

**REUNIÓN ORDINARIA  
CONSEJO CONSULTIVO PARA LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO  
ACTA N°21**

**FECHA:** 3 de febrero de 2021.

**HORA:** De 12:00 horas a 14:00 horas.

**LUGAR:** Realizada por vía telemática, a través de la plataforma “Teams”.

**ASISTENTES:** Augusto Bruna, Presidente.  
Ernesto Evans, Consejero  
José Molina, Consejero.  
Valeria Díaz, Secretaria Ejecutiva.

**OTROS** Santiago Mansilla, socio de consultora GSE Salud.

**ASISTENTES:** Pedro Contador, Jefe de División de Asesoría Legislativa y  
Convenios Internacionales.  
Claudia Morales, Jefa Área Educación de Comisión Nacional de  
Seguridad de Tránsito Subsecretaría de Transportes

**AUSENTES:** Ana María Muñoz, Consejera.  
René Aguilar, Consejero.

**ORDEN DEL DÍA:**

1. Verificación de Quórum
2. Presentación de Santiago Mansilla, socio de consultora GSE Salud, sobre el estudio “Diseño de herramientas para la gestión de la empresa en la prevención de riesgos laborales asociados a vehículos motorizados” Licitación ID: 1592-3-LE20
3. Estado de licitación “Diseño de directrices para gestionar la prevención y reducción de los efectos del consumo de alcohol y drogas en el trabajo”

## DESARROLLO:

### 1.- Verificación de Quórum

Se da inicio a la sesión tras constatar que se cuenta con el Quórum mínimo para sesionar.

### 2.- Presentación de Santiago Mansilla, socio de consultora GSE Salud, sobre el estudio “Diseño de herramientas para la gestión de la empresa en la prevención de riesgos laborales asociados a vehículos motorizados”

El objetivo principal de esta licitación fue desarrollar herramientas de gestión de prevención de riesgos laborales asociados a vehículos motorizados, orientadas a la disminución de accidentes del trabajo y de trayecto, y cuyos productos esperados fueron, específicamente, los siguientes:

- Estudio de experiencias comparadas.
- Registro y análisis de causas de accidentes laborales.
- Herramientas de gestión preventiva.
- Programa de formación de competencias.
- Informe ejecutivo final.

#### a) Informe sobre experiencias comparadas:

En un principio, se escogieron 15 países de distintos continentes, a través de la metodología de similitudes y diferencias; luego, se seleccionaron 5 países que cumplían con diversos requisitos, dependiendo del criterio “accesibilidad de la información” y “disponibilidad de literatura científica”, entre otros. Estos fueron Singapur, España, Reino Unido, Noruega, Portugal y Australia.

Las dimensiones para seleccionar estos países fueron:

- Riesgo por accidentes de tránsito.

- Mejoramiento de seguridad vial.
- Estado de la seguridad laboral.
- Políticas y programas seguridad accidentes por vehículo.
- Normativa reguladora de prevención de accidentes laborales.
- Información disponible.
- Factor cultural y nivel socioeconómico.

Luego de una revisión detallada de cada uno de estos 6 países, la consultora arribó a diversas recomendaciones, destacando especialmente:

- Directrices sobre seguridad vial población general y requisitos especiales sobre conductores profesionales. (Ej Driving at Work entre HSE y Depto. Transporte, UK ).
- Poner metas prácticas de reducción de tasas de fatalidades en plazos acotados con enfoque de visión “cero”.
- Límites de velocidad, idoneidad de conductores, control vial mediante inspecciones, puntos negros en seguridad vial, tecnologías de vehículos, comportamiento de usuarios (conductores, peatones, pasajeros), formación y campañas de sensibilización, políticas de alcohol y drogas, atención de urgencia accidentados graves, aparecen como ejes claves en las políticas.
- Integración de políticas y acciones coordinadas entre los diferentes actores público-privados que intervienen en la seguridad vial.
- Propuesta de consejo de seguridad vial laboral como derivación del acuerdo Nacional sobre Seguridad Vial. (Ej iniciativas de Singapur, Australia, UK y España.)
- Incorporación de información ad-hoc que permita identificar cuando un accidente de tránsito se trata de un posible accidente laboral.
- Adopción de sistema de licencias de conducir por puntos (actualmente casi todos los países de UE cuentan con ello).

b) Informe sobre registro y análisis de accidentes laborales:

Para llevar a cabo este informe, se tomaron en consideración los respectivos mecanismos de registro y variables que deben ser registradas por cada uno de las instituciones relevantes de los 6 países elegidos, las metodologías de análisis de información y planificación de medidas correctivas inmediatas y de mediano plazo y, por último, las

propuestas metodológicas para el desarrollo e implementación del registro y análisis de accidentes con vehículos motorizados.

