



# SEGURIDAD VIAL

Manual dirigido a pymes y  
autónomos



**CEPYME**  
aragón



Con la financiación de:  
**FUNDACIÓN  
PARA LA  
PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES**

AT-0117/2014



Edita: CEPYME ARAGON

Fotos y texto: CEPYME ARAGON

Zaragoza 2015

Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción total o parcial de esta publicación, o la edición de su contenido por cualquier medio, sin la previa y expresa autorización de la Fundación para la Prevención de riesgos laborales y CEPYME ARAGON.



# ÍNDICE

---

ÍNDICE .....	3
PRESENTACIÓN .....	5
1.- INTRODUCCIÓN .....	9
1.1.-Definiciones .....	9
1.2.- Accidentes laborales de tráfico. Cifras 2014. ....	11
Accidentes in itinere.....	12
Accidentes en jornada de trabajo.....	13
Situación actual .....	16
2.- NORMATIVA DE APLICACIÓN .....	21
3.- FACTORES DE RIESGO .....	25
3.1.-El factor humano.....	25
3.2.-Infraestructuras viales.....	27
3.3.-Condiciones ambientales .....	27
3.4.-El vehículo .....	27
3.5.- La gestión de la actividad empresarial. ....	28
4.- MEDIDAS PREVENTIVAS .....	33
4.1.- Relativas al conductor .....	33
4.2.-Relativas al vehículo .....	34
4.3.-Relativas a las infraestructuras viales y condiciones ambientales .....	34
4.4.-Relativas a la gestión preventiva.....	35
5. BUENAS PRÁCTICAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL EN EMPRESAS.....	39
6.- PROPUESTAS DE MEJORA.....	45
6.1.- Elaborar un Plan de Seguridad Vial en la empresa .....	45
6.1.1. Compromiso de la empresa para reducir la siniestralidad laboral vial.	46



6.1.2. Organización de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en la empresa.....	46
6.1. 3. Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la empresa.....	49
6.1.4. Evaluación de Riesgos.....	51
6.1.5. Medidas de prevención.....	53
6.1.6. Evaluación y seguimiento del plan.....	55
6.2 Otras acciones a realizar.....	64
7.- BIBLIOGRAFÍA.....	67
ANEXO I PROTOCOLO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES.....	71
ANEXO II: GESTIÓN DE DESPLAZAMIENTOS.....	74
ANEXO III: PROTOCOLOS ANTES, DURANTE Y DESPUÉS DEL DESPLAZAMIENTO.....	77
ANEXO IV: MENSAJES A AUTONOMOS Y MICROPYMES.....	83



## PRESENTACIÓN

---

La Seguridad Vial es uno de los grandes temas sobre seguridad laboral, que no siempre es entendido como una pieza imprescindible de la prevención. Los desplazamientos relacionados con la actividad laboral se incrementan año a año, y con ello los accidentes de tráfico.

El transporte de personas y mercancías a nivel profesional están directamente relacionados con la seguridad vial, pero también hay profesionales, no dedicados a la logística ni al transporte, que realizan habitualmente traslados por carretera con el riesgo que supone en su actividad laboral: Es el caso de los desplazamientos de profesionales de gremios relacionados con reparaciones en maquinaria e infraestructuras, de los comerciales, de los médicos y profesores del medio rural,... Muchos de ellos, además, son profesionales que llevan su oficina, su almacén o su consulta en su propio vehículo.

También el traslado al centro de trabajo conlleva un riesgo y debe ser seguro. Son millones los desplazamientos que se realizan desde los domicilios particulares a los centros de trabajo, recorriendo trayectos importantes hasta otras zonas de la ciudad, otros municipios o polígonos industriales periurbanos.

Todos estos ámbitos de la actividad laboral entran dentro de la seguridad en el trabajo, y por ello, deben integrarse en la gestión de la prevención de la empresa y considerarse dentro de la planificación que se realice al respecto.

CEPYME ARAGÓN, con el apoyo de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, ha desarrollado este manual dirigido a pymes y autónomos, con el objetivo de informar y concienciar en seguridad vial, en cualquier tipo de desplazamiento que se realice en el ámbito laboral, y contribuir a la disminución de la siniestralidad y la prevención de los accidentes de tráfico laborales.

**CEPYME ARAGÓN**





## 1.- Introducción





# 1.- INTRODUCCIÓN

---

Antes de conocer los datos estadísticos que justifican la necesidad de elaborar este manual, es importante conocer los conceptos y definiciones que se utilizan en materia de seguridad vial laboral.

## 1.1.-Definiciones

---

### **Accidente de trabajo:**

Toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Tendrá la consideración de accidente de trabajo, aquel sufrido por el trabajador al ir o al volver de su domicilio al lugar de trabajo.

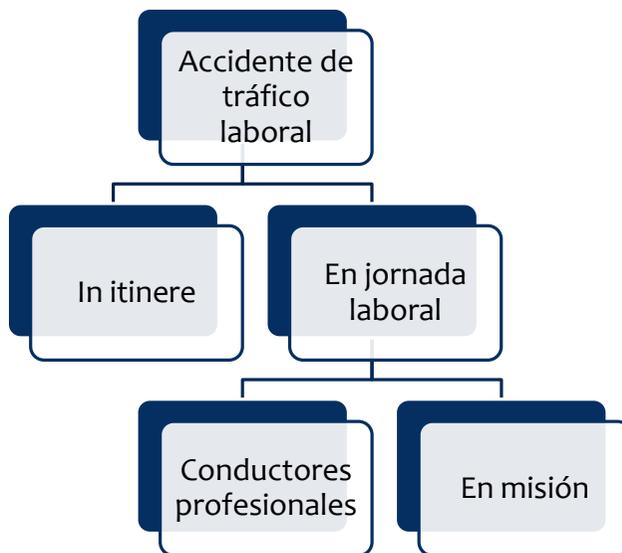
### **Accidente de tráfico laboral:**

Aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio- trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. Se pueden desdoblar en dos tipos:

- **Accidentes de tráfico “in itinere”:**  
Aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación. (Existen 3 criterios determinantes del accidente in itinere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente y, que se emplee el itinerario habitual).
- **Accidentes de tráfico en jornada laboral:**  
Aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos:
  - **Accidente de conductores profesionales:** aquel sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de trasportes. (Se incluyen también en este grupo aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento, etc.)
  - **Accidente “en-misión”:** aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar



desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión.



## 1.2.- Accidentes laborales de tráfico. Cifras 2014.

La conciencia preventiva con respecto a los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo, está menos potenciada que para el resto de riesgos laborales. Se trata de una actividad diaria, personal y de ocio, que conlleva sus riesgos, pero que no se valoran en su justa medida. Asociamos los accidentes de tráfico a desplazamientos como por ejemplo, a operaciones salida de vacaciones, pero no a desplazamientos por motivo de trabajo, o a desplazamientos con trayectos cortos y frecuentes.

Además, los datos de siniestralidad, y concretamente los que plasma el “Informe de accidentes laborales de tráfico 2014” del INSHT, nos indican que<sup>1</sup>:

En el año 2014, se registraron 491.099 accidentes de trabajo con baja, según la Estadística de Accidentes de Trabajo<sup>1</sup>.

De estos accidentes, 54.416 fueron accidentes de tráfico siendo por ello denominados *accidentes laborales de tráfico (ALT)*. Suponen un 11% del total de accidentes de trabajo.<sup>2</sup>



Es decir, resumiendo:

<sup>2</sup>[http://www.oect.es/Observatorio/5%20Estudios%20tecnicos/Riesgos%20especificos/Estudios%20sobre%20Accidentes%20de%20trabajo%20relacionados%20con%20el%20trafico/Ficheros/INFORME%20ALT%202014\\_nuevo.pdf](http://www.oect.es/Observatorio/5%20Estudios%20tecnicos/Riesgos%20especificos/Estudios%20sobre%20Accidentes%20de%20trabajo%20relacionados%20con%20el%20trafico/Ficheros/INFORME%20ALT%202014_nuevo.pdf)



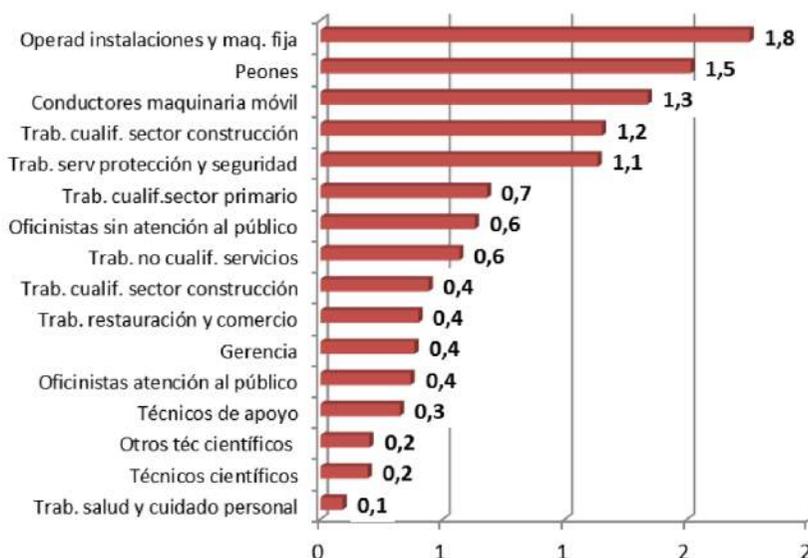
- 3 de cada 10 accidentes laborales mortales se producen por causas de tráfico.
- De los 491.099 accidentes laborales con baja que se produjeron en 2014, 54.416 fueron accidentes de tráfico, lo que supone más del 11%.
- Cada día se producen 149 accidentes viales laborales con baja (contabilizando también sábados y domingos).
- De los accidentes viales laborales mortales que se produjeron en 2014, el 58,2% fueron in itinere, y el 41,7% durante la jornada de trabajo.

Los accidentes de tráfico laborales suponen una parte importante de los accidentes laborales mortales (29,3%), siendo mayoritarios los que se producen en los desplazamientos de los trabajadores a sus puestos de trabajo.

### Accidentes in itinere

En cuanto a la ocupación de los accidentados in itinere, en las profesiones con mayor incidencia y por tanto mayor riesgo, destacan los operadores de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores y los Peones

**Gráfico 23.- Tasas de incidencia de ALT MORTALES in itinere según ocupación**



En cuanto al sector en el que desarrollan su trabajo, se observa que la gran mayoría de los ALT mortales in itinere ocurren en el sector Servicios, sin embargo los índices de incidencia colocan los sectores de mayor a menor riesgo en el siguiente orden: Agrario, Construcción e Industria, y Servicios.



· Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT mortales in itinere según sector

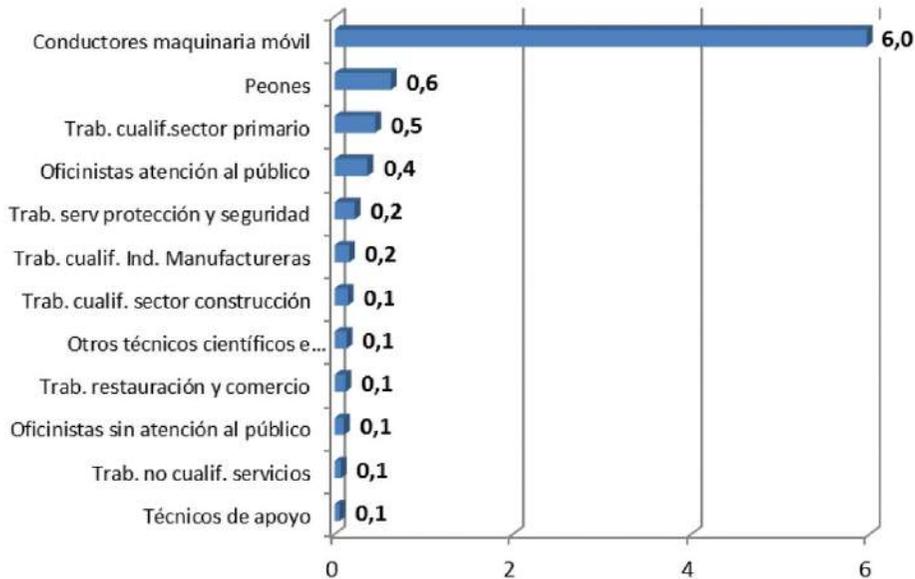
Sector	ALT mortales in itinere	%	Índice de incidencia
Agrario	9	9,1%	1,4
Industria	19	19,2%	1,0
Construcción	7	7,1%	1,0
Servicios	64	64,6%	0,6
Total	99	100,0%	0,7

Por otro lado, considerando otras variables como el sexo o la edad, el 85,9% de los ALT mortales in itinere los sufren hombres. Además, el riesgo de fallecer en este tipo de accidentes es mucho mayor para los hombres, ya que sexo masculino presenta una incidencia 6 veces mayor que el sexo femenino.

Con respecto a la media de edad de los trabajadores que han sufrido un ALT mortal in itinere en 2013 es 42,1 años, mientras que, en el grupo de trabajadores que han sufrido un accidente de trabajo mortal que no es ALT, la media de edad es 47,5 años, por lo que se puede decir que los fallecidos laborales de tráfico in itinere son, en media, 5,4 años más jóvenes que los fallecidos laborales que no son de tráfico. Y por tramos de edad, de 35 a 39 años y de 40 a 44 años presentan el mayor porcentaje de ALT mortales in itinere, en ambos casos el 18,2%.

### Accidentes en jornada de trabajo

En cuanto a la tasa de incidencia de accidentes de tráfico mortales según ocupación, el informe nos señala que los conductores y operadores de maquinaria móvil destacan (índice de incidencia 6) como podemos ver en la gráfica siguiente, y representan el 69% de los accidentes.



La mayoría de los accidentes de tráfico mortales en jornada de trabajo ocurren en el sector servicios, sin embargo teniendo en cuenta los índices de incidencia, destaca construcción superando la media 2,4 veces.

Sector	ALT mortales En jornada	%	Índice de incidencia
Agrario	2	2,8	0,3
Industria	5	7,0	0,3
Construcción	8	11,3	1,2
Servicios	56	78,9	0,5
Total	71	100,0	0,5

En cuanto al índice de incidencia según división de actividad, podemos ver la tabla siguiente en la que se han resaltado aquellas con índice de incidencia mayor de la media (anexo III del informe de accidentes laborales de tráfico 2014):

División de actividad	ALT en jornada	en %	Población	Índice de incidencia
Agricultura, ganadería, caza y servicios relacionados con las mismas	2	2,82	580.142	0,3
Industria de la alimentación	1	1,41	296.177	0,3
Fabricación de bebidas	1	1,41	44.371	2,3
Confección de prendas de vestir	1	1,41	37.589	2,7
Fabricación de otros productos minerales no metálicos	1	1,41	81.731	1,2
Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	1	1,41	191.819	0,5
Construcción de edificios	2	2,82	250.812	0,8
Ingeniería civil	1	1,41	41.765	2,4
Actividades de construcción especializada	5	7,04	389.056	1,3
Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	2	2,82	225.096	0,9
Comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto de vehículos de motor y motocicletas	4	5,63	724.799	0,6
Comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas	3	4,23	1.321.972	0,2
Transporte terrestre y por tubería	38	53,52	367.320	10,3
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	2	2,82	165.055	1,2
Actividades postales y de correos	1	1,41	56.429	1,8
Servicios de alojamiento	1	1,41	248.886	0,4
Actividades cinematográficas, de vídeo y de programas de televisión, grabación de sonido y edición musical	1	1,41	26.412	3,8
Servicios a edificios y actividades de jardinería	1	1,41	488.561	0,2
Administración Pública y defensa Seguridad Social obligatoria	1	1,41	971.687	0,1
Actividades de servicios sociales sin alojamiento	1	1,41	203.428	0,5
Actividades asociativas	1	1,41	118.120	0,8
Total	71	100	13.647.833	0,5

A destacar el índice de incidencia del transporte terrestre (10,3), y a más distancia las actividades de construcción especializada (1,3) y el comercio al por mayor e intermediarios de comercio excluyendo vehículos y motocicletas, 0,6.

En cuanto a otras variables como el sexo, el 93% de los ALT mortales en jornada de trabajo los sufren hombres. Además, el sexo masculino presenta una incidencia diez veces mayor que el sexo femenino, y por lo tanto un riesgo mucho más elevado de fallecer en este tipo de accidentes.



Y en cuanto a la edad, los trabajadores fallecidos en ALT en jornada en 2014 presentaban una edad media de 46,4 años, mientras que la de los trabajadores que han sufrido un accidente de trabajo mortal que no es ALT es de 47,5 años. Se puede decir, por tanto, que los fallecidos laborales de tráfico en jornada de trabajo son, en media, 0,9 años más jóvenes que los fallecidos laborales que no son de tráfico. La franja de edad de 50 a 54 años es la que recoge mayor porcentaje de ALT mortales en jornada de trabajo (21,1%)

### Situación actual

Hay que tener en cuenta, atendiendo a estos datos y a las conclusiones del estudio:

#### ***Los principales grupos vulnerables al accidente laboral de tráfico en jornada de trabajo son:***

-  Hombres.
-  Menores de 25 años.
-  Conductores de vehículos y maquinaria móvil.
-  Trabajadores de servicios de protección y seguridad.
-  Contratados temporales.
-  Actividades postales y de correos.
-  Sector del Transporte terrestre.

#### ***Principales grupos vulnerables al accidente laboral de tráfico in itinere***

-  Mujeres.
-  Menores de 30 años.
-  Peones
-  Empleados de oficina.
-  Contratados temporales.
-  Actividades relacionadas con el empleo.

Son estas conclusiones las que justifican la elaboración del presente manual, con el objetivo de concienciar en prevención de estos accidentes, y facilitar herramientas de gestión preventiva.

Pero además, hemos elaborado este manual atendiendo a la realidad de las empresas con las que trabajamos:

- 
- Alto porcentaje de micropymes y autónomos (autónomos que llevan la oficina o el taller prácticamente en su vehículo, responsables de taller que desplazan materiales en furgonetas de empresa sin ser transportistas,...etc...),
  - Profesionales (incluidos empresario titular y gerencia) multitarea, que aúnan diferentes responsabilidades en la misma persona (por ejemplo, a la vez que llevan un material cogen un pedido por teléfono, mientras realizan el desplazamiento, conciertan citas con clientes mientras hacen una entrega,...),
  - Y, además, constatando que existe en muchos casos escasa formación específica en aspectos relacionados con la seguridad vial.

Por ello, el contenido del manual abarca aspectos como:

- **STOP** Análisis de factores de riesgo.
- **STOP** Análisis de medidas preventivas a aplicar.
- **STOP** Gestión de desplazamientos:
- **STOP** Descripción de buenas prácticas, que puedan servir de ejemplo para aplicar o adaptar a las pymes, para evitar que se produzcan los accidentes.

Así como se propone a las micropymes y autónomos a los que dirigimos el manual, herramientas sencillas de aplicar y adaptar a su propia realidad como:

- Protocolos de investigación de accidentes.
- Protocolos de actuación antes, durante y después de los desplazamientos.
- Mensajes de sensibilización y concienciación de seguridad vial dirigidos a pymes/micropymes/autónomos.





## 2.- Normativa de aplicación





## 2.- NORMATIVA DE APLICACIÓN

### *Legislación de aplicación:*

Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley general de la Seguridad Social. (Su importancia está en introducir el concepto de accidente de trabajo y accidente de tráfico laboral).

Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, el que se aprueba el Reglamento general de Circulación (contempla, por ejemplo, las tasas permitidas en conducción de alcohol en sangre y aire espirado).

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

### *Normativa voluntaria:*

UNE-ISO 39001:2013: Sistemas de gestión de la seguridad vial. Requisitos y recomendaciones de buenas prácticas.

Carta Europea de la Seguridad Vial <http://www.erscharter.eu/es>

### *Y en materia de incentivos a la reducción de la siniestralidad:*

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.

Incluye el **sistema bonus**: Sistema de incentivos consistente en la reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que se distingan por su contribución eficaz y contrastable a la reducción de la siniestralidad laboral y por la realización de actuaciones efectivas en la prevención de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, en el que se valora la existencia de planes de movilidad vial.





### 3.- Factores de Riesgo





## 3.- FACTORES DE RIESGO

---

Los factores de riesgo a los que se enfrenta un trabajador, ya sea en desplazamiento en itinere a su centro de trabajo, como aquellos que pueden existir durante el desarrollo de su actividad, se pueden agrupar en:

-  Factor humano
-  Infraestructuras viales
-  Entorno.
-  Vehículo

### 3.1.-El factor humano

---

La capacidad de conducción del trabajador viene determinada normalmente por la formación recibida para la obtención del carnet de conducir, y por la experiencia en la conducción. Pero también por sus aptitudes y actitudes, que influyen directamente en el comportamiento del conductor.

Es importante la aptitud física, como por ejemplo en cuanto a:

-  Capacidad Visual: La información se recibe especialmente por la vista, y las reacciones al volante dependen de que esta información se reciba correctamente. De ahí la importancia de adaptar la velocidad a la visión. Los problemas de visión en la conducción contribuyen a la fatiga y a la rapidez de reacción.
-  Habilidades motoras: Capacidad de tener control sobre la trayectoria a realizar, sobre instrumentos del vehículo a utilizar en la conducción,...

