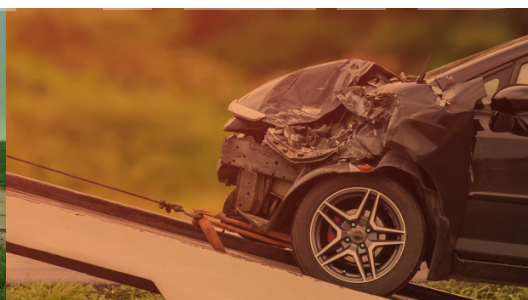


GUÍA PRÁCTICA

SEGURIDAD VIAL **LABORAL**



SEGURIDAD
MOVILIDAD



Comunidad
de Madrid



**Comunidad
de Madrid**

**CONSEJERÍA DE ECONOMÍA,
EMPLEO Y COMPETITIVIDAD**

Entidades

- Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)
- Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL)

Autores

- Cristina Catalá
- Ignacio Lijarcio
- Javier Llamazares
- Fernando Minaya
- Sergio Useche

Diseño Gráfico

Dreamer Estudio

Edita

Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid (IRSST)

Copyright© de los autores

Índice

GUÍA PRÁCTICA DE SEGURIDAD VIAL LABORAL

ENTIDADES

AUTORES

1. Una pequeña reflexión en voz alta

2. Pero, ¿Qué es la seguridad vial laboral?

2.1. Aspectos a tener en cuenta

2.2. ¿Qué dice la ley?

2.3. Tipos de accidentes de tráfico laborales

2.4. La magnitud de la movilidad generada por el trabajo

2.5. No olvides que...

2.6. Referencias

3. ¿Yo debo gestionar la seguridad vial laboral en mi empresa, por qué?

3.1. ¿Cuánto cuesta un accidente de tráfico laboral?

3.2. ¿Qué duración tienen las bajas producidas por accidentes de tráfico laboral?

3.3. Algunas cifras

3.4. No olvides que...

3.5. Referencias

4. ¿Cuáles son las principales causas de los accidentes de tráfico laborales?

4.1. En los desplazamientos in itinere

4.2. En los desplazamientos en jornada laboral

4.3. Referencias

5. ¿Qué puedo hacer para trabajar la seguridad vial laboral?

5.1. Formación en seguridad vial laboral

5.2. Campañas de información y concienciación en seguridad vial laboral

5.3. Otras acciones de seguridad vial laboral

5.4. Los planes de movilidad y seguridad vial ¿Qué son?

5.5. ¿Cómo desarrollar un plan de movilidad y seguridad vial en mi empresa?

5.6. Referencias

6. Modos de movilidad laboral a tener en cuenta...

7. Qué papel tiene el empresario en materia de seguridad vial laboral

7.1. ¿Quién realiza estas actividades de prevención de riesgos?

7.2. ¿Cómo puede mi gestoría orientarme en temas de seguridad vial laboral?

7.3. Referencias

1. Una pequeña reflexión en voz alta

A. ¿Sabes que existen algunos riesgos laborales que son comunes a todas las empresas, independientemente de su tamaño, y del servicio o producto que comercializan?

B. ¿Sabes que estos riesgos laborales si finalizan en accidente generan víctimas mortales, lesiones medulares, traumatismos, pérdida o amputación de miembros, dolor y mucho sufrimiento?

C. Además, los accidentes laborales derivados de estos riesgos también pueden tener como resultados:

- ✓ Pérdidas de tiempo de trabajo por la incapacidad.
- ✓ Pérdida de productividad.
- ✓ Pérdida de clientes.
- ✓ Incremento de costes.
- ✓ Daño a la imagen y reputación de tu empresa.

Los riesgos que se derivan de la movilidad y el transporte de los trabajadores son los que se denominan **accidentes de tráfico laborales**, y son los que causan mayor índice de accidentalidad laboral.

Todos los días ya sea en transporte público, vehículo propio o de empresa, bicicleta, patinete, como peatón..., nos desplazamos a nuestro puesto de trabajo y además en algunos casos, el vehículo es una herramienta de trabajo, pues lo utilizamos para visitar clientes, repartir productos y mercancías, prestar servicios, etc.

Cuando salimos a la vía pública debes pensar que te expones a los riesgos del tráfico y la movilidad, y que no tienes que confiarte, pues en cualquier momento puedes verte involucrado en un accidente de tráfico laboral.

No olvides que la seguridad vial, tu seguridad y la de tus trabajadores en sus desplazamientos laborales, es una parte vital de tu trabajo.

La seguridad vial laboral es una responsabilidad compartida entre empresa y trabajador

El documento que tienes en tus manos, elaborado por Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo (IRSST) y la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL), pretende:

1 Informar y concienciar a empresarios, gerentes, y personas responsables o implicadas en la prevención, sobre la importancia de actuar en la seguridad vial y la movilidad en los desplazamientos laborales de sus trabajadores.

2 Orientar sobre cómo aplicar la seguridad vial laboral en las empresas, sobre todo en aquellas de menor tamaño y que disponen de menos recursos.



2. Pero, ¿Qué es la seguridad vial laboral?

Quizás el término seguridad vial, no te sea desconocido, y posiblemente en el colegio y la autoescuela fueron los primeros espacios donde oíste hablar de él y adquiriste los principales conocimientos.

La seguridad vial en general se encarga de prevenir los siniestros de tráfico, y velar para que los desplazamientos de las personas sean seguros.

La seguridad vial, dedicada o enfocada al contexto laboral, es la misma disciplina focalizada exclusivamente en el trabajo, y por ello se denomina seguridad vial laboral.

2.1. | Aspectos a tener en cuenta

- ✓ La seguridad vial laboral está relacionada con la salud de las personas trabajadoras, lo que se denomina salud laboral.
- ✓ La salud laboral, según la OMS es una actividad multidisciplinaria que **promueve y protege la salud de los trabajadores**. Esta disciplina busca controlar los accidentes y las enfermedades mediante la reducción de las condiciones de riesgo.
- ✓ El empleador (la persona que contrata) es responsable de aplicar las medidas necesarias para prevenir los accidentes laborales, incluidos los accidentes viales.

2.2. | ¿Qué dice la ley?

La seguridad vial laboral a nivel legislativo

En conformidad del artículo 156 Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30

de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, el accidente de tráfico laboral se considera un tipo de accidente de trabajo.

Este artículo establece que “se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”. En este mismo artículo el apartado 2ª menciona que “Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: a) *Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo*”.

Esto significa que el empleador en su labor de cuidar la seguridad de sus trabajadores, también debe considerar los desplazamientos laborales que realicen.



2.3. | Tipos de accidentes de tráfico laborales

Según lo establecido en la ley, **el accidente de tráfico laboral es aquel que sufre un trabajador por consecuencia de su trabajo (en jornada laboral), o en los trayectos tanto de su domicilio al trabajo como del trabajo a su domicilio, (in itinere), y siempre que intervenga un vehículo en circulación.**

Los **accidentes en jornada laboral** se pueden dividir en:

- **Accidente de conductor/a profesional:** aquel sufrido o provocado por el/la trabajador/a que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, en el caso de transportistas, mensajero/a o conductor/a de servicios de transportes.
- **Accidente “en-misión”:** aquel sufrido por el/la trabajador/a que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de su centro de trabajo (fuera de la empresa).

En estos tipos de accidentes, el empresario tiene la obligación de proteger la seguridad y salud de los trabajadores.

Para definir el **accidente in itinere**, existen 3 criterios que lo caracterizan:

1. Que ocurra en el camino de ida o vuelta al centro de trabajo.
2. Que en ese camino no se produzcan interrupciones.
3. Que se siga el itinerario habitual.

Estos siniestros al estar fuera de la jornada laboral, el empresario no es el “responsable” de los mismos, pero sí que debe de aplicar medidas que permitan prevenirlos, como por ejemplo la flexibilidad horaria o el teletrabajo.

La prevención de los accidentes de tráfico en el entorno laboral requiere de la concienciación, implicación y responsabilidad tanto de la empresa, que debe aplicar medidas preventivas, como de los propios trabajadores, con el cumplimiento de determinadas pautas de seguridad.