En cuanto a los mecanismos de registro y variables que deben ser registradas en los respectivos países, la materia se abordó desde dos puntos de vista: aquellos utilizados en organismos internacionales (IGLAD, Reporte amigable de accidentes de la Unión Europea e IRTAD) y los sistemas de registro utilizados dentro del territorio nacional de los países en análisis. En este segundo punto se pudo observar que en todos los países estudiados es la Policía quien lleva el registro de los accidentes, que cada uno tiene su propio formulario y su propia institucionalidad al momento de analizar y reportar los indicadores, que en el ámbito laboral es común que los accidentes laborales graves y fatales los reporten entidades vinculadas al trabajo, que los accidentes viales laborales sean reportados por las empresas a la entidad que las normas les exigen, y, por último, que en algunos casos el formulario contiene campos para identificar al accidente como uno laboral. Especial importancia cobran los campos que tienen que considerarse a la hora de formular el registro, los que deben tratar a lo menos los siguientes aspectos:

- Variables de las circunstancias y localización del evento.
- Variables del tipo de vehículo.
- Variables relativas a las víctimas lesionadas.
- Factores que contribuyen a la ocurrencia del accidente.

Luego de estudiar el registro y análisis de los accidentes vehiculares en los países en cuestión, la consultora estableció las siguientes conclusiones:

- Se propone una definición de caso de accidente laboral con vehículo.
- Carabineros de Chile debe seguir siendo la fuente primaria de registro de datos accidentes de tránsito con lesiones.
- El análisis técnico y científico de información y reporte de indicadores nacionales oficiales sobre Seguridad Vial debería estar radicado en una sola entidad. Sin perjuicio de que otros organismos realicen análisis específicos (como accidentes viales laborales).
- Incorporar en la DIAT general un ítem parametrizado que permita identificar la condición de accidente laboral que haya involucrado vehículos motorizados, tanto para accidentes de trayecto como de trabajo.

- Establecer un formulario único nacional para el registro de datos de accidentes laborales con vehículos involucrados, que fuera común tanto para Mutualidades como para organismos fiscalizadores (Dirección del Trabajo y SEREMI de Salud). Se propone conformar mesa técnica Ad-Hoc.
- En el registro utilizar variables de las cuatro dimensiones que utilizan los países europeos e incorporar variables que puedan identificar accidentes laborales.
- Fortalecer los métodos de investigación de accidentes laborales viales graves y fatales en organismos fiscalizadores y otros que correspondan. Los flujos de información hacia la Superintendencia deben estar estandarizados. (tipo de información, frecuencia, oportunidad, modos de transmisión de datos).
- Establecer un sistema de rescate de urgencia ante la ocurrencia de accidentes de tránsito graves. (Centros de referencia, protocolos de atención, medios de rescate) ya que, a la luz de la información revisada, se pudo concluir que muchas muertes se producían por la demora en la atención médica luego de ocurrido el accidente de tránsito.
- Utilizar masivamente las TIC en el registro de información primaria y acceso a las bases de datos con los permisos correspondientes.

c) Informe sobre herramientas de gestión:

En este producto se especifican las características de cada una de las herramientas de gestión más utilizadas, las que se basan en la revisión internacional de los sistemas utilizados en otros países y que podrían ser replicables en nuestro país. Luego, se realizan sugerencias de cómo implementar en las empresas o el Estado las diversas herramientas de gestión. Finalmente, se describe con detalle los componentes que conforman la herramienta de gestión.

Las herramientas de gestión para la prevención de riesgos laborales asociados a vehículos motorizados a implementar por parte del empleador son:

- Licencia de conducir con puntos:  
Corresponde a un sistema de evaluación de la conducta al conducir vehículos motorizados que castiga las faltas y premia el comportamiento adecuado, medido en términos de las infracciones certificadas. A nivel de la gestión pública se requiere un proyecto de Ley o activar y actualizar iniciativas que se encuentran en el Parlamento

sobre este tema. A nivel empresarial, es posible también disponer en los reglamentos internos un sistema de puntaje para conductores profesionales con vehículos de las empresas.

