Guía de movilidad segura en la empresa

DGT
Dirección General de Tráfico

Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales
Gobierno del Principado de Asturias

Agradecemos a las siguientes empresas su colaboración
en la elaboración de esta Guía:

Edita:
Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales

Autores:
Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. Jefatura Provincial de Tráfico de Asturias
Gobierno del Principado de Asturias. Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales

Diseño: Santamarina Diseñadores

Impresión: Gráficas Rigel S.L.

D. Legal: AS-02568-2016

Índice

7 **Raquel Casado Martínez**
Jefa Provincial de Tráfico de Asturias

9 **Miryam Hernández Fernández**
Directora del Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales

11 Justificación

12 Los factores de riesgo en los desplazamientos al trabajo

14 Los datos de la siniestralidad vial laboral

17 El marco legal y jurídico de referencia

19 La organización de la gestión de la movilidad y Seguridad Vial

21 La elaboración de un Plan de Seguridad Vial en la empresa.
Esquema de sus fases

32 Catálogo de medidas para un Plan de Seguridad Vial en la Empresa

48 Los instrumentos de mejora:
El intercambio de buenas prácticas

50 Recursos y fuentes de información

54 Anexos

El coste de vidas humanas que suponen los accidentes de tráfico ha exigido planificar políticas activas por parte de la Unión Europea, OCDE y el Banco Mundial, bajo el principio del derecho de los ciudadanos a trasladarse por los diferentes tipos de vías bajo unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras con el mínimo impacto ambiental posible, en el que todos, ciudadanos y agentes implicados tienen su responsabilidad.

La estrategia de seguridad vial 2011-2020 pretende ser el marco de actuación e instrumento que facilite, impulse y coordine iniciativas de seguridad vial de los agentes políticos, económicos y sociales a nivel nacional.

El reto más importante de la Dirección General de Tráfico es llevar la seguridad vial y el modelo de movilidad segura a todos los ciudadanos sea cual sea su entorno. Sabemos que han sido muchos los avances que se han conseguido en los últimos años en la prevención de riesgos laborales, pero la realidad es contundente: los accidentes de tráfico representan el 32% de los accidentes mortales de trabajo, tanto en los desplazamientos in itínere, como en los desplazamientos en misión.

Una de las líneas de acción estratégica en la política de seguridad vial es la mejora en los desplazamientos relacionados con el trabajo. De esta manera, se pretende incorporar la cultura de las buenas prácticas viales en las empresas, con el fin de contemplar la seguridad en los desplazamientos como reto de las políticas de prevención de riesgos laborales.

En este ámbito la Dirección General de Tráfico y el Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales de la Consejería de Empleo, Industria y Turismo del Gobierno del Principado de Asturias firmaron un convenio de colaboración el 1 de diciembre de 2015, con el objeto de establecer el marco formal de colaboración entre los dos organismos públicos para establecer las investigaciones, programas, campañas etc.,

Como primer fruto de esta colaboración, surge esta Guía que constituye una herramienta de trabajo puesta a disposición de todo el tejido empresarial del Principiado de Asturias, como instrumento para la puesta en marcha por parte de las empresas de políticas activas en el ámbito de la prevención que permitan con la colaboración de todos reducir la siniestralidad laboral y en especial en el ámbito de la movilidad segura.

Raquel Casado Martínez
Jefa Provincial de Tráfico de Asturias

Es un hecho ya ampliamente compartido que los accidentes de tráfico constituyen un problema de salud, un problema laboral y un problema social que requiere de la coordinación de todos los agentes intervinientes, administraciones públicas, Dirección General de Tráfico, empresarios, trabajadores, e incluso comunidad educativa y medios de comunicación para conseguir una mejora efectiva y eficaz de las condiciones de trabajo relacionadas con la seguridad vial laboral y en consecuencia, una reducción continuada y permanente de los datos de siniestralidad vial laboral.

No hemos de olvidar que además de la principal pérdida, que no es otra que la salud o incluso la vida del trabajador, los accidentes de tráfico constituyen una de las principales causas de absentismo laboral, por lo que no sólo constituyen un grave problema de seguridad en la empresa, sino que además se convierten en causante de un grave perjuicio económico, que desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales puede ser minimizado.

A día de hoy, existen herramientas diseñadas para promover actuaciones empresariales encaminadas a la implantación de políticas de seguridad vial laboral en los entornos de trabajo:

La **Carta Europea de la Seguridad Vial** promovida por la Comisión Europea y aprobada en el año 2004, es una iniciativa de participación y diseño de actividades enfocadas a la mejora de las condiciones de seguridad vial a las que se comprometen, mediante la firma de la Carta Europea, empresas e instituciones del entorno de la UE.

La **Ley de Ley 31/1995 de PRL** constituye el eje fundamental para el diseño de cualquier política de Prevención de Riesgos Laborales en nuestro país. La cuestión es que la Seguridad Vial Laboral, es un apartado que el legislador "olvidó" incluir en su redacción inicial, y del que tampoco "se acordó" en sus posteriores modificaciones.

No obstante, es a partir de ella y de sus principios orientadores que, ante un reto como el de la Seguridad Vial Laboral, ha de servirnos de guía.

Esos principios que indican evitar los riesgos, evaluar los riesgos que no se puedan evitar, combatir los riesgos en su origen, tener en cuenta la evolución de la técnica, o adoptar medidas que antepongan la protección colectiva a la individual, entre otros, son perfectamente aplicables a la materia que nos ocupa.

Pero es la acción conjunta, la coordinación y la cooperación entre todos los agentes intervinientes, la herramienta más eficaz para realizar una correcta identificación de factores de riesgo y una adecuada evaluación de los mismos que sustenten una gestión preventiva global que incluya la Seguridad Vial laboral entre sus prioridades.

Ese espíritu de colaboración para la acción conjunta, es lo que ha movido al Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales y a la Dirección General de Tráfico desde su jefatura de Asturias, con la inestimable ayuda de importantes empresas tractoras de nuestra región, a poner sobre la mesa nuestra experiencia desde cada particular punto de vista, para dar solución a aquellas cuestiones que a ambos organismos preocupan.

El resultado es la Guía que a continuación presentamos. Sirvan sus páginas como impulso a aquellas empresas que deseen incorporar o mejorar sus políticas de Seguridad Vial Laboral en su gestión preventiva. Espero y deseo que sean muchas.

Miryam Hernández Fernández
Directora del Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales

Justificación

Los accidentes de tráfico y sus enormes consecuencias humanas, sociales y económicas constituyen un problema de seguridad pública, un problema de salud pública y un problema social. Entre todos hemos descubierto que los accidentes no son casuales, sino que son evitables, y poco a poco estamos obteniendo resultados razonables en nuestro país. Como dice la Comisión Europea, la seguridad vial es una responsabilidad compartida entre todos los agentes públicos y privados.

Además plantea como reto evitar todas las víctimas mortales del tráfico (visión cero). Para abordar ese reto no sirven las iniciativas aisladas, hay que planificar, marcarse objetivos posibles e implicar a la sociedad civil. La prevención de los riesgos laborales está basada en el trabajador, la máquina y el entorno, similar a la prevención de los accidentes de tráfico en los que el factor humano, el vehículo y la infraestructura son los elementos sobre los que descansa este tipo de políticas.

Por tanto, la mejora de la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo constituye una línea de acción estratégica tanto de la política de seguridad vial como de la política de prevención de riesgos laborales, por lo que parece razonable incorporar la cultura de la seguridad vial a las empresas como una buena práctica en la política de prevención de riesgos laborales. El impulso de esta iniciativa es fruto de la colaboración entre el Gobierno del Principado de Asturias a través del Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales, y el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, que desde el año 2014 vienen trabajando en diferentes acciones en este ámbito (Convenio de colaboración firmado el 1 de diciembre de 2015).

Desarrollar la seguridad vial en el trabajo desde la prevención de riesgos, exige, además de la máxima colaboración entre todas las Administraciones competentes, la participación de todos los sectores afectados: empresas, sindicatos, organismos técnicos especializados y los propios trabajadores.

Los factores de riesgo en los desplazamientos al trabajo

La movilidad en el trabajo y sus consecuencias

Los registros estadísticos demuestran que gran parte de los desplazamientos tienen su origen en el ámbito laboral. Según se desprende de los datos de la Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España (MOVILIA) elaborada por el Ministerio de Fomento, en el año 2006, las personas ocupadas realizaban en un día medio laborable más de 62 millones de desplazamientos, lo que supone la mitad del total de los desplazamientos realizados. De esos 62 millones de desplazamientos, alrededor de un 67% (41 millones) correspondían a viajes de ida al trabajo y de vuelta al domicilio.

El riesgo de sufrir un accidente en los desplazamientos al trabajo implica la confluencia de varios elementos: el factor humano, vehículo, vía y las condiciones del entorno y la gestión de la actividad empresarial.

El factor humano
En lo que respecta al factor humano, se hace referencia a la capacidad de conducción (incluyendo tanto la formación como el entrenamiento), la actitud ante la seguridad, la utilización de aparatos tecnológicos de forma simultánea con la conducción (teléfonos móviles, GPS, manos libres, blackberry, DVD, etc.)

Estas circunstancias pueden verse alteradas por el consumo de alcohol, estupefacientes o medicamentos psicotrópicos. Asimismo, son elementos potenciadores, la fatiga física o psíquica o el sueño que, según determinados estudios, comienzan a situarse como una de las causas principales de los accidentes de trabajo.

En los tiempos actuales, no tendría sentido hacer referencia a la influencia del factor humano en la conducción ignorando el exponencial proceso de automatización y autonomía de los vehículos que, inexorablemente, llevará en un futuro cercano a la paulatina pérdida de influencia de dicho factor, hasta quedar reducido, probablemente, a un aspecto insignificante.

El vehículo
Es un elemento que se utiliza tanto para el desplazamiento hasta el centro de trabajo como herramienta profesional y entre los riesgos asociados al mismo se incluyen el estado de los neumáticos, frenos, fijación de la carga a transportar, disipación de gases, parachoques, estructuras absorbentes, cinturones de seguridad, cascos, air-bags, depósitos anti-rotura y anti-derrame, cabinas reforzadas, etc.

Enfocado desde la óptica de la prevención de riesgos laborales, la empresa deberá plantearse su campo de actuación sobre los vehículos, diferenciando claramente dos casos.

Por una parte, los vehículos que conforman su flota, que estará obligada a mantener en perfectas condiciones de uso, y por otra los pertenecientes a los trabajadores utilizados en desplazamientos relacionados con el trabajo, para los que facilitará posibilidades de mantenimiento, mejora o incluso cambio.

La vía
Dentro de este apartado se pueden incluir tanto los aspectos relativos al diseño y construcción -trazado, pavimentación, anchura, resistencia al deslizamiento, número de carriles, pendiente, peralte-, así como los que hacen referencia a su explotación, mantenimiento y rehabilitación.

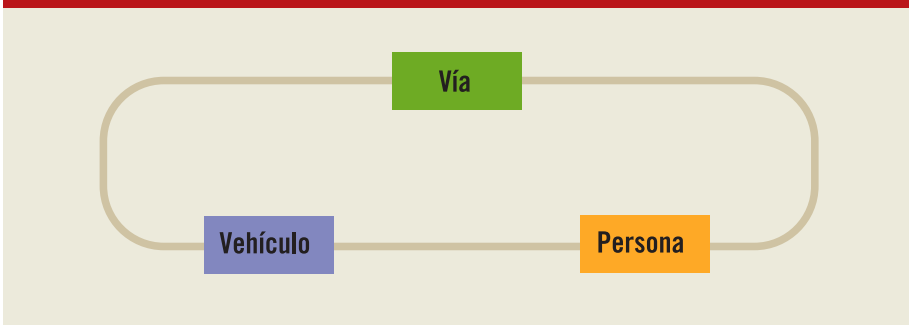
Respecto a este factor, la empresa podrá actuar obteniendo el máximo de información sobre las vías a utilizar, su estado, el número de accidentes que ocurren en ellas, los puntos negros y otros aspectos relevantes, informando a sus trabajadores con el fin de seleccionar aquellas que ofrezcan mayores garantías de seguridad.