La seguridad vial laboral es una responsabilidad compartida entre empresa y trabajador



2.4. | La magnitud de la movilidad generada por el trabajo

Cada día se producen millones de desplazamientos por motivos de trabajo, siendo el principal motivo de nuestra movilidad diaria.

- ✓ El 40% de los desplazamientos totales en día laborable son al trabajo.
- ✓ Cada día se producen más de 40 millones de desplazamientos por trabajo.
- ✓ Cerca del 40% de trabajadores se desplaza desde otro municipio.
- ✓ El 60% de los desplazamientos al trabajo se realizan en coche.
- ✓ Invertimos de media unos 60 minutos en los desplazamientos diarios al trabajo.
- ✓ Más del 60% de los coches que circulan van con un solo ocupante.

Fuente: GUIA IDAE 019: PTT: Planes de transporte al trabajo. Muévete con un plan. Madrid, abril de 2019

2.5. | No olvides que:

Los trabajadores están expuestos a riesgos viales en sus desplazamientos laborales. Las empresas deben considerar la seguridad vial como parte de su plan de prevención de riesgos y realizar acciones para prevenir los accidentes de tráfico laborales tanto en los trayectos in itinere, como en jornada.

La seguridad vial laboral afecta a todos los tamaños de empresas, incluidas las pymes, micropymes y autónomos.

2.6. | Referencias

BOE (2015) núm. 261, de 31/10/2015. Real Decreto Legislativo 8/2015 del 30 de octubre. Artículo 156. Página 79. Disponible en la web: <https://www.boe.es>.

BOE (1994). Ley General de la Seguridad Social (LGSS) (Real Decreto Legislativo (RD) 1/1994, de 20 de junio. Introduce el concepto de accidente de trabajo y accidente de tráfico laboral. BOE, nº 154. Disponible en la web: <https://www.boe.es>.

BOE (1995). Ley 31/1995, de 8 de noviembre. De Prevención de Riesgos Laborales. BOE, nº 269. Disponible en la web: <https://www.boe.es>

IDEA (2019) Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía. GUIA IDAE 019: PTT: Planes de transporte al trabajo. Muévete con un plan. Madrid.

IDAE & DGT (2018). La Movilidad al trabajo: un reto pendiente. Instituto para la diversificación y ahorro de la energía & Dirección General de Tráfico.

3. ¿Yo debo gestionar la seguridad vial laboral en mi empresa, por qué?



Cuando se produce un accidente de tráfico laboral, aparte de los posibles daños humanos, en ocasiones irreparables, y materiales que genera a los implicados y a la sociedad en general, también repercute en mayor o menor medida en la empresa, dependiendo de la magnitud y gravedad del accidente. Estas consecuencias principalmente se traducen en costes para las empresas, tanto directos como indirectos, tal y como introdujo el método Heinrich (Herbert William Heinrich, *Accident Prevention, A Scientific Approach 1931*).

Este método estableció el concepto de costes directos y costes indirectos. Es uno de los cálculos más utilizados en España para la estimación del coste de los accidentes.

Costes Directos: son aquellos que la empresa puede contabilizar y cuantificar fácilmente. Algunos ejemplos:

- ✓ Días de baja del trabajador a cargo de la empresa.
- ✓ Pago de penalizaciones por demoras producidas.
- ✓ Pérdida de producción.
- ✓ Recuperación de las horas extras.
- ✓ Costes de rotación de personal.
- ✓ Reparación de vehículos.

- ✓ Primas de seguros por las flotas de vehículos accidentados.
- ✓ Costes de subcontratación o contratación de nuevo personal.
- ✓ Costes de nueva formación.
- ✓ Costes de las medidas preventivas a implantar para que el accidente no se vuelva a repetir.
- ✓ Etc.

Costes indirectos: son aquellos que no se pueden medir de manera real ni exacta, pero que están indudablemente asociados al accidente, y que repercuten en la empresa.

Según el método Heinrich, se estima que los costes indirectos de un accidente de trabajo son cuatro veces los costes directos. Es la llamada proporción.

Algunos de estos costes serían:

- **Imagen de la empresa: de cara a la sociedad, clientes, proveedores, inversores, ...**
- **Desmotivación de los trabajadores, sobre todo los que se han visto implicados en el accidente.**
- **Repercusión en la responsabilidad social de la empresa.**
- **Influencia en los familiares del accidentado.**

40%

de los desplazamientos totales en día laborable son al trabajo.

+40mill.

Desplazamientos por trabajo cada día.

60min.

Tiempo medio que invertimos cada día para ir al trabajo.

3.1. ¿Cuánto cuesta un accidente de tráfico laboral?



En función del tipo de accidente y la gravedad del mismo, los costes directos de un accidente de tráfico laboral pueden variar.

Una estimación de los costes medios de los accidentes

viales laborales podría ser, según su gravedad, tal y como lo calculó el Observatorio Europeo de Seguridad Vial. Conforme el accidente es más lesivo, el coste económico es mayor.

Fuente: Observatorio Europeo de Seguridad Vial

Tipo de accidente	Coste estimado
Accidente leve con baja	17.900 €
Accidente grave con baja	237.800 €
Accidente mortal	1.913.000 €

3.2. | ¿Qué duración tienen las bajas producidas por accidentes de tráfico laboral?

Una de las consecuencias que mayor repercusión puede tener un accidente de tráfico laboral, es que el trabajador accidentado requiera estar de baja para su recuperación, lo que significa que no pueda realizar sus funciones laborales. Según el tipo de accidente, las bajas laborales medias por accidente vial laboral son:

Accidente en misión	38 días
Accidente in itinere	39 días

Además, en función del tipo de vehículo implicado en el accidente, la baja laboral puede suponer mayor duración:

Tipo de vehículo	Duración de la baja
Motocicleta	45 días
Camiones y furgonetas	43 días
Bicicletas	39 días
Automóviles	35 días

Fuente: I Informe sobre la Seguridad Vial Laboral en España. Real Automóvil Club de España (RACE), en colaboración con GAD3. 2019.

Es importante dar prioridad a la seguridad y salud de los trabajadores, además de a las ventas, puesto que las organizaciones seguras son rentables, y las organizaciones rentables son seguras.



“La mejor forma de ahorrar costes derivados de accidentes viales laborales es aplicar medidas preventivas”.



Fuente: IRSST

3.3. | Algunas cifras

En la Comunidad de Madrid en el año 2018 hubo 12.920 accidentes viales laborales. Alrededor del 70% de estos accidentes (9.256) se producen en los desplazamientos in itinere. Los automóviles son los vehículos que más siniestros tienen, debido a que es el medio de transporte más utilizado, seguido de las motocicletas y ciclomotores. Los desplazamientos en jornada suponen el 30% restante (3.664), siendo también los automóviles los más accidentados.

En 2018 se produjeron en España, 617.488 accidentes laborales con baja, siendo el 11% accidentes de tráfico. De los 629 accidentes laborales mortales, casi el 36% fueron por esta misma causa. El 55% (144) de los accidentes de tráfico laborales se producen al ir y al volver del trabajo, y el 44% (116) durante la jornada de trabajo.

Las cifras recogidas en el "Informe de accidentes laborales de tráfico" muestran que, en los últimos cinco años, **1 de cada 3 accidentes laborales mortales se producen por el tráfico.**

Cada día a nivel nacional se producen de media 196 accidentes viales laborales con baja

Fuente: IRSST. Informe de accidentes laborales de tráfico 2018. Julio 2019

3.4. | No olvides que...

Los accidentes de tráfico laborales conllevan consecuencias negativas para la sociedad y la empresa, que se traducen principalmente en costes económicos y de imagen. Las cifras de accidentalidad vial laboral muestran que un tercio de los accidentes laborales mortales son de tráfico. El desarrollo de acciones preventivas en seguridad vial contribuye a evitar estos efectos nocivos.

3.5. Referencias

RACE (2019) Real Automóvil Club de España (RACE), en colaboración con GAD3. I Informe sobre la Seguridad Vial Laboral en España.