Y la aptitud mental en cuanto a la capacidad de mantener la atención en la conducción y la capacidad de respuesta a factores externos, como pueden ser estados de somnolencia y fatiga, edad avanzada, estados psicológicos transitorios (motivados por uso de drogas, consumo de alcohol, de medicamentos, etc...)

La actitud ante la seguridad (la percepción del riesgo), también condiciona la conducción y la toma de decisiones ante situaciones concretas en la carretera. Tomar decisiones arriesgadas o el uso de dispositivos ajenos a los estrictamente necesarios en la conducción (teléfonos móviles, equipos de música, GPS,...) pueden dar lugar, a causa de confiarse en sus propias capacidades, a siniestros no deseados.



Se pueden enumerar, como resumen, las causas principales de los accidentes laborales de tráfico:

- 🚗 Estado de atención que presenta el conductor
- 🚗 Estado de salud del conductor/Consumo de medicamentos
- 🚗 Situaciones de fatiga física y mental/estrés
- 🚗 Situaciones de somnolencia
- 🚗 Consumo de Alcohol y Drogas
- 🚗 Velocidad inadecuada.
- 🚗 Características del propio conductor

**DE TODAS ELLAS, SON LA FATIGA Y EL ESTRÉS LOS QUE CONDICIONAN EN OCASIONES TODOS LOS DEMÁS:**

*Causas:* Actividad física y mental intensa/tensión emocional/Falta de descanso

*Consecuencias:* Se reduce la concentración, aumenta la somnolencia, descienden los reflejos y capacidad de respuesta a situaciones extremas, ansiedad, se asumen más riesgos,...

Además interactúan directamente entre ellos, el estrés incrementa la fatiga y dificulta el normal descanso, y la fatiga y el sueño son dos de las principales causas de distracción al volante.

La fatiga y el estrés han ido incrementándose como factores causales de los accidentes de tráfico, equiparándose al exceso de velocidad que históricamente fue la principal causa de accidente.

Ahora, aparecen nuevos factores condicionado por el uso de nuevas tecnologías, tanto como herramientas de ayuda a la conducción del vehículo, como tecnologías de comunicación externas al mismo (tabletas, teléfonos, equipos de música...). La dependencia de la información facilitada por los mismos (caso de los GPS en diseño de rutas, o de los servicios de mensajería móviles en el caso de los teléfonos) crea situaciones de ansiedad y nerviosismo que se definen como Tecnoestrés.



### 3.2.-Infraestructuras viales

---

Es otro de los grandes factores de riesgo. Es el lugar por el que circula el vehículo con su conductor y la mercancía o clientes que desplaza.

Su diseño y construcción (trazado, pavimentación, anchura, resistencia al deslizamiento, número de carriles, peraltes, -), su mantenimiento adecuado y todo aquello de que se dota (protecciones, señalización,...) no dependen del conductor, pero debe convivir con ellas.

**LAS INFRAESTRUCTURAS VIALES NO DEPENDEN DEL CONDUCTOR,  
PERO ÉSTE SÍ DEBE ADAPTARSE A ELLAS.**

### 3.3.-Condiciones ambientales

---

Factores como las condiciones meteorológicas adversas (lluvia, niebla, nieve, viento,...), la elevada densidad del tráfico, las condiciones de iluminación de la vía (horario nocturno, amanecer, atardecer,..), la poca visibilidad de la señalización (por situación, saturación de información o señales, por obras...),...son condiciones ambientales que influyen sobre el conductor y su conducción.

Este factor de riesgo puede potenciar otros mencionados anteriormente como puede ser la peligrosidad de las infraestructuras o el aumento de la fatiga y el estrés del conductor.

### 3.4.-El vehículo

---

El vehículo es el medio de transporte más comúnmente utilizado para desplazamientos de mercancías y clientes. Es una herramienta profesional y un medio de vida para muchos autónomos y pequeñas empresas. Y, también, es el medio de desplazamiento de muchos trabajadores desde su hogar hasta su centro de trabajo.

En ambos casos, la adecuada elección del tipo de vehículo para el servicio que vaya a prestar, la evaluación de los riesgos asociados a su uso y las medidas preventivas que se dispongan, van a contribuir a la mejora de su seguridad y a la disminución de la siniestralidad laboral.

Entre los riesgos asociados al vehículo se incluyen el estado de los neumáticos, frenos, la fijación de la carga a trasladar, los elementos de retención, iluminación, parachoques, estructuras absorbentes, air-bags, cabinas reforzadas, etc.



Se ha detectado en los últimos años que el incremento de la seguridad del vehículo (tanto preventiva, activa y pasiva) ha contribuido a la disminución de los accidentes y sus efectos. Sin embargo se observa que, pese a este incremento de la seguridad, la mayoría de accidentes en los que la causa principal es el propio vehículo, han sido originados por el mal mantenimiento del mismo.

**ES IMPORTANTE LA CONCIENCIACIÓN DE CONDUCTORES Y PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS EN UN MANTENIMIENTO ADECUADO COMO PARTE DE LA SEGURIDAD DEL MISMO.**

Otro factor que puede influir en la falta de seguridad en los desplazamientos, además de la falta de mantenimiento de las medidas de seguridad de que disponga el vehículo, es el no utilizar o usar de forma inadecuada los elementos de seguridad (cinturones, cascos, sujeciones de carga, refrigeración, manipulación de estructuras,...)

**OTRO FACTOR DE RIESGO IMPORTANTE ES QUE, AUN DISPONIENDO EL VEHÍCULO DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD, NO SE USEN O SE UTILICEN INADECUADAMENTE.**

### 3.5.- La gestión de la actividad empresarial.

A la lista de los 4 factores básicos que hemos enumerado en este capítulo, se puede añadir un nuevo factor, que también puede tener influencia en la generación de accidentes de tráfico en los desplazamientos en el trabajo: Es el relacionado con la organización de la actividad empresarial.

Esta gestión incluye la selección de vehículos y conductores, la planificación de las rutas, la programación del trabajo, los niveles de productividad, las políticas de gestión de recursos humanos, la gestión de las comunicaciones, la gestión de la movilidad, la gestión de la prevención, etc...

Una correcta gestión empresarial que tenga en cuenta todos los factores enumerados anteriormente, va a contribuir a el incremento de la seguridad en el desarrollo de los desplazamientos tanto profesionales como in itinere.

Puede valer como imagen ilustrativa el cartel utilizado por la Dirección General de Tráfico en su campaña “Haz tu parte”:



## NO ES NECESARIO ESTAR EN LA CARRETERA PARA PROVOCAR UN ACCIDENTE.

Más del 70% de los accidentes laborales son accidentes de tráfico producidos al ir o al volver al trabajo. El estrés, las prisas y la presión generados por jefes, clientes y entorno familiar, tienen mucho que ver. Acabar con ellos es una responsabilidad de todos, porque sólo entre todos podemos evitarlos.

Tu trabajo más urgente es seguir vivo.

### Haz tu parte.

Participa en [haztupartee.es](http://haztupartee.es)

A tu lado vamos todos

La adecuada gestión de todos los mensajes situados sobre el cristal y el volante del vehículo, tanto a nivel de empresa como a nivel personal, junto con la conducción del mismo, es, con seguridad, una de las mejores medidas preventivas para evitar o aminorar todos los riesgos detallados en este capítulo.

En el apartado [4.4](#) de este manual, y en los capítulos [5](#) y [6](#) se describen herramientas que pueden facilitar la gestión de la seguridad vial integrada dentro de la gestión integral de la empresa.





## 4.- Medidas Preventivas





## 4.- MEDIDAS PREVENTIVAS

---

### 4.1.- Relativas al conductor

---

Desde el punto de vista del conductor a nivel individual:

- Cumplimiento legal: Cumplir estrictamente con la normativa en vigor, tanto en cuanto al código de circulación, como cualquier otra norma obligatoria o voluntaria, que contribuya a la mejora de la eficiencia y la seguridad en la conducción.
- Mantenimiento del automóvil. Tanto a nivel profesional como individual, se debe asegurar un correcto mantenimiento del vehículo y el seguimiento de protocolos de seguridad que permita la detección de anomalías de forma preventiva.
- Respetar las necesidades de descanso necesarias a nivel individual, y las establecidas legalmente, para evitar la fatiga y el sueño.
- Auto-evaluación de aptitudes para la conducción en casos de enfermedad, prescripción de medicamentos, consumo de drogas, alcohol,... Evitar la conducción si no se considera apto para la conducción segura.
- Adoptar posiciones ergonómicas frente al volante y en carga y descarga de material.
- Adecuación de las condiciones del interior del vehículo (temperatura, ventilación, iluminación,...) a una conducción que evite la fatiga y el estrés.

Desde el punto de vista del conductor como profesional:

- Estudio de las posibilidades de sustitución de los medios de transporte por otros de mayor seguridad y eficiencia: Avión, ferrocarril, transporte compartido,...
- Planificar las rutas a realizar buscando las alternativas de menor riesgo y los horarios más seguros.
- Seleccionar, si es posible, las vías de mayor seguridad.
- Evitar en lo posible, los viajes innecesarios.
- Realizar un chequeo de seguridad del vehículo y la disposición de la carga antes de cada desplazamiento.
- Informarse y realizar formación relacionada con la seguridad en el transporte, respuesta ante accidentes y situaciones de peligro.

- 
- III Respetar los protocolos de comunicación durante la circulación establecidos por la empresa o el conductor profesional, para evitar distracciones ([ver anexo II](#))
  - III Respetar los protocolos de descanso durante la circulación establecidos por la empresa o el conductor profesional, para evitar la fatiga y la somnolencia ([ver anexos II y III](#))

#### 4.2.-Relativas al vehículo

---

- III Seleccionar y adquirir el vehículo que reúna las condiciones técnicas para el servicio a realizar y la mayor seguridad para conductor y material o pasajeros a desplazar.
- III Respetar el mantenimiento establecido legalmente (revisiones ITV)
- III Elaborar un programa de mantenimiento preventivo del vehículo, que permitan su funcionamiento con la mayor seguridad y evitar, en lo posible, desgastes que puedan mermar la seguridad del mismo, en:
  - III En seguridad activa: Neumáticos, frenos, alumbrado, dirección, suspensión, limpiaparabrisas,...)
  - III En seguridad pasiva: Carrocería, cinturón de seguridad, sistemas de retención, apoyacabezas, airbag, caso en el caso de vehículos con 2 o 3 ruedas,...
- III Establecer protocolos de chequeos de seguridad a realizar antes de su puesta en funcionamiento (comprobación del correcto estado del vehículo antes de emprender ruta).
- III Formación del conductor en seguridad en conducción y en dispositivos de seguridad del vehículo (tanto activa como pasiva) para su uso eficaz y responsable.
- III Antes de iniciar ruta, comprobar la correcta sujeción de carga para evitar desplazamientos y acomodación segura de pasajeros.