Las condiciones del entorno
La visibilidad e iluminación de las mismas, etc. Por otra parte, todo un conjunto de elementos "cambiantes" que modulan e influyen en la conducción de forma más imprevisible, intemporal o incidental como son la climatología e incidencias u obstrucciones temporales. La empresa deberá informar de la previsión del tiempo, visibilidad, iluminación, posibles obras que interfieran en la circulación, etc.

La gestión de la actividad empresarial
El último de los factores que puede tener influencia en la generación de accidentes de tráfico en los desplazamientos en el trabajo, es el relacionado con organización de la actividad empresarial: nos referimos a aspectos como la planificación de las rutas, la programación del trabajo, los niveles de productividad exigidos, las políticas de remuneración, la gestión de las comunicaciones, etc.

Una política de remuneración basada en tiempos de entrega poco realistas con la situación del entorno provocará el incumplimiento de las normas de tráfico y el aumento de la probabilidad de sufrir un accidente.

La gestión de la actividad profesional

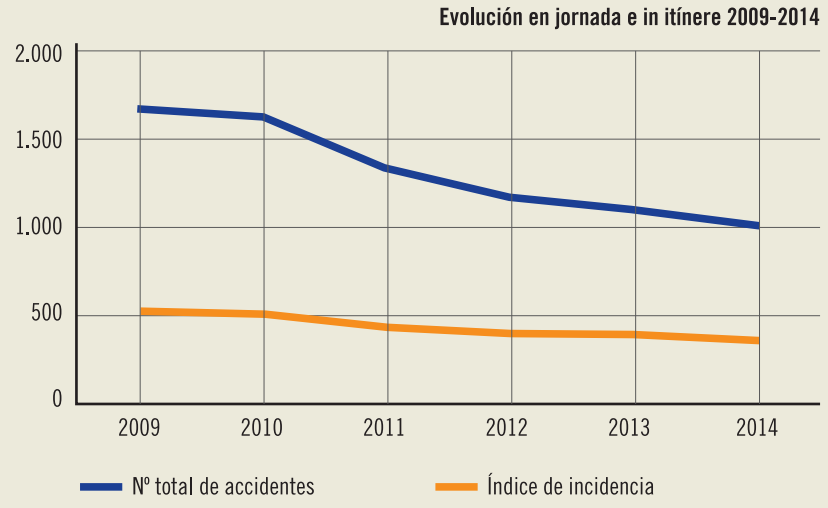


Los datos de la siniestralidad vial laboral

La accidentalidad

Dado el ámbito de aplicación de esta guía, es interesante validar la vigencia de la Encuesta (MOVILIA), comparándola con datos correspondientes al Principado de Asturias del año 2014.

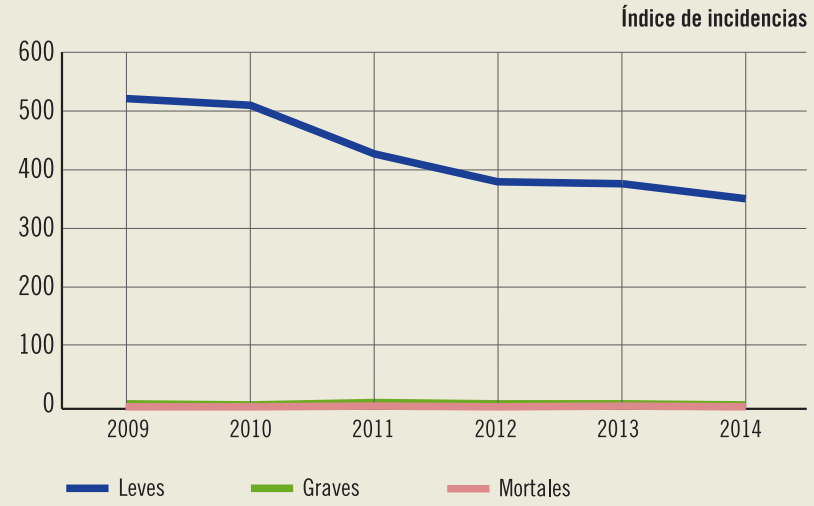
Evolución de la siniestralidad de los accidentes de trabajo de tráfico



El primer aspecto a destacar es la evolución de los accidentes laborales viales en los últimos años. Se puede comprobar que, afortunadamente, el número de accidentes laborales viales ha seguido una marcada tendencia a la baja, pero no se debe olvidar que a ello ha contribuido el descenso del número de trabajadores afiliados, efecto que se puede observar en la gráfica anterior en el menor descenso del índice de incidencia (número de accidentes de trabajo por cada cien mil trabajadores con las contingencias profesionales cubiertas).

Otro aspecto que se desprende de la evolución de los accidentes laborales viales, agrupándolos por nivel de gravedad, indica que el descenso más acusado se produce en accidentes leves. Al interpretar dicha información no se debe perder de vista que, debido a que las cifras de accidentes graves y mortales son mucho menores, una mínima alteración en número implica importantes variaciones en porcentaje.

Evolución por gravedad



Analizando los datos específicos del año 2014, se puede comprobar que los accidentes laborales viales, registrados por el IAPRL, representan un elevado porcentaje del total de accidentes viales contabilizados por la DGT:

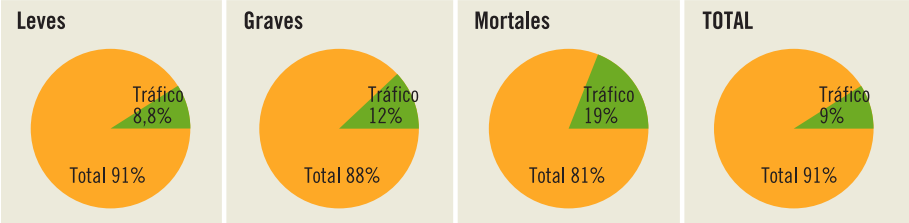
(DGT)	(IAPRL)	
Accidentes viales con fallecidos/heridos Principado de Asturias 2014	Accidentes laborales viales con baja Principado de Asturias 2014	45%
2.257	1.016	

Los datos publicados por el IAPRL en 2014 muestran que se mantiene la proporción de accidentes in itinere. Esta cuestión debe ser contemplada por las empresas, aunque el éxito de las medidas a desarrollar dependerá de voluntad de colaboración, tanto por parte de la empresa como de los trabajadores.

Accidentes laborales viales con baja Principado de Asturias 2014		
En jornada	In itínere	49%
336	680	

Finalmente, resta comprobar la relevancia de los accidentes laborales viales dentro del conjunto de accidentes de trabajo. Es importante destacar que el peso de los accidentes laborales viales respecto al total se incrementa con la gravedad de los mismos. Es decir, el porcentaje de accidentes laborales mortales viales respecto del total de accidentes laborales mortales es mucho más elevado que el de leves, como se puede observar en los gráficos siguientes.

Accidentes relacionados con el tráfico y la seguridad vial, respecto al total de accidentes de trabajo. Fecha de baja: 1 enero - 31 diciembre 2014. Fecha de recepción: 1 enero 2014 - 15 abril 2015



Los costes de la siniestralidad laboral vial

Los accidentes de tráfico laborales, al margen de las consecuencias trágicas o los daños físicos personales que puedan causar, suponen unos costes económicos, tanto para los trabajadores como las empresas, la Administración y la sociedad en general.

Para los trabajadores y sus familias, afectados por las consecuencias de accidentes, implican:

- Disminución de ingresos durante el tiempo de baja.
- Secuelas que pueden provocar no recuperar el puesto de trabajo, obligando a reorientar la vida laboral.
- Daños psicológicos y morales ocasionados por el accidente relacionados con las consecuencias para él mismo y para el resto de implicados.

Para la empresa, la no prevención de los accidentes de tráfico puede implicar costes que se traducen en:

- Días de baja del trabajador a cargo de la empresa.
- La pérdida de negocio ocasionado por la pérdida de capacidad productiva debido al accidente.
- Desmotivación de los empleados que se han visto implicados en el accidente y de sus compañeros.
- Pérdidas materiales en los vehículos.
- Daños de imagen.
- Posibles recargos de prestaciones y seguros originados por la accidentabilidad.

Para la Administración las consecuencias derivadas de un accidente de tráfico suponen:

- Vehículos de emergencias: ambulancias, bomberos, agentes de tráfico.
- Recursos sanitarios dedicados al accidentado: hospitalización.
- Días de baja a cargo de la Seguridad Social.
- Pensiones derivadas de accidentes de tráfico.

Para la sociedad también supone unos perjuicios, traducidos en:

- Los años potenciales de vida que ha perdido cada trabajador muerto en accidente de trabajo respecto a la esperanza de vida media nacional en ese año.
- Años de Vida Ajustados a la Discapacidad (AVAD o DALY por sus siglas en inglés); medida utilizada para estimar la pérdida de calidad de vida introducida por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial en 1993.

El marco legal y político de referencia

El marco legal aplicable

- La Ley General de la Seguridad Social (Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio) introduce el concepto de accidente de trabajo y accidente laboral de tráfico .

- La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales. Transcurridos varios años desde la entrada en vigor de esta ley, se acordó la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012, que fue un acuerdo donde se establecían una serie de objetivos y líneas de actuación que debían dirigir las políticas preventivas a implantar durante este periodo.

  Esta estrategia proponía a los poderes públicos prestar especial atención en el diseño de las políticas de seguridad y salud en el trabajo, así como a los riesgos asociados a la movilidad con incidencia en los accidentes in itinere y en misión.

- Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido, especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral. Este Real Decreto, surgió como resultado de las diferentes líneas de actuación que recoge la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, donde se recoge un sistema de incentivos en las cuotas por contingencias profesionales a aquellas empresas que alcancen índices de siniestralidad por debajo del promedio del sector.

  El convenio de colaboración que los Ministerios del Interior y Trabajo firmaron el 1 de marzo de 2011, en desarrollo y aplicación del Real Decreto 404/2010 de 31 marzo, regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que contribuyan a disminuir y prevenir la siniestralidad laboral a través de planes de movilidad y seguridad vial de empresa y establece su contenido mínimo. De esta forma se favorece la implantación de la cultura de la seguridad vial en las empresas.

- Ley 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y la Seguridad Social, regula las funciones del sistema de inspección y los cometidos competenciales y facultades de los funcionarios que lo integran, recogiéndose aspectos normativos básicos y acordes con los Convenios 81 y 129 de la Organización Internacional del Trabajo e incorporando nuevas formulas de organización y desarrollo de la acción inspectora.

- A nivel internacional, la ISO 39001 para la gestión de la seguridad vial en el trabajo, la nueva norma, que es una guía básica para mejorar la prevención en este ámbito. Entró en vigor en el año 2013.

