



**ESTADO DE LA
SEGURIDAD VIAL EN LAS
EMPRESAS ESPAÑOLAS**



FM Fundación **MAPFRE**

FECHA

2019

Autores:

Por parte de Quirónprevención:

Rafael Fernández Matos. Área de Actividad Técnica de la Dirección de Negocio de Quirónprevención.

Alexandra Gómez Ruíz. Área de Calidad, Medio Ambiente y Acreditaciones de Quirónprevención.

Gabriel Rodríguez del Río. Subdirector de Área de Desarrollo Técnico de la Dirección de Negocio de Quirónprevención.

Por parte de Fundación MAPFRE:

Jorge Ortega Pérez. Área de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE.

Jesús Monclús González. Director, Área de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE.

© Textos: sus autores

© Esta edición:
2019, Fundación MAPFRE
Pº de Recoletos, 23. 28004 Madrid
www.fundacionmapfre.org

El contenido de esta publicación puede ser utilizado o referido siempre que se cite la fuente del siguiente modo: *“Quirónprevención y Área de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE (2019). Estado de Seguridad Vial en las Empresas Españolas”.*

CONTENIDO

●	1 PRÓLOGO	4
●	2 PREÁMBULO	5
●	3 INTRODUCCIÓN	6
●	4 OBJETO DE ESTUDIO	8
●	5 DEFINICIONES	9
●	6 METODOLOGÍA UTILIZADA	10
●	7 DATOS DE LA ENCUESTA	12
●	8 ANÁLISIS DE RESULTADOS	16
	8.1 Datos de los accidentes de tráfico laborales	16
	8.2 Integración de la seguridad vial en el sistema preventivo	22
	8.3 Análisis de accidentes	29
	8.4 Factores que intervienen en el riesgo	31
	8.5 Plan de formación en seguridad vial	40
	8.6 Análisis de la gestión de la seguridad vial	44
●	9 CONCLUSIONES Y VALORACIONES	48
●	10 DOCUMENTOS, LEGISLACIÓN Y ORGANISMOS OFICIALES DE REFERENCIA	59
●	11 ANEXO: MODELO DE ENCUESTA	61

1. PRÓLOGO

Nuestra interacción con el tráfico está presente en una gran parte de las actividades que realizamos cada día: cuando vamos de compras, al llevar a los niños al colegio y como no al ir o volver al trabajo, o incluso en algunos casos, mientras desarrollamos nuestras obligaciones laborales. Es por ello que estamos casi permanentemente en riesgo de sufrir un accidente de tráfico, aunque esos desplazamientos los realicemos caminando o en transporte público, pues siempre tendremos que cruzar una calle, o subir y bajar de un autobús.

Según los últimos datos publicados por el INSST, en España, aproximadamente un 11,43% del total de accidentes laborales son de tráfico y estos causaron 208 fallecidos, lo que supone que uno de cada tres fallecidos en accidente de trabajo lo han sido por motivos relacionados con el tráfico.

Desde el punto de vista del empleado la prevención de cualquier tipo de accidentes y como no el producido por un siniestro de tráfico, es fundamental, ya que es él mismo quien lo padece, pero también lo es para la empresa que obtendrá unos importantes beneficios al no producirse accidentes entre su plantilla. En primer lugar por una cuestión ética ya que no es admisible tener un solo fallecido o lesionado grave, pero también por motivos económicos, ya que un accidente laboral lleva aparejados importantes costes asociados, tanto de manera directa, bajas, sustitución de personal, horas extras, inmovilización de vehículos, etc., como de manera indirecta, clientes perdidos, penalizaciones por entregas fuera de plazo, etc. En algunos casos el accidente de laboral de tráfico puede suponer un riesgo catastrófico para una empresa, principalmente en organizaciones pequeñas, el que nos falte un puesto clave puede suponer que no seamos capaces de ejecutar la actividad de la empresa.

Fundación MAPFRE posee un programa en exclusiva dedicado a la seguridad vial en la empresa. Trabajamos en la formación y concienciación de empresas y empleados para prevenir las lesiones provocadas por los siniestros de tráfico dentro del entorno laboral.

Es preciso ir más allá de los requisitos mínimos legales, si tenemos la oportunidad de actuar, éticamente tenemos la obligación de hacerlo.

Quirónprevención en el ámbito laboral, vuelca sus esfuerzos en la elaboración e implementación de Planes de Movilidad de Vial y Seguridad Vial en las empresas, con el fin de evaluar el riesgo de seguridad vial y reducirlo en la medida de lo posible, estableciendo los criterios de actuación y el desarrollo de acciones necesarias para la mejora integral de la seguridad en todos los modos de transporte, con el objetivo minimizar el riesgo de accidentes laborales "in misión" e "in itinere".