#### 4.3.-Relativas a las infraestructuras viales y condiciones ambientales

---

- III Informarse antes de iniciar ruta sobre la situación de la vía seleccionada (obras en calzada, estado del pavimento,...) y las condiciones ambientales del horario previsto para el desplazamiento (lluvia, granizo, nieve, niebla,...).
- III Establecer protocolos de actuación en situaciones adversas (retenciones, malas condiciones climatológicas, obras o accidentes en carretera, ...)

- 
- Información y formación de los conductores y gestores de movilidad o logísticos en identificación y previsión de situaciones conflictivas y protocolos de actuación seguros.

En el interior del polígono o de la empresa:

- Elaborar un plan de movilidad que incluya todos los modos de acceso a las instalaciones (peatonal, en transporte colectivo, en medios individuales,...), tanto a nivel de transporte profesional como de transporte individual de trabajadores.
- Mantener en estado adecuado las vías de acceso e interiores de la empresa, señalizadas y delimitadas en cuanto a recorridos y aparcamiento de vehículos profesionales e individuales.
- Establecer los protocolos de seguridad necesarios para evitar accidentes dentro y en el acceso a las instalaciones.

#### 4.4.-Relativas a la gestión preventiva

---

- Establecimiento de una política preventiva en la empresa, que incluya:
  - Compromisos con la disminución de los accidentes de tráfico, tanto en el desarrollo del trabajo como in itinere.
  - Establecimiento de funciones y responsabilidades en la estructura organizativa de la empresa en esta materia.
  - Establecimiento de objetivos y medidas de control.
  - Establecimiento de protocolos de seguridad que contemplen, cuando menos, los especificados en los apartados anteriores.
- Realizar una evaluación de riesgos sobre seguridad vial integrada dentro de la evaluación de riesgos de la empresa, y establecimiento y planificación de medidas preventivas.
- Realizar una evaluación de riesgos de cada desplazamiento profesional (elección del vehículo, tipo de carga, ruta, vías alternativas, horarios, condiciones ambientales,...) y realizar el plan de ruta con las medidas preventivas necesarias.
- Elaboración de planes de movilidad (relativos al acceso a las instalaciones, movimientos internos de vehículos, movimientos externos,...)
- Información y formación de los trabajadores en seguridad vial (tanto a nivel general como en cuanto a su perfil de conductor, al vehículo, a las condiciones ambientales, a los protocolos de seguridad internos



establecidos, planes de movilidad, comportamiento ante situaciones de emergencia,...)

- Establecimiento de un procedimiento interno de investigación de accidentes.
- Establecimiento de protocolos de comunicación con el conductor durante el viaje. (Para evitar distracciones al volante, teniendo en cuenta los dispositivos móviles o fijos de comunicación que puede disponer un conductor-dentro del vehículo). Ver anexo II.



## 5.- Buenas Prácticas





## 5. BUENAS PRÁCTICAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL EN EMPRESAS

En este apartado pretendemos hacer llegar al lector un resumen de experiencias llevadas a cabo en materia de seguridad vial que pueden ayudar a la gestión eficiente y segura de los desplazamientos para evitar accidentes.

Diferentes empresas, movidas por su interés en la reducción de accidentes de tráfico “in itinere” o en misión, han desarrollado varias iniciativas que se reflejan en el [Portal de Seguridad Vial Laboral](#) promovido por la Dirección General de tráfico y el INSHT.

Pasamos a detallar algunas de las experiencias incluidas en el mismo:

**IKEA A Coruña** puso en marcha en 2011 una campaña para formar a sus empleados de modo que adquiriesen los conocimientos teóricos y prácticos para realizar una conducción más eficiente y segura, facilitándoles también compartir coche.

Se impartió un curso de conducción eficiente a todos los empleados que lo desearon, a través de una colaboración con el INEGA (Instituto Energético de Galicia), para impartir dichos cursos.

**La empresa PLATAFORMA EUROPA** que cuenta con más de 900 empleados puso en marcha una iniciativa en 2014 consistente en entregar un parasol a todos los empleados con el lema "HOY NO DES NI UN GOLPE...NI MAÑANA...NI PASADO...". Asimismo se colocaron carteles en las instalaciones

A los dos días de la entrega del parasol, se colocó un coche siniestrado, en el interior del recinto y a la entrada del mismo.

Tras despertar la concienciación de los trabajadores, se colocó un cartel en el coche con el lema "AL TRABAJO O A CASA, CONDUCE TU VIDA CON SEGURIDAD".

La campaña se realizó con la colaboración de ACUPAMA.



La empresa **SIDERÚRGICA SEVILLANA** puso en marcha una iniciativa consistente en un concurso para la elección del *Conductor seguro del mes*. Se enviaba a los trabajadores un artículo sobre el tema y tres preguntas. Entre todos los que contestaban correctamente a dichas preguntas y acreditaban, además, no haber sufrido un accidente en el último año, se sorteaban 100 euros en gasolina.

En la empresa **GSK GLAXOSMITHKLINE**, tras un análisis de los accidentes producidos entre los empleados, se vio que las principales causas de los mismos habían sido las prisas, las distracciones y el estrés.

En base a dichos resultados se realizaron cursos específicos como Cursos de formación presencial para "Gestión del tiempo", "Resiliencia Personal", "Energy and Performance" (Energía y desempeño), "Managing for Resilience" (Gestionando la resiliencia), todos ellos aspectos fundamentales en la prevención de accidentes.

Por otra parte la empresa cuenta con el programa *Employee Assistance Program* (EAP) dirigido a promover la salud y bienestar de sus empleados. Se trata de afrontar y resolver los problemas de forma positiva para mejorar el rendimiento y contribuir a una mejora de la calidad de vida del empleado.

Se puso en marcha el programa *Driver Safety*, programa de conducción segura en línea para todos los empleados de la red de ventas de la empresa, consistente en una evaluación de la percepción del riesgo en carretera en la que el trabajador debía detectar los peligros de la conducción, y en función de los resultados, se formaba a los participantes en aquellos aspectos en los que había mayor necesidad tales como

- Conducción defensiva
- Evitar distracciones mortales
- Encontrar vías de escape.
- Cambios seguros de carril.
- Control de fatiga.
- Conducción en carreteras.

Además la empresa dotó a sus trabajadores de Red de Ventas con vehículos que poseen **elementos de seguridad** (Sistemas de frenado y estabilidad, airbags en todos los asientos) y **ergonómicos** (Asientos regulables en altura, profundidad,



refuerzo lumbar, ajuste del volante, tipo monovolumen que permite mejor ajuste del sistema musculo esquelético, etc.).

**GESTAMP RENEWABLES** en 2014/2015 puso en marcha el proyecto Emotional Driving, en el que a través de la formación y de mensajes positivos se motivaba a los participantes a conducir de manera más responsable.

Se desarrollaron Jornadas de seguridad vial divididas en una serie de simuladores para que los trabajadores vivieran experiencias de Seguridad Vial controladas tales como vuelcos, conducción bajo los efectos del alcohol o usando el teléfono móvil y choques a baja velocidad con el objeto de que el trabajador pueda conocer cómo actuar en estas situaciones. Al finalizar se realizaba una sesión en la que participaba el personal dedicado a la atención a víctimas de accidentes, tales como bomberos, policías, médicos, etc. y charlas impartidas por personas que han sufrido accidentes

Una segunda fase consistía en un concurso basado en las motivaciones de conducción en el que los empleados competían por premios y puntos obtenidos mediante un proceso de votación abierto.

En una tercera fase se impartió un curso sobre los principales riesgos de la conducción.

**HENKEL IBÉRICA S.A.**, constituyó en 2012 un Comité de Movilidad Vial.

El Comité se encargó de elaborar **el Plan de Movilidad Vial**, propone estudios a realizar, realiza propuestas de mejora, se realiza un plan de acción y se llevan a cabo dichas acciones, monitorizando los resultados.

El Comité diseña una campaña de Movilidad Vial a nivel de toda la compañía para concienciar a todos los empleados de la importancia de esta materia.

Esta iniciativa trata de integrar la Seguridad vial dentro de la Política general de la compañía como una acción continua y que consiguió unos resultados palpables puesto que en el año 2012 se redujeron en un 20% el número de días de baja en accidente “in itinere” con respecto a 2011.



Otra iniciativa interesante ha sido la de la empresa **TELEPIZZA**.

La experiencia consiste en que los propios trabajadores van informando a su encargado para que marque en los planos de reparto a través de adhesivos con señales que indican eventualidades que se produzcan en las vías por las que circulan de forma que el repartidos puede planificar mejor sus rutas evitando puntos conflictivos.

El encargado de tienda a través de la información dada por los repartidores se encarga de actualizar cada tres meses el plano y en todo caso siempre que se produzca un accidente.

En resumen vemos que la mayoría de propuestas tiene que ver con:

- Formación a los trabajadores en aspectos tales como
  - Conducción segura
  - Aspectos psicosociales que influyen en la conducción
  - Etc.
  
- Campañas de concienciación
- Elaboración de un plan de movilidad
- Dotar a los trabajadores de vehículos con dispositivos de seguridad adecuados.
- Señalar los puntos de alta accidentalidad y de mayor riesgo en las rutas

**COMO CONCLUSIÓN, PODEMOS RESUMIR EN BASE A ESTAS EXPERIENCIAS, QUE ES FUNDAMENTAL FORMAR Y CONCIENCIAR AL TRABAJADOR PARA QUE CONDUZCA DE UNA MANERA SEGURA Y DOTARLE CON UN VEHÍCULO QUE CUENTE CON LOS DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD NECESARIOS. Y ENTRE LAS HERRAMIENTAS QUE HAN DEMOSTRADO SU EFICACIA, PODEMOS DESTACAR EL DESARROLLO DE PLANES DE MOVILIDAD EN LAS EMPRESAS.**