El marco político de referencia

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020
El 25 de febrero de 2011, se aprueban las líneas básicas de la política de seguridad vial 2011-2020 por Consejo de Ministros. Alineada con las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 de la Comisión europea, se estructura en una visión fundamentada en la consecución de un sistema seguro de movilidad, en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tienen su responsabilidad. La Estrategia establece 6 prioridades, 11 áreas de actuación y 172 medidas. Entre las prioridades mencionadas recoge: la protección de los usuarios más vulnerables, potenciar una movilidad sostenible y segura en la zona urbana, mejorar la seguridad de los motoristas, mejorar la seguridad en las carreteras convencionales, mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo, mejorar los comportamientos relacionados con el consumo de bebidas alcohólicas y la velocidad.

La Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020
Esta estrategia recoge entre sus objetivos:

- Mejorar la eficiencia de las instituciones dedicadas a la prevención de riesgos laborales.
- Potenciar actuaciones de las Administraciones Públicas en materia de análisis, investigación, promoción, apoyo, asesoramiento, vigilancia y control de la prevención de riesgos laborales.
- Promover, con la participación de los Interlocutores Sociales y las Comunidades Autónomas, la mejora de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo, especialmente en sectores, actividades, colectivos y empresas de mayor riesgo.
- Fortalecer la participación de los Interlocutores Sociales y la implicación de los Empresarios y Trabajadores en la mejora de la seguridad y salud en el trabajo.

Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020 del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.
El plan establece entre las medidas dirigidas al ámbito de la movilidad y seguridad vial:

- Ayudas a la financiación a los planes de movilidad urbana, planes de transporte para empresas y gestión de infraestructuras de transporte, ayudas a la realización de cursos de conducción eficiente para conductores y profesores de autoescuelas, creación de un sistema de distribución de subvenciones al transporte público urbano en función de la implantación de criterios de eficiencia, ayudas al desarrollo de los vehículos alternativos.
- Actuaciones legislativas (movilidad urbana y de trabajadores, modelos de ordenanzas municipales sobre movilidad y fiscalidad de los turismos con criterios de eficiencia energética, sistema de criterios mínimos de gestión de flotas de transporte por carretera para la concesión de licencias a empresas, e introducción de las técnicas de conducción eficiente en la evaluación para la obtención del permiso de conducción de vehículos turismos.

La organización de la gestión de la movilidad y Seguridad Vial

El éxito de un Plan de Seguridad Vial de Empresa se basa en la participación activa de todos los implicados, dentro del ámbito de competencias que a cada uno de ellos se le asignen. Es fundamental que todos se sientan parte del plan, desde los empresarios y ejecutivos de alta dirección hasta los niveles más bajos en el escalafón de la empresa, huyendo de la sensación de imposición del plan.

El empresario

Dentro del concepto empresario quedan englobados los gerentes, directivos, etc., de la empresa. Sus principales responsabilidades y tareas serían:

- Liderar la iniciativa para la elaboración del plan.
- Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y los representantes sindicales.

Los trabajadores y sus representantes

Para transmitir la idea de que el plan no es una imposición, debe involucrarse de una forma activa tanto a los trabajadores como a sus representantes sociales (comités de empresa y sindicatos).

Los trabajadores pueden formar parte de los diferentes grupos de trabajo o de apoyo al plan que se constituyan, en función de la medida a considerar: grupos de formación, de coche compartido, de fomento del uso del transporte público, etc.

Los representantes sociales de los trabajadores (comités de empresa y sindicatos) juegan igualmente un importante papel, no solamente a través de la negociación colectiva, sino también en las siguientes fases:

- Elaborar propuestas y promover iniciativas.
- Servir como negociadores con la dirección o, incluso, con las autoridades de transporte, operadores, etc.

Los grupos de trabajo y el comité de seguimiento

Los resultados de un plan no son inmediatos. Por ello, con objeto de evitar en sus primeras fases que surjan signos de agotamiento, es importante mantener vivo el interés de todos los implicados, a fin de que no decaiga su grado de compromiso, para lo cual se puede recurrir a grupos de trabajo y al comité de seguimiento.

El marco de gestión

Las principales tareas de los grupos de trabajo consistirían en involucrar a la plantilla en el desarrollo del plan, discutiendo y comentando sus principales aspectos y manteniendo informados a los empleados sobre su proceso de ejecución. Por su parte, el comité de seguimiento, sería el encargado de supervisar el desarrollo, implantación y seguimiento del plan. Del mismo debería formar parte algún representante de la dirección de la empresa y de cada uno de los departamentos clave (recursos humanos, producción, finanzas, servicio de prevención, etc.) y el coordinador o coordinadores del plan.

Los elementos integrantes del marco de gestión para el desarrollo de una política de seguridad vial en la empresa son: una política de salud y seguridad que la integre, la identificación de responsabilidades y un elevado nivel de implicación de los distintos agentes, una adecuada organización que coadyuve a la consecución de los objetivos establecidos y unos procesos y sistemas de información que den soporte a las actividades a realizar.

La elaboración de un Plan de Seguridad Vial en la empresa. Esquema de sus fases

0 FASE PRELIMINAR

0.1 Implicar a la dirección y agentes participantes
0.2 Asignar a los responsables del plan
0.3 Movilizar a la organización y hacer partícipes a todos los trabajadores

1 DIAGNÓSTICO

1.1 Identificar las principales características de la empresa
1.2 Analizar la movilidad
1.3 Analizar los accidentes
1.4 Analizar las condiciones reales de conducción
1.5 Analizar la gestión de los deplazamientos

2 EVALUACIÓN DE RIESGOS

2.1 Asignar el nivel de exposición al riesgo
2.2 Seleccionar colectivos prioritarios

3 ELABORACIÓN DEL PLAN

3.1 Definir los objetivos a alcanzar
3.2 Seleccionar acciones
3.3 Buscar sinergias y apoyos

4 IMPLANTACIÓN DEL PLAN

4.1 Planificar las actividades a desarrollar
4.2 Comunicación inicial a la organización
4.3 Adecuación, en su caso, de instalaciones y equipos
4.4 Establecimientos de procesos para la gestión
4.5 Adaptación de la organización a los cambios

5 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

5.1 Definir los indicadores del plan de seguridad vial
5.2 Obtener el valor de los indicadores
5.3 Analizar y evaluar el resultado de los indicadores
5.4 En su caso, establecer medidas correctivas o revisar las ya adoptadas

0 FASE PRELIMINAR

0.1 Implicar a la dirección y agentes participantes

- Se trata de un elemento fundamental a la hora de asegurar el éxito de un plan de seguridad vial en la empresa.

- No es una tarea sencilla, dado que está sujeta a muchos factores (las políticas de la empresa, la situación económica, etc.) y elementos subjetivos (el estilo de dirección, la actitud ante la seguridad vial, etc.).

0.2 Asignar a los responsables del plan

- La asignación de roles y responsabilidades dentro de la organización supone el inicio del proceso de desarrollo de una política de seguridad vial en la empresa.

- La elección de un departamento o persona responsable del desarrollo del plan así como de los procedimientos de participación de los trabajadores son fundamentales para la implementación de las políticas y medidas en este ámbito.

0.3 Movilizar a la organización y hacer partícipes a todos los trabajadores

El responsable del plan de seguridad deberá movilizar a toda la organización y conseguir la implicación de toda la empresa. Para ello debe:

1. Informar, no solo a los responsables, de la existencia del proyecto de plan de seguridad vial en la empresa, sino también a toda la plantilla de la misma.

2. Informar del objetivo principal del plan: introducir la seguridad vial en la empresa. Para ello, debe concienciar, sensibilizar y hacer ver a toda la organización la existencia del riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico basándose en experiencias propias, si existen, de la plantilla de la empresa, resaltando los riesgos más evidentes y las medidas adecuadas para eliminarlos o minimizar sus consecuencias.

3. Las comunicaciones se llevarán a cabo a través de correos electrónicos, intranet, carteles, videos o campañas de comunicación de agentes como la DGT, etc.

1 DIAGNÓSTICO

La etapa 1 consiste en el diagnóstico de situación de la empresa en cuanto a la seguridad vial.

Esta fase comprende el análisis de diferentes aspectos y puede realizarse con la ayuda de herramientas de autodiagnóstico.

1.1 Identificar las principales características de la empresa

El inicio de esta etapa consistirá en una reflexión sobre la organización y actividades de la empresa, sobre sus trabajadores y su relación con los riesgos inherentes a los desplazamientos. Se deberá estudiar la tipología de empresa, su sector de actividad, el número de centros que posee, el tamaño de su plantilla. Los desplazamientos realizados dentro de la actividad laboral, la forma en que los empleados se desplazan para acceder a su puesto de trabajo, etc…

1.2 Analizar la movilidad

Los desplazamientos de casa al trabajo y del trabajo a casa (in itinere) exigen que la empresa conozca los hábitos de desplazamiento y comportamiento de sus trabajadores, por lo que será necesario preguntar a los mismos trabajadores a través de un cuestionario (ver ANEXO I en página 55). Será imprescindible conseguir que el mayor número posible

de los trabajadores rellenen el formulario para obtener la máxima información relativa a los desplazamientos realizados en el seno de la empresa.

Igualmente importante será cumplimentar el cuestionario de diagnóstico de situación por parte de la empresa (ver ANEXO II en página 58).

1.3 Analizar los accidentes

Sistematizar la recogida de información sobre los accidentes laborales viales, su gravedad y los factores concurrentes, generando un histórico de datos relativos tanto a los en misión como in itinere, permitirá analizar, diagnosticar y tomar decisiones. La información necesaria puede ser obtenida de partes de baja, partes de accidente, de las compañías de seguros o a directamente obtenida de los trabajadores (ver ANEXO III en página 61).

1.4 Analizar las condiciones reales de conducción

El responsable de la elaboración del plan debe analizar los factores relacionados con la propia gestión de la empresa que influyan en el riesgo que puedan tener sus trabajadores motivados por los desplazamientos realizados. Deberá reflexionar sobre su concepción de la actividad empresarial, su finalidad y su interacción con el entorno.

1.5 Analizar la gestión de los deplazamientos

Se analizarán aspectos de la empresa que puedan influir sobre los desplazamientos de sus trabajadores, como la organización de los itinerarios y los horarios de la empresa, la priorización de las tareas que influyen en los desplazamientos, la gestión de los medios de transporte y las comunicaciones durante dichos desplazamientos.

2 EVALUACIÓN DE RIESGOS

2.1 Asignar el nivel de exposición al riesgo

El primer paso de esta etapa consiste en la asignación del nivel de exposición al riesgo de cada uno de los colectivos de la empresa. Para ello, se realizará una evaluación de riesgos por puesto de trabajo.

Se trata de medir el riesgo de accidente de tráfico producido por las propias conductas, hábitos y condiciones reales de conducción de los trabajadores (media de kilómetros recorridos, uso de cinturón, móvil, desplazamientos in itinere, desplazamientos en misión, etc.), así como de todo lo que es susceptible, en la actividad de la empresa, de tener riesgo derivado de la gestión de la empresa sobre los desplazamientos.

Y finalmente sobre los riesgos que se derivan del entorno de la empresa (ubicación del centro de trabajo y sus instalaciones, las políticas de empresa que afecten a la seguridad vial, las vías que lo comunican y sus condiciones, el clima de la zona y las condiciones meteorológicas, etc.).

2.2 Seleccionar colectivos prioritarios

Debido a que los recursos de la empresa son limitados, se deberá realizar un enfoque de "colectivos prioritarios" diferenciados.

Esto es, a partir del nivel medio de exposición al riesgo de cada uno (obtenido anteriormente), seleccionar cuál o cuáles de ellos son los que, al implementar medidas de seguridad vial en la empresa sobre ellos, generen un mayor impacto y unos resultados más eficientes con los recursos de los que se dispone. Además, también se generará impacto, de manera indirecta, sobre los colectivos identificados como no prioritarios.

