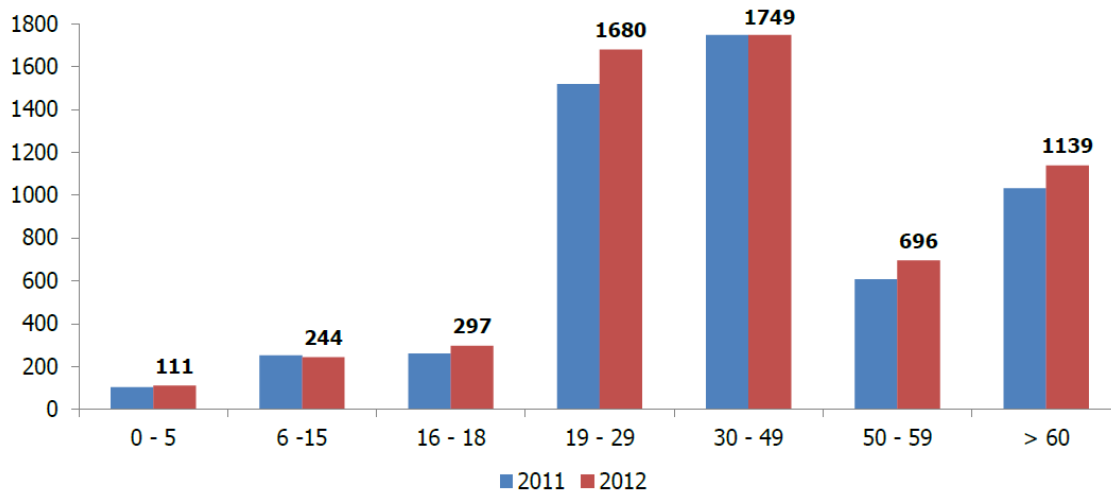
TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

La mayoría de las víctimas fatales se producen en personas entre los 0 años de edad y los 49 años de edad (3.981 muertes), mientras que las muertes en personas de edades entre los 50 y 60 años es menor (1.835 muertes).

Sin embargo, si tomamos las cifras estadísticas a partir de los 16 años de edad, con la cual se inicia una persona en la conducción y la estratificamos por grupos de edad, donde el primer grupo (Edades entre los 16 y 29 años) presenta una cifra de muertes de 1.977, el segundo grupo (Edades entre los 30 y 49 años) de 1.749 muertes, el tercer grupo (Edades entre los 50 y 59 años) con 696 y el grupo cuatro (Edades entre los 60 años y más) con 1.139 muertes, el panorama que se nos presenta es aterrador, ya que el 2.3% de estas muertes, son proporcionadas por conductores del sector transportador de carga (128 muertes).



Fuente Fondo de Prevención Vial.

¿Podría ser el factor edad una de las causas de la alta mortalidad? Se deben tomar en cuenta cuatro aspectos fundamentales de la seguridad vial: La infraestructura vial; Las medidas institucionales sobre la seguridad vial; Los equipos o vehículos; y El factor humano (Saber hacer, saber, saber y saber estar).

Aunque las medidas correctivas y preventivas a nivel internacional reducen las tasas de mortalidad, en Colombia van en aumento a pesar de lo que nos quieren mostrar las autoridades.

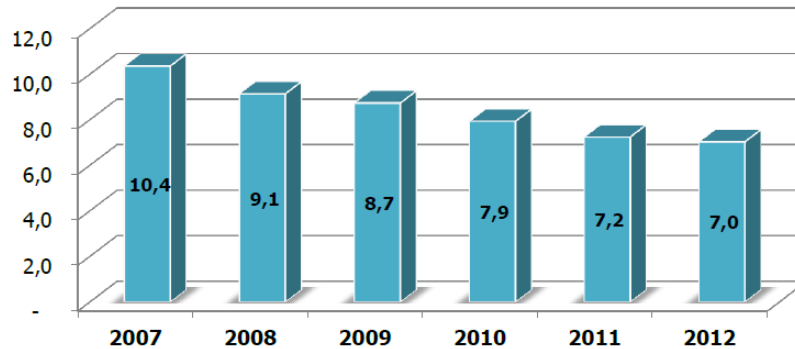


TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

**Tasa de muertes por diez mil vehículos,
2007-2012**



Fuente Fondo de Prevención Vial.

La organización Mundial de la Salud en su informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2.013, nos advierte:

“Las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte”.