- Control de Fatiga:

Se propone implementar en las empresas un sistema de gestión de riesgos de fatiga (SGRF) para conductores, que se basa en datos, principios científicos sobre somnolencia y fatiga y elementos operativos de control para monitorear y mitigar los efectos de la fatiga y los errores de desempeño relacionados con la conducción que pueden desencadenar accidentes con vehículos. Se aborda no solo los conductores por trabajo sino también en trayecto (conductores de sus vehículos de ida al trabajo o retorno al hogar) Se deben privilegiar los sistemas de control de fatiga sobre los factores determinantes (organización del trabajo, conductas, condiciones del trabajo, vehículos) más que monitorear in situ la conducción de vehículos de un conductor fatigado.

- Identificación de peligros y evaluación de riesgos:

Corresponde a un sistema específico de investigación de peligros y evaluación de riesgos (IPER) para la exposición a accidentes con participación de vehículos sea en la conducción por razones de trabajo o en la movilidad de los trabajadores en trayecto o con ocasión del trabajo. Incorpora evaluación de personas, vehículos y entorno. Se sugieren formas de implementación del sistema IPER-Vehículos y los componentes a considerar. La identificación de peligros y evaluación de riesgos específicas para el peligro de accidente con vehículos motorizados Utilizar en la identificación de los peligros, listas de chequeo sistemáticas.

- Capacitación de conductores:

Una de las herramientas importantes descritas en la literatura para la prevención de accidentes con vehículos motorizados que ocurren a los usuarios de las vías (públicas y privadas) es la formación y capacitación de las y los trabajadores. Es una herramienta fundamental para un sistema de gestión de riesgos que debe abordar el universo de los empleados considerando distintos niveles de capacitación según tipo de usuario y magnitud del riesgo evaluado tanto para el trabajador como para terceros.

- Exámenes psicotécnicos:

Corresponden a pruebas diseñadas para evaluar las capacidades intelectuales y físicas para la realización de tareas relacionadas con determinados puestos de trabajo como lo es la conducción de vehículos. Se explican las diversas tecnologías para realizar exámenes psicotécnicos disponibles en el mercado y que pueden ser de interés y ayuda a la gestión de la seguridad de transporte en una empresa u organización, así como las posibles formas de implementación. Se propone que las empresas de transporte de pasajeros o mercancías implementen estos exámenes, independientemente de la exigencia para obtención de licencia.

- Test de alcohol y drogas:

Dada la importancia de evitar la conducción de vehículos bajo la influencia de alcohol y otras drogas, factor internacionalmente considerado como de alta importancia, se sugiere implementar en empresas un sistema de control de estos factores. Se exponen los métodos más utilizados en los tests.

- Implementación Norma ISO 39.001:

La Norma ISO 39001: 2012 especifica los requisitos para un sistema de gestión de la seguridad del tráfico por carretera, esto aplica para empresas que interactúan con el sistema de tránsito y su objetivo es reducir la muerte y lesiones graves relacionadas con los accidentes de tráfico. Se describen los componentes de la Norma y los beneficios que surgen de su implementación en las empresas. Se propone que las empresas adopten el sistema de gestión propuesto por ISO.

- Herramientas de investigación de accidentes en grandes empresas y empresas del transporte:

Aun cuando la investigación de accidentes es una herramienta reactiva que se utiliza una vez ocurridos los accidentes, se considera internacionalmente como una herramienta fundamental para corregir las deficiencias que se encuentren y así evitar la ocurrencia de nuevos eventos. Se expone en el informe, un conjunto de modelos de investigación que pueden ser implementados en las empresas ante la ocurrencia de accidentes graves o fatales con vehículos involucrados.

- Boletín de accidentes laborales viales:

Se propone que SUSESO establezca un formato de boletín para los Organismos Administradores que se utilice para compartir experiencia respecto a todos los accidentes laborales viales, incluyendo trabajo y trayecto.

El objetivo es poner en conocimiento las debilidades preventivas y las medidas de corrección implementadas como una guía para mejorar prácticas.

d) Informe sobre programa de formación de competencias:

En esta entrega, se apunta a brindar una descripción metodológica sobre el programa de formación de competencias, especificar los contenidos de la formación (en estructura modular) y proponer una metodología de evaluación para el programa.