IRSST (2018) Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid. Siniestralidad de los accidentes de tráfico laborales en la Comunidad de Madrid.

INSST (2018). Informe de accidentes laborales de tráfico. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Disponible en la web: <https://www.insst.es>

DGT (2011). Plan tipo de seguridad vial en la empresa: guía metodológica. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Madrid: Dirección General de Tráfico.

UE-OSHA (2017). Estimación del coste de los accidentes y los problemas de salud relacionados con el trabajo: análisis de las fuentes de datos europeas. European Agency for Safety and Health at Work.

4. ¿Cuáles son las principales causas de los accidentes de tráfico laborales?

El factor humano, es decir las personas, tiene una implicación entre un 70 y un 90% en los accidentes de tráfico, muy superior a la implicación del factor vía y entorno (10-35%), y al factor vehículo (entre el 4 y el 13%).

Por este motivo, para prevenir los accidentes de tráfico en el entorno laboral, es importante que actúes sobre las personas, incidiendo en la concienciación y sensibilización para lograr que adopten comportamientos seguros.

4.1. | En los desplazamientos en itinere:

EXCESO DE CONFIANZA EN LA CONDUCCIÓN

La experiencia al volante, junto con los trayectos rutinarios que se suelen realizar de casa al trabajo y del trabajo a casa, hacen que la persona que conduce se confíe demasiado en sus habilidades al volante, exponiéndose a situaciones que pueden derivar en un accidente. Esta situación, se conoce también como “conducción subconsciente”. Aunque siempre realices los mismos trayectos, las circunstancias cambian, no te confíes, alguien puede darte un susto.

SABÍAS QUÉ... la conducción subconsciente favorece que la atención se focalice en otras acciones externas a la conducción, pudiendo generar distracciones, o cometer otras infracciones como el exceso de velocidad, sin que haya

una verdadera intención de cometer esos errores.

PRISAS

La mayoría de los días nos movemos con prisas. Esta conducta generalizada se manifiesta también en los desplazamientos diarios y en la conducción.

Las prisas al volante se muestran a través del estrés, la ansiedad y la agresividad, con frenazos, cambios bruscos de carril, acelerones, velocidad excesiva... La mayoría de las personas justifican estos comportamientos para llegar antes, cuando “no va más rápido el que más corre”.

SABÍAS QUÉ... la diferencia en tiempo de circular a 100km/h en lugar de a 110km/h en una distancia de 10 kilómetros es de tan sólo 30 segundos.

DISTRACCIONES

Son muchas las distracciones que se pueden producir mientras conducimos, desde factores externos al conductor como por ejemplo la concentración de señales en la vía que dificultan su seguimiento, a factores internos del conductor, como la utilización de dispositivos o los propios pensamientos.

Un elemento distractor que últimamente tiene mucha incidencia es el uso del móvil u otros dispositivos mientras conduces. Si no estás pendientes de lo que pasa en la carretera, puedes tener un serio problema....

SABÍAS QUÉ... al marcar un número de móvil a 120 Km/h, recorreremos sin ver la carretera 429 metros, que es el equivalente a 4 campos de fútbol.

NO USAR EL CINTURÓN DE SEGURIDAD

Resulta impactante que, a día de hoy, haya todavía personas que no utilizan el cinturón de seguridad. Según datos de la Dirección General de Tráfico, DGT, el 80% de los conductores lo utilizan, con lo que hay un 20% que no hacen uso de este dispositivo. El no uso del cinturón es más frecuente en los trayectos cortos y también en los asientos traseros.

El cinturón es el sistema de seguridad que más vidas ha salvado. Además, es un sistema imprescindible para el correcto funcionamiento del airbag. Actualmente la gran mayoría de vehículos disponen de avisador acústico para recordar a los pasajeros del vehículo que se pongan el cinturón. Para que sea efectivo debes abrocharlo correctamente, ceñido al cuerpo, y evita llevar ropa holgada como abrigos.

SABÍAS QUÉ... los conductores y pasajeros que no llevan puesto el cinturón de seguridad en la ciudad, tienen siete veces más posibilidades de morir que los que lo llevan.

DENSIDAD DE TRÁFICO

La alta densidad de tráfico hace que sea más difícil mantener la velocidad deseada, y requiere realizar mayor número de maniobras, produciendo una conducción más incómoda.

Además, suele generar retenciones y atascos, generando nervios y ansiedad, y mayor cansancio en la conducción. En estas circunstancias es importante aceptar la situación y mantener la calma.

SABÍAS QUÉ... en algunas ciudades como Madrid, se emplean de media unas 39 horas al año en atascos.

Ante densidad de tráfico no cometas imprudencias y piensa que todos quieren llegar igual de rápido a su destino.

CONDICIONES METEOROLÓGICAS

Algunas situaciones meteorológicas pueden interferir en la conducción, haciéndola más compleja, y aumentando la exposición al riesgo. La lluvia, niebla, nieve, hielo, viento o el calor, hacen necesario que seas más consciente al volante para que puedas anticiparte a posibles acontecimientos que pueden suceder.

SABÍAS QUÉ... con lluvia es importante aumentar la distancia de seguridad para evitar los alcances. Con la lluvia se pierde adherencia, y aumenta considerablemente la distancia de frenado.

4.2. | En los desplazamientos en jornada laboral:

DISTRACCIONES (USO DEL MÓVIL)

En los desplazamientos durante la jornada laboral el uso del móvil es un comportamiento bastante habitual, puesto que se aprovecha el tiempo para realizar llamadas, enviar mensajes, leer mails y gestionar asuntos relacionados con el trabajo. En muchas ocasiones el vehículo, ya sea un turismo, furgoneta, camión o autobús, se convierte en una “oficina móvil”.

Debes saber que cuando realizas esto te expones a un gran riesgo que puede dejarte con una lesión permanente...

SABÍAS QUÉ... cuando se está conduciendo y hablando por el teléfono móvil, a partir del primer minuto y medio de conversación no se perciben casi el cuarenta por ciento de las señales de tráfico.



Cansancio



No usar el cinturón de seguridad



Puesta a punto del vehículo



Prisas



Carga y descarga



Distracciones



Condiciones climatológicas



Exceso de confianza

PRISAS PARA REALIZAR EL TRABAJO ENCOMENDADO

En este caso las prisas se refieren a la entrega de mercancías, viajeros o por acudir a tiempo a una reunión o cita laboral. Estas situaciones favorecen que se adopten conductas al volante más arriesgadas, como exceder la velocidad, conducir con agresividad, no realizar paradas de descanso ... pensando que de esa forma se llega antes.

En ocasiones son las propias empresas empleadoras las que favorecen este tipo de comportamientos, puesto que establecen unos horarios específicos de llegada, sin considerar que pueden surgir imprevistos. El establecimiento de tiempos es una medida de presión que puede generar problemas como sanciones y accidentes, piénsalo.

SABÍAS QUÉ... el conductor agobiado por las prisas considera que el resto de usuarios son un incordio en las vías que impiden una circulación más veloz, lo que le lleva a cometer imprudencias e incluso a realizar una conducción imprudente, con mayor intolerancia y agresividad frente al resto de conductores.

CARGA/DESCARGA

El incremento del e-commerce, o compras realizadas por internet, está produciendo un aumento del transporte de mercancías, sobre todo en furgonetas, ciclomotores, bicicletas y patinetes, generando mayor movilidad y más número de trabajadores transportistas.

Los riesgos asociados al transporte y carga/descarga de pequeñas mercancías, se centra sobre todo

en municipios que son los lugares de destino. Hay que tener especial precaución con los peatones, el resto de vehículos que circulan, y sobretodo no olvides asegurarte de que no hay ningún riesgo cuando entres y salgas de tu vehículo o muevas la carga/paquetería.

SABÍAS QUÉ... el 77% de los comercios y establecimientos de la ciudad de Madrid se localizan a más de 50 metros de distancia de alguna zona de carga y descarga, lo que favorece el incremento de los estacionamientos en doble fila, congestiones de tráfico y aumento de la siniestralidad.