Para realizar la evaluación de los riesgos pueden emplearse diversos métodos, por ejemplo una combinación de probabilidad de que ocurra el accidente con las consecuencias que se derivan de la misma.

3 ELABORACIÓN DEL PLAN

3.1 Definir los objetivos a alcanzar

La determinación del conjunto de metas que impulsen la acción de los responsables y participantes y, motiven el compromiso de las personas que se verán afectadas por las medidas a adoptar. La empresa deberá valorar su aplicabilidad en función de la tipología de riesgos que afecten a los colectivos prioritarios seleccionados y al riesgo de que sufran accidentes en misión o accidentes "in itinere", teniendo en cuenta los recursos con los que cuenta la empresa.

Con respecto a los objetivos, aunque realizables, deben ser lo suficientemente ambiciosos para que promuevan el esfuerzo para su consecución. Así, podemos fijar objetivos dirigidos a conseguir resultados cuantitativos, como por ejemplo, reducir en un 25% las bajas por accidentes laborales de tráfico.

También pueden ser interesantes para la organización objetivos de tipo cualitativo, como por ejemplo, conseguir que los trabajadores se comporten de manera segura durante la conducción.

Se deberán cuantificar las acciones para poder priorizarlas posteriormente.

Estas metas u objetivos, deberán disponer de indicadores que permitan medir su consecución y establecer el periodo de tiempo que la organización estima necesario para conseguirlos.

3.2 Seleccionar acciones

Existen diferentes métodos a la hora de priorizar acciones, uno de los más comunes hace uso de criterios de priorización a la hora de decidir la importancia de una solución o el beneficio obtenido por ella.

Estos criterios son ponderados según el peso especifico que tenga dentro de la propia empresa. Teniendo en cuenta esa ponderación, la empresa valora (por ejemplo: de 1 a 10) cada una de las acciones que pretende incluir en el plan.

De esta forma, con los resultados obtenidos de la valoración de las acciones, la empresa puede establecer una clasificación de las mismas y de esta forma poder decidir cuales incluir en el plan de empresa.

La selección de acciones a incluir en el plan se puede resumir en el siguiente esquema:

CATÁLOGO DE MEDIDAS

1. Identificación de acciones

2. Definición de criterios de priorización

3. Ponderación según relevancia de los criterios de priorización

4. Valoración de las acciones

Selección de acciones a incluir en el plan

3.3 Buscar sinergias y apoyos

La implantación de un plan de seguridad vial en la empresa requiere, en la mayoría de los casos, la movilización de una importante cantidad de recursos de la empresa.

Uno de los aspectos a tener en cuenta a la hora de elaborar el plan de seguridad vial es la investigación de posibles elementos de apoyo y palanca para poner en marcha las medidas de seguridad vial seleccionadas.

En este sentido, existen opciones tales como la asociación con otras empresas (por ejemplo empresas que compartan instalaciones) o las sinergias con otras actuaciones que se estén llevando a cabo en la empresa en ese momento (por ejemplo, aprovechar un traslado de oficinas para la implementación de algunas medidas) o incluso adherirse a posibles planes o programas de seguridad vial en la empresa.

4 IMPLANTACIÓN DEL PLAN

4.1 Planificar las actividades a desarrollar

Llegados a este punto, una vez seleccionadas las acciones que formaran parte del plan de empresa, es necesaria la definición de las actividades a llevar a cabo para el desarrollo de la acción.

El responsable del plan de seguridad vial deberá tener en cuenta, al menos, las siguientes cuestiones:

1. Identificación de los agentes clave que participaran en la implementación del plan.

2. ¿Quién o quiénes van a ser los responsables de la ejecución, y las personas de contacto de las acciones que incluye el plan?, ¿qué empleados de la empresa deben estar involucrados en las fases posteriores del trabajo? (revisión y validación del trabajo).

3. Planificación temporal de las actividades a desarrollar.

4. Es recomendable elaborar un cronograma de las diferentes acciones a desarrollar, indicando hitos y fechas de inicio y fin.

4.2 Comunicación inicial a la organización

Será factor clave la implicación de toda la organización.

Es fundamental que todos los miembros de la empresa tengan conocimiento, desde un primer momento, de la existencia de un plan de empresa, de las acciones que incluye, los objetivos, su contenido, los participantes y los plazos.

Para ello, la empresa puede hacer uso de los medios de comunicación interna que tenga a su disposición: correo electrónico corporativo, paneles informativos, intranet o web corporativa, reuniones de empleados, etc.

4.3 Adecuación en su caso, de instalaciones y equipos

Una vez diseñado el plan y seleccionadas las medidas que incluirá, el siguiente paso consiste en el estudio de necesidades para la implantación de dichas medidas.

El responsable del plan de seguridad vial deberá plantearse si los recursos que la empresa cuenta para la implantación de las medidas son los adecuados o si por el contrario, es necesario modificar o adquirir nuevo equipamiento para poder ejecutar las medidas planificadas.

4.4 Establecimiento de procesos para la gestión del plan

Esta tarea se refiere principalmente al establecimiento de un sistema de seguimiento del plan de empresa durante su desarrollo y a la definición de un sistema de comunicación y "feedback" entre los responsables del plan y los trabajadores.

El seguimiento y soporte del plan de seguridad vial en la empresa se trata en mayor profundidad en la Fase 5.

4.5 Adaptación de la organización a los cambios

El responsable del plan de seguridad vial en la empresa debe tener en cuenta que todo plan de empresa supone en la organización el establecimiento de nuevas medidas y procedimientos o la modificación o eliminación de algunas de ellas.

La empresa y los trabajadores deben asumir que el plan va a provocar cambios en su organización.

El éxito de la implantación del mismo recae en gran parte en cómo la organización es capaz de asimilar estos cambios y/o adaptarse a ellos.

Tal y como se ha mencionado, mantener informados a todos los trabajadores sobre el plan de seguridad vial y el desarrollo de sus acciones es clave a la hora de garantizar que el plan se lleva a buen fin, especialmente para aquellos trabajadores que forman parte de colectivos prioritarios que se van a ver directamente afectados por las medidas a implantar.

5 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El sistema de indicadores es la herramienta que va a permitir a la empresa obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el plan.

Además, el seguimiento del plan de acción a través de indicadores va a permitir a las empresas detectar las desviaciones que se produzcan durante el desarrollo del mismo y, por tanto, introducir medidas correctoras en caso de que fuesen necesarias.

Un buen sistema de indicadores debe facilitar la recogida de información relevante para la ejecución de la medida, tanto a nivel cuantitativo como cualitativo, así como posibilitar el establecimiento de mecanismos de alerta fiables que permitan detectar desviaciones en la ejecución inicial y la consiguiente adopción de medidas correctoras.

Elaborar un plan de acción supone la planificación de acciones preventivas, dirigidas a conseguir los objetivos planteados en la política de prevención de riesgos laborales relacionados con los desplazamientos en la empresa.

5.1 Definir los indicadores del plan de seguridad vial

Existen dos tipos de indicadores:

- **Los indicadores de resultado**: son aquellos indicadores que van a permitir a las empresas conocer el grado de cumplimiento de los objetivos que se han marcado (por ejemplo número de accidentes laborales de tráfico).
- **Los indicadores de actividad**: son aquellos indicadores que ofrecen información sobre el grado de consecución de las acciones que conforman el plan (por ejemplo número de acciones de formación llevadas a cabo, o porcentaje de trabajadores formados).

Algunos ejemplos de indicadores son:

- Número de accidentes por kilómetro recorrido.
- Total accidentes ocurridos por kilómetros recorridos.
- Número de accidentes por vehículo o por conductor.
- Porcentaje de reducción de la tasa de accidentes.
- Número de puntos perdidos por infracciones.
- Número de trabajadores que han cambiado el vehículo privado por el transporte público, al menos tres días a la semana.
- Porcentaje de trabajadores formados en seguridad vial (número de trabajadores que han asistido a formación en seguridad vial entre el total de trabajadores de la empresa).
- Porcentaje de trabajadores que han aprobado la sesión formativa en seguridad vial (número de trabajadores que han pasado la sesión formativa entre el número total de trabajadores asistentes).
- Número de recomendaciones o sugerencias recibidas en la dirección de correo electrónico corporativo para tal efecto y porcentaje de las sugerencias puestas en práctica.
- Número de vehículos de empresa que cuentan con nuevas dotaciones de seguridad vial.
- Número de trabajadores acogidos a programas de flexibilización de horarios.

5.2 Obtener el valor de los indicadores

Los indicadores definidos pueden ofrecer información tanto cuantitativa como cualitativa, y su utilización permite contrastar las mediciones que se hagan con carácter periódico de estos indicadores con las estimaciones iniciales acerca de los resultados esperados de la aplicación del plan.

La empresa puede obtener información para la medición de estos indicadores a través de:

- **Fuentes externas:** datos de la seguridad social, información proporcionada por las compañías aseguradoras de la empresa, etc.
- **Fuentes internas:** bases de datos de la empresa, partes de accidentes, cuestionarios dirigidos a los trabajadores, etc.

5.3 Analizar y evaluar el resultado de los indicadores

Finalmente, la evaluación consiste en extraer aquellas conclusiones que se deriven del análisis de la información que ofrecen los indicadores de seguimiento del plan:

- **Evaluaciones periódicas:** en este sentido, en función de cada cuanto tiempo se realice la medición de estos indicadores, la empresa puede realizar evaluaciones periódicas sobre el desarrollo del plan y la consecución de los objetivos marcados. Esta evaluación durante el desarrollo del plan es útil para conocer si las acciones del plan están siendo desarrolladas conforme a lo planificado o para conocer si los objetivos del plan se están cumpliendo o por el contrario existen desviaciones que han de ser corregidas.
- **Evaluación final:** no solo al objeto de conocer si se han cumplido o no los objetivos marcados o si se han realizado satisfactoriamente cada una de las acciones incluidas en el plan, sino también con el fin de conocer las causas que han motivado esos resultados.

5.4 En su caso, establecer medidas correctivas o revisar las ya adoptadas

Finalmente, el seguimiento del plan a través del análisis de indicadores, va a servir para verificar que las acciones que se están llevando a cabo son las programadas, que el ritmo de ejecución se adapta a lo previsto y que los resultados intermedios de avance del desarrollo que muestran los indicadores permiten prever que se alcanzarán los resultados objetivos.

No podemos obviar que el Plan de Seguridad Vial en la Empresa no es un conjunto de mejoras que, tras su puesta en marcha, finaliza, sino que debe implicar una espiral de mejora contínua (círculo de Deming) en la que se continúen analizando los resultados obtenidos para definir nuevas medidas que permitan a la organización seguir avanzando hacía los objetivos propuestos.

Además se ha de tener en cuenta, que por excelente que sea la implantación del Plan de Seguridad Vial en la Empresa siempre cabe la posibilidad, por reducida que sea, de que algún trabajador sufra un accidente laboral de tráfico. En ese caso el trabajador debe cumplimentar el cuestionario correspondiente (Anexo III página 61) con el objetivo de generar un registro de dichos accidentes.

Catálogo de medidas para un Plan de Seguridad Vial en la Empresa

A partir del análisis de los principales riesgos que afectan a la seguridad vial laboral y el enfoque sistémico en el que se viene trabajando en las políticas relacionadas con el tema, se plantea el desarrollo de actuaciones siguiendo una clasificación basada en las diferentes perspectivas a abordar.

El catálogo de acciones propuesto ha sido probado y contrastado por diferentes empresas que están obteniendo resultados en la gestión de la seguridad vial.