2. PREÁMBULO

Quirónprevención y **Fundación MAPFRE**, en el marco de su colaboración han realizado un estudio a partir del cual, poder valorar la gestión preventiva real y la implicación de las empresas respecto a la Seguridad Vial.

Con el firme convencimiento de que el cuidado de las personas comienza con la prevención, **Quirónsalud**, compañía líder en España en la prestación de servicios sanitarios, en el año 2016 opta por la compra de 4 de las empresas líderes en el sector de la seguridad y salud.



El 1 de Octubre de 2017 se crea **Quirónprevención**, como la mayor empresa de prevención de riesgos laborales y en la que más empresas confían a nivel internacional. Cuenta con 5.300 profesionales, presta servicios a 179.000 empresas y protege a 4.150.000 trabajadores, realiza 1.800.000 reconocimientos médicos anuales, operando con filiales propias en Colombia, Ecuador, México, Panamá, Perú, Argentina, Chile y Egipto y prestando asistencia técnica en más de 25 países.

Orientamos nuestros esfuerzos para cumplir con la misión de cuidar de las empresas, velando por la seguridad en sus centros de trabajo y por la salud de las personas que trabajan en ellos.

Trabajamos no solo para impulsar la cultura preventiva dentro de las organizaciones, sino dentro de la sociedad en general, porque una actitud preventiva va más allá del entorno laboral.

Fundación MAPFRE, tiene más de cuarenta años de experiencia, somos reconocidos como una fundación global de referencia por nuestro compromiso con el bienestar de las personas y el progreso social. Nuestra misión, como institución no lucrativa creada por MAPFRE, es contribuir a la mejora de la calidad de vida de las personas y al progreso de la sociedad mediante programas y actividades multinacionales.

En Fundación MAPFRE somos conscientes de que sólo entendiendo las nuevas realidades de este mundo cambiante seremos capaces de seguir avanzando en este proyecto global que se articula en diferentes ámbitos de actuación. Para el cumplimiento de nuestros fines, llevamos a cabo una amplia gama de actividades en todo el mundo a través de cinco áreas, Acción Social, Cultura, Promoción de la Salud, Prevención y Seguridad Vial y Seguro y Previsión Social, que tienen un objetivo común: nuestro compromiso responsable con la sociedad.

3. INTRODUCCIÓN

Los accidentes no son casuales, son evitables, y algo más de tres de cada diez accidentes laborales mortales son accidentes de tráfico. Así ocurría en 2012, año en el que el porcentaje de accidentes laborales de tráfico mortales sobre el total de accidentes de trabajo mortales suponían un 31,91% y en el que realizamos el "Estudio de seguridad vial en el ámbito laboral 2012", el que ahora repetimos, cinco años después, en el que este porcentaje no solo no disminuye, sino que aumenta algo más de un punto, habiendo cerrado el año 2016 con el que el 33,07% de las muertes por accidentes de trabajo lo han sido en accidentes de tráfico.

Minimizar el riesgo de accidentes laborales "in misión" e "in itinere" es un objetivo primordial ya que la repercusión personal, social, empresarial y económica es muy importante.

La Seguridad Vial interesa a todos los ciudadanos, y todos pueden contribuir a que la circulación por las carreteras sea más segura. Pese al éxito de las medidas aplicadas hasta el momento, las cifras de siniestralidad vial en la Unión Europea siguen siendo inaceptables: un total de 25.300 personas perdieron la vida en accidentes de tráfico y 135.000 resultados heridas graves en 2017 en Europa, y aunque esto significa que se redujo en un 2% el número de víctimas mortales respecto a 2016, los datos confirman un alejamiento del objetivo para que la disminución de la cifra de víctimas en carretera en 2020 sea al menos la mitad que las de 2010. En el caso de España en el año 2017 la tasa fue de 39 fallecidos por millón de habitantes, registrándose un 1%% más de fallecidos que en el 2016.

El comportamiento de los conductores es la principal causa de los accidentes mortales, siendo la conducción desatenta o distraída seguida de la velocidad inadecuada y del consumo de alcohol, los tres principales factores concurrentes en los siniestros con víctimas en España.