El plan nacional de seguridad vial quiere hacer frente a la problemática de la accidentalidad enfocando los esfuerzos en cinco líneas de acción:

- Aspectos institucionales;
- Estrategias sobre el comportamiento humano;
- Estrategias sobre los equipos y vehículos;
- Estrategias sobre las vías (Infraestructura); y
- El sistema de atención y rehabilitación de víctimas.

Aun y cuando, se ha elaborado la matriz de Haddon como un sistema dinámico para detectar las áreas específicas de intervención con el fin de reducir las consecuencias derivadas de los siniestros de tránsito, poco o nada se hace por lograr una intervención a partir de predictores de riesgo, con el fin de hacer desaparecer la causa matriz del accidente.



**TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.**

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

Cuadro 1: Matriz de Haddon

Fases		Factores		
		Ser humano	Vehículo y equipamiento	Vías y entorno
Antes del Accidente	Prevención de Accidentes	<ul style="list-style-type: none"> - Información - Capacitación - Normativa - Fiscalización y control - Control de salud preventivo permanente 	<ul style="list-style-type: none"> - Estado técnico (mantención permanente) - Luces - Frenos - Maniobrabilidad - Control de velocidad 	<ul style="list-style-type: none"> - Diseño y trazado de la vía pública - Limitación de la velocidad - Vías peatonales
En el Accidente	Prevención de traumatismo durante el accidente	<ul style="list-style-type: none"> - Utilización de dispositivos de retención - Discapacidad - Primeros auxilios 	<ul style="list-style-type: none"> - Dispositivo de retención de los ocupantes - Otros dispositivos de seguridad - Diseño protector contra accidentes 	<ul style="list-style-type: none"> - Objetos protectores contra choques y colisiones
Después del Accidente	Conservación de la vida	<ul style="list-style-type: none"> - Acceso a atención médica 	<ul style="list-style-type: none"> - Facilidad de acceso - Riesgo de incendio 	<ul style="list-style-type: none"> - Servicios de socorro - Congestión - Diseño Vial

Fuente plan nacional de seguridad vial 2.011 – 2.016.

Con dicha matriz, el Gobierno trata de identificar las estrategias de reducción de las consecuencias de los accidentes de tránsito, pero no da un enfoque a la identificación del predictor que intervenga en la desaparición de la causa del accidente, a partir de la identificación de los factores de riesgo que están causando los accidentes.

Al conocer como parece ser, las causas de los accidentes de tránsito, es muy fácil interpretar el factor de riesgo y con ellos, constituir los predictores para dichos factores.

Sigue siendo la principal causa de accidentes de tránsito el choque entre dos vehículos y la participación del factor humano, se presenta en casi el 90% de dichos accidentes. Si conocemos las causas y quienes los están causando, los esfuerzos deberían ir dirigidos a reducir la fuente del accidente, interviniendo directamente en él.



TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

Para establecer predictores de riesgo, se requiere de información, y esta información ya la tenemos.

Desde la base de la evaluación del desempeño del actor principal de la accidentalidad vial, T.I.T.E.C. S.A.S. tratará de intervenir en dicha accidentalidad, proporcionando a las partes interesadas, predictores de riesgo que mitiguen hasta hacer desaparecer, los factores de riesgo que causan los accidentes.

Para esta primera entrega, se han tenido en cuenta, el 100% de los procesos de evaluación que se han adelantado durante el periodo 2.013 - 2.014, y los factores de riesgo detectados a partir de las tres principales líneas de evaluación del desempeño:

Experiencia (Saber hacer);
Conocimientos (Saber, saber);
Actitudes y valores (Saber estar);

Se tocará una cuarta línea de evaluación que se establece a partir de las capacidades físicas, psicológicas y de movilidad, y no se tendrá en cuenta una sexta línea de evaluación que hasta ahora se iniciará a evaluar, como lo son las aptitudes profesionales, donde se intervendrán factores como la “percepción y atención”; la “capacidad intelectual”; la “orientación espacial”; y los “patrones de conducta”.

IDENTIFICACIÓN DE LOS FACTORES DE RIESGO A PARTIR DE LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO (Operadores de vehículos automotores articulados de carga para el transporte de mercancías peligrosas de la clase 3)

“En este sentido, consideramos que los factores de riesgo están formados por aquellas variables que se encuentran presentes en los accidentes, de forma que, incidiendo en estos factores, se reducen considerablemente los accidentes (Montané, Martínez, Jariot y Rodríguez, 1999), con lo que, por tanto, su finalidad es eminentemente descriptiva, puesto que su objetivo último consiste en ofrecer una descripción de las circunstancias que determinan el accidente de tráfico”.