Las acciones propuestas se clasifican en función del tipo de desplazamiento y del volumen de empresa en la que puede ser aplicable de forma visual, mediante los iconos definidos en la siguiente leyenda:

- Iconos correspondientes al tipo de desplazamiento:

- Iconos correspondientes al tamaño de la empresa:

A. Acciones orientadas a influir sobre el factor humano/conductor desde la formación

El nivel de respuesta del conductor varía en función de sus habilidades y capacidades, del conocimiento de la normativa y seguridad vial, así como de su estado psicofísico. Es por ello, por lo que las acciones encaminadas a prevenir los factores de riesgo derivados de este factor humano, se extienden al trabajador y a la empresa, siendo unas específicas para el trabajador y otras a adoptar por la empresa.

No obstante, la concienciación del conductor es fundamental para la disminución de los accidentes.

in itinere

en misión vehículo propio

en misión vehículo empresa

Formación en seguridad vial

P pequeña empresa

M mediana empresa

G gran empresa

Objetivo: crear una cultura de empresa que fomente la conducción segura y eficiente, actuando sobre el comportamiento del empleado al volante, sensibilizándole y formándole.

Descripción: se trata de ofrecer a los trabajadores de la empresa formación específica en seguridad vial tanto adquisición de conocimientos teóricos sobre los riesgos en carretera y en la ciudad como sobre la puesta en práctica de técnicas de conducción segura y eficiente, con el fin de corregir malos hábitos y aprender a actuar rápida y eficazmente en situaciones de emergencia.

Las acciones formativas pueden ofrecerse de forma independiente o como módulos específicos dentro del plan de formación en materia de seguridad laboral de la empresa.

Se deberán tratar los factores fundamentales en la generación de accidentes:

- La persona (percepción y repuesta, condiciones físicas, fatiga, somnolencia, estado anímico, alcohol y drogas, etc.).
- El vehículo (seguridad activa, seguridad pasiva, mantenimiento, etc.).
- La vía (consejos para una conducción segura y situaciones de emergencia).
- El conocimiento de las normas y la legislación en materia de seguridad vial (por ejemplo: el reglamento de circulación, el funcionamiento del carné por puntos, etc.).
- Los factores de riesgo.

Esta formación debe mantenerse actualizada de manera frecuente, ofrecerse a todos los trabajadores de nueva incorporación y revisarse en función de los resultados obtenidos por los trabajadores, especialmente en caso de que se produzcan incidentes relacionados con la seguridad vial en la empresa (accidente de un vehículo de reparto, comercial, etc.).

Para llevar a cabo la formación pueden presentarse en diversas modalidades, en función de las necesidades de la empresa o de su situación particular:

- Formación online.
- Formación presencial.
- En combinación con otras medidas.
- Sistema de autoevaluación, siendo necesario responder con acierto un mínimo de preguntas incluidas en el cuestionario para completar el curso con éxito.
- Sistema de evaluación tradicional en colaboración con una escuela de conducción.

Cabe destacar que, pese a que esta medida se recomienda para empresas de todos los tamaños, deberá adaptarse a dicho tamaño debido a que el impacto de su coste no será igual para todas.

Finalmente, esta acción es útil no solo como medida de formación para los trabajadores, sino también para conocer sus hábitos en materia de seguridad vial laboral. Los resultados obtenidos de los test de formación pueden utilizarse para conocer las necesidades de la empresa y proponer medidas para cubrirlas (por ejemplo sustitución de la flota de vehículos de empresa, necesidad de transporte alternativo, etc.).

Viabilidad: alta (bajo coste).

in itinere

en misión vehículo propio

en misión vehículo empresa

P pequeña empresa

M mediana empresa

G gran empresa

Formación en conducción segura de vehículos

Objetivo: formar a los trabajadores de la empresa en técnicas de conducción segura con el fin de evitar accidentes de tráfico.

Descripción: se trata de formación específica, normalmente en colaboración con escuelas de conducción, en la que se enseña a los empleados de la empresa técnicas de conducción defensiva, a través de un comportamiento adecuado del conductor que contribuya a evitar accidentes.

Se deberán tratar conceptos tales como la influencia del estado físico y mental sobre la conducción, adoptar una actitud relajada y educada en la conducción, el respeto y la tolerancia hacia los demás conductores, identificar los potenciales indicios de riesgos y la prevención de los mismos de forma que no se conviertan en accidentes.

Estas actividades de formación suelen estar enfocadas según el tipo de vehículo, y especialmente en aquellos vehículos distintos de los turismos: conducción segura de motos, camiones, autobuses, etc.

De forma idéntica al caso anterior, el impacto del coste de esta medida será distinta según el volumen de la empresa. Se deberán ajustar las acciones a llevar a cabo en función del tamaño de la empresa.

Viabilidad: alta (bajo coste fácil implementación).

in itinere

en misión vehículo propio

en misión vehículo empresa

M mediana empresa

G gran empresa

Jornadas formación en seguridad vial

Objetivo: dotar a los empleados de aquellos conocimientos sobre los factores de riesgo recurrentes.

Descripción: las jornadas se dividen en varios bloques en los que se tratan las siguientes cuestiones: principios de la conducción defensiva, factores de riesgo intrínsecos de la circulación, análisis de los conflictos entre incidente y medidas preventivas, riesgos laborales con incidencia en la seguridad vial, principios patológicos asociados a la conducción y medidas de prevención.

Las jornadas pueden tomar distintas modalidades:

- Ponencias.
- Charlas debate.
- Participación del público.

Viabilidad: alta (bajo coste).

in itinere

en misión vehículo propio

en misión vehículo empresa

Campañas de formación en seguridad vial

P pequeña empresa

Descripción: esta medida tiene el mismo fin que la anterior, pero adaptada a pequeñas empresas, que no podrían asumir el desarrollo de unas jornadas para formar a sus trabajadores en seguridad vial.

La falta de medios se deberá sustituir con medios imaginativos y que no impliquen elevados costes, como difusión de campañas de entidades de prestigio en la empresa (posters, dípticos...); difusión de noticias y consejos referentes a la temática,...

B. Acciones orientadas a influir sobre el factor humano/conductor a través de la sensibilización. Campañas divulgativas de concienciación en seguridad vial

Se trata de acciones dirigidas a concienciar a los trabajadores de la empresa sobre los principales factores de riesgo que influyen directamente en la conducción, con el objetivo de mitigar el riesgo que suponen factores como la fatiga, el sueño, las distracciones, el uso de dispositivos móviles, el alcohol y las drogas, etc.; el estado de salud de los trabajadores y cómo pueden afectar a su capacidad de conducción las enfermedades, las patologías físicas o el consumo de medicamentos; y finalmente, aspectos psicosociales del trabajador (estrés, depresión y agresividad, conocimientos, destrezas y capacidades de conducción entre otras).

in itinere

en misión vehículo propio

en misión vehículo empresa

Campañas divulgativas de concienciación en seguridad vial orientadas al uso del vehículo fuera del entorno laboral

P pequeña empresa

M mediana empresa

G gran empresa

Objetivo: reducir el volumen de accidentes de tráfico de los empleados fuera del entorno laboral a través de la concienciación en seguridad vial.

Descripción: realización de campañas, generalmente coincidiendo con momentos en que se incremente el número de desplazamientos de ámbito no laboral (vacaciones, puentes,…), que recuerden a los trabajadores los compromisos en seguridad vial. Para su desarrollo se podrán utilizar diferentes medios:

- Situar en lugares estratégicos cartelería y otros elementos de creación propia o de campañas de otros organismos (por ejemplo: DGT).
- Concursos dirigidos a empleados o a sus familiares.
- Actividades destinadas a involucrar a la familia del empleado.
- Premios por buena conducción y fomento de la seguridad vial.
- Merchandising sobre seguridad vial.

Viabilidad: alta (bajo coste).

in itinere

en misión vehículo propio

Plan para promocionar el uso de transporte público

P pequeña empresa

M mediana empresa

G gran empresa

Objetivo: fomentar el uso del transporte público para acudir al centro de trabajo y en los desplazamientos que surjan dentro de la actividad laboral en los que sea factible.

Descripción: el plan consiste en sensibilizar a los empleados en el uso del transporte público para acudir al centro de trabajo, a través de una campaña divulgativa en el propio centro.

Para ello se proponen las siguientes medidas para su inclusión en el plan:

- Creación de una campaña interna publicitaria de sensibilización. Puede ser una campaña realizada por la propia empresa, por una empresa especializada o utilizar algunos de los elementos de campañas utilizadas por otros agentes, como por ejemplo la propia DGT o los ayuntamientos.
- Instalación de carteles en las zonas comunes del centro de trabajo
- Envío masivo de correo electrónico corporativo animando a los empleados a utilizar, siempre que sea posible, el transporte público.
- Instalar paneles en las áreas comunes del centro de trabajo con información sobre el tráfico dirigida a visitantes y empleados: paradas más cercanas, horarios, intervalos, tarifas, etc.
- Facilitar la coordinación de los horarios de trabajo con los horarios del transporte público utilizado.

Existen una serie de beneficios indirectos derivados de esta acción como la reducción de contaminación, atascos, etc.

Se pueden otorgar beneficios económicos o materiales a aquellos empleados que utilicen transporte público.

Viabilidad: alta (bajo coste y fácil implementación).

in itinere

en misión vehículo propio

en misión vehículo empresa

P pequeña empresa

M mediana empresa

G gran empresa

Fomento de la participación de los empleados en movilidad segura

Objetivo: facilitar vías para que los trabajadores puedan hacer llegar sus propuestas. De esta manera se obtendrán más ideas a desarrollar relacionadas con seguridad vial y se posibilitará que los empleados sientan las medidas a aplicar como suyas consiguiendo que tengan mejor disposición para ponerlas en marcha.

Descripción: se trata de una acción de muy fácil implementación, a través de un acto divulgativo o cualquier otro medio de comunicación corporativa, se solicita a los trabajadores que aporten recomendaciones que puedan ser útiles para mejorar la conducción de los empleados.

Estas recomendaciones son recogidas por un responsable de la acción en un buzón de recomendaciones (puede ser un buzón físico instalado en las zonas comunes de la empresa, una dirección de correo electrónico, un foro de discusión, un cuestionario repartido entre los empleados, o cualquier otro medio).

Cada cierto tiempo, el responsable de la medida recopila todas las recomendaciones realizadas y las compila para su divulgación, por ejemplo, a través de la publicación interna de un "Documento Compartido de Experiencias y Recomendaciones", se hacen públicos los incidentes y accidentes con el fin de evitar su repetición. Los resultados obtenidos se pueden utilizar como una manera de conocer la realidad de la empresa en cuanto a su seguridad vial laboral, con el fin de aplicar alguna otra medida o acción.

Viabilidad: alta (bajo coste y fácil implementación).

C. Acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo

El vehículo no suele intervenir como causa directa, pero sí influye asociado a los demás factores como elemento que puede incrementar o reducir el riesgo que se plantea en cada situación concreta.

Se debe considerar al vehículo como una herramienta más de trabajo, en particular si se desplaza habitualmente con él durante la jornada. Para ello, el vehículo ha de responder en todo momento con eficacia y precisión a todas las órdenes ejecutadas por el conductor, y sobre todo muy especialmente, sus mecanismos y órganos básicos de seguridad. Es necesario llevar un control exhaustivo y un mantenimiento adecuado de los elementos principales del vehículo. El vehículo tiene distintos componentes diseñados para aportar seguridad en la conducción, no obstante pueden llegar a ser inoperantes si no se utilizan adecuadamente.