El problema viene siendo objeto de creciente atención en toda la UE. Se había propuesto un ambicioso objetivo para 2010: reducir a la mitad el número de accidentes mortales, en comparación con los registrados en 2001 y alcanzar una tasa de mortalidad de 37 fallecidos por millón de habitantes. En 2013 se alcanzó este objetivo, llegando a una tasa de 36 fallecidos por millón de habitantes pero el incremento de los últimos años nos ha vuelto a situar por encima de dicho objetivo. Se marcaron nuevos objetivos para el 2015 (reducción del 25%), y para alcanzarlos, era preciso un planteamiento sistemático, centrado en la mejora de los vehículos, las infraestructuras y el comportamiento de los usuarios, la reducción alcanzada fue del 17,5%, lejos de ese objetivo de reducción del 25%. Con la crisis global que ha afectado a Europa, estos objetivos han podido pasar a otro plano.

El Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial se centra en cuatro ámbitos principales: concienciar y formar a los usuarios para que tengan un comportamiento más responsable (mayor cumplimiento de la normativa y menor tolerancia ante los comportamientos peligrosos), aumentar la seguridad de los vehículos mediante el apoyo y en determinados casos, la obligatoriedad de determinados sistemas como el frenado autónomo, el sistema de aviso de ángulo muerto o el aviso de cambio involuntario de carril, entre otros, y por último mejorar las infraestructuras

viales y su mantenimiento, utilizando las tecnologías de la información y la comunicación así como las ventajas que supone el vehículo conectado.

Otras grandes iniciativas comprenden la recogida y análisis de datos sobre lesiones físicas ocasionadas por los accidentes viales y la investigación para hallar las mejores soluciones. Para que tengan éxito, es importante que compartan las responsabilidades las partes interesadas: las autoridades a todos los niveles (nacional, regional y local), la industria, las empresas y los usuarios particulares. En el programa de acción se propone que todos suscriban una Carta Europea de la Seguridad Vial; ya no solo como un acto de responsabilidad social corporativa, sino como una acción concreta en reducción de costes económicos y humanos.

En octubre de 2012 realizamos un estudio de seguridad vial en el ámbito laboral, para el análisis de la accidentabilidad laboral "in misión" e "in itinere", la integración de la seguridad vial en las empresas y las actuaciones que estaban llevando a cabo, concluyéndose y presentando acciones que permitieran a las empresas incorporar la cultura de la Seguridad Vial, mejorando la política de prevención de riesgos laborales y la integración de la seguridad, con el aumento de la protección de las personas y los bienes. Durante el presente estudio incorporamos los resultados de aquel estudio, de manera que podamos visualizar las actuaciones realizadas en estos últimos cinco años y realizar una comparativa que nos permita conocer la evolución que las empresas han realizado en el periodo 2012-2017 hacia una mayor integración de la seguridad vial en las empresas.

4. OBJETO DE ESTUDIO

Mediante una encuesta efectuada a una muestra representativa, se analiza la accidentabilidad laboral "in misión" e "in itinere", la integración de la seguridad vial en el sistema preventivo de las empresas (desde el punto de vista de gestión, a través del plan de movilidad, la formación y el análisis de los accidentes) y las actuaciones que las empresas están llevando a cabo.

A estos efectos, se concluye y se presentan acciones que permitan a las empresas incorporar la cultura de la seguridad vial, mejorando la política de prevención de riesgos laborales y la integración de la seguridad, con el aumento de la protección de las personas y los bienes.

Por otra parte se pretende conocer la evolución de la implantación de actuaciones que en materia de seguridad vial se han venido realizando en las empresas en el periodo 2012-2017, permitiéndonos conocer a través dichas acciones, cuáles pueden ser parámetros comunes de comportamiento que puedan ayudar a al éxito en la prevención de estos accidentes.

5. DEFINICIONES

El accidente laboral de tráfico es 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.

De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes laborales de tráfico:

- » 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 del accidente "in itinere":
 - * que ocurra en el camino de ida o vuelta.
 - * que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente.
 - * que se emplee el itinerario habitual.

- » Accidentes de tráfico en jornada laboral ("in misión"): 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 para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de transportes. 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 "in-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.

- » Accidentes de tráfico con víctimas ⁽¹⁾: los que se producen, o tienen su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, cuentan con la implicación de al menos un vehículo en movimiento y a consecuencia de los mismos una o varias personas resultan muertas y/o heridas.

- » Fallecido ⁽¹⁾: toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días. Se excluyen los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

¹ Definiciones están recogidas en la 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

6. METODOLOGÍA UTILIZADA

A la hora de seleccionar una metodología para la realización del estudio que nos ocupa, se ha buscado un método subjetivo utilizando técnicas que nos permitan considerar la valoración que hacen las empresas sobre la Seguridad Vial en el entorno laboral, partiendo de la base de que el objetivo de una buena metodología es obtener toda la información necesaria, y asegurarse de que los resultados son fiables, precisos, y útiles.