## 6.- Propuestas de mejora



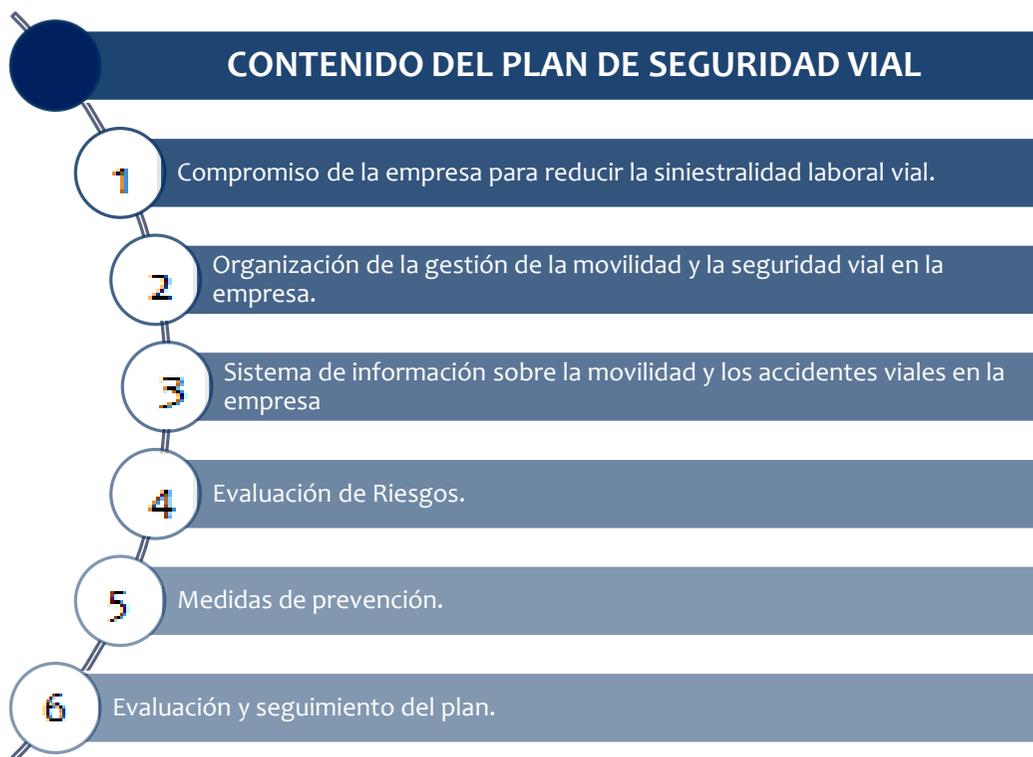
## 6.- PROPUESTAS DE MEJORA

En base a las experiencias vistas anteriormente y, teniendo en cuenta la legislación vigente, es interesante proponer una serie de actuaciones a realizar por parte de las empresas en aras a reducir los accidentes de tráfico laborales.

Propuesta de acciones a realizar

### 6.1.- Elaborar un Plan de Seguridad Vial en la empresa

Se propone en este apartado el contenido mínimo del plan de movilidad y seguridad vial de empresa incluido en la guía metodológica<sup>3</sup> elaborada por la Dirección General de Tráfico (DGT) y el Instituto Nacional de Seguridad e higiene en el trabajo (INSHT):



<sup>3</sup> Plan tipo de seguridad vial en la empresa, Guía metodológica. DGT- INSHT.



Analizamos cada uno de los apartados propuestos en el Plan de Movilidad.

#### 6.1.1. Compromiso de la empresa para reducir la siniestralidad laboral vial.

Por una parte la empresa hace referencia al reconocimiento del problema de la siniestralidad vial y pone de manifiesto los beneficios que puede suponer para la empresa y el trabajador gestionar de manera eficaz dicho riesgo, tales como reducción de costes de carburante y primas de seguro, reducción de días de baja por accidente, reducción del nivel de estrés, proporciona información útil sobre las necesidades formativas en materia de seguridad vial para la planificación de acciones formativas en la empresa, etc.

Muchas de las empresas que han realizado este plan suscriben la “Carta Europea de Seguridad Vial”: Se trata de una iniciativa de la Comisión Europea en la que participan empresas, asociaciones, centros de investigación, autoridades públicas, etc. Dentro de esta iniciativa, cada organización adquiere el compromiso, a través de la firma del correspondiente documento, de llevar a cabo medidas concretas de seguridad vial y de compartir con el resto de signatarios sus mejores prácticas puestas en marcha para solucionar los problemas.

#### 6.1.2. Organización de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en la empresa.

Se trata de establecer el departamento responsable del desarrollo del plan, así como los procedimientos de participación de los trabajadores.

Para que el Plan de Seguridad Vial de la Empresa sea eficaz es totalmente necesaria la implicación de todos los agentes participantes, es necesario que todos los estamentos de la empresa se sientan implicados en el desarrollo del mismo.

Aunque en cada caso concreto será necesario adaptarlo a la jerarquía de cada empresa las funciones que deberán realizar cada uno de los integrantes de la organización serán las siguientes:

#### **Empresario**

El empresario tiene un papel fundamental en el desarrollo del plan, es necesario que el empresario tome conciencia de que el Plan en sí, tal y como hemos dicho anteriormente, supone una serie de ventajas para la empresa y va a contribuir a mejorar no solo la calidad de vida de los trabajadores, sino que va a repercutir



directamente en la economía de la empresa, por ello es necesario afrontar el Plan como una inversión a futuro más que como un gasto en sí.

Las funciones del empresario en este caso serán:

- Llevar la iniciativa a la hora de elaborar el Plan
- Dotar de recursos suficientes para su implantación
- Marcar un proceso de participación e los trabajadores y sus representantes.
- Proporcionar a los trabajadores que participen el tiempo necesario para realizar las encuestas y a los grupos de trabajo que participen en el desarrollo del plan para realizar reuniones de trabajo.
- Tomar las medidas necesarias para que las acciones propuestas se ejecuten de manera correcta.

## **Trabajadores**

Como hemos dicho anteriormente, es importante que los trabajadores se sientan parte del Plan puesto que este sentido de pertenencia va a condicionar en gran medida el éxito de la implantación del Plan.

Respecto a los trabajadores es interesante su participación en los grupos de trabajo que se constituyan según las medidas a considerar, y que intervengan en la elaboración de propuestas e iniciativas y en el propio desarrollo del plan.

## **Grupos de trabajo y comité de seguimiento.**

Ambos actores son de vital importancia para mantener el grado de compromiso de los agentes participantes.

Los grupos de trabajo tendrán como misión tratar de implicar a la plantilla en el desarrollo del Plan e informar a los trabajadores de la ejecución del mismo.

El Comité de Seguimiento estará integrado por algún representante de la dirección y de cada uno de los departamentos más importantes de la empresa tales como recursos humanos, financiero, producción y el coordinador o coordinadores del plan.

Sus funciones serán supervisar el desarrollo, implantación y seguimiento del Plan.



## Marco de gestión

El marco de gestión para el desarrollo de la política de seguridad vial de la organización estará integrado por los siguientes elementos:

- Una política de salud y seguridad que la integre  
Respecto a la política de salud y seguridad se deberán tener en cuenta cuestiones como si dicha política da cobertura también a la prevención de los accidentes de tráfico, si ésta está reconocida por la dirección de la empresa y los trabajadores y si los objetivos de la misma son claros y precisos.
- Identificación de responsabilidad y alto grado de implicación de los agentes participantes.

Es necesario plantearse si hay un compromiso real por parte de la organización y si realmente las responsabilidades sobre el Plan están delimitadas así como si la persona designada como responsable del mismo en efecto cuenta con la autoridad necesaria para poder influir sobre el resto de agentes de la empresa.

- Adecuada organización que contribuya a la consecución de los objetivos.  
Se deberá tener en cuenta si realmente existe coordinación entre los diferentes departamentos implicados para el desarrollo del Plan, por ello es fundamental que en la organización haya canales de comunicación adecuados para que el intercambio de información sea fluido y se facilite la toma de decisiones.
- Procedimientos y sistemas de información adecuados que apoyen en el desarrollo de las diferentes acciones del Plan.  
Es necesario valorar si realmente se tiene la información necesaria para la toma de decisiones en materia de seguridad vial (conductores, vehículos, rutas, etc.) también es necesario conocer si existe algún tipo de indicador relacionado con el seguimiento y control de estas circunstancias y si se siguen los procesos en materia de seguridad vial tales como investigación, evaluación de riesgos, seguimientos, etc.

En definitiva como fase previa a la elaboración del plan será necesario:

- Implicar a la dirección y a los agentes participantes en el Plan.
- Designar a los responsables del mismo.



■ Movilizar a la organización y hacer partícipes a todos los trabajadores.

### 6.1. 3. Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la empresa.

Se deberá recopilar información sobre diferentes aspectos fundamentales para el desarrollo del Plan.

#### **Características de la empresa**

Es necesario a la hora de elaborar el plan que tengamos en cuenta en primer lugar las principales características de la empresa, de qué tipo de empresa se trata (tamaño, sector, etc.), qué actividades realiza, qué centros de trabajo tiene y dónde se encuentran, con cuántos empleados cuenta y si realizan desplazamientos como parte de su actividad laboral cotidiana, cómo se desplazan sus empleados de casa al trabajo y viceversa, etc.

#### **Movilidad**

Se debe tener información real de la movilidad de los trabajadores, tanto en lo que se refiere a los desplazamientos en misión, como en los referente a los desplazamientos “in itinere” para conocer el grado de exposición al riesgo en función de los medios de transporte utilizados y los kilómetros recorridos, así como sobre la existencia de conductas que pueden afectar a la capacidad de conducción como por ejemplo el consumo de alcohol, algunas enfermedades o la ingesta de determinados medicamentos.

Para ello será necesario que los trabajadores rellenen un cuestionario (disponible al final del apartado 7.1) en el que se planteen cuestiones como:

- ✓ Transporte usado en los trayectos.
- ✓ Itinerario habitual y sus alternativas.
- ✓ Distancia media recorrida diariamente según la forma de transporte.
- ✓ Comportamiento como usuario de la vía
- ✓ En su caso, el grado de utilización de recursos de la empresa que puedan afectar a la reducción de los desplazamientos.

Respecto a los desplazamientos en misión, es necesario conocer la movilidad de trabajadores cuya actividad principal es la conducción tales como transportistas y repartidores así como de otros trabajadores cuya actividad principal no es la



conducción tales como comerciales, personal de mantenimiento, personal que participa en reuniones de trabajo, etc.

En ese caso será interesante valorar las siguientes cuestiones:

- El objetivo de los desplazamientos en misión.
- Media de kilómetros recorridos y frecuencia.
- Tiempo medio dedicado a la misión.
- Tipo de vía utilizada.
- Tipo de vehículo.
- Hábitos de mantenimiento del vehículo privado por parte del trabajador.

### **Análisis de los accidentes**

Será necesario establecer protocolos normalizados de recogida de información sobre accidentes, gravedad, factores que lo han provocado, generando un archivo de datos sobre accidentes en misión e “in itinere” que pueda ser utilizado para el análisis, diagnóstico y toma de decisiones al respecto.

Para ello podrán utilizarse fuentes de información tales como partes de baja, partes de accidente, información proporcionada por las aseguradoras, así como la información procedente de los propios trabajadores.

Si se produjeran lesiones también se puede utilizar información como el atestado, informe técnico de la Mutua encargada de la gestión de la prevención e informes de inspección de trabajo.