Se clasifican en dos grupos en función del objetivo final a conseguir:

- **Seguridad activa o primaria:** son elementos que garantizan el buen funcionamiento del vehículo, proporcionando seguridad y buena respuesta a las órdenes del conductor. Son dispositivos sobre los que el conductor puede actuar directamente. Su objetivo es tratar de evitar que se produzcan los accidentes. Los elementos de seguridad activa más utilizados en la actualidad son:

- Avisadores acústicos o visuales.
- Limitadores de velocidad.
- Neumáticos.
- Retrovisores.
- Alumbrado y señalización óptico.
- Sistema de antibloqueo (ABS).
- Sistemas de control de estabilidad (ESP).
- Sistemas de control de tracción (TSC) y tracción integral.
- Sistemas de dirección.
- Sistemas de frenado.
- Sistemas de iluminación.
- Sistemas de suspensión (amortiguadores).
- Sistemas ISA (control de velocidad).
- Avisadores acústicos de marcha atrás y sistema de control activo de la velocidad de crucero (ACC).
- Uso de prendas reflectantes para el manejo de vehículos de dos ruedas que circulen por vías interurbanas.
- Extintores.

• **Seguridad pasiva ó secundaria:** son elementos que actúan sin intervención del conductor, tratando de disminuir los daños de un accidente:

- Airbag.
- Carrocería.
- Cinturón de seguridad.
- Reposacabezas.
- Volante.
- Dispositivos de empotramiento y equipo de extinción de incendios, para los vehículos utilizados en el transporte profesional.
- Uso del casco para el manejo de vehículos de dos ruedas.
- Asientos antideslizantes.
- Depósito de combustible inteligente.
- Ropa y calzado especial.

in itinere

en misión vehículo propio

Plan de dotación de elementos de seguridad

P pequeña empresa

M mediana empresa

G gran empresa

Objetivo: mejorar la seguridad de los vehículos de los trabajadores.

Descripción: el plan consiste en facilitar la dotación de equipos específicos para mejorar la seguridad de los vehículos de los empleados con el fin de promover el uso de estos elementos:

- Avisadores acústicos o visuales.
- Neumáticos.
- Cascos para motos.
- Botiquines de primeros auxilios.
- Elementos de seguridad para los niños.
- Equipos de extinción de incendios.
- Detectores de fatiga.

Se puede llegar a acuerdos con proveedores de elementos de seguridad del vehículo para facilitar la sustitución de elementos no seguros en los vehículos privados de los empleados de la empresa.

Viabilidad: la viabilidad variará enormemente en función del enfoque que se quiera dar a esta medida. Si se plantea como un coste a asumir por la empresa, dicho coste la hará inviable para la mayoría de empresas. Si, en cambio el planteamiento es menos ambicioso y pretende desarrollar la medida aprovechando la logística de la empresa para obtener beneficios y precios ventajosos para sus empleados, la medida no resultará de un alto coste y, además de conseguir el objetivo, permitirá fidelizar tanto a trabajadores como a proveedores del sector.

en misión vehículo empresa

Criterios de seguridad en las flotas de vehículos de la empresa

P pequeña empresa
M mediana empresa
G gran empresa

Objetivo: mejorar la seguridad de la flota de vehículos de la empresa.

Descripción: la acción consiste en la aplicación de criterios de seguridad a la hora de adquirir los vehículos que formarán parte de la flota de la empresa, dando preferencia a aquellos que incluyan más y mejores elementos de seguridad activa y pasiva y elementos menos contaminantes y más respetuosos con el medio ambiente.

A modo de ejemplo, los test NCAP (New Car Assessment Programme) y similares, que valoran los vehículos desde el punto de vista de la seguridad, ofrecen un buen elemento de juicio a la hora de valorar la seguridad de los vehículos a adquirir.

Se debe aprovechar el marco de la empresa para implicar a sus proveedores de vehículos con el fin de que incluyan formación centrada en los aspectos relacionados con la seguridad en el proceso de compra de los vehículos de flota de la empresa.

Viabilidad: alta (el cambio de criterios en la selección de vehículos no debe implicar un incremento inasumible de costes).

en misión vehículo empresa

Plan de revisión y mantenimientos de la flota de vehículos

M mediana empresa
G gran empresa

Objetivo: disponer de vehículos en perfecto estado para reducir el riesgo de accidente.

Descripción: el plan consiste en realizar una revisión y mantenimiento sistemático de los vehículos de la flota de la empresa.

El mantenimiento de los vehículos de flota debe ser uno de los pilares de las acciones destinadas a mejorar la seguridad de los vehículos, ya que de no realizarse correctamente, situará a la empresa en situación de riesgo elevado.

Viabilidad: alta (fácil implementación).

D. Acciones dirigidas a la seguridad de la gestión de los desplazamientos

Englobadas en este grupo se encuentran medidas prácticas propuestas por la empresa, destinadas a erradicar factores de riesgo que afectan de forma significativa a todos los trabajadores cuya actividad laboral requiera el uso de vehículos:

- La organización y planificación de los desplazamientos del personal de la empresa.
- Los horarios de llegada y salida en la empresa. Los turnos de trabajo.
- Las rutas y los itinerarios.
- Las posibles presiones sobre la conducción y la seguridad en los trabajadores (por ejemplo logro de objetivos, bonificaciones por rapidez, horarios rígidos, etc.…).

En estos casos las empresas van más allá de la puesta en marcha de acciones de formación y sensibilización, proponiendo la implantación de nuevos procedimientos y actuaciones o realizando inversiones encaminadas a la mejora de la seguridad vial de sus empleados.

in itinere

Servicio de autobús de ruta y lanzaderas

G
gran empresa

Objetivo: reducir el número de vehículos sustituyéndolos por transportes colectivos y/o públicos.

Descripción: la acción consiste en la puesta en marcha de rutas de autobuses de la empresa y/o autobuses lanzadera desde las principales estaciones de autobús/tren/metro de la ciudad o a puntos de recogida y depósito acordados con los trabajadores.

La lanzadera conecta con el transporte ferroviario y autobús de la zona, con carácter gratuito para los trabajadores. Los servicios se distribuyen en turnos que se corresponden con las franjas horarias de entrada y salida de la empresa, o en combinación con los transportes públicos con los que se pretenda enlazar.

De manera complementaria, la empresa puede instalar en sus dependencias un sistema análogo al de las rutas de autobuses de la Empresa Municipal de Transportes, para informar del tiempo que falta para la salida y llegada de la lanzadera.

Además de los beneficios relacionados con la seguridad vial se consiguen otra serie de beneficios paralelos: disminución de la contaminación, del consumo energético y mejora de la utilización del espacio público.

Viabilidad: de igual manera que en un punto anterior, el coste de implementación variará notablemente en función de la orientación de la medida. Si la empresa pretende asumir todo el coste, la medida puede resultar de elevado coste económico. Una alternativa menos costosa consistirá en utilizar la infraestructura de la empresa para conseguir tarifas y ofertas ventajosas para que los trabajadores puedan poner en marcha este tipo de servicios a un coste más atractivo que el uso de vehículos propios.

in itinere

en misión vehículo propio

Programa de coche compartido

P pequeña empresa

M mediana empresa

G gran empresa

Objetivo: reducir el número de vehículos que se desplazan en la empresa fomentando el uso del vehículo compartido.

Descripción: para los conductores y/o pasajeros del coche compartido las ventajas son múltiples:

- Se reducen los gastos del uso del vehículo, tanto en lo referente a la inversión y amortización como al uso (combustible, mantenimiento, reparación y los asociados al aparcamiento) puesto que se comparten.
- Se consiguen además una serie de beneficios indirectos: uso más racional del coche, disminución de la contaminación, fomento de las relaciones personales entre trabajadores, reducción de la tensión, el cansancio y el stress en los trabajadores, etc.…

Esta acción se puede poner en marcha con la aplicación de alguna (o todas) de las siguientes medidas por parte de la empresa:

- Facilitar la coordinación de horarios de aquellos trabajadores que vayan a compartir vehículo.
- Implantación de un sistema de base de datos de contactos entre los trabajadores para consultar la disponibilidad o demanda de coche compartido: el sistema puede ser más o menos sofisticado, desde una lista de correo, un foro o incluso una plataforma o pagina web en la intranet de la empresa. Para ello, se puede crear un Fichero de Coche Compartido con los datos de los trabajadores interesados en compartir coche con otros compañeros. Las fichas, contendrán la información necesaria para elaborar los posibles agrupamientos de personas cuyos desplazamientos son susceptibles de ser realizados conjuntamente en cuanto a origen, itinerario, horario, etc.
- Diseñar un distintivo (tarjeta, pegatina, etc.) que diferencie al coche compartido del resto de vehículos.
- Garantizar la vuelta a casa para los usuarios de coche compartido: por ejemplo establecer un programa de "vuelta a casa" garantizada que asegure a los trabajadores el retorno al domicilio en caso de problemas con el coche compartido. Este programa puede contemplar aspectos tales como, destinar fondos económicos para hacer frente a los posibles gastos que se originen (transporte público, taxi, etc.), definir qué tipo de imprevistos serán los que den lugar a la aplicación de esta partida de dinero (enfermedad del conductor/a, necesidades del trabajo, etc.) o definir bajo qué condiciones se establecerá la compensación.
- Recompensar con tickets para gasolina o vales descuento a los propietarios de coches compartidos.
- Preferencias para coches compartidos en el aparcamiento de la empresa: dar prioridad a los vehículos compartidos a la hora de asignar plazas de garaje, asignar mejores plazas de garaje o las más cercanas a las oficinas a los coches compartidos, etc.

Viabilidad: media (su desarrollo depende del interés de terceros).

in itinere

Flexibilidad horaria para fomentar la seguridad en desplazamientos in itinere

P pequeña empresa

M mediana empresa

G gran empresa

Objetivo: mejorar la seguridad en los desplazamientos "in itinere" de los empleados.

Descripción: se trata de una actuación encaminada a implantar una serie de medidas sobre la organización de la empresa que ayuden a reducir el número de accidentes en los desplazamientos hogar-centro de trabajo:

- Organizar la flexibilidad de la hora de llegada y salida para evitar excesos de velocidad en los desplazamientos "in itinere" y otros riesgos derivados de la conducción, condicionada por la presión ejercida por la fijación de la hora de entrada al centro de trabajo.

Se recomienda a la empresa interesada que realice un estudio interno con el fin de conocer los hábitos de movilidad de sus empleados. De esta forma, la empresa podrá adaptar los horarios de trabajo de una forma más eficiente evitando la congestión en horas punta (entradas y salidas a trabajar), con el riesgo que ello conlleva, y produciendo una distribución más homogénea a lo largo del día.

Por ejemplo, los trabajadores podrían tener la posibilidad de organizar su entrada y salida en un abanico horario:

- de 07:40 a 10:00 horas (entrada)
- de 18:00 a 19:30 horas (salida)

Viabilidad: media (su desarrollo depende del contexto especifico de la empresa).

in itinere

en misión vehículo propio

en misión vehículo empresa

Planificación de rutas en condiciones de seguridad

Objetivo: mejorar las condiciones de seguridad en los desplazamientos de los trabajadores.

Descripción: la acción consiste en realizar un estudio de los desplazamientos que realizan los empleados, tanto "in itinere" como rutas de reparto, visitas comerciales, etc. con el fin de conocer los itinerarios que siguen estos desplazamientos.

A partir de los datos de ese estudio, se elaboran unos planes de rutas que contengan los trayectos más seguros y eficientes para los principales desplazamientos de los empleados.