Considerando la “encuesta” como el método utilizado más habitual para este tipo de estudios, ya que te permite obtener información sobre un aspecto determinado a través de preguntas definidas y dirigidas a una muestra seleccionada, se ha establecido como la herramienta más adecuada para este caso.

La “metodología de la encuesta” se refiere a una serie de prácticas y principios que distinguen la investigación y posterior análisis de la mera realización de preguntas.

Las ventajas que presenta la aplicación de esta técnica, está relacionada con la consideración de las opiniones del investigado, al permitir una planificación de lo que se quiere preguntar, y desglosar las variables llegando a la profundidad que nos permita realizar en un posterior análisis de los resultados, así como la comparación con otros estudios relacionados y obtener unas conclusiones.

La técnica utilizada se divide en varias fases:

- Definición de los objetivos del estudio, delimitando el planteamiento, para lo que se ha realizado búsqueda de bibliografía, determinando como población a estudiarlas empresas con trabajadores por cuenta ajena activas a fecha de realización del estudio, en todo el ámbito nacional, teniendo en consideración diferentes sectores, tamaño y ubicación, así como la relación que el investigador establece entre las distintas variables.
- Elaboración del cuestionario, definiendo las variables que puedan influir en el problema, buscando indicadores en aquellas que no son medibles directamente.

La encuesta definida consta de 3 variables, y 3 sub-variables considerándolos como los aspectos determinantes del estudio:

1. DATOS DE LA EMPRESA.
2. ACCIDENTABILIDAD DE LA EMPRESA.
3. ACTIVIDADES DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA
 - a. Integración de la seguridad vial en el sistema preventivo de la empresa.
 - b. Actuaciones en materia de prevención.
 - c. Actuaciones realizadas por la empresa.

Cada una de estas variables, se ha desglosado en una batería de preguntas para la obtención de indicadores, lo que nos ha permitido obtener datos de interés suficientes como poder realizar su posterior análisis y comprobar la eficacia de la investigación:

Se han establecido unas preguntas de conocimiento de la temática cerradas con diferente posibilidad de respuesta: abierta o bien formulando todas las posibles respuestas, simples y de alternativa múltiple.

Se adjunta en el Anexo I del presente informe, el modelo de encuesta utilizado.

- Aplicación del cuestionario, al ser la población objeto de estudio muy amplia, tratándose (N = 1.310.421 de empresas activas) ², el 21 de julio de 2017 se remitieron encuestas a 27550 contactos de empresas de diferentes sectores de actividad, con presencia tanto a nivel multinacional, como nacional y/o local.

Para llevar a cabo la aplicación de los cuestionarios, se ha utilizado una aplicación a través de la aplicación Web Encuestafacil.com, permitiendo hacer la distribución vía on-line, ganando en agilidad a la hora de procesar los datos, dando cumplimiento a la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, en lo referido a la seguridad y privacidad de los datos aportados por los encuestados.

La distribución se ha realizado vía correo electrónico dirigido a las empresas seleccionadas, adjuntando un enlace a través del cual se accedía a la encuesta para ser cumplimentada, habiendo sido previamente parametrizada para asegurar una única contestación por encuestado, delimitando el tiempo de recogida en tres meses desde su lanzamiento a lo largo del segundo semestre del 2017.

- Tratamiento estadístico de los resultados, de los datos recogidos a través de las encuestas aplicadas, para lo que se han ido realizando diferentes permutaciones y cruces entre los indicadores, con el objeto de profundizar en aquellos factores considerados como fundamentales.

Del primer análisis, se obtiene que 550 de los encuestados ha respondido, y según se ha ido analizando cada una de las variables por separado, se observa que 338 de los encuestados lo han cumplimentado en su totalidad, considerándose un alto interés por el tema de investigación y trabajando por tanto con un margen de error/intervalo de confianza del 5% y un nivel de confianza del 95%.

Se ha buscado posibles interferencias, en cuanto a que los resultados obtenidos se deban al azar, aplicando como prueba de decisión estadística o de contraste de hipótesis, la comparativa con aquellos que previamente ya han sido medidos y avalados por otros estudios de confianza.

Por ello, y con el objeto de corroborar la validez y concordancia de los resultados obtenidos en el estudio, se ha establecido como principal parámetro de contraste, la "accidentabilidad" así como indicadores asociados con ella, utilizando los datos aportados por organismos oficiales tanto a nivel nacional como comunitario.