TIEMPOS DE DESCANSO (CANSANCIO Y FATIGA).

La conducción durante un periodo de tiempo prolongado genera cansancio y fatiga, reduce la capacidad de rendimiento al volante, poniendo en riesgo tu seguridad vial. Por ello los conductores de vehículos mayores de 3.500 kg tienen regulados los tiempos de descanso en la conducción a través del tacógrafo.

El Ministerio de Fomento establece que: tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un período de descanso. Podrá sustituirse dicha pausa, por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, ambas intercaladas en el período de conducción de 4 horas y media.

Hay conductores que conducen vehículos como motocicletas, turismos, furgonetas, bicicletas o patinetes, que no requieren tacógrafo, pero que recorren muchos kilómetros diariamente. Esto sumado al estrés

generado por las prisas en los plazos de entrega, y la carga de trabajo, hace que muchos de ellos conduzcan muchas horas sin realizar descansos. Si no descansas, al volante tus sentidos pueden empezar a fallar, lo que te convierte en vulnerable.

SABÍAS QUÉ... los efectos del cansancio y la fatiga en la conducción son muy peligrosos ya que alteran entre otros aspectos el procesamiento de la información y aumenta considerablemente el tiempo de reacción a la hora de detener un vehículo por un imprevisto.

PUESTA A PUNTO DEL VEHÍCULO

Los vehículos necesitan un mantenimiento continuo, para garantizar su correcto funcionamiento sobre todo en lo referente a los sistemas de seguridad activa (frenos, neumáticos, suspensión, ESP, luces, ...) como pasiva (cinturón de seguridad, airbag, reposacabezas, ...).

La responsabilidad del mantenimiento de los vehículos (verificación de la presión de los neumáticos, líquido de frenos, limpia cristales...) es principalmente de la persona que lo usa. En el caso de los vehículos de flota gris, aquellos en los que el trabajador presta su vehículo para realizar la tarea recibiendo en contraprestación una cantidad de €/Km, el empresario puede facilitar al trabajador su mantenimiento a través de descuentos en talleres concertados. En los vehículos de flotas, el mantenimiento lo realiza el empresario directamente.

SABÍAS QUÉ... muchos de los siniestros causados por fallo mecánico se debían a una mala regulación de la presión del

neumático. Es muy importante revisar periódicamente la presión de los neumáticos.

VEHÍCULOS VULNERABLES: MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES, BICICLETAS, PATINETES.

En los últimos años, se está incrementado en las ciudades el uso de vehículos más sostenibles con el medio ambiente, como las motocicletas, ciclomotores, bicicletas y patinetes, y que permiten en el caso de reparto de mercancías, mayor agilidad en las situaciones de tráfico. Estos vehículos ofrecen beneficios en su movilidad, pero no hay que descuidar que presentan mayor vulnerabilidad. Es muy importante que conozcas la normativa "singular" de circulación de cada uno de estos vehículos, y que pienses que la carrocería es tu propio cuerpo en caso de impacto.

SABÍAS QUÉ... la importancia del uso del casco para la seguridad es evidente: el ochenta por ciento de todos los muertos en vehículos de dos ruedas se producen por golpes en la cabeza.

4.3. | Referencias

INTRAS (2014) Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial. Programa de intervención, sensibilización y reeducación vial. Incovía. Manual del formador. Dirección General de Tráfico.

DGT (2018) Dirección General de Tráfico. El uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil, objetivos de la nueva campaña de la DGT. Disponible en la web: http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2018/20180312_cinturon_y_sistemas_de_seguridad_objetivo_de_la_campana_DGT.shtml

5. ¿Qué puedo hacer para trabajar la seguridad vial laboral?

Existen diferentes herramientas y acciones de seguridad vial para aplicar en todo tipo de empresas, independientemente del sector al que se dediquen y su tamaño, y que contribuyen a desarrollar la seguridad vial laboral en los trabajadores.

5.1. | Formación en seguridad vial laboral

La formación en seguridad vial aumenta el conocimiento que los trabajadores tienen sobre cómo afectan determinados factores de riesgo en la conducción, favoreciendo su concienciación, y contribuyendo a que adopten comportamientos más seguros. La formación puede ser presencial u online.

Ejemplos de contenidos de formación en seguridad vial laboral:

- ✓ **Factor humano:** velocidad, distracciones, alcohol, estrés, enfermedades y fármacos,
- ✓ **Factor vehículo:** sistemas de seguridad activa y pasiva, mantenimiento del vehículo, nuevos sistemas de ayuda a la conducción ADAS, vehículo conectado ...
- ✓ **Factores externos:** condiciones climatológicas, densidad de tráfico, ...

5.1.1. | Recursos

El IRSST ofrece cursos de formación en seguridad vial laboral. Que se pueden consultar para el año 2019 en el siguiente link:

➤ https://www.comunidad.madrid/sites/default/files/contenidos_compuestos/catalogo_2019v8.pdf

Además, estos cursos también se pueden contratar a entidades especializadas en seguridad vial, en función de las necesidades detectadas, disponibilidad horaria, número de alumnos, etc. Algunas entidades ofrecen cursos gratuitos como:

➤ **Fundtrafic:** <https://fundtrafic.org/formacion-gratuita-seguridad-vial-laboral/>

➤ **Fundación Mapfre:** <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/formacion-seguridad-vial-empresas/>

➤ **Asociación DIA:** <https://asociaciondia.org/formacion-gratuita-en-seguridad-vial>



5.2. | Campañas de información y concienciación en seguridad vial laboral

Las campañas de concienciación contribuyen a sensibilizar, informar, reflexionar sobre los riesgos viales detectados en la empresa, para generar un cambio en la percepción e identificación del riesgo, y en los comportamientos en seguridad vial de los trabajadores.

Los principales materiales utilizados son: folletos, infografías, mensajes de whatsapp o posters.

Ejemplos de campañas de información y concienciación en seguridad vial laboral:

- ✓ Factor humano: uso del teléfono móvil al volante, efectos del alcohol y drogas en la conducción, peligros de la fatiga y cansancio al volante,
- ✓ Factor vehículo: importancia del mantenimiento óptimo del vehículo, ergonomía al volante, uso del cinturón de seguridad, ...
- ✓ Factores externos: consejos para conducir con lluvia, cómo comportarse en un atasco, adecuar la conducción a las circunstancias de la vía, ...

5.2.1. | Recursos

La DGT dispone en su canal YouTube de las campañas de sensibilización realizadas en los últimos años:

➤ <https://www.youtube.com/user/publicidaddgt/videos>

Además, están disponibles infografías sobre aspectos de movilidad y seguridad vial, que ayudan a informar y sensibilizar:

➤ <http://revista.dgt.es/es/multimedia/infografia/>

Otros recursos de interés:

Fundación Mapfre: en la web seguridad vial en la empresa, disponen de infografías, vídeos y otros recursos:

➤ <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/biblioteca-recursos/>

5.3. | Otras acciones de seguridad vial laboral

Son acciones que responden a políticas de las empresas, medidas, planes o estrategias implantadas para mejorar la seguridad vial de los trabajadores y su exposición al riesgo vial.

Cualquiera de estas medidas es válida, siempre y cuando respondan a necesidades detectadas en la empresa. Su éxito dependerá más de su gestión y desarrollo, que del presupuesto o magnitud de la acción a desarrollar.

Otras acciones:

- ✓ Horario flexible de entrada y salida
- ✓ Promoción del transporte público o coche compartido
- ✓ Mejora de accesos de los vehículos a la empresa
- ✓ Diseño de rutas seguras o menos conflictivas
- ✓ Plan de movilidad y seguridad Vial de las empresas ...