Una vez obtenido el estudio se podrán definir medidas encaminadas a reducir el número de desplazamientos, que como consecuencia, posibilitará la reducción del número de accidentes. Para reducir y racionalizar el uso de los desplazamientos dentro de la actividad laboral, se podrán plantear medidas como:

- Reducir el número de reuniones que supongan desplazamientos. Utilizando las nuevas tecnologías, se pueden ahorrar desplazamientos mediante herramientas comunicativas como la videoconferencia, la compartición de archivos,…
- Planificar con antelación suficiente los desplazamientos
- Erradicar medidas que supongan presión sobre aquellos trabajadores que efectúen desplazamientos (incentivos por rapidez, número de visitas, tiempos de entrega, horarios nocturnos,…).

Viabilidad: alta (bajo coste y fácil implementación).

P pequeña empresa

M mediana empresa

G gran empresa

in itinere

P pequeña empresa

M mediana empresa

G gran empresa

Gestión del régimen de aparcamiento con criterios de seguridad vial y eficiencia

Objetivo: potenciar otros modos de desplazamiento (transporte público, bicicleta, a pie,…) en detrimento del uso del vehículo particular usando el aparcamiento como medida disuasoria.

Descripción: esta medida consiste en la adecuación del aparcamiento para su uso como elemento de apoyo en las acciones que se emprendan en materia de seguridad vial laboral. Por ejemplo:

- Reducción de plazas como medida disuasoria y fomento del empleo de transporte público.
- Reservar las plazas de parking únicamente para empleados que no dispongan de otros medios para acudir al trabajo, o que presenten muchas dificultades para acudir en transporte alternativo (personas con movilidad reducida, distancia al centro de trabajo, horarios laborales especiales, situación familiar especial, trabajadores de perfil comercial o transportista, etc.…)
- Aparcamientos para bicicletas como medida para facilitar el desplazamiento al centro.
- Reserva de plazas para coches compartidos.
- Cobro de un importe por el uso del parking de la empresa y utilización de esos ingresos para la aplicación de otras medidas en materia de seguridad vial laboral (por ejemplo subvencionar el coste del transporte público)
- Compensación a los trabajadores que no utilicen el aparcamiento de la empresa (vales, tickets descuento, premios, etc.…)

Viabilidad: específico para cada empresa, en función de su ubicación, plantilla, características, espacio físico,…

E. Acciones orientadas a evitar distracciones por el uso de dispositivos de comunicación

El uso de los dispositivos móviles de comunicación se debe contemplar, hoy en día, como herramienta imprescindible de la actividad empresarial. A esto debemos sumarle el uso particular que los empleados puedan realizar de este tipo de dispositivos a lo largo de su jornada laboral. Se debe tener siempre en cuenta el riesgo de distracciones que ocasionan este tipo de dispositivos en cualquiera de las dos vertientes y diseñar medidas para evitar que se conviertan en motivo de accidentes de tráfico.

Debido a la peligrosa confluencia entre la utilización de dichos dispositivos y el manejo de vehículos, es imprescindible que se aborde este aspecto dentro de las medidas propuestas en esta guía.

in itinere

en misión vehículo propio

en misión vehículo empresa

Desarrollo de una política clara en relación con las comunicaciones

P pequeña empresa

M mediana empresa

G gran empresa

Objetivo: impulsar el cumplimiento de la normativa y reducir las situaciones de riesgo con respecto al uso de dispositivos de comunicación.

Descripción: definir claramente la política de la empresa respecto a la confluencia de comunicaciones y conducción. Los trabajadores deben tener claras las medidas y objetivos de la empresa en este aspecto.

La política deberá definir claramente dos aspectos:

Formación/sensibilización:

Este aspecto será fundamental para el objetivo a conseguir. Los trabajadores deberán ser conscientes de los riesgos generados y asumir las medidas a aplicar como necesarias y no como una imposición. Será imprescindible conseguir modelar su actitud ante el problema.

Reglamentación:

Se especificarán claramente las reglas a seguir en materia de comunicaciones ligadas a conducción. Se deben definir claramente medidas como:

- Prohibir la utilización de dispositivos móviles siempre que el vehículo no se encuentre parado.
- Evitar, por parte de la empresa, intentar comunicarse con un trabajador que se sepa que está en un desplazamiento, así como asegurar que dicho trabajador nunca compagine ambas actividades.
- Denunciar a la estructura responsable de la política de seguridad vial incumplimientos, tanto por parte de los trabajadores como de la empresa.
- Si se cree necesario, también se pueden establecer sanciones acordes a los incumplimientos y medidas de control de cumplimiento (detectar si se efectúan llamadas, consultan o responden mensajes instantáneos o correos electrónicos durante los desplazamientos…)
- Definir claramente las medidas que afecten a desplazamientos in itinere y en misión, tanto los que se realicen con vehículos de flota como con vehículos propios de los trabajadores.

Esta política también puede incluir medidas orientadas a trabajar conjuntamente con los proveedores de vehículos de flota de la empresa, cuando los hubiera, para asegurar que los vehículos incorporen sistemas que faciliten diferenciar conducción y comunicación y eviten distracciones al conductor, así como fomentar la incorporación de los mencionados sistemas a los vehículos particulares de los trabajadores.

Viabilidad: alta (bajo coste).

in itinere

en misión vehículo propio

en misión vehículo empresa

Incorporar a los dispositivos móviles sistemas que eviten distracciones

Objetivo: reducir el número de accidentes en la empresa cuya causa es el uso del móvil durante la conducción.

Descripción: el galopante desarrollo tecnológico implica que las medidas a definir en este apartado varíen a una elevada velocidad. Actualmente, se puede plantear la incorporación de un amplio (y creciente) abanico de sistemas, desde las opciones que eviten distraer la mirada del conductor y permitan controlar los dispositivos mediante la voz, que pese a ser legales provocan distracción, hasta medidas más sofisticadas, como aplicaciones de móvil que implementan el "modo conducción", similar al "modo avión", que inhibe las funciones incompatibles con la conducción o, incluso, envía respuestas automáticas por los diferentes canales por los que intenten comunicarse con el conductor (llamadas, wassaps, correos electrónicos, redes sociales,…) indicando que está conduciendo y almacenando los mensajes para que puedan ser consultados al detener el vehículo.

Viabilidad: alta (bajo coste, aunque la efectividad dependerá de la concienciación y actuación del trabajador).

P pequeña empresa

M mediana empresa

G gran empresa

Los instrumentos de mejora: El intercambio de buenas prácticas

La necesidad de extender las actitudes y hábitos propios de la seguridad vial al mundo laboral es un cometido de todos los agentes con responsabilidad en materia de prevención de riesgos laborales, tanto empresas como administraciones, organizaciones sindicales y empresariales y mutuas de seguros.

Uno de los instrumentos en los que la Dirección General de Tráfico se apoya para dar respuesta a este problema, son las propias experiencias de estos agentes. Los casos concretos con los que se encuentran día a día las empresas españolas, los problemas que suponen y la forma de abordarlos.

Los principales objetivos del intercambio de buenas prácticas en materia de seguridad vial en las empresas son los siguientes:

- Favorecer la reducción de los accidentes viales laborales.

- Concienciar sobre los accidentes viales laborales y la importancia de su prevención a empresarios, trabajadores y responsables de la prevención de riesgos y contribuir a implantar una cultura preventiva de la seguridad vial en la empresa.

- Ofrecer una visión de las buenas prácticas desarrolladas en España para reducir los accidentes, por parte de los diferentes agentes con responsabilidad en el ámbito de la prevención de riesgos laborales: empresas, administración, organizaciones empresariales y sindicales y mutuas de seguros.

Para la consecución de estos objetivos, se ha creado el portal "Seguridad Vial Laboral": http://www.seguridadviallaboral.es/ como punto de encuentro, para que los distintos agentes puedan compartir información, acciones y contenidos referentes a la prevención de accidentes de tráfico laborales y alcanzar los siguientes objetivos:

- Recopilar las experiencias de las propias empresas y agentes implicados en materia de seguridad vial en la empresa, de manera que puedan ser adoptadas y aplicadas a su vez por otras empresas.

- Conformar una herramienta de trabajo para posibilitar que la seguridad laboral vial sea uno de los pilares fundamentales en la gestión de la prevención de riesgos laborales en las empresas.

También se podrá encontrar información útil referente a la seguridad vial laboral en la página web del Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales, que tiene un apartado dedicado específicamente a la seguridad vial:

Recursos y fuentes de información

El presente documento se ha elaborado con la ayuda de las siguientes fuentes de información y bibliografía:

- Dirección General de Tráfico e Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. "Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa. Guía Metodológica".
  www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/.../seguridad_vial_empresa.pdf

- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. "Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020".
  http://www.insht.es/portal/site/Insht/menuitem.1f1a3bc79ab34c578c2e8884060961ca/?vgnextoid=a366300cfa2cc410VgnVCM1000008130110aRCRD&vgnextchannel=25d44a7f8a651110VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD

- Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia. Herramienta informática de apoyo para la investigación de accidentes de tráfico.
  http://www.croem.es/Web20/CROEMPrevencionRiesgos.nsf/xPage.xsp?documentId=FBC0F7CE0C39E98DC1257FB8002483A7&action=OpenDocument&SessionID=F7948C234ECAE05FF85D8FB69A357339403F0A45

- DGT, 2011. "El valor monetario de una vida estadística en España", Estimación en el contexto de los accidentes de tráfico. Universidad de Murcia y Universidad Pablo Olavide de Sevilla. 2011.
  http://www.msssi.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Lesiones/JornadaDecenioAccionSeguridadVial/docs/InformeVVEJorgeMartinez.pdf

- Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT. Ministerio del Interior, 2010. "Guía del consejo sanitario en seguridad vial laboral".

- FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial), 2010. "Manual de Buenas Prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales" elaborado para la Dirección General de Tráfico y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.
  http://www.seguridadviallaboral.es
  http://www.erscharter.eu/es/content/manual-de-buenas-pr%C3%A1cticas-en-la-prevenci%C3%B3n-de-accidentes-de-tr%C3%A1fico-laborales

- Fundación Mapfre. Instituto de Seguridad Vial. "Informe PRAISE".
  http://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/proyecto-europeo-praise/informes/

- Ministerio de Fomento, 2009. "Estrategia Española de Movilidad Sostenible".
  http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/_especiales/calidadambiental/

- IDAE Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2006. "Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Transporte al centro de Trabajo".
  http://www.idae.es

- Unión Europea, 2010. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 20 de julio de 2010 titulada "Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020" [COM (2010) 389 final].
  http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_es.pdf

- Organización Mundial de la Salud, 2009. "Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción".
  www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/index.html.

- Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo (IRSST), 2010, Comunidad de Madrid. "Guía para la prevención de los accidentes de tráfico con relación laboral".
  http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_Publicaciones_FA&cid=1354183053141&language=es&pagename=ComunidadMadrid%2FEstructura

- Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud. Comisiones Obreras (CCOO), 2006. "Catálogo de buenas prácticas en la movilidad al trabajo".
  http://www.istas.ccoo.es

- Instituto Navarro de Salud Laboral. Gobierno de Navarra., 2009. "Guía para promover la seguridad vial en la empresa".
  http://www.navarra.es/NR/rdonlyres/A4545548-AFCD-444E-804D-D5D47B59E44C/146013/GuiaSegVial.pdf

- Real Automóvil Club España. Informe "El tráfico como riesgo laboral".
  http://www.academiarace.com/movilidadasturias/El-trafico-como-riesgo-laboral-es-2824544371340

A continuación se enumeran una serie de enlaces a las páginas web de organismos de referencia en materia de seguridad vial. Estas páginas contienen información de gran utilidad y pueden servir de referencia a la hora de plantearse la implementación de un plan de seguridad vial en la empresa:

A. NACIONALES:

- AESLEME (Asociación de Prevención y de Víctimas de Accidentes)
  http://www.aesleme.es

- ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones)
  http://www.anfac.com/

- ASOCIACION DE PREVENCION DE ACCIDENTES DE TRÁFICO
  http://www.pat-apat.org/

- DIA (Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico)
  http://www.asociaciondia.org

- DIRECCION GENERAL DE TRÁFICO
  http://www.dgt.es/portal/

- FESVIAL (Fundación para la Seguridad Vial)
  www.fesvial.es/

- FUNDACIÓN MAPFRE
  http://www.mapfre.com/fundacion/es/seguridad-vial.shtml

- FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES
  www.funprl.es/

- IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía)
  www.idae.es/

- INE (Instituto Nacional de Estadística)
  www.ine.es

- INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO
  www.insht.es/

- INSTITUTO ASTURIANO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES
  http://www.iaprl.org/

- INSTITUTO SINDICAL DE TRABAJO AMBIENTE Y SALUD (CCOO)
  http://www.istas.ccoo.es/

- ONG STOP ACCIDENTES
  http://stopaccidentes.org/

- RACE
  http://www.race.es/seguridad_vial/

- SERVEI CATALA DE TRANSIT
  http://transit.gencat.cat/ca/

B. INTERNACIONALES

- AGENCIA EUROPEA PARA LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO
  https://osha.europa.eu/es

- ASIRT (Association for Safe International Road Travel de los EE.UU)
  http://www.asirt.org/AboutUs/History/tabid/201/Default.aspx

- ASOCIACION EUROPEA DE FABRICANTES DE AUTOMOVILES
  http://www.acea.be/

- BANCO MUNDIAL
  http://www.worldbank.org/transport/roads/safety.htm

- DFT (Department for Transport)
  http://www.dft.gov.uk/

- DRIVING FOR BETTER BUSSINESS
  www.drivingforbetterbusiness.com/

- EURORAP (European Road Assessment Programme)
  http://www.eurorap.org/

- FIA Foundation for the Automobile and Society (Fundacion)
  http://www.fiafoundation.org/Pages/homepage.aspx

- FUNDACION ROAD SAFETY
  http://www.roadsafe.com/

- GRSP (Global Road Safety Partnership)
  http://www.grsproadsafety.org/

- IRAP (International Road Assessment Programme)
  http://www.irap.net/

- IRF (International Road Federation)
  https://www.irfnews.org/

- OBSERVATORIO EUROPEO DE CONDICIONES DE TRABAJO
  http://www.oect.es/portal/site/Observatorio/;VAPCOOKIE=TMHgXR1SyCB7V256Ws12dM6cZ7MJf092yCtJLB2n4XQ47BzQLk5C!1765648260!1792652893

- OBSERVATORIO EUROPEO DE RIESGOS
  http://osha.europa.eu/es/riskobservatory/index_html

- OBSERVATORIO EUROPEO DE SEGURIDAD VIAL
  http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/index_en.htm

- SECTOR TRANSPORTE DE LA COMISIÓN EUROPEA
  http://www.europa.eu.int/comm/transport/index_es.html

- UNECE (United Nations Economic Commission for Europe)
  http://www.unece.org/trans/Welcome.html

Anexos

Los anexos incluidos a continuación, tal como se indica en la fase de Diagnóstico de esta Guía, serán una valiosa herramienta para obtener información sobre la situación actual de la empresa y de sus trabajadores respecto a la seguridad vial laboral. A partir de los resultados obtenidos, cada empresa definirá medidas específicas a impulsar en los pasos posteriores.

Los cuestionarios han sido diseñados contemplando el máximo número de casos y para ser de aplicación en todas las empresas. Por ello, previamente a su utilización, cada empresa deberá personalizarlos eliminando aquellas preguntas que no sean de aplicación en su caso o que puedan suponer algún problema para garantizar la confidencialidad de los encuestados. No se deberá perder de vista que, en empresas pequeñas, algunas preguntas o conjunto de preguntas (sexo, franja de edad, puesto ocupado, turno, ...) permiten identificar fácilmente al encuestado, hecho poco recomendable en este tipo de encuestas

ANEXO I

PROPUESTA DE CUESTIONARIO PARA DIAGNOSTICO DE SITUACION EN LA EMPRESA: CUESTIONARIO PARA EL TRABAJADOR

Sexo:

☐ Hombre ☐ Mujer

Edad:

☐ 16-17 años ☐ 18-25 años ☐ 26-40 años ☐ 41-50 años ☐ 51 años o más

Horarios de trabajo:

☐ Jornada partida

☐ Turno de mañana

☐ Turno de tarde

☐ Turno de noche

☐ Turnos rotativos

Puesto de trabajo: .....

Experiencia en la conducción: .....años

Accidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico?

☐ Sí

☐ No

Incidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tráfico produciéndose daños materiales, pero no personales?

☐ Sí

☐ No

¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?

☐ A diario

☐ Alguna vez a la semana

☐ Una o dos veces al mes

☐ Varias veces al año

¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?

☐ Sí

☐ No

Mis desplazamientos en misión son, en general, planificados por:

☐ Yo mismo

☐ La empresa

¿Con cuanto tiempo de antelación se suelen prever mis misiones? .....

Trayectos "in itinere":
Medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo

☐ Andando

☐ Coche

☐ En bicicleta

☐ Transporte público

☐ Moto o ciclomotor

☐ Transporte colectivo de empresa

Número de km. diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio
(trayectos ida y vuelta): ..... km.

Tiempo diario que utilizo para desplazarme entre mi lugar de trabajo y mi domicilio
(trayectos ida y vuelta): .....

Número de kilómetros mensuales efectuados en el marco profesional …..... km.

Principales factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida-vuelta del domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

☐ Estado de la infraestructura / vía

☐ Mi vehículo

☐ La organización del trabajo

☐ Mi propia conducción

☐ Otros.....

Concrete los principales riesgos que percibe

.....
.....
.....
.....

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidentes serían:

.....
.....
.....
.....

Trayecto realizado: Punto origen ..... Punto final .....

Fecha: ...../...../.....

El riesgo se produce en:

☐ Trayecto ida o regreso al puesto de trabajo

☐ En jornada laboral

Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso):

☐ Intensidad del tráfico
☐ Condiciones climatológicas
☐ Tipo de vehículo o sus características
☐ Estado del vehículo
☐ Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)
☐ Su propia conducción
☐ Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
☐ Otros conductores
☐ Estado de la infraestructura / vía
☐ Falta de información o formación en seguridad vial
☐ Otras

Concrete el riesgo que percibe:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

ANEXO II

PROPUESTA DE CUESTIONARIO PARA DIAGNOSTICO DE SITUACION EN LA EMPRESA: CUESTIONARIO PARA LA EMPRESA

¿Considera su empresa el tráfico como un riesgo de salud laboral?

☐ Sí

☐ No

¿Cuenta su empresa con una política de seguridad vial en el entorno laboral?

☐ Sí

☐ No

¿Ha explicado en su política de empresa su aspiración a prevenir accidentes de tráfico en la medida de lo posible?¿Ha comunicado esta aspiración a los empleados?

☐ Sí

☐ No

¿Cómo procura que sus empleados tengan la cualificación y el estado de salud necesario para conducir en el trabajo de un modo seguro?

.....

.....

.....

.....

¿Se realiza algún tipo de control de los factores sanitarios que influyen en la seguridad vial a través del servicio médico de la empresa o de otra instancia similar?

☐ Sí

☐ No

☐ A veces

☐ Cada _____ años

Como empresario, ¿qué medidas adopta para que sus empleados tengan los conocimientos, la motivación, la información y la formación necesarios para seguir la política de seguridad vial en el entorno laboral?

.....

.....

.....

.....

¿Dispone la empresa de una política sobre alcohol y drogas?

☐ Sí

☐ No

¿Qué nivel de seguridad exige la compañía a la hora de comprar vehículos para su flota de empresa?

☐ Prueba de choque básica según Euro NCAP, por ejemplo, cuatro estrellas

☐ Requisitos de tara mínima aceptable

☐ Cinturón de seguridad de tres puntos en todos los asientos

☐ Indicador de uso del cinturón de seguridad, que avisa si no se está usando el cinturón cuando el motor está en marcha

☐ Carrete inercial de cinturón de seguridad

☐ Reposa cabezas en todos los asientos

☐ Airbag tanto en el asiento del conductor como en el del acompañante

☐ Airbag lateral

☐ Frenos ABS

☐ Sistema antideslizamiento

☐ Sistema anti rotación en frenada de emergencia

☐ Aire acondicionado

☐ Equipo de manos libres para el teléfono móvil

☐ Sistema de bloqueo según índice de alcoholemia

☐ Otro equipamiento de seguridad como chaleco reflectante, linterna, etc.

¿Somete a los vehículos a las reparaciones necesarias para mantenerlos en buenas condiciones de seguridad vial según la normativa y legislación vigentes?

☐ Siempre

☐ Rara vez

☐ Casi siempre

☐ Nunca

☐ Si su respuesta no ha sido «Siempre», explique por qué

.....

.....

.....

.....

¿Existen procedimientos rutinarios para la confección de informes de incidentes?

☐ Sí

☐ No

¿Considera que todos sus empleados informan de todos los incidentes que tienen lugar en su empresa?

☐ Sí

☐ No

Si la respuesta es «No», ¿qué piensa hacer para detectar todos los amagos de accidente?

.....

.....

.....

.....

¿Reciben información los empleados sobre qué medidas piensa adoptar o ha adoptado como consecuencia de sus informes de incidentes?

☐ Sí

☐ No

ANEXO III

PROPUESTA DE CUESTIONARIO A CUMPLIMENTAR POR EL TRABAJADOR EN CASO DE ACCIDENTE DE TRÁFICO LABORAL

Fecha del accidente: _____/_____/_____

Momento del accidente:

☐ Trayecto ida o regreso al puesto de trabajo

☐ En jornada laboral

Implicado como:

☐ Conductor

☐ Viajero

Consecuencias del accidente:

☐ Daños materiales _____

☐ Heridas corporales, sin baja _____

☐ Heridas corporales, con baja. Días de baja: _____

Localización del accidente (punto kilométrico, vía, calle, localidad etc.):

.....

.....

.

Vehículo en el que iba:

☐ Particular

☐ Empresa

Tipo de vehículo:

☐ De dos ruedas

☐ Turismo

☐ Furgoneta

☐ Vehículo pesado

¿Ha estado implicado en otros accidentes de tráfico con relación laboral durante los 3 años anteriores a este accidente?:

☐ Sí. Número de veces: _____

☐ No

Causas que a su juicio motivaron el accidente (indique todos los que considere adecuados, en su caso):

☐ Intensidad del tráfico

☐ Condiciones climatológicas

☐ Tipo de vehículo o sus características
☐ Estado del vehículo
☐ Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)
☐ Su propia conducción
☐ Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
☐ Otros conductores
☐ Estado de la infraestructura / vía
☐ Falta de información o formación en seguridad vial
☐ Otras:

.....
.....
.....
.....

Sus preocupaciones personales sobre el riesgo de tráfico:

.....
.....
.....
.....

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

.....
.....
.....
.....

A RELLENAR POR LA EMPRESA
Propuesta de medida correctiva aplicable:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

DGT
Dirección General de Tráfico

Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales
Gobierno del Principado de Asturias