Fuente: Aproximación conceptual e identificación de predictores de riesgo teóricos en jóvenes conductores: un punto de partida para contribuir en la reducción de accidentes de tráfico
Montserrat Rodríguez Parrón
Universitat Autònoma de Barcelona
Departament de Pedagogia Aplicada
08193 Bellaterra (Barcelona). Spain



TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

Como podemos determinar a partir de la definición de factor de riesgo, podemos concluir, que no solo es necesario conocer la “causa del accidente”, sino, que se tiene que investigar el “factor” presente en dicho accidente, a fin de “describirlo” de manera tal, que se pueda “intervenir” a través del “establecimiento o constitución” de un “predictor”.

Desde el punto de partida de la evaluación del desempeño, esto es, el establecimiento de los requisitos de accesibilidad y elegibilidad a los procesos de certificación, se han podido detectar factores de riesgo, que fácilmente pueden intervenir. Por ejemplo: los operadores de vehículos automotores articulados de carga para el transporte de mercancías peligrosas de la clase 3, deben cumplir los siguientes requisitos:

Experiencia mínima general y específica:	2 años y 18 meses en específica.
Educación/Escolaridad:	No requisitado/Saber leer y escribir.
Formación:	No requisitado
Capacitación:	Conocimientos básicos.
Requisitos legales:	Mínimos exigidos por la Ley y las Normas. (Curso obligatorio de mercancías peligrosas – Resolución 1223 de 2.014 dio plazo de 2 años).
Requisitos del cliente:	No requisitado (No participa).
Requisitos de las autoridades respectivas:	No requisitado (No participa).
Requisitos de capacidades:	A partir de la vigilancia.

Mientras los primeros 4 ítems se consideran las calificaciones mínimas requeridas para acceder al proceso de certificación, mientras los otros 4, complementan las calificaciones exigidas. En este proceso (accesibilidad y elegibilidad), ya podemos determinar algunos factores de riesgo identificados a partir de los requisitos exigidos por el esquema de certificación, veamos:

a. Trazabilidad en la experiencia laboral:

Respecto a la experiencia, las empresas y las personas solicitantes, no llevan registros trazables de la experiencia adquirida. En muchas ocasiones se limitan a demostrar (No de la mejor manera), la experiencia mínima requerida.

La experiencia en la función que desarrolla el trabajador es un indicador de la satisfacción en su desempeño. Traducido al lenguaje de la evaluación, la experiencia es el aprendizaje adquirido a partir de la práctica.



**TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.**

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

Este aprendizaje implica conocimientos, vivencias, hábitos, valores, habilidades, destrezas, etc.

Como puede apreciarse, las variables aplicables a la experiencia de un trabajador son variadas, y determinan en muchas ocasiones, la escala de desempeño en que se encuentra el trabajador sin necesidad de evaluarlo.

¿Por qué se puede traducir esta falta de experiencia trazable en un factor de riesgo?: Como se explicó anteriormente, la experiencia es un indicador de la satisfacción en el desempeño del trabajador, pero el hecho de no existir la trazabilidad en la adquisición de esta experiencia, no permite que se traduzca la información recaudada, en competencias evaluables y medibles, o en evidencia histórica del desempeño del trabajador, enfocada en el hacer, saber y estar.

Algunas certificaciones de experiencia laboral, solo indican tiempo de experiencia, pero carecen de las funciones desarrolladas por el trabajador, con las cuales se infiera evidencia en el desempeño.

En muchas ocasiones esta experiencia en tiempo no se ve traducida en experiencia de desempeño, siendo necesario realizar una evaluación más profunda para recoger la evidencia necesaria para determinar competencia, con las consabidas consecuencias para el mismo trabajador, dado que los costos de evaluación por el tiempo requerido para realizarla, aumentan en proporción al tiempo requerido para determinarla.

Pero no solo esta es una causa para mejorar la trazabilidad de la experiencia del trabajador. La permanencia en el empleo, su comportamiento dentro del mismo, las funciones realizadas y las habilidades, aptitudes y actitudes demostradas, son evidencias importantes, al momento de medir el desempeño del trabajador.