En específico, se quiso reconocer la importancia de prevenir los riesgos en el uso de las vías por donde circulan vehículos motorizados, analizar la normativa legal vigente relacionada a seguridad vial laboral y aplicarla en su entorno de trabajo, identificar y desarrollar herramientas y técnicas útiles en la gestión de la seguridad vial laboral tanto para accidentes del trabajo como de trayecto, así como reconocer buenas prácticas en prevención de riesgos de accidentes con vehículos motorizados a través del intercambio de experiencias entre las organizaciones e implementar planes de seguridad vial en las empresas.

Para lo anterior, este programa se llevaría a cabo mediante una estructura modular, en que los Módulos 1 y 2 estén orientados para todos los trabajadores de la empresa y el Módulo 3 apuntaría a conductores de vehículos motorizados profesionales y tomadores de decisión en la empresa, con una duración total de 20 horas.

- Módulo 1: Sensibilización en seguridad vial (6 horas)

Tiene por objeto crear conciencia en los trabajadores sobre todos los riesgos generales asociados a los desplazamientos en las vías.



#### Contenidos

- Introducción a la seguridad vial
- Normativa en seguridad vial
- Estadísticas de accidentes tránsito.

- **Módulo 2: Prevención de accidentes de trabajo y trayecto (8 horas):**  
Orientado a identificar riesgos asociados a movimiento de vehículos motorizados.

#### Contenidos

- Riesgos en el desplazamiento asociados a vehículos motorizados. Factores del Entorno, vehículos y personas
- Medidas preventivas para diversos usuarios de las vías
- Seguridad de vehículos.
- Organización de la empresa que influye en accidentabilidad.
- Conducción segura de vehículos.
- Abordaje de situaciones de averías o emergencia.

- **Módulo 3: Herramientas de gestión para la seguridad vial (6 horas)**  
Su objetivo es gestionar riesgos en la conducción de vehículos motorizados.

**Contenidos**

- Exigencias normativas de conductores profesionales.
- Exigencias de la organización respecto a seguridad en la conducción
- Mantenimiento preventiva
- Fundamentos de la Norma ISO 39001

- Propuesta:

<b>Tipos de evaluación</b>	<b>Instrumentos posibles</b>
<b>Evaluación diagnóstica</b>	Pruebas escritas, entrevistas, cuestionarios percepción inicio de cada módulo
<b>Evaluación Formativa</b>	Pruebas escritas aplicación de conocimientos, interrogaciones orales, Exposición de trabajo grupal, informes estudios de casos, prácticas de terreno (según diseño del curso)
<b>Evaluación Sumativa</b>	Pruebas escritas, Desarrollo de proyecto, aplicación estudio de caso (evaluación final del programa, sean módulos 1 y 2 o 1,2 y3)
<b>Evaluación de satisfacción</b>	Cuestionarios satisfacción (respuestas cualitativas escala de Likert)

e) Comentarios finales:

- Chile tiene institucionalidad, nivel de conocimientos y condiciones económicas adecuadas como para alcanzar altos estándares respecto a tasas de accidentes con vehículos y

buenos niveles de seguridad del tránsito para toda la población y particularmente para la fuerza de trabajo.

- Se observan diferencias en los estándares de integración institucional público-privada como ocurre en países exitosos en materia de seguridad vial. Por otra parte, la experiencia de otros países muestra que no es imprescindible tener una instancia exclusivamente dedicada a seguridad vial laboral, pero si se hace necesaria la integración estratégica de la seguridad vial poblacional y la salud y seguridad en el trabajo sobre los accidentes con vehículos.

- Es imprescindible la integración de las Políticas de Seguridad Vial con Seguridad y Salud en el Trabajo y materializar la integración de acciones preventivas entre organismos del Estado, Organismos Administradores del Seguro, empleadores y trabajadores.

- La educación en seguridad vial hacia la población escolar y adulta, así como la capacitación de las y los trabajadores en esta materia, son estrategias de primera importancia que deben reforzarse en Chile.

- El intercambio de experiencias y participación de profesionales chilenos en los foros internacionales de seguridad vial es un camino que debe fortalecerse, en particular lo relativo a seguridad vial laboral

- Creación de conocimiento local de los factores más relevantes en la ocurrencia de accidentes con vehículos mediante la realización de estudios con criterios estadísticos y mirada científica, que posibilite tomar decisiones sobre estándares y priorización de medidas de intervención: (Por ej. “puntos negros”).

- Es fundamental fortalecer el rol de CONASET en materia de estudios y divulgación de datos sobre accidentes de tránsito.