5.3.1. | Recursos

FESVIAL. Fundación Española para la Seguridad Vial. PESI. Plataforma Tecnológica Española de Seguridad Industrial, Fundación TECNALIA Research & Innovation. Guía práctica de seguridad vial laboral. Guía de recursos y contenidos. 2017. OSALAN. Instituto Vasco de Seguridad y Salud laborales. Consejería de Empleo. Turismo y Cultura. Guía para la prevención de

los accidentes de tráfico con relación laboral. 2012. Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

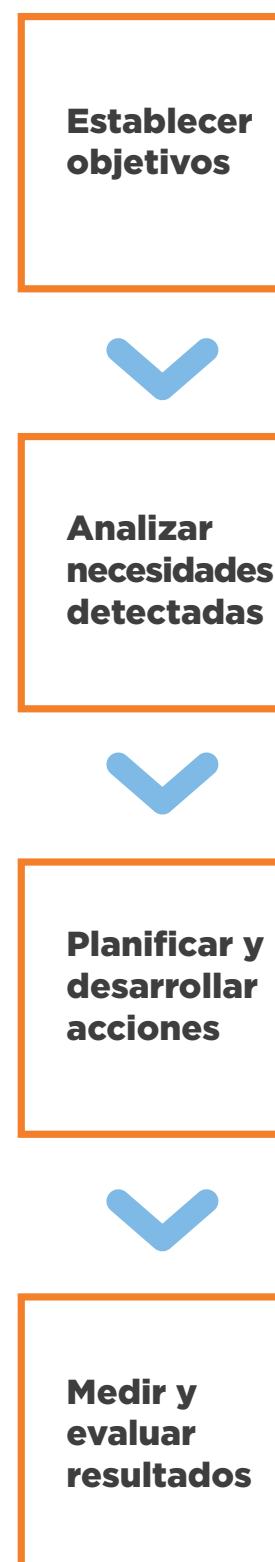
Cualquier empresa, independientemente de su tamaño, o la actividad a la que se dedique, puede desarrollar acciones preventivas en seguridad vial laboral

5.4. | Otras acciones de seguridad vial laboral

Como en cualquier ámbito, es mucho más efectivo desarrollar acciones en la empresa siguiendo un plan estratégico u hoja de ruta que permita establecer los objetivos a alcanzar, detectar las necesidades concretas, desarrollar acciones que sigan esta línea, y por último medir los resultados.

Lo mismo ocurre cuando gestionamos la seguridad vial y la movilidad en nuestra empresa. Se obtienen mejores resultados si se desarrolla un plan de acción en función de las necesidades y objetivos establecidos. Se trata por lo tanto de desarrollar un plan de movilidad sostenible y seguridad vial a través de acciones específicas, siguiendo una planificación, control y evaluación de la eficacia de las medidas.

Para realizar un Plan debes:



Un plan de movilidad y seguridad vial sostenible es una herramienta para regular y gestionar la seguridad y movilidad derivada de los desplazamientos en la empresa, y que facilita poner en marcha distintas medidas de análisis de la movilidad y evaluación del riesgo vial con el objeto de proponer medidas correctoras específicas, encaminadas a prevenir y reducir la siniestralidad vial laboral, así como de promover la sostenibilidad y medio ambiente.

Desarrollar un plan de movilidad y seguridad vial implica:

- ✓ Planificar acciones en materia de seguridad vial
- ✓ Establecer indicadores de medición
- ✓ Establecer estrategias y medidas a adoptar
- ✓ Mejorar la actitud de los trabajadores frente a seguridad vial
- ✓ Mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo
- ✓ Promover formas de desplazamientos sostenibles.

5.4.1. | ¿Cuándo tengo que desarrollar un plan de movilidad y seguridad vial?

En numerosas ocasiones las empresas comienzan a aplicar planes de movilidad y seguridad vial cuando aumentan sus índices de siniestralidad vial, tratando que su aplicación reduzca a corto plazo la accidentalidad. Un plan de movilidad y seguridad vial no se debe desarrollar únicamente cuando ya se han producido los accidentes viales, se trata de una herramienta preventiva, para evitar que sucedan, y así contribuir a desarrollar la cultura de seguridad vial en las empresas.

Aspectos que debes tener en cuenta:

- ✓ La característica fundamental para aplicar un plan de movilidad es

adoptar una actitud responsable y sencilla por parte de la dirección de la empresa, y transmitirla al resto de trabajadores.

- ✓ Los planes de movilidad y seguridad vial se deben incluir en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales de las empresas. De esta forma la seguridad vial y la movilidad serán unos ámbitos más a desarrollar para prevenir los siniestros viales laborales.
- ✓ La puesta en marcha de un plan de movilidad y seguridad vial no va asociado a una determinada actividad empresarial o tamaño: cualquier empresa sea cual sea su tamaño, puede aplicarlo, puesto que todas ellas están expuestas al riesgo vial laboral de los trabajadores.
- ✓ Los planes se deben dirigir a toda la plantilla de trabajadores, independientemente de los km que recorran en sus trayectos laborales, puesto que todos están expuestos al riesgo vial. Para aquellos conductores que pasan más horas al volante, se pueden aplicar programas de actuación específicos, e incluso para otros colectivos en los que se detecte mayor riesgo.

Algunas preguntas que te pueden ayudar para saber si debes implantar un plan de movilidad en tu empresa.

- ¿Conducen tus empleados por motivos de trabajo?
- ¿Utilizan vehículos de la empresa o sus propios vehículos para trabajar?
- ¿Acuden al centro de trabajo en su vehículo propio?
- ¿Utilizan transporte público para desplazarse al lugar de trabajo?
- ¿Cuántos accidentes “in itinere” o “en misión” han ocurrido en la empresa?
- ¿Cuáles son los modos de transporte que utilizan los trabajadores?
- ¿Cómo son los viajes de los empleados

de la empresa?

Si hay una o más respuestas afirmativas, o algunas de las que no dispones información, es un indicador de que debes adoptar medidas preventivas para evitar accidentes de tráfico laborales en tus empleados.

5.4.2. | ¿Qué ventajas tiene un plan de movilidad y seguridad vial laboral?

Las ventajas o beneficios, dependerán de las necesidades detectadas previamente por la empresa, y de su adecuada gestión y desarrollo.

A muchas empresas les pueden surgir dudas sobre la viabilidad de desarrollar un plan de movilidad y seguridad vial, sobre todo aquellas de menor tamaño, como pymes y micropymes. Estas dudas suelen estar enmascaradas en falsas creencias, tales como:

Falsas creencias para la aplicación de un plan de movilidad	Argumentación de las falsas creencias
“Los desplazamientos de los trabajadores no suponen un riesgo para la empresa”.	El riesgo vial está presente en todos los desplazamientos en vehículo, incluido en los desplazamientos laborales
“No tengo necesidad de realizar un plan de movilidad, mis trabajadores no han sufrido ningún accidentes de tráfico”.	El registro de los accidentes e incidentes viales de los trabajadores facilita detectar necesidades. El plan de movilidad es una herramienta para prevenir que ocurran.
“Supone un gasto más allá del beneficio que aporta”.	El desarrollo de un plan de movilidad requiere más motivación e implicación por parte de la empresa y los trabajadores que gasto económico. Son muchas sus ventajas.
“Desconozco qué es y cómo desarrollarlo”.	Es importante informarse a través de expertos en la materia o a través de documentos específicos publicados por diferentes entidades.
“Solo es viable y útil para empresas grandes”.	A las empresas pequeñas les afectan igual los riesgos viales que a las grandes, teniendo incluso en las pequeñas mayor repercusión negativa, puesto que al disponer de menos personal una baja laboral genera mayores inconvenientes
“No dispongo de tiempo ni medios para realizarlo”.	Al ser una herramienta preventiva, el plan de movilidad permite ahorrar futuros costes de los accidentes de tráfico que se puedan generar.