En nuestra experiencia desarrollada a través de los 522 procesos adelantados en 2.013 y 47 en el 2.014, nos ha indicado, que la trazabilidad no es un indicador de las empresas, que pudiesen considerar, importante, dentro de su sistema de gestión, que le llevase a identificar, un factor de riesgo, para la operación del transporte y para un servicio de calidad.

Esto podría ser otro indicador si nos dedicásemos a evaluar la empresa, pero aquí, solo nos ocupamos del trabajador.



**TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.**

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

El mantener una trazabilidad en la dimensión de la competencia dedicada al “saber estar”, nos ofrece evidencia para determinar las capacidades aptitudinales y profesionales del trabajador, medidas por T.I.T.E.C. S.A.S. en parte, como patrones de conducta, que podrían llegar a generar, una situación problemática, que se traduciría en un factor de riesgo y termine en un hecho fatal.

Conocer los hábitos, valores y actitudes del trabajador, es tan importante como determinar si sabe hacer su trabajo, ya que se complementan al grado tal, que no se podría desarrollar el trabajo a satisfacción, si no se “esta” en dicho trabajo, lo que supone un factor de riesgo o situación problemática, que terminará derivando en un accidente.

El “hacer”, “saber” y “estar”, deben estar incluidas en la trazabilidad de la experiencia del trabajador, es decir, la certificación de la “experiencia” laboral, debería indicar, si sabe “hacer”, tiene el “saber” suficiente y si “está” en su trabajo.

Si hemos considerado que los factores de riesgo están formados por aquellas variables que se encuentran presentes en los accidentes, en el momento de realizar una investigación de dichos accidentes, tendríamos que tener en cuenta, la trazabilidad de la experiencia del trabajador, o no quedaría completa nuestra investigación.

Aquí tratamos de evitar accidentes antes de que sucedan o se traduzcan en situaciones problemáticas.

El solo hecho de no llevar una trazabilidad en la experiencia del trabajador, o traduciendo, experiencia como aprendizaje, no nos permite concluir, que el trabajador evaluado, posea las competencias requeridas para realizar un trabajo satisfactorio y ni siquiera inferir, si puede realizarlo.

Es decir, no se puede determinar si el trabajador ha obtenido el aprendizaje suficiente en el tiempo en que se ha realizado un trabajo. Cuando hablamos de experiencia en “competencias laborales”, hablamos de aprendizaje permanente en el trabajo.

La pregunta entonces que nos hacemos, es si el trabajador que presenta su nombre o se postula para un proceso de certificación, ¿ha “aprendido” a través de su vida laboral, a realizar su trabajo?



TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

Si considerando entonces, que el factor humano se constituye en la primera causa de accidentes de tránsito, la experiencia es entonces, una de las variables más presentes en los accidentes de tránsito, por lo que podemos determinar sin temor a equivocarnos, que este es el primer factor de riesgo a intervenir.

b. Educación:

Pasando al segundo ítem del proceso de accesibilidad y elegibilidad, la educación en el colectivo estudiado, es otra variable que incide directamente, como factor de riesgo en la accidentalidad vial.

Aunque la educación no ha sido una variable estudiada desde el inicio de los procesos de certificación (Inicialmente no se solicitaba información sobre la educación de los participantes), esta se ha ido complementando en la medida que las personas certificadas se someten al proceso de vigilancia de su competencia.

La “educación” vista no solo como el proceso de transmisión de conocimientos, sino desde su ámbito más amplio que encierra además, costumbres, valores y comportamientos, pasando por la concienciación cultural, moral y conductual, hasta la socialización formal del individuo, frente a la sociedad, nos enfrenta a un problema más grave que la misma experiencia laboral, la cual por tratarse de un aprendizaje a través de la vida, es más fácil de moldear y transmitir, que la falencia de “educación”, en el colectivo estudiado, que se da, desde el inicio de su vida como ser, transmitida por diferentes actores de la vida misma del individuo.

Hemos revisado su nivel de escolaridad, que nos acerca un poco al nivel de “educación” que tiene el individuo evaluado, pero que no refleja su verdadero nivel de “educación”, desde el ámbito más amplio que la queremos ver.

La “educación” es una variable que suma a la “experiencia” laboral, mientras la “experiencia laboral” es un factor que puede llegar a restar a la “educación” si esta no ha sido adquirida de la mejor forma. La “educación” suma infinidad de valores al individuo, que se ven reflejados en su propio trabajo.