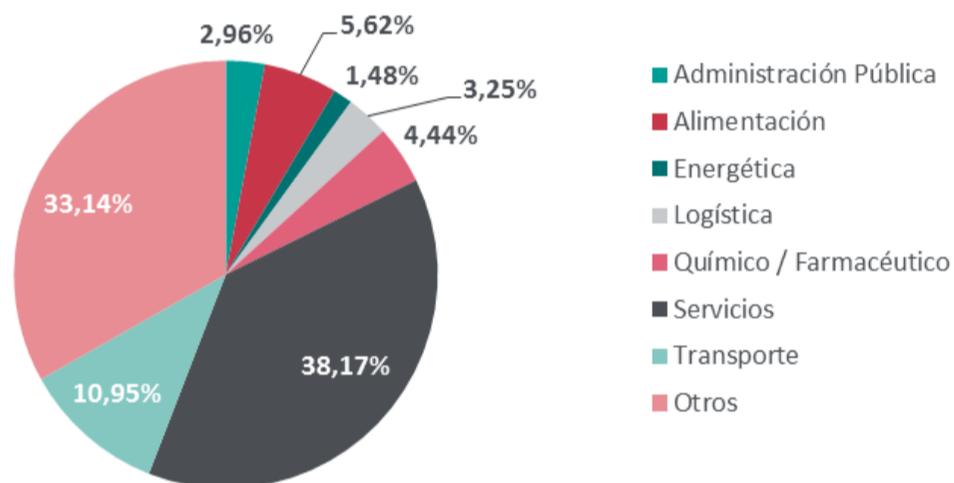
² Fuente de datos del tamaño de la población, documento "Estadística de empresas inscritas en la Seguridad Social" (NIPO 270-15-014-3) de 31 de diciembre de 2017 de la Subdirección General de Estadística de la Dirección General de Estadística y Análisis Sociolaboral de la Subsecretaría de Empleo y Seguridad Social del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

7. DATOS DE LA ENCUESTA

A continuación presentamos los datos de las empresas participantes en el estudio separados por sectores a los que pertenecen, ámbito de actuación, tamaño, % de los trabajadores con tareas que implican la conducción, propiedad de los vehículos y su antigüedad, distancias diarias recorridas por los trabajadores durante el desarrollo de su labor y por último si utilizan de motocicletas para desplazamientos de trabajo.