Ventajas

generales de la aplicación de un plan de movilidad de seguridad vial:

- 1. Ahorro de costes económicos derivados de los accidentes de tráfico laborales: primas de seguros, trámites administrativos, cotizaciones a la seguridad social,...**
- 2. Reducción de los días de baja del trabajador por motivo de sufrir un accidente en los desplazamientos.**
- 3. Evitar pérdidas en el negocio ocasionadas por la disminución de la capacidad productiva debido al accidente.**
- 4. Disminución del riesgo de sufrir accidentes, lo que genera en el trabajador más confianza y reduce sus niveles de estrés.**
- 5. Incremento de la satisfacción de los trabajadores porque sienten que la empresa se preocupa por ellos, al crear un ambiente de trabajo más seguro.**

- 6. Mejora de las oportunidades de negocio.**
- 7. Mayor ventaja competitiva en la licitación de contratos con administraciones u otras empresas, por disponer de un plan de movilidad que vele por la seguridad de los trabajadores y el transporte de mercancías.**
- 8. Mayor implicación en la responsabilidad social corporativa.**
- 9. Mejora de la reputación de la empresa.**
- 10. Proporciona información para tomar decisiones sobre las necesidades de formación y concienciación en seguridad vial de los trabajadores, así como otras medidas a aplicar.**
- 11. Organizar e integrar la gestión de los riesgos derivados de la seguridad vial en los planes de prevención de la empresa.**

5.4.3. | ¿Cómo puede repercutir en mi empresa no gestionar la seguridad vial laboral?

En el caso de una colisión, a parte de los daños físicos y materiales, hay numerosas cargas administrativas derivadas del siniestro que recaen sobre la empresa, tales como rellenar partes y formularios, contactar con compañías aseguradoras y dedicar el tiempo necesario para volver a la actividad normal del negocio.

Esto puede ser especialmente complejo para organizaciones más pequeñas, cuyo negocio incluso puede quedarse paralizado como consecuencia de un accidente grave.

El impacto negativo empresarial de los accidentes viales laborales es uno de los principales motivos por los que pequeñas y medianas empresas, así como grandes organizaciones, deben gestionar los riesgos viales de forma proactiva

accidentes viales laborales



5.5. | ¿Cómo desarrollar un plan de movilidad y seguridad vial en mi empresa?

Su puesta en marcha requiere seguir unas fases para hacer el plan lo más adaptado posible a las circunstancias particulares de cada empresa, y además favorecer su cumplimiento e implicación por parte de todos los departamentos de la empresa.

5.5.1. | Quién/quienes lo tienen que realizar?

El plan de movilidad y seguridad vial requiere la implicación de:

- ✓ El empresario
- ✓ Los trabajadores y sus representantes
- ✓ El comité de seguimiento

Es fundamental que todos los miembros de la empresa 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.

5.5.2. | ¿Cuánto cuesta un plan de movilidad y seguridad vial?

Es complicado poder cuantificar el coste de un plan de movilidad y seguridad vial puesto que es un documento que si se retroalimenta está

en constante cambio, y lleva asociadas una serie de acciones y variables que hacen que cada Plan de Movilidad y Seguridad Vial sea diferente en cada caso y para cada empresa.

Entre los factores que influyen en el coste del Plan de Movilidad y Seguridad Vial se encuentran:

- ✓ Tamaño de la empresa: nº de trabajadores con incidencia en seguridad vial.
- ✓ Nivel de exposición de los trabajadores a los riesgos viales.
- ✓ Nivel de detalle del estudio y análisis de los datos a los que la empresa puede llegar.
- ✓ Estudio de la accidentología y movilidad de los trabajadores.

El coste final de la implantación del Plan de Movilidad y Seguridad Vial se puede dividir en 2 partes diferenciadas:

Por un lado, el asignado a las fases que se deseen implantar dentro de la empresa, teniendo en cuenta que las fases obligatorias van desde la fase preliminar hasta la fase de implantación. Por otro lado, el coste de la fase de seguimiento y evaluación que complementa las acciones propuestas por las fases iniciales y retroalimenta el Plan para conseguir que sea un documento vivo. La experiencia dice que se debe implantar todas las fases para conseguir los objetivos deseados en el Plan.



5.5.3. | Fases de un plan de movilidad y seguridad vial

Fase preliminar:

Definición:

Establecer las funciones de los implicados en el plan de movilidad a través de su participación activa.

Es fundamental que todos se sientan parte del plan.

Principales características:

- ✓ Implicación de la Dirección y agentes participantes.
- ✓ Asignación de los responsables del plan.
- ✓ Movilización e implicación de la organización.

Quién participa:

- ✓ Gerentes, directivos, etc., de la empresa.
- ✓ Trabajadores.
- ✓ Representantes de los trabajadores: sindicatos, comité de empresa, delegados de prevención, comité de seguridad y salud.
- ✓ Organización encargada de su desarrollo.

Aspectos a tener en cuenta:

- ✓ Informar del desarrollo del proyecto del plan de seguridad vial en la empresa, a toda la plantilla, no solo a los participantes.
- ✓ Informar del objetivo principal del plan transmitiendo el riesgo existente de sufrir un accidente de tráfico y la importancia de evitarlo.

El plan de movilidad requiere para conseguir resultados, la participación y compromiso tanto de la empresa como de los trabajadores.

Fase 1: Diagnóstico

Definición:

Realizar un diagnóstico de la situación de la empresa en cuanto a la seguridad vial y movilidad de sus trabajadores.

Para analizar los diferentes aspectos se pueden utilizar distintas herramientas de autodiagnóstico, basadas principalmente en cuestionarios.

Principales características:

- ✓ Identificar las principales características de la empresa en relación a los riesgos en la conducción (tamaño, sector, centros de trabajo, empleados, desplazamientos).

Ejemplo:

- ¿Qué sistemas de seguridad considera la compañía imprescindible a la hora de comprar vehículos para su flota de empresa?.
- ¿Qué medidas adopta para que sus empleados tengan la información, la motivación y la formación necesarios para promover la cultura de seguridad vial en el entorno laboral?.

- ✓ Analizar la movilidad: conocer los hábitos de desplazamiento y

comportamiento de sus trabajadores y la exposición al riesgo vial.

Ejemplo:

- ¿Qué medios de desplazamiento utiliza cada trabajador para los trayectos casa-trabajo?.
- ¿Quién planifica las rutas de los desplazamientos en misión? El propio trabajador o la empresa, ¿quién en la empresa?.
- ¿Qué factores de riesgo encuentran los trabajadores en sus desplazamientos in itinere?.

- ✓ Analizar los accidentes: tipo de accidente (in itinere o en misión), gravedad, factores concurrentes... La información se puede obtener de los partes de baja, partes de accidente, de las compañías de seguros o directamente de los trabajadores.

- ✓ Analizar las condiciones reales de conducción, qué factores relacionados con la propia gestión de la empresa están influyendo o pueden hacerlo en el riesgo de que los trabajadores sufran un accidente de tráfico. El responsable de realizar el plan, deberá reflexionar sobre el objeto de la propia actividad empresarial, su finalidad y su interacción con el entorno.

- ✓ Analizar la gestión de los desplazamientos en la empresa: aspectos de la empresa que pueden influir sobre los desplazamientos de sus trabajadores.

Ejemplo:

- ¿Cómo se organizan los itinerarios?.
- ¿Qué horarios tienen los trabajadores en la empresa?.
- ¿Cuál es la prioridad de las tareas que influyen en los desplazamientos?.
- ¿Cómo se gestionan los medios de transporte y las comunicaciones durante dichos desplazamientos?.

Quién participa:

- ✓ Trabajadores.
- ✓ Mandos intermedios.
- ✓ Departamento de prevención / Técnicos de prevención.
- ✓ Gerencia y Directivos de la empresa.
- ✓ Comité de seguridad y salud.
- ✓ Representantes de los trabajadores: Sindicatos, comité de empresa, delegados de prevención, comité de seguridad y salud.

Antes de entrar a la acción, es imprescindible analizar la seguridad vial y movilidad de la empresa para conocer su situación actual y poder aplicar en las siguientes fases herramientas efectivas.

Fase 2: Evaluación de riesgos

Definición:

Identificar los peligros presentes en los desplazamientos viales laborales, así como los colectivos de trabajadores sobre los que actuar.

Principales características:

- ✓ Asignar el nivel de exposición al riesgo de cada colectivo, en función de:
 - De la propia actividad/organización de la empresa: aquello que dentro de la propia gestión de la empresa sea susceptible de tener un riesgo sobre los desplazamientos: tiempo de trabajo, carga de trabajo, tipo de carga, etc.
 - 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.