Por lo general, en el colectivo evaluado, el nivel de “educación” es bajo, y las medidas encaminadas a mejorarla, si existen no son suficientes. Esto nos enfrenta a una situación problemática que nos produce un factor de riesgo latente, que puede estar produciendo accidentes de tránsito.



**TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.**

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

Las Leyes y reglamentos en Colombia sobre el nivel de “educación”, para el colectivo evaluado, permiten que, esta profesión, actividad u oficio, se desarrolle desde el nivel más bajo de “educación”, por lo que no es, ni será, y ni se acercarán, a ser una o parte de la solución a esta problemática.

Esto nos deja al individuo mismo y a quien lo ocupa laboralmente, para tratar de intervenir la “educación”, como factor de riesgo para la accidentalidad.

Estamos seguros que la “educación”, está presente en cada uno de los accidentes ocurridos, por lo tanto es un factor de riesgo a intervenir, si queremos garantizar, medidas para la solución de la problemática presentada.

La “educación” vista desde la “competencia laboral”, nos indica si el individuo es o no, competente en su desempeño, pues esta es un “valor” a sumar en el “hacer” cotidiano del individuo.

En la preparación del vehículo, por ejemplo, es necesario que esté presente la “educación”, ya que el verdadero interés para que esta se dé adecuadamente (alistar el vehículo), es a través del “ser” y no del propio “hacer”.

Es verdad que, para desarrollar la competencia en la preparación o alistamiento del vehículo, solo es necesario el aprendizaje a través de la vida laboral, pero también lo es, el hecho que, este aprendizaje sin bases “educativas”, presenta falencias importantes, que se pueden traducir y se han traducido, en accidentes de tránsito.

El comportamiento, como parte integral de la “educación” del individuo, traducido como la actitud para desarrollar una tarea simple de la competencia en el desempeño, no se transmite a través de “experiencia”, sino que, debe ser parte integral del individuo mismo.

Pero, ¿podemos intervenir para mejorar el nivel de “educación”?

No solo podemos, estamos obligados a intervenir, con el fin de “hacer” de la profesión, actividad u oficio, un valor para el individuo y no solo un trabajo.

En cuanto a la escolaridad, las Leyes y Normas permiten en Colombia, que la operación de equipos de transporte, se dé desde el nivel más bajo de la misma, ya que solo se solicita al individuo, que sepa leer y escribir, para acceder legalmente a una licencia de conducción.



TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

La “escolaridad”, que es parte integral de la “educación”, puede estar también ausente en el colectivo evaluado, y no es un requisito, que le excluya de un proceso de certificación.

c. Formación:

Existe una tendencia a confundir “educación”, “formación” y “capacitación”. Son tres términos que para nuestro estudio deben verse por separado.

La “formación” son aquellos estudios y aprendizajes encaminados a la inserción, reinserción y actualización laboral, cuyo objetivo principal es aumentar y adecuar el conocimiento y habilidades de los actuales y futuros trabajadores a lo largo de toda la vida.

Está estrechamente relacionada con el “hacer” y no con el “saber”, como se podría suponer. Esta está dirigida a determinar si la persona ha sido preparada para realizar la labor para la que ha sido contratada.

En el colectivo evaluado, en ninguno de los casos (522 procesos), la persona presentó una constancia de “formación” y mucho menos, trazabilidad en dicho proceso.

Como la “formación” está siendo confundida con “capacitación” por el empresario, este se ha preocupado más, por hacer trazable dicha capacitación, pero no deja constancia ni la presenta, respecto a la “formación”.

En la mayoría de los casos, la persona trabajadora, no recibe formación en el transcurso de su vida laboral y en el peor de los casos, no la recibe ni siquiera al inicio de su relación laboral, o por lo menos, no lo evidencia.

Por este solo hecho, la “formación” está presente en cada uno de los accidentes de tránsito que se han presentado, y debe ser intervenida como factor de riesgo de accidentalidad vial.

d. Capacitación:

Respecto a la “capacitación”, esta es otra variable a tener en cuenta como factor de riesgo, ya que por lo que se ha podido apreciar en el colectivo evaluado, esta capacitación es insuficiente o de mala calidad.



TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

Se ha detectado que, en la mayoría de los casos, la “capacitación” está siendo atendida por actores no competentes dentro de un marco legal, de los cuales se pueda establecer, una trazabilidad, traducida como “desarrollo profesional” del trabajador.