### **Análisis de las condiciones reales de la conducción.**

Se trata de analizar los factores que están relacionados con la gestión de la empresa y la organización del trabajo que pueden incidir en el posible riesgo de sufrir una accidente por parte del trabajador

### **Análisis de la gestión de los desplazamientos en la empresa**

Se trata de analizar aquellos aspectos de la empresa que influyen directamente en los desplazamientos del trabajador. Normalmente la organización puede influir de algún modo en los accidentes en misión pero es más complicado en los accidentes “in itinere”.

Los aspectos que se analizarán serán:

- 
- Organización de itinerarios: cómo y quién los organiza, criterios, duración media, existencia de incentivos económicos o profesionales relacionados con los desplazamientos, etc.
  - Organización de los tiempos
  - Gestión de los medios de transporte (responsabilidad de la empresa en tareas de mantenimiento y sustitución de vehículos, etc.)
  - Gestión de las comunicaciones (teléfonos móviles, dispositivos “manos libres”, etc.), es necesario que la empresa fomente el uso responsable de los dispositivos así como que la política de la misma en cuanto a la comunicación e la conducción sea responsable (reducir el número de llamadas, mensajes cortos, etc. durante la conducción,...)

#### 6.1.4. Evaluación de Riesgos.

- Riesgos relacionados con la organización y gestión de los desplazamientos.
- Riesgos relacionados con el factor humano. (Alcohol, uso del cinturón y del casco, la velocidad, las distracciones, uso del móvil y del navegador, fatiga...).
- Riesgos relacionados con el vehículo.
- Riesgos relacionados con la infraestructura y ambientales.

Una vez analizada la situación de la empresa, es necesario asignar un nivel de riesgo a cada uno de los problemas que se hayan hecho patentes en dicho análisis.

La metodología será diferente a la empleada para evaluar los puestos de trabajo y diferente para los accidentes “in itinere” que para los accidentes en misión, y se deberá tener en cuenta las características especiales de cada empresa.

Esta evaluación deberá realizarse por personal cualificado y se realizará en las siguientes fases:

**Fase 1: Asignar el nivel de exposición al riesgo de cada colectivo de la empresa** (conductores, pasajeros, peatones, etc.) teniendo en cuenta grupos sensibles como conductores de largas distancias, noveles, etc.

Se medirá el riesgo de accidente derivado de:

- Las propias conductas, hábitos y condiciones reales de conducción de los trabajadores



- Aquellos aspectos de la gestión de los desplazamientos por parte de la empresa (gestión del parque de vehículos, gestión de conductores, tráfico dentro de la empresa y en los alrededores,...).
- Riesgos derivados del entorno del centro de trabajo (ubicación, clima de la zona, etc.)

El método para la asignación de riesgos que se propone en la guía metodológica es:

- 1) Se parte de los colectivos de la empresa previamente identificado.s
- 2) Para cada una de las conductas de conducción de los trabajadores de ese colectivo, se define un nivel de exposición a que ocurra un accidente (bajo, medio o alto riesgo).
- 3) Para cada uno de los elementos del entorno y la empresa que afectan al colectivo que se está estudiando, se asignará un nivel de riesgo de suceso de accidente motivado por esa causa (bajo, medio o alto riesgo).
- 4) A continuación, se realiza la media de exposición al riesgo de ese colectivo, tanto la derivada de las conductas y condiciones reales de conducción del trabajador, como las derivadas de la empresa y su entorno.
- 5) El resultado es un nivel de exposición al riesgo medio ante accidentes laborales de tráfico para ese colectivo.

## **Fase2. Se seleccionan los colectivos prioritarios.**

El responsable del plan de seguridad vial asignará una prioridad a cada uno de los colectivos identificados y de los que ahora se conoce su nivel medio de exposición al riesgo.

Dada la escasez de recursos tanto económicos como técnicos y humanos por parte de la empresa, la Guía metodológica propone un enfoque de “colectivos prioritarios”.

Partiendo del nivel medio de exposición al riesgo de cada uno, se seleccionan cuál o cuáles de ellos son los que, al implementar medidas de seguridad vial en la empresa sobre ellos, pueden generar un mayor impacto y unos resultados más eficientes con los recursos de los que se dispone (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.

#### 6.1.5. Medidas de prevención.

El responsable del Plan decidirá si para cada uno de los peligros importantes el riesgo que perdura es aceptable.

El técnico evaluará la posibilidad de eliminar el peligro y si no fuera posible establecer las medidas de control necesarias para que la posibilidad de sufrir daños por parte del trabajador sea mínima.

Se deberán priorizar las medidas que se ajusten a las características específicas de la empresa incluyendo en el plan las que más se adecuen a la propia situación de la empresa

Se valorará el posible resultado de cada una de las posibles medidas a adoptar y su grado de incidencia valorando cuales de estas medidas puede tener mayor repercusión y utilidad y dando mayor prioridad a las que obtengan una mejor valoración.

Se pueden llevar a cabo acciones en materia de seguridad vial laboral desde las siguientes perspectivas

- 1) Acciones formativas dirigidas al conductor (factor humano).  
Se trata de formar al trabajador para mejorar sus habilidades y capacidades, sus conocimientos en materia de seguridad vial, etc.
- 2) Acciones de sensibilización  
Se debe concienciar a los trabajadores de los riesgos que afectan a la conducción tales como fatiga, sueño, consumo de alcohol u otras sustancias, estado de salud, consumo de medicamentos y aspectos psicosociales tales como estrés, depresión, agresividad, destreza en la conducción, etc.).
- 3) Acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo  
El estado en el que se encuentra el vehículo puede contribuir a incrementar el riesgo de que se produzca un accidente.  
Por ello es fundamental que se realice un mantenimiento periódico del mismo incidiendo en los componentes diseñados para mejorar la seguridad en la conducción, estos se clasifican en:



- ✓ Elementos de seguridad activa o primaria: aquellos que garantizan el funcionamiento del vehículo y sobre los que el conductor actúa activamente tales como, limitadores de velocidad, avisadores acústicos, retrovisores, sistemas de frenado, iluminación, etc.
- ✓ Elementos de seguridad pasiva o secundaria que actúan sin que intervenga el conductor para tratar de minimizar los efectos del accidente, tales como el cinturón de seguridad, airbags, dispositivos de empotramiento y equipo de extinción de incendios, caso, reposacabezas, etc.

#### 4) Acciones sobre la vía y el entorno

El poder de influir sobre la vía y el entorno es limitado porque en muchas ocasiones se trata de aspectos que se escapan al control de la empresa y del propio conductor. En este caso la mejor herramienta es la formación y la información sobre los riesgos derivados, dar a conocer al trabajador los riesgos que puede encontrarse en situaciones adversas y como adaptar su conducción a las mismas. (Ej. Perdida de adherencia de los neumáticos, aumento de distancia de frenado, etc.).

Respecto a las acciones a realizar sobre la vía en ese caso la empresa tiene menos margen de maniobra, las acciones irán dirigidas a una mejor coordinación con las autoridades competentes (informar sobre incidencias en la vía, necesidades de mantenimiento, etc.).

Sí que se podrán establecer medidas en cuanto a las infraestructuras de la empresa (aparcamientos, accesos, etc.)

#### 5) Acciones dirigidas a mejorar la seguridad en la gestión de los desplazamientos.

Se trata de fomentar la cultura en materia de seguridad vial e implantar nuevos procedimientos y actuaciones dirigidas a encontrar soluciones para problemas como:

- La organización y planificación de los desplazamientos del personal de la empresa
- Horarios y turnos de trabajo
- Las rutas y los itinerarios

- 
- Posibles situaciones de presión sobre la conducción y la seguridad en los trabajadores (bonificaciones por rapidez, etc....)

6) Acciones dirigidas a mejorar la seguridad en las comunicaciones.

Es fundamental que la empresa tenga una política responsable en cuanto a la comunicación con los trabajadores mientras se encuentran en ruta. Como ejemplo, enviar SMS o llamar a los trabajadores durante el trayecto supone ponerlo en peligro e incluso promover un incumplimiento legal si no se dispone de dispositivos “manos libres” en el vehículo.

### 6.1.6. Evaluación y seguimiento del plan.

Criterios para el seguimiento, evaluación y mejora continua del plan de movilidad y seguridad vial.

Para realizar un seguimiento de la implantación del Plan es bueno utilizar un método de indicadores que nos permita ver los resultados de las acciones implementadas y la evolución de los mismos, detectando posibles desviaciones a través de mecanismos de alerta fiables y adoptando las medidas correctoras oportunas.

Para realizar un seguimiento eficaz se llevarán a cabo las siguientes fases:

1) Definir los indicadores del plan  
Existen dos tipos de indicadores:

- Indicadores de resultado: permiten conocer el grado de cumplimiento de los objetivos (por ejemplo número de accidentes de tráfico laboral).
- Indicadores de actividad: miden el grado de consecución de las acciones del plan (número de trabajadores formados, etc.)

Algunos ejemplos de indicadores podrían ser:

- 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
- Kilómetros recorridos en transporte público



- 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
- Porcentaje de trabajadores que han aprobado la sesión formativa en seguridad vial.
- 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.

2) Calcular el valor de los indicadores

Al disponer de los datos relativos a los indicadores se puede detectar desviaciones y contrastar los resultados obtenidos con los esperados. Para realizar la medición de los indicadores podemos obtener la información tanto de fuentes externas (compañías aseguradoras, mutuas, etc.) como internas (base de datos, partes de accidentes, etc.).

3) Analizar y evaluar el resultado de los indicadores

Una vez obtenidos los indicadores se extraerán las conclusiones pertinentes en virtud de los datos que arroje el análisis de los indicadores. Se podrán realizar evaluaciones periódicas durante el desarrollo del plan para evaluar el grado de cumplimiento de los indicadores y poder detectar desviaciones a tiempo y establecer medidas correctoras. También se hará una evaluación final que servirá para ver si se han cumplido los objetivos y nos permitirá analizar las causas.

4) Establecer medidas correctivas y revisar las ya adoptadas.

El seguimiento del plan será útil para determinar que efectivamente se llevan a cabo las acciones programadas que se cumplen los plazos preestablecidos y que a la vista de los resultados intermedios se prevé o no que se cumpla el objetivo final. También resulta de utilidad para determinar la necesidad de establecer nuevas medidas o revisar las que ya se han puesto en marcha.

A continuación podemos ver el Modelo de cuestionario para diagnóstico de la situación de la empresa tanto para empresa como para el trabajador así como el

modelo a rellenar por parte del trabajador en caso de accidentes<sup>4</sup> contemplados en el Plan tipo de seguridad vial en la empresa de la Guía metodológica.