- 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.

- ✓ Seleccionar colectivos prioritarios: seleccionar cuál o cuáles de ellos son los que, mayor impacto y mejores resultados obtendrán tras aplicar medidas de seguridad vial.

Quién participa:

- ✓ Mandos intermedios.
- ✓ Departamento de prevención / Técnicos de prevención.
- ✓ Gerencia y Directivos de la Empresa.
- ✓ Comité de Seguridad y Salud.
- ✓ Sindicatos (si los hubiese).

Identificar los principales riesgos en seguridad laboral vial a los que se enfrenta la empresa, permiten establecer las prioridades de intervención, y ajustarlas en función de los recursos disponibles.

Fase 3: Elaboración del plan

Definición:

En función de la información obtenida en las fases anteriores, establecer los objetivos a alcanzar, las acciones a desarrollar y apoyos para poner en marcha el plan.

Principales características:

- ✓ Definir los objetivos a alcanzar: deberán disponer de indicadores para medir su consecución y establecer el periodo de tiempo para conseguirlos.

Ejemplo:

- **Objetivos cuantitativos:** reducir en un % los accidentes de tráfico laborales.
- **Objetivos cualitativos:** incrementar la sensibilización de los trabajadores respecto la seguridad vial.

- ✓ Seleccionar acciones: priorizar las medidas que más se ajustan a las necesidades y particularidades de la empresa, de cara a incluir las más adecuadas en el plan.

Ejemplo:

- Realizar un curso de formación en seguridad vial sobre los principales factores de riesgo detectados en los desplazamientos in itinere.
- Diseñar rutas seguras de reparto de mercancías.

- ✓ Buscar sinergias y apoyos para optimizar la puesta en marcha de las acciones.

Ejemplo:

- **Asociación con otras empresas, compartiendo instalaciones, o realizando cursos de formación de forma conjunta.**
- **Aprovechar un traslado de oficinas para implementar algunas medidas como fomentar el uso del transporte público o la flexibilidad horaria para evitar las horas punta.**

Quién participa:

- ✓ Departamento de prevención / Técnicos de prevención.
- ✓ Comité de Seguridad y Salud.
- ✓ Sindicatos (si los hubiese).

Para las pequeñas y medianas empresas, la búsqueda de asociaciones y apoyos para diseñar un plan de movilidad y seguridad vial con otras empresas o administraciones, resulta de gran utilidad, puesto que disponen de menos recursos.

Fase 4: Desarrollo del plan

Definición:

Puesta en marcha de las acciones diseñadas en función del análisis previo, las necesidades detectadas y objetivos establecidos.

Principales características:

✓ Planificar las actividades a desarrollar: agentes clave que participaran, responsables de la ejecución, personal que debe estar involucrado, planificación de las actividades, cronograma...

Es recomendable elaborar un calendario con las acciones a desarrollar, indicando hitos, personas responsables y fechas de inicio y fin.

✓ Comunicación inicial a la organización: a través de los medios de comunicación interna: correo electrónico corporativo, paneles informativos, intranet o web corporativa, reuniones de empleados, etc.

La comunicación interna es un factor clave para la implicación y motivación de la organización.

✓ Estudio de necesidades para la implantación de las medidas.

Considerar si los recursos que dispone la empresa para aplicar las acciones son adecuados o si es necesario modificar o adquirir nuevo equipamiento para poder ejecutarlas.

✓ Establecimiento de procesos para el control y seguimiento del plan.

Es recomendable establecer sistemas de comunicación y “feedback” entre los responsables del plan y los trabajadores.

✓ Adaptación de la organización a los cambios: establecer nuevas medidas y procedimientos.

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

Quién participa:

- ✓ Departamento de prevención / Técnicos de prevención.
- ✓ Comité de Seguridad y Salud.
- ✓ Sindicatos (si los hubiese).

En el desarrollo del plan de movilidad es importante establecer mecanismos para monitorizar su progreso y recoger posibles fallos o sugerencias, así como indicadores para comprobar la ejecución de cada una de las medidas.

Fase 5: Seguimiento y evaluación

Definición:

Análisis del cumplimiento de las medidas desarrolladas y sus resultados, a través de indicadores, que servirá para introducir mejoras de cara al diseño de próximas acciones.

Principales características:

✓ Definir los indicadores del plan.

Ejemplo:

- Total accidentes ocurridos por kilómetros recorridos.
- Número de puntos perdidos por infracciones.
- Porcentaje de trabajadores formados en seguridad vial.

✓ Obtener el valor de los indicadores través de:

- Fuentes externas: datos de la seguridad social,

información proporcionada por las compañías aseguradoras de la empresa, mutuas etc.

- Fuentes internas: bases de datos de la empresa, partes de accidentes, cuestionarios dirigidos a los trabajadores, etc.

✓ Analizar y evaluar el resultado de los indicadores.

- Evaluaciones periódicas: permite ir viendo si el plan

va cumpliendo sus objetivos y en caso contrario para realizar correcciones.

- Evaluación final.

✓ Si es necesario, establecer medidas correctivas, o revisar las ya adoptadas.

Quién participa:

- ✓ Mandos intermedios.
- ✓ Departamento de prevención / Técnicos de prevención.
- ✓ Gerencia y Directivos de la Empresa.
- ✓ Comité de Seguridad y Salud.
- ✓ Sindicatos (si los hubiese).

La evaluación del plan permite detectar aspectos a mejorar, incluir o cambiar en próximas acciones de seguridad vial laboral.



5.6. | Referencias

Dirección General de Tráfico, Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2011. Plan tipo de seguridad vial en la empresa. Guía metodológica.

Consejería de Empleo, Turismo y Cultura. Guía para la prevención de los accidentes de tráfico con relación laboral. 2012. Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

► Consultar en <http://www.madrid.org/bvirtual/BVCMO19124.pdf>

Arias, A., & Sempere, A. (2015). Accidentes laborales de tráfico. Pamplona: Aranzadi

6. Modos de movilidad laboral a tener en cuenta...

Los hábitos de movilidad y seguridad vial del personal de las empresas están evolucionando, adaptándose a las nuevas formas de desplazarse que la sociedad ofrece. Las empresas deben potenciar hábitos de movilidad seguros, sostenibles y saludables, para contribuir al desarrollo de la cultura de seguridad vial en el ámbito laboral.

Sea cual sea la forma de desplazamiento de los trabajadores, las empresas han de conocer los riesgos viales que tienen, para informar y concienciar a los empleados sobre comportamientos seguros, y actuar en la prevención de los accidentes de tráfico laborales.

✓ **Turismos y furgonetas:** Es el medio más utilizado para todo tipo de desplazamiento, tanto in itinere como en misión. Su uso está condicionado, entre otros aspectos por el transporte público disponible, la densidad de tráfico o la facilidad de aparcamiento. Es importante que los usuarios de los vehículos a parte de cumplir la normativa, realicen un mantenimiento adecuado del mismo para aumentar su seguridad en caso de incidente. En las flotas de vehículos, esta

responsabilidad recae en la empresa y en el buen uso que los trabajadores realicen de los vehículos.

El mayor riesgo de sufrir un accidente de tráfico en turismo o furgoneta en el reparto de mercancías es en la “última milla”, es decir en el último trayecto de la entrega debido al tráfico y el compromiso de entrega.

✓ **Motocicletas/ciclomotores:** El tráfico denso en las ciudades y la dificultad de aparcar, ha favorecido que aumente el uso de motocicletas y ciclomotores en los desplazamientos in itinere, y en misión para el transporte de pequeñas mercancías, desplazamientos a reuniones, etc. Hay que tener en cuenta que estos vehículos tienen mayor vulnerabilidad frente a otros.

Utilizar el casco, realizar una conducción respetuosa con el resto de usuarios y llevar un equipamiento adecuado (chaqueta, guantes, zapatos atados,) son aspectos básicos para aumentar la seguridad de los motoristas.