Aquí radica la diferencia entre “educación”, “formación” y “capacitación”. Mientras la “formación” va dirigida al aprendizaje de cómo realizar el trabajo, la “capacitación” está dirigida a suplir la falta de conocimientos para realizar el trabajo. Es decir, la “formación” se ocupa del “hacer”, la “capacitación” se ocupa del “saber” y la “educación” del “ser”.

De esta manera se puede determinar, si la persona es competente en su desempeño o cuales son las necesidades que está tiene en “educación”, formación” y “capacitación”, para intervenir en esto. Mientras tanto, la capacitación está presente como variable en los accidentes de tránsito, por lo que se considera un factor de riesgo a intervenir.

Estas cuatro variables anteriores, representan las competencias del trabajador. A diferencia de lo que todos creen, la competencia se establece, a partir de estos tres aspectos:

El “hacer” producido por la “experiencia” y la “formación”;
El “saber” traducido en los conocimientos; y
El “ser”, a través de la “educación”.

Los dos primeros componen la competencia “técnica”, mientras el tercero se ocupa de la competencia “social”, y todos en conjunto determinan, la calificación del individuo.

Pero existen otros factores que están incursos y presentes en la accidentalidad vial, que serán materia de estudio en la constitución de los predictores de riesgo para operadores de vehículos automotores articulados de carga para el transporte de mercancías peligrosas de la clase 3.

e. Requisitos legales:

En la mayoría de las profesiones, actividades u oficios, están presentes los requisitos legales, mediante los cuales, una persona puede desarrollar determinada profesión, actividad u oficio.



**TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.**

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

Para el caso del colectivo que nos ocupa, los requisitos legales son los siguientes:

1. Para adquirir la licencia de conducción:

- Saber leer y escribir;
- Tener la edad mínima exigida por la Ley.
- Realizar un curso de formación en conducción.
- Poseer las capacidades físicas, psicológicas y motrices mínimas, requeridas por la norma.
- Encontrarse a paz y salvo por todo concepto frente a las autoridades de tránsito.

2. Para desarrollar la actividad:

Recientemente se estableció en la reglamentación respectiva, el curso obligatorio de “capacitación” para los operadores que transportan mercancías peligrosas, pero esta misma norma otorgó, un plazo de dos años, para realizarlo. En este sentido, se presupone, que será un requisito legal, a partir del vencimiento del plazo otorgado.

Así mismo, este requisito se puede suplir, mediante la certificación de la competencia laboral o la certificación como técnico laboral, a través de un programa de formación y capacitación técnica, con una duración mínima de 600 horas (De acuerdo a la regulación legal).

3. Obligaciones legales:

Las Leyes y Normas, establecen además, obligaciones legales al colectivo en estudio, tales como:

- Las establecidas en la Ley 769 de 2.002 respecto a las infracciones de tránsito.
- Las establecidas en el Decreto 1609 de 2.002 respecto al transporte de mercancías peligrosas;
- Las establecidas por la Organización de Naciones Unidas;
- Las establecidas por las normas de transporte; etc.

Estas obligaciones pueden ser traducidas en requisitos de evaluación, pero para esto se requiere de la participación de las autoridades respectivas en el comité del esquema de certificación, hecho que no ha ocurrido hasta el momento.



TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y TECNOLOGÍA
DE EVALUACIÓN COMPETENCIAL S.A.S.

T.I.T.E.C. S.A.S.

Organismo de Certificación de Personas

f. Requisitos del cliente:

No participa en el comité del esquema de certificación y por lo tanto no los ha establecido. No son requisitados.

No haremos comentario al respecto.

g. Requisitos de las autoridades respectivas:

No participa en el comité del esquema de certificación y por lo tanto no los ha establecido. No son requisitados.

No haremos comentario al respecto.

h. Requisitos de capacidades:

Los controles de capacidades tanto físicas, psicológicas, de movilidad y aptitudinal, se establecen a partir de la vigilancia de la certificación, por lo que no la afrontaremos en este primer estudio, ya que hasta el momento, no contamos con suficiente información que nos dé un perfil claro de la verdadera situación.

Para el desarrollo de estos requisitos, será importante contar con la participación de todas las partes interesadas.

Aun y cuando sabemos a ciencia cierta que estos cuatro últimos ítems de los requisitos de accesibilidad y elegibilidad, también están presentes como variables y factores de accidentalidad, no los estudiaremos por el momento, dada la poca información que poseemos hasta el momento.