#### Comentarios a la presentación:

El consejero don Ernesto Evans agradece la presentación y consulta si los organismos administradores ya cuentan con herramientas parecidas a las propuestas de capacitación. A continuación, comenta sobre los distintos sistemas en el mundo para medir los accidentes viales y laborales. Añade que en Chile falta integración, y plantea que una medida a proponer es crear una DIAT con un foco específico porque, a su entender, la DIAT es muy general y no describe cuando se está en presencia de un accidente laboral vial. Lo interesante del estudio es que hay una propuesta práctica de elaborar una DIAT para registrar aquellos accidentes viales y laborales. El señor Santiago Mansilla menciona que

en los organismos administradores si hay herramientas de capacitación pero debería fortalecerse la reducción en la accidentabilidad laboral vial, en el sentido que la fatalidad en accidentes por vehículos es el índice más alto (40% de los accidentes fatales involucran a un vehículo motorizado), aun cuando estas capacitaciones se encuentran en funcionamiento hay que fortalecerlas, sobre todo a diversos niveles (conductores profesionales y otros conductores no profesionales, lo segundo que no se ha visto hasta el momento). Más que proponer una DIAT específica se propone que dentro de la DIAT se agregue un campo que permita identificar el accidente como uno laboral vial.

El consejero don José Molina agradece la presentación y pregunta sobre qué se requiere para implementar estos instrumentos propuestos. El señor Santiago Mansilla responde que ir por la línea legislativa es complejo, por lo que ni siquiera se propuso, pero en lo que sí se puede trabajar es en relación con la licencia por puntos para conductores profesionales al interior de la empresa, mediante el reglamento interno. No es posible exigirlo a todos los trabajadores porque sería legal hacer diferencias arbitrarias. En términos normativos se pueden fortalecer reglamentos, pero este asunto pasa por lograr acuerdos en la Política Nacional que haya (de Seguridad y Salud en el trabajo y Seguridad Vial).

El Presidente don Augusto Bruna felicita al señor Santiago Mansilla por la presentación y adhiere la opinión de que el camino legal es poco realista; la experiencia comparada canalizada dice que en lo teórico Chile no está tan mal, pero tiene la impresión que la aplicación concreta de las normas está muy retardada. Puntualiza que el señor Santiago Mansilla realizó un par de comentarios relativos al control de velocidad y las licencias de conducir: el control de velocidad se reguló hace poco y no dio muchos resultados con los 50 km/hr. En cuanto a las licencias, entiende que con ellas ha habido una constante demostración de transgresión de la ley a través de la falsificación de las mismas y de los permisos de circulación, en conjunto con una estructura municipal muy precaria. Recuerda el comentario de especialista oftalmóloga de que las pruebas de conducción son muy atrasadas en algunas municipalidades, por lo que se podrían suplir estos obstáculos por otras vías.

El señor Santiago Mansilla complementa el comentario del Presidente en el sentido de que el problema es justamente el no cumplimiento de la norma, tomando el ejemplo del límite de velocidad, el que no funcionó en un principio, pero cree que CONASET puede implementar tecnologías para aplicación de multas, por ejemplo, en la instalación de

radares. Agrega que en algunos municipios se ponen muy pocos requisitos para adquirir licencias de conducción, por no tener elementos de medición.

La señora Claudia Morales felicita el trabajo realizado y cree que servirá de base para implementar medidas de políticas públicas en seguridad vial, particularmente en el mundo del trabajo y transporte, porque estos temas se han dejado de lado en algunas ocasiones. Este trabajo viene a ser una continuación de la mesa de trabajo levantada hace más de 20 años y complementa la Estrategia de Seguridad Vial que actualmente se está trabajando desde CONASET para los próximos 10 años. En lo referido a las licencias, coincide que existe un problema de falsificación, pero actualmente están para toma de razón por parte de la Contraloría los decretos de licencia digital; la licencia por puntos quedó atrás porque había que modernizar el sistema, lo que permite la licencia digital, junto con la plataforma de implementación para la licencia por puntos. La licencia por puntos dentro del reglamento interno es en su opinión una buena idea, pero enfatiza que sí hay actualmente avances en esta materia. En lo referente a velocidad, se ha demostrado que los radares a nivel internacional son la mejor medida para bajar la velocidad (CAPI), por lo que se han hecho diversos esfuerzos para que estas medidas salgan adelante. En cuanto al SIEC 3, nueva versión del actual sistema de registro de accidentes de tránsito según la información entregada por Carabineros de Chile, se incorpora el accidente vial y el accidente escolar, pero lo importante es la integración de los datos, es decir, que la DIAT, por su parte, también se vea enriquecida. En la actualidad es muy pobre la información solicitada a las mutuales. En los exámenes de salud, se está llevando a cabo una mesa con SENADIS, el Ministerio de Salud y el Ministerio de Transporte para reformular el examen (mejorar en general el examen para todos los postulantes) ya que en el pasado solo se habían hecho mejoras en cuanto a enfermedades pero quedaron pendientes los temas relativos a los exámenes psicotécnicos, no obstante el Ministerio de Salud entregó toda la información y su propuesta pero se ha hecho de forma fragmentada\* porque todavía hay algunos exámenes que no tienen mucho sentido de que sigan practicándose al día de hoy. Los decretos y leyes van mucho más lento, así que el generar resoluciones que vayan dirigidas a los reglamentos internos son una buena idea en su opinión.