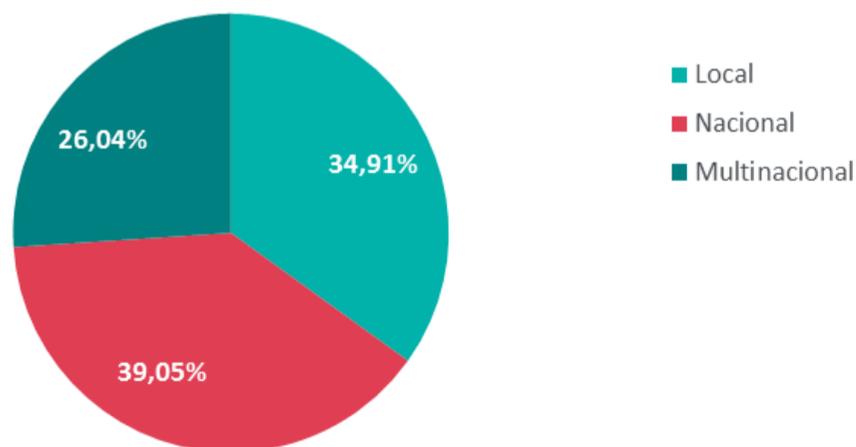
Sector de las empresas

Los sectores a los que pertenecen las empresas participantes son



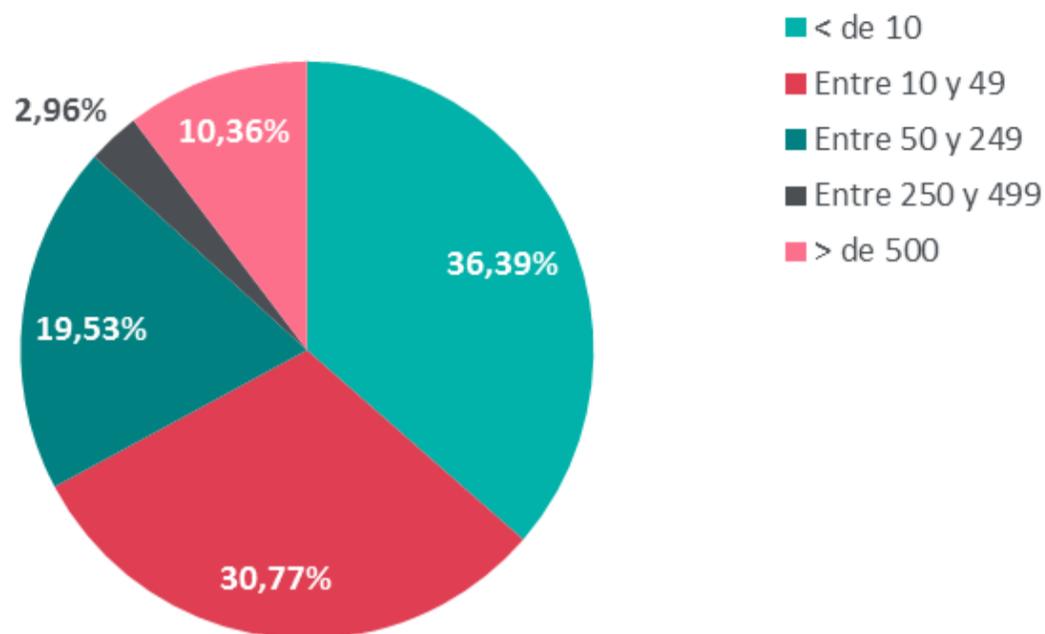
Ámbito de actuación de las empresas

El ámbito de actuación de estas empresas es:



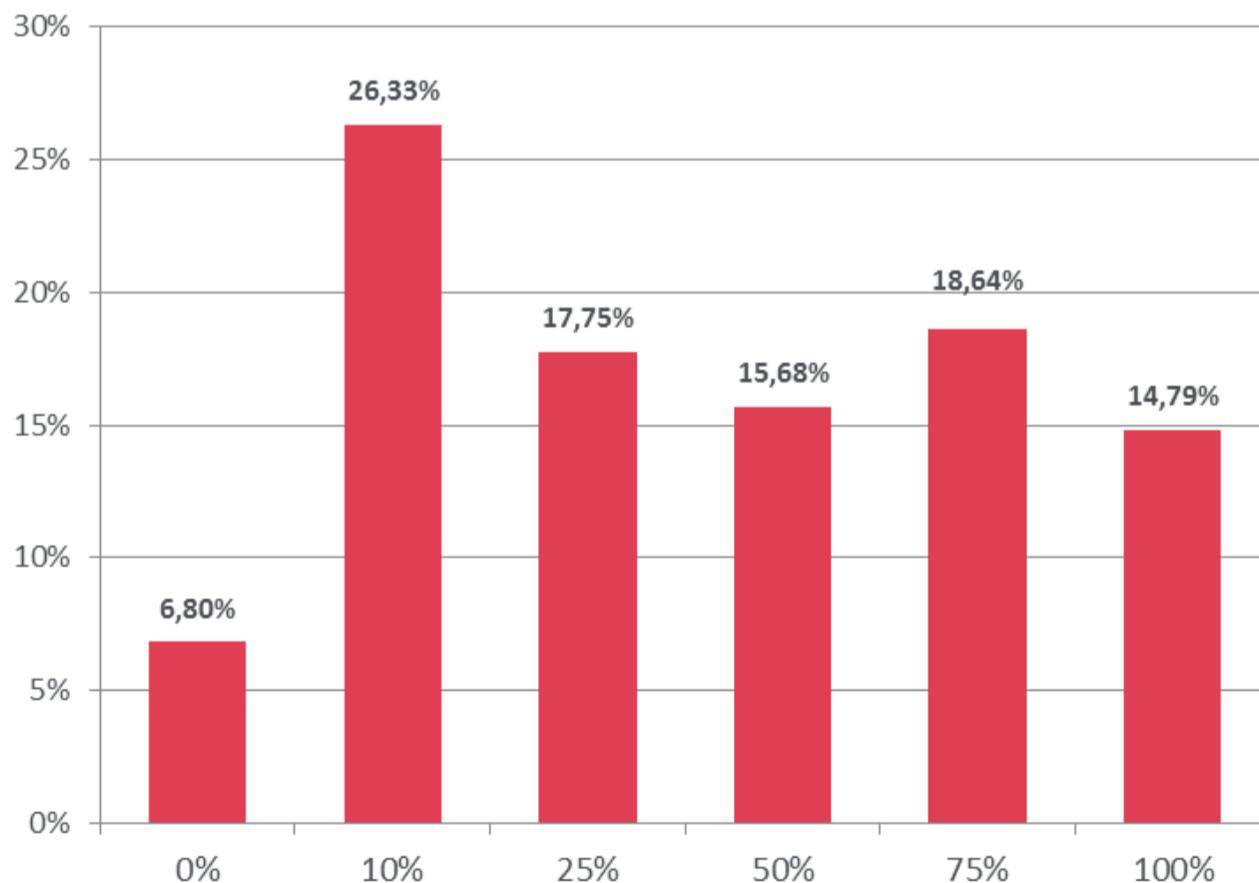
Número de trabajadores de las empresas

En cuanto al tamaño de las empresas participantes, los porcentajes de participación de empresas según el número de trabajadores de éstas es de:



Trabajadores con tareas que implican la conducción

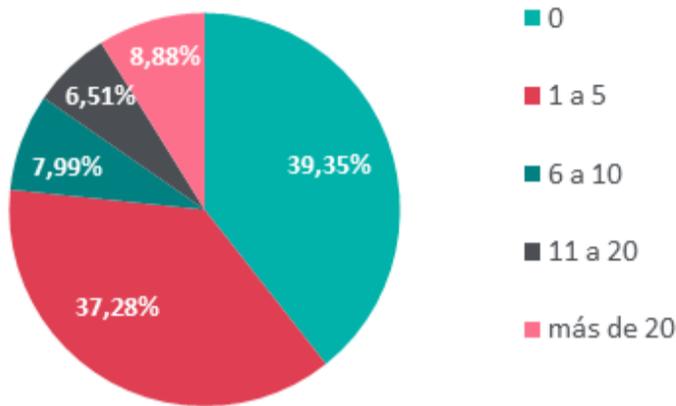
El porcentaje aproximado de trabajadores en las empresas participantes con tareas que implican la conducción de vehículos es de:



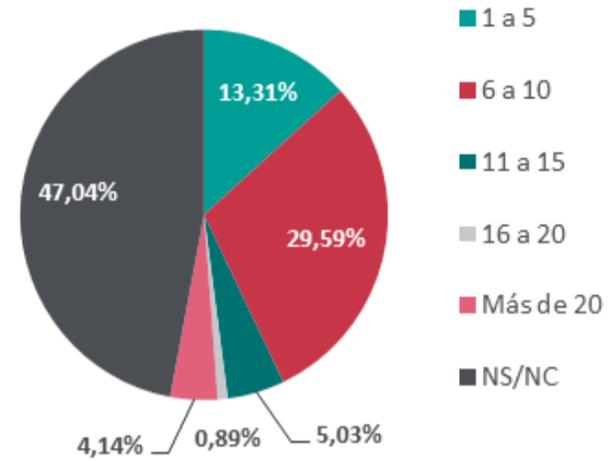
Propiedad de los vehículos y antigüedad

A continuación se indica el número de vehículos utilizados en tareas laborales de la empresa que son propiedad de la empresa, en contrato renting o leasing, o bien se tratan de vehículos propiedad de los trabajadores. Además se presenta la edad media de los vehículos en función de estas tres variables:

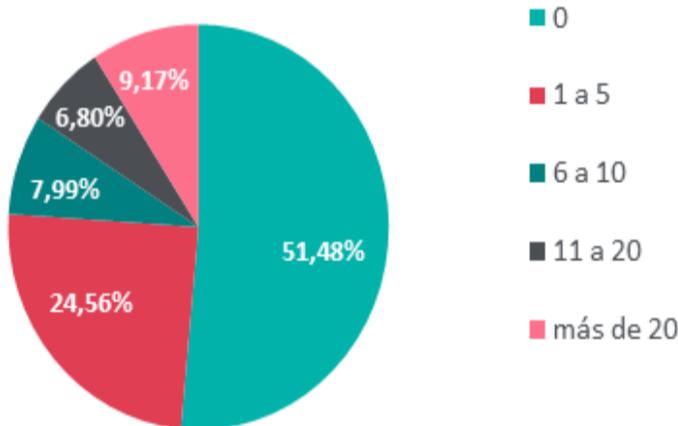
Nº Vehículos "privados del trabajador"



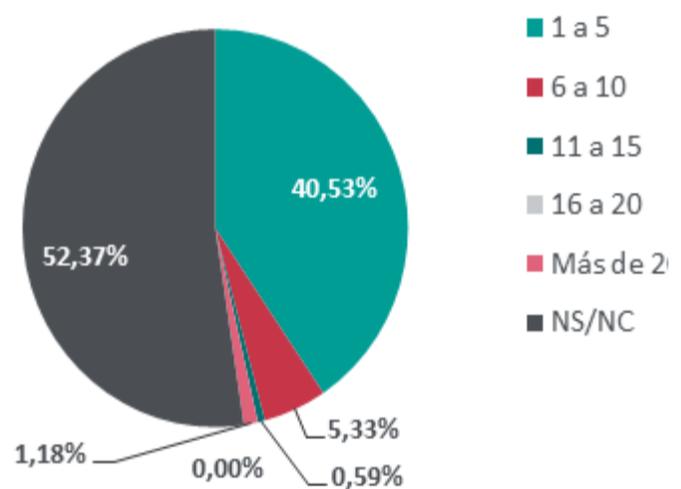
Edad media vehículos "privados del trabajador"