✓ **Bicicletas:** Las zonas urbanas están promoviendo el uso de las bicicletas puesto que es un medio accesible para la mayoría de la población, económico y sostenible. Las empresas deben considerar las bicicletas como una opción de los trabajadores en sus desplazamientos laborales, conociendo las ventajas y riesgos que pueden tener, y analizando la seguridad de

los accesos a la empresa. Algunas empresas dedicadas a la logística utilizan este modo de transporte para el reparto de pequeñas mercancías.

Recomendar e informar sobre la importancia del uso del casco, llevar prendas reflectantes, no usar auriculares..., son algunas medidas que las empresas pueden realizar para evitar accidentes de sus trabajadores en bicicleta.

✓ **Patinetes:** Son los vehículos de movilidad personal más novedosos. Su uso se está incrementando considerablemente. El principal riesgo que presentan a día de hoy es que no hay una normativa general que regule su circulación, siendo cada municipio los que establecen sus propias normas, a la espera de un reglamento estatal. También se trata de un vehículo muy vulnerable. La circulación inadecuada de un patinete puede producir caídas y atropellos a peatones.

La normativa del uso de patinetes eléctricos y otros vehículos de movilidad urbana del municipio de Madrid. ► [Enlace a la web](#)

Respetar los espacios de circulación establecidos en cada municipio, circular a una velocidad respetuosa con el resto de usuarios, son aspectos básicos para realizar desplazamientos seguros y sostenibles en patinetes, segways o bicicletas eléctricas.

✓ **Peatones:** cuando los trayectos no son largos, la mejor opción es el



desplazamiento a pie. Los peatones también tienen riesgos, producidos principalmente por adoptar comportamientos inseguros como no cruzar las vías por los pasos señalizados, invadir el carril bici, utilizar el móvil, ...

También los riesgos pueden generarse por el comportamiento indebido de otros usuarios: bicicletas o patinetes que circulan por las aceras, vehículos que no respetan los pasos de peatones,...

El uso del móvil o auriculares por parte de los "peatones tecnológicos", generan una abstracción del resto de usuarios de las vías, produciendo comportamientos inseguros como cruzar en rojo o por zonas no señalizadas, invadir el carril bici, ...

✓ **Transporte público.** El transporte público es una opción sostenible y económica para realizar desplazamientos por motivos laborales. La elección de este tipo de transporte debería ser una opción a contemplar por las empresas en los desplazamientos en misión, y a fomentar su uso entre los trabajadores para los desplazamientos in itinere, ya que entre sus beneficios reduce el estrés y la fatiga, es más económico y favorece la movilidad sostenible.

Fomentar y favorecer el uso del transporte público en los desplazamientos laborales debe ser una medida a adoptar por las empresas para mejorar la seguridad vial laboral de sus trabajadores.

7. ¿Qué papel tiene el empresario en materia de seguridad vial laboral?



El empresario debe garantizar la salud y seguridad de los trabajadores, ello también incluye velar por la seguridad vial laboral, para lo que tendrá que:

- ✓ **Evitar los riesgos.** Eliminar aquellos que sean evitables. Como por ejemplo diseñar rutas de reparto por vías más seguras, o cuando haya menor tráfico.
- ✓ **Evaluar los riesgos.** Los riesgos que no se puedan evitar, habrá que analizarlos, como por ejemplo los sistemas de seguridad de los vehículos de la flota, los atascos que se puedan producir al entrar o salir del centro del trabajo (en el caso de que esté ubicado en un parque empresarial), o las multas de tráfico generadas por los trabajadores en

sus desplazamientos en jornada.

- ✓ Dependiendo de la complejidad y de la organización de los recursos preventivos de la empresa, puede realizar la evaluación de forma interna si cuenta con la capacitación necesaria. En este caso lo podrá realizar:
 - o El propio empresario.
 - o El trabajador/es designados por el empresario. El servicio de prevención propio, incluso si es mancomunado.
 - o El servicio de prevención ajeno.
- ✓ **Planificar y aplicar la actividad preventiva.** Si de la evaluación anterior se pusieran de manifiesto situaciones de riesgo, el empresario planificará la actividad preventiva que proceda con objeto de eliminar, controlar o reducir dichos riesgos.

7.1. | ¿Quién realiza estas actividades de prevención de riesgos?

Las actividades preventivas se realizarán con alguna de estas opciones:

1. Personalmente por el empresario, para el caso de empresas pequeñas (cuando se dan las características que a continuación se mencionan).

2. Designación de uno o varios trabajadores: El empresario podrá designar a uno o varios trabajadores para ocuparse del programa de prevención de riesgos en la empresa y estos deberán tener la capacidad correspondiente a las funciones a desempeñar.

3. Constitución un Servicio de Prevención Propio: El empresario deberá constituir un servicio de prevención propio cuando se trate de empresas que cuenten con más de 500 trabajadores o cuando tratándose de empresas de entre 250 y 500 trabajadores, desarrollen alguna de las actividades incluidas en el anexo I de la ley.

4. Contratar a un Servicio de Prevención Ajeno: El empresario, si no asume él mismo la prevención, o no designa a un trabajador para ello, podrá contratar con un Servicio de Prevención Ajeno.

Como se ha comentado en el punto 1, el empresario podrá desarrollar personalmente la actividad de prevención, con excepción de las actividades relativas a la vigilancia de la salud de los trabajadores. Para ello se deben cumplir las siguientes condiciones:

- ✓ Cuando se trate de empresas de menos de 10 trabajadores.
- ✓ Empresas entre 11 y 24 trabajadores, siempre que la

empresa cuente con un solo centro de trabajo.

- ✓ Que las actividades desarrolladas en la empresa no estén incluidas en el Anexo I del RD 39/97, es decir las consideradas de riesgo.
- ✓ Cuando de forma habitual se desarrolle su actividad profesional en el centro de trabajo.
- ✓ Que tenga la capacidad correspondiente a las funciones preventivas que va a desarrollar, de acuerdo con la regulación establecida.

En ocasiones la ocupación del propio empresario en dirigir y desarrollar el negocio en sus áreas de actividad, hace que no disponga de tiempo, ni de la información suficiente para gestionar personalmente la seguridad vial laboral.

Las gestorías como asesores de las empresas en diferentes materias, entre ellas aquellas que atañen a la normativa laboral y por lo tanto su relación con la ley de prevención de riesgos laborales, pueden asesorar a las pymes, micropymes y autónomos en materia de prevención de siniestros viales, principalmente en cómo aplicar la seguridad vial laboral, sobre qué es obligatorio y qué no.

Se trata de aportar información que seguramente muchas empresas, sobre todo las de menor tamaño no disponen, favoreciendo la implicación en un primer paso del empresario, y posteriormente del resto de trabajadores.

7.2. | ¿Cómo puede mi gestoría orientarme en temas de seguridad vial laboral?

Una gestoría nos puede ayudar a cumplir las obligaciones que en materia



de prevención de riesgos laborales la ley obliga.

Entre otras las gestorías nos pueden asesorar en:

- ✓ Diagnóstico de cumplimiento legislativo de la empresa.
- ✓ Asesoramiento legal.
- ✓ Definición de la estructura organizativa y modalidad preventiva incluyendo Riesgo Vial.
- ✓ Evaluación de los actores del riesgo vial.
- ✓ Control de la eficacia de medidas preventivas adoptadas en la empresa derivada de la evaluación de riesgos
- ✓ Formación.

No debemos olvidar que la realización del asesoramiento no nos exime del cumplimiento legal de lo indicado en la legislación en esta materia.

7.3. | Referencias

Guía Laboral del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social - NIPO: 854-19-094-8

BOE (1994). Ley General de la Seguridad Social (LGSS) (Real Decreto Legislativo (RD) 1/1994, de 20 de junio. Introduce el concepto de accidente de trabajo y accidente de tráfico laboral.

BOE, nº 154. Disponible en la web: <https://www.boe.es>.
BOE (1995). Ley 31/1995, de 8 de noviembre. De Prevención de Riesgos Laborales. BOE, nº 269. Disponible en la web: <https://www.boe.es>.



**Comunidad
de Madrid**