\*Decreto 170.

El señor Pedro Contador señala que la idea de la Subsecretaría de Previsión Social es hacer un taller abierto en el que participe la consultora (menciona que tradicionalmente lo han hecho así con los estudios licitados que deban entregar alguna herramienta de política

pública), incluido un panel con otros organismos como CONASET, SENDA, Dirección del Trabajo, SUSESO y la propia Subsecretaría de Previsión Social. Junto con que se exponga la presentación, se propone detallar a los distintos participantes cuáles serán las propuestas y cómo se van a implementar. La idea es que se puedan establecer líneas de trabajo, por ejemplo, la formación y capacitación en los programas “Construyo Chile” y “Construyo Puerto” para hacer una bajada operativa en transporte con el contenido y metodología propuestos.

Otras materias involucrarían hacer mesas de trabajo a modo de marco legal o que tomen en consideración el reglamento interno, así como el trabajo conjunto con el Ministerio de Transporte.

La señora Claudia Morales reitera la colaboración y disposición de CONASET, y propone realizar reuniones preparatorias antes del mes de marzo.

El Presidente don Augusto Bruna agradece y suscribe la idea de realizar los talleres en marzo. En los temas de formación y capacitación y en lo que pueden hacer los organismos administradores en relación al transporte, especialmente en delivery, es de gran importancia.

3-. Diseño de directrices para prevenir y reducir los efectos del consumo de alcohol y drogas en el trabajo.

El señor Pedro Contador explica que, de acuerdo a las bases, terminó el plazo de ejecución del contrato. Se entregó el Producto 2 (Informe sobre relación entre accidentabilidad laboral y el consumo de alcohol y drogas), se aceptó y se pagó. El segundo pago se realiza al momento de aceptar el Producto 3 (Informe sobre la normativa comparada que regula la prevención y control de alcohol y drogas),<sup>4</sup> (Directrices para la prevención y control de los factores de riesgo presentes en los lugares de trabajo que influyen en el consumo de alcohol y drogas), y 5 (Informe Ejecutivo). La consultora propuso hacer una preentrega con sus respectivos comentarios y observaciones. Hace algunos días se presentaron por segunda vez las correcciones, las que se rechazaron. La consultora requiere más plazo debido a que el contrato va a terminar en algunos días, por lo que presentaron la solicitud de ampliación de plazo a DAF, división que solicitó un informe a la División de Asesoría Legislativa para hacerlo procedente, el que se encuentra en elaboración. En cuanto al Producto 3, se tiene que corregir la normativa comparada y el Producto 4 los mecanismos de gestión de riesgos.

Hay deficiencias de estructura, claridad y fundamentación que impide aprobar los informes presentados.

El consejero don Ernesto Evans comenta que existe interés por el seguro Covid y el Protocolo Sanitario y de retorno seguro.

**Próxima sesión miércoles 24 de febrero 2021, 12:00 a 14:00 horas**

Documentos comprometidos:

- Presentación de Santiago Mansilla, socio de consultora GSE Salud, sobre el estudio “Diseño de herramientas para la gestión de la empresa en la prevención de riesgos laborales asociados a vehículos motorizados”

CONVOCATORIA: Se acuerda que la próxima sesión será citada por intermedio de la secretaria ejecutiva a través de correo electrónico.

---

**Augusto Bruna**  
Presidente

---

**Ernesto Evans**  
Consejero

---

**José Molina**  
Consejero

Transcriptora: Valeria Díaz, Secretaria Ejecutiva.