**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

<sup>4</sup> Plan tipo de seguridad vial en la empresa, Guía metodológica. DGT - INSHT



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

Tiempo medio 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:

---

---

---

---



## PROPUESTA DE CUESTIONARIO PARA DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN 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.
- Reposacabezas 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, bengalas de emergencia, 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



## 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:



À RELLENAR POR LA EMPRESA

Propuesta de medida correctiva aplicable:



## 6.2 Otras acciones a realizar

---

No en todas las empresas se puede poner en marcha un Plan de Seguridad Vial bien por falta de recursos económicos, técnicos u organizativos falta de infraestructura etc. ... o sencillamente porque se trata de una microempresa con una estructura muy reducida.

Si bien es cierto que, tal y como hemos visto en el apartado de buenas prácticas, la empresa dentro de sus posibilidades puede realizar acciones que contribuyan a disminuir el número de accidentes en misión o “in itinere” de sus trabajadores.

Se pueden establecer medidas a corto plazo y más básicas o de mayor duración, en todo caso cualquier acción suma, y es importante que dentro de la empresa cale como parte de la cultura empresarial la preocupación por la seguridad vial como método para mejorar la seguridad de los trabajadores y contribuir a la reducción de costes dentro de la empresa como consecuencia del accidente. Algunas medidas ni siquiera necesitan de dotación económica.

A continuación se proponen algunas de éstas:

- Campañas de concienciación a trabajadores: no es necesario desarrollar campañas propias que impliquen gasto en material publicitario etc.
  - Por ejemplo, se puede enviar información a los trabajadores, a través de la intranet corporativa o el tablón de anuncios, relativa a las diferentes campañas de la DGT., o de otras entidades, que sean aplicables a la realidad de la empresa.
- Información básica sobre necesidades de mantenimiento de los vehículos.
- Señalar puntos críticos en las rutas de distribución.
- Reducir al mínimo la comunicación vías SMS o llamadas con trabajadores que se encuentran en ruta.
- Iniciativas formativas breves (píldoras) en materia de seguridad vial.
- Incentivar a los conductores que no tengan accidentes.
- Etc.

En los anexos de este manual se facilitan algunas herramientas y protocolos de actuación: [Protocolo de investigación de accidentes](#), de [gestión de desplazamientos](#), [protocolos antes, durante y después del desplazamiento](#) y [mensajes dirigidos a autónomos y micropymes](#).



## 7.- Bibliografía





## 7.- BIBLIOGRAFÍA

---

*Plan tipo de seguridad vial en la empresa. Guía metodológica.* Dirección General de Tráfico, Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el trabajo. 2011.

*Informe de accidentes laborales de tráfico 2014.* Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

*Fichas Divulgativas: Consejos sobre el Vehículo .* CEOE- Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales. 2011

*Guía de Seguridad Vial* CEOE- Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales.. 2011

*Manual de Buenas Prácticas Accidentes Laborales de Tráfico.* Fraternidad. Muprespa. 2008.

*Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.* Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

*Cuaderno didáctico sobre educación vial y salud.* Ministerio de Educación y Ciencia. 2004.

*Guía Técnica de Seguridad vial.* AICA AMAVOR. 2011.

Webs:

<http://www.seguridadviallaboral.es/>. Portal Seguridad Vial Laboral  
Dirección General de tráfico. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo

<http://www.circulaseguro.com> Fundación MAPFRE. Michelin.

Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.



Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. BOE 23/09/2015.

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. BOE 31/10/2015.



Anexos





## ANEXO I PROTOCOLO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES<sup>5</sup>

Es fundamental que la empresa investigue los accidentes de tráfico laborales ya sean “in itinere” o en misión dado que dicha investigación nos va a permitir establecer patrones, colectivos de mayor riesgo de accidente y datos que van a ser de gran utilidad a la hora de programar medidas preventivas.

El análisis del accidente y de las causas que lo han provocado es fundamental para ello acudiremos a fuentes de información tales como cuestionarios para los trabajadores, información de Mutuas, compañías aseguradoras, etc.

El Manual de investigación de Accidentes de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil establece que el proceso de investigación debe centrarse en obtener la información necesaria sobre el accidente para determinar las causas del mismo, es decir obtener información para poder analizarla y de este modo poder realizar una investigación sobre el mismo.

Qué información debemos analizar:

- Localización del accidente
- Momento del accidente
- Personas implicadas
- Vehículos implicados
- Consecuencias del accidente:
  - Heridos
  - Daños materiales
- Circunstancias de la vía (meteorológicas, etc.)

Y por otra parte:

- Cómo se produjo el accidente
- Causas que lo motivaron

---

<sup>5</sup> Fuente: Prevención de Accidentes de tráfico en el ámbito laboral. Institut Valencià de Seguretat i Salut en el Treball, Generalitat Valenciana, Universitat de València. Unió Europea Feder.



### ■ Quién fue el culpable

Se realizará un informe inicial en el que únicamente se incluirán los datos de carácter objetivo sin entrar en valoraciones u opiniones

Una vez que tenemos los datos objetivos nos centraremos en realizar la investigación del accidente propiamente dicha.

Es decir analizaremos:

- El tipo de accidente, es decir cómo se produjo el accidente
- La causa que lo provocó
- El responsable del mismo.

Respecto al tipo de accidente es complicado establecer una clasificación de los mismos. Una de las clasificaciones que podemos emplear es la siguiente.

### ■ Según las consecuencias del accidente:

- Mortales.
- Con heridos.
- Con daños materiales.

### ■ Según el modo en que se produce:

- Colisiones.
- Despistes (salidas de calzada, choques, vuelcos, caídas por despeñamiento).
- Atropellos.

### ■ Según la vía en la que se producen (urbana, interurbana, etc.)

- Según el número de vehículos implicados
- Etc.

Respecto a la causa que produjo el accidente se trata de analizar aquella acción u omisión y condición que han provocado que éste se produzca.

Como analizábamos anteriormente en este manual podemos considerar las siguientes casusas:



## ■ Factor humano

- Estado de atención que presenta el conductor
- Estado de Salud del conductor./Consumo de Medicamentos
- Situaciones de fatiga física y mental/estrés.
- Situaciones de somnolencia
- Consumo de Alcohol y Drogas
- Velocidad inadecuada.
- Características del propio conductor (perfil agresivo, prudente, paciente, ...)

## ■ Infraestructuras viales

## ■ Condiciones ambientales

## ■ Fallos del vehículo

## ■ Causas derivadas de la propia actividad empresarial (políticas de incentivos,...).

Una vez que se ha investigado el accidente y se han determinado las causas del mismo la empresa deberá analizar aquellas cuestiones organizativas que puedan tener influencia sobre la existencia o no de accidentes.

Para ello es fundamental llevar un registro de los accidentes de la empresa y clasificarlos en función de perfiles, tipos de vehículo, momento en el que se producen, centro de trabajo, etc. Todos estos datos nos van a permitir constatar posibles incidencias y tomar medidas correctoras.

Por otra parte a la vista de los informes de accidentes que se hayan elaborado podemos ver cuál es la tipología de accidentes que más se repite, etc.



## ANEXO II: GESTIÓN DE DESPLAZAMIENTOS

Es importante realizar una gestión de los desplazamientos que se encuentre integrada en la gestión global de la empresa. Para ello, es conveniente disponer de información y establecer pautas de actuación. Dependerá del tipo de desplazamientos que se realicen en la empresa.

### En el caso de desplazamientos profesionales o en misión

- Realizar un mapa de ruta segura.

Teniendo en cuenta los recorridos a realizar habitualmente, el estado de las carreteras, estado del tráfico habitualmente en los horarios previstos, zonas de repostaje de combustible y descanso, etc...

Establecer rutas alternativas y áreas de descanso y aparcamiento para seguir en caso de atasco, lluvia torrencial, etc...

Todas ellas deben estar a disposición del conductor, ya sea en el caso de un autónomo (que debería elaborarlas para sí mismos) o en empresas de reducido número de trabajadores. Si se utiliza GPS debe programarse con las opciones que se hayan establecido en los mapas de rutas seguras.

- Contabilización de los tiempos de carga y descarga, y de espera, junto con los de desplazamiento seguro teniendo en cuenta el mapa de ruta segura, y las velocidades máximas permitidas y óptimas recomendables en función de la carga y el tipo de vehículo.

Se debe atender a prácticas que contribuyan a disminuir los riesgos de fatiga y somnolencia, y contabilizarlas en el tiempo de ruta:

- El tiempo de conducción real no debe superar nunca las 8 horas/día.
- Se debe descansar cada 2 horas o 200 Km. aproximadamente.
- En cada parada, descansar al menos 15 minutos.

- Con toda la información anterior, seleccionar el tipo de vehículo a utilizar y planificar la logística de los desplazamientos a realizar.

- Antes de iniciar ruta, atender a los protocolos de seguridad del anexo III.



### III Recomendaciones en ruta:

- III Caminar, realizar ejercicios de estiramiento en los descansos.
- III Mantenerse hidratado (ya que la falta de líquidos provoca una reducción de la atención, dolor de cabeza y cansancio muscular).
- III Uso obligatorio del cinturón de seguridad o casco para todos los ocupantes del vehículo.
- III Reglaje correcto del reposacabezas.
- III Conducir en perfectas condiciones psicofísicas.
- III Cumplir con las normas de tráfico del Código de Circulación.
- III Colocación correcta de la carga; dentro del habitáculo no debe viajar ningún bulto sin sujeción, ni superar lo especificado por el fabricante del vehículo o los límites legales establecidos.

Si la empresa se encuentra en polígono industrial, informarle y facilitar el intercambio de información sobre otras rutas, salidas del polígono y trayectos alternativos.

### En el caso de desplazamientos in itinere

- III Recopilar información sobre los desplazamientos de los trabajadores al centro de trabajo desde su vivienda habitual.
- III Invitarles a realizar un mapa de ruta segura, teniendo en cuenta las características de los trabajadores, tipo de vehículo, paradas previas (colegios), etc...
- III Facilitar coordinación entre ellos para compartir vehículo y rutas, uso de bicicletas, así como facilitar acceso a medios de transporte colectivos.
- III Facilitar la coordinación con otras empresas para compartir transportes colectivos
- III Gestionar la zona de aparcamiento, si existe, señalizar espacios para peatones y para aparcamiento de personas con movilidad reducida, bicicletas, motos y ciclomotores.



**Con carácter general:**

**Con respecto al uso de tecnología:**

**PREFERENTEMENTE UTILIZAR EL TELÉFONO EN LAS PARADAS DE DESCANSO.**

**SI ES PRECISO UTILIZARLO EN RUTA: (Y SOLO EN MOMENTOS DE URGENCIA), UTILIZAR EL MANOS LIBRES CON EL TIEMPO MÍNIMO ESTRICTAMENTE NECESARIO. (No debe superar el minuto y medio de conversación, puesto que está demostrado que a partir de este tiempo la propia conversación crea distracciones al volante y aumenta la carga mental del conductor).**

**UTILIZAR EL GPS SOLO COMO APOYO Y SIEMPRE HABIENDO PLANIFICADO LA RUTA Y APORTANDO LOS DATOS AL GPS, EN PARADO, DE LA QUE SE CONSIDERE ÓPTIMA EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.**

**Con respecto a la comunicación durante el desplazamiento:**

**ES ACONSEJABLE ESTABLECER UN PROTOCOLO DE COMUNICACIÓN CON TRABAJADORES EN RUTA, QUE CONTEMPLA INSTRUCCIONES SENCILLAS E INEQUÍVOCAS SOBRE: USO DE MANOS LIBRES, FORMAS DE CONTACTO EN RUTA (CONDUCTOR-EMPRESA, EMPRESA-CONDUCTOR) ATENDIENDO A LA URGENCIA U ORDEN DE IMPORTANCIA, DURACIÓN DE LAS LLAMADAS, FORMAS DE CONTACTO... EN LAS QUE PRIME LA SEGURIDAD Y SE COORDINEN CON EL RESTO DE PROTOCOLOS RELACIONADOS CON LA GESTIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS QUE SE ESTABLEZCAN.**

**Con respecto a la sensibilización:**

**DESARROLLAR CAMPAÑAS INFORMATIVAS Y DE FORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL EN LOS DESPLAZAMIENTOS AL Y DURANTE EL TRABAJO.**



## ANEXO III: PROTOCOLOS ANTES, DURANTE Y DESPUÉS DEL DESPLAZAMIENTO

Estableceremos a continuación una serie de protocolos a tener en cuenta antes durante y después de los desplazamientos

### ANTES DEL DESPLAZAMIENTO:

---

#### FACTOR HUMANO:

- Colóquese el cinturón.
- Posición ergonómica en el automóvil (asiento, reposacabezas, volante, etc.).
- Ajuste bien los espejos retrovisores.
- Prepare su ruta.
- Control de la medicación.
- 0% Alcohol y drogas.
- Procure descansar previamente si va a realizar un viaje.
- Utilice los dispositivos de seguridad infantil en su caso.

#### CIRCUNSTANCIAS DE LA VÍA

- Procure informarse previamente de posibles circunstancias adversas en la vía, cortes de circulación, estado del tráfico, etc.

#### CONDICIONES AMBIENTALES

- Consulte la previsión meteorológica
- Evite en la medida de lo posible viajar con circunstancias meteorológicas adversas y si no le queda más remedio vaya bien preparado.
- Disponga de cadenas en su vehículo.



## VEHÍCULO

- Realice un mantenimiento adecuado del vehículo
- En todo caso revise a menudo la presión de las ruedas, frenos, dirección, sistemas de amortiguación y alumbrado.
- Compruebe que dispone de seguro obligatorio, revisión ITV en vigor, etc.
- Mantenga cristales y espejos limpios
- Mantenga en buen estado los limpiaparabrisas
- Compruebe que los sistemas de seguridad pasiva están en perfectas condiciones de uso

## ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL

- Evite las prisas
- Planifique las rutas e itinerarios
- Organice sus tiempos y los de sus trabajadores en su caso.
- Coloque la carga siguiendo la normativa, se debe distribuir uniformemente y con el centro de gravedad lo más bajo posible, y ante todo sujétela bien al vehículo.



## DURANTE EL DESPLAZAMIENTO

---

### FACTOR HUMANO:

- Evite distracciones
- Programe el navegador siempre en parado
- Mantenga siempre la distancia de seguridad respecto a otros vehículos.
- Respete los límites de velocidad
- Respete las señales de circulación
- Señalice sus maniobras
- Realice descansos como mínimo cada 2 horas o 200km.
- Tenga especial cuidado en incorporaciones, cambios de rasante, curvas con poca visibilidad, pasos a nivel, etc.
- Evite utilizar el teléfono móvil aunque tenga dispositivos manos libres y no lo use en ningún caso si no lo tiene.
- Controle los ángulos muertos.
- Utilice las marchas largas en la medida de lo posible.
- Evite adelantamientos innecesarios.
- Evite los excesos de confianza en los trayectos habituales, puede estar menos alerta y aumentar las posibilidades de sufrir un accidente.
- Si se encuentra un animal pequeño en la vía y le es imposible frenar a tiempo sujete el volante con firmeza y siga en línea recta. Si el animal es grande procure esquivarlo hacia la derecha.
- Preste especial atención en zonas urbanas a los peatones (despistes por uso del teléfono móvil, equipos de música, niños, etc.)
- En la medida de lo posible evite las discusiones con los acompañantes, esto puede hacer bajar considerablemente su nivel de alerta y provocar un accidente.
- Procure llevar un calzado adecuado para la conducción (evite tacones altos y suelas deslizantes, chanclas, etc.)



## CIRCUNSTANCIAS DE LA VÍA

- Ponga especial atención a las condiciones de la calzada y adecue su velocidad a las circunstancias de la misma.
- Disminuya su velocidad si el pavimento está en malas condiciones.
- Extreme la precaución en tramos de la vía en obras.
- No baje la guardia en sus trayectos habituales, puede haber una modificación en la vía, gravilla, cambios en la señalización, etc.

## CONDICIONES AMBIENTALES

- Tenga especial cuidado cuando se encuentre con circunstancias meteorológicas adversas y adapte su conducción a las mismas:
  - ☞ En caso de lluvia aumente la distancia de seguridad y reduzca la velocidad
  - ☞ En caso de viento modere la velocidad y sujete firmemente el volante
  - ☞ En caso de nieve o hielo utilice cadenas cuando el nivel de nieve lo requiera y modere su velocidad, emplee freno y embrague con suavidad.
  - ☞ En caso de calor excesivo hidrátese con frecuencia.
  - ☞ En caso de niebla modere la velocidad y utilice las luces antiniebla.
- En caso de conducción nocturna encienda las luces, pare si se encuentra fatigado, regule bien los espejos para evitar deslumbramientos, etc.

## VEHÍCULO

- Lleve puestas las luces de cruce todo el día si no dispone de luces de conducción diurna.
- Procure que la temperatura en el interior del vehículo no sea demasiado elevada ya que puede producir somnolencia.
- Adecue la iluminación del vehículo a las circunstancias de la vía evitando deslumbramientos.



- En caso de avería o accidente:
  - Si es posible procure buscar un lugar seguro en el que detener el vehículo.
  - Salga del coche por la puerta más alejada de la circulación.
  - Señalice correctamente el vehículo usando los triángulos de pre señalización de emergencia
  - Póngase el chaleco reflectante si va a salir del vehículo (siempre debe llevar el chaleco dentro del vehículo no en el maletero).
  - Avise a los servicios de emergencia 112
  - Si hay heridos procure no moverlos salvo que corra peligro su vida y sólo si sabe hacerlo procúrele los primeros auxilios.

## ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL

- No sobrecargue el vehículo por encima de los límites permitidos (es preferible hacer dos viajes que comprometer su seguridad.)
- No trate de compensar un retraso corriendo más o saltándose las normas de circulación.
- Si se producen retrasos repetidos procure replantearse la gestión de los desplazamientos.
- Como empresario evite los sistemas de incentivos relacionados con el número de desplazamientos.



## DESPUÉS DEL DESPLAZAMIENTO

---

### FACTOR HUMANO:

- Si ha tenido algún accidente con su vehículo especialmente si es una moto y ha caído al suelo el caso aunque no haya tenido consecuencias para su salud, sustitúyalo por otro.
- Si tiene que volver a viajar procure descansar bien.

### CIRCUNSTANCIAS DE LA VÍA

- Avise a la persona encargada de planificar las rutas de posibles incidencias en la vía

### CONDICIONES AMBIENTALES

- Guarde los dispositivos de nieve (cadenas, etc.) u otros (chalecos reflectantes, triángulos, etc.) en perfectas condiciones.

### VEHÍCULO

- Si ha observado algo anómalo durante la conducción llévelo a un taller especializado para su revisión.
- Revise el nivel de aceite, presión de los neumáticos, así como la posible existencia de fugas, etc.
- Revise el kilometraje total de cara a planificar próximas revisiones.
- Lave el vehículo si ha realizado un trayecto largo para evitar falta de visibilidad por acumulación de suciedad de los cristales.

### ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL

- Avise a la persona encargada de posibles mejoras en el diseño de las rutas o de aquellos aspectos que estime oportuno para mejorar los desplazamientos



## ANEXO IV: MENSAJES A AUTONOMOS Y MICROPYMES

A modo de resumen hemos querido hacer una recopilación en forma de mensajes cortos de manera muy visual que puede emplear para concienciar a sus trabajadores y para uso propio.

### QUÉ NO DEBO HACER

-  **Distracciones.**
-  **Adelantamientos innecesarios.**
-  **Alcohol y drogas.**
-  **Usar el teléfono.**
-  **Bajar la guardia en trayectos habituales.**
-  **Mantener conversaciones acaloradas con los acompañantes.**
-  **Sobrecargar el vehículo.**
-  **No respetar normas de circulación para llegar a los objetivos laborales.**
-  **Sistemas de incentivos basados en el nº de desplazamientos en un tiempo determinado.**



## QUÉ DEBO HACER

- ➔ Programar el navegador en parado.
- ➔ Mantener la distancia de seguridad.
- ➔ Respetar los límites de velocidad.
- ➔ Respetar las normas de circulación.
- ➔ Señalizar las maniobras.
- ➔ Descansar cada 2 horas o 200 km.
- ➔ Precaución en incorporaciones, cambios de rasante, curvas, etc.
- ➔ Controlar ángulos muertos.
- ➔ Atención a peatones, posibles animales, etc.
- ➔ Adecuar velocidad a circunstancias de la vía (obras, mal estado pavimento, etc.).
- ➔ Llevar calzado adecuado.



➔ **Adecuar la conducción a la climatología:**

- ✓ Lluvia: + distancia – velocidad.
- ✓ Viento: + firmeza volante – velocidad.
- ✓ Nieve o hielo: cadenas – velocidad.
- ✓ Niebla: luces antiniebla – velocidad.

➔ **Parar si se encuentra fatigado.**

➔ **Con manos libres conversaciones de 1 minuto.**

➔ **Llevar las luces de cruce puestas durante el día y adecuar la iluminación a las circunstancias de la vía.**

➔ **En caso de avería o accidente:**

- ✓ Buscar un lugar seguro para detenerse.
- ✓ Salir del coche por la puerta más alejada de la circulación.
- ✓ Señalizar correctamente el vehículo con los triángulos de pre señalización de emergencia.
- ✓ Ponerme el chaleco reflectante ántes de salir del vehículo .
- ✓ Avisar a los servicios de emergencia 112
- ✓ No mover a los heridos salvo que corra peligro su vida y procurar primeros auxilios.