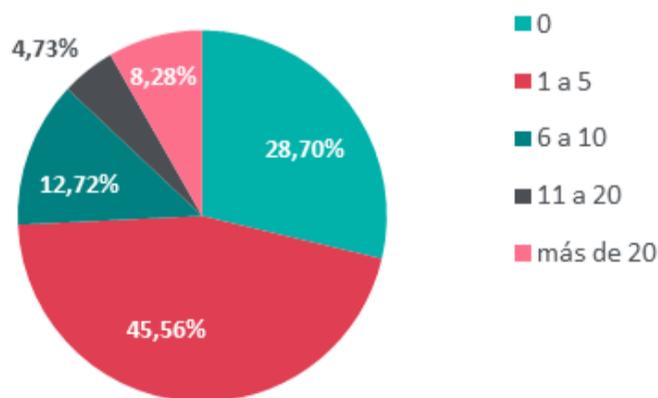
Nº Vehículos en contrato renting/leasing



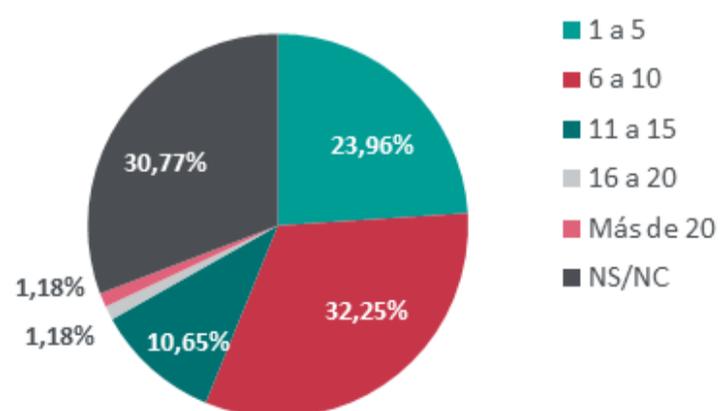
Edad media vehículos en contrato renting/leasing



Nº Vehículos propiedad de la empresa

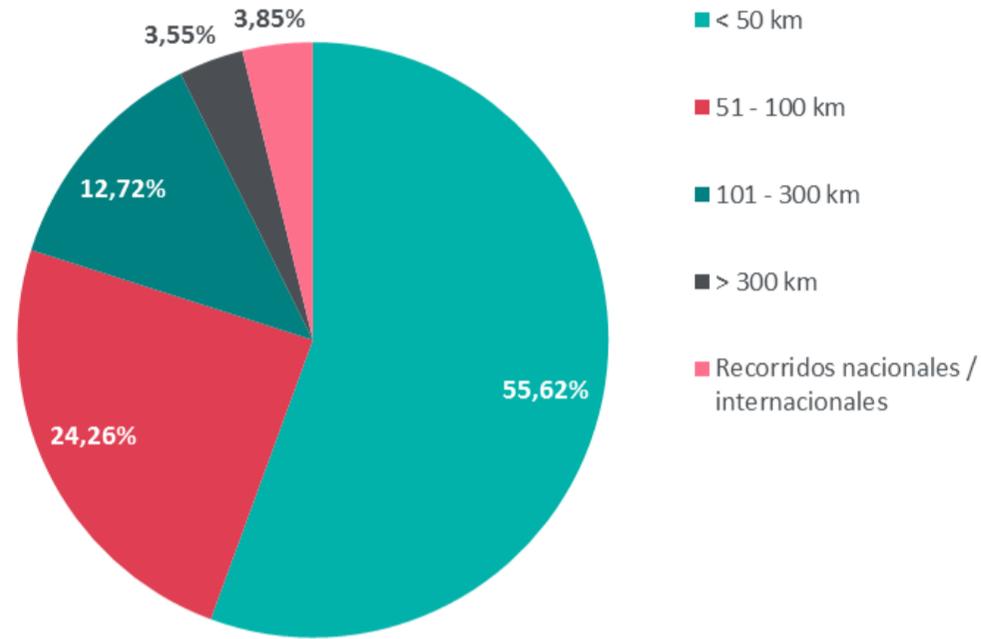


Edad media vehículos propiedad de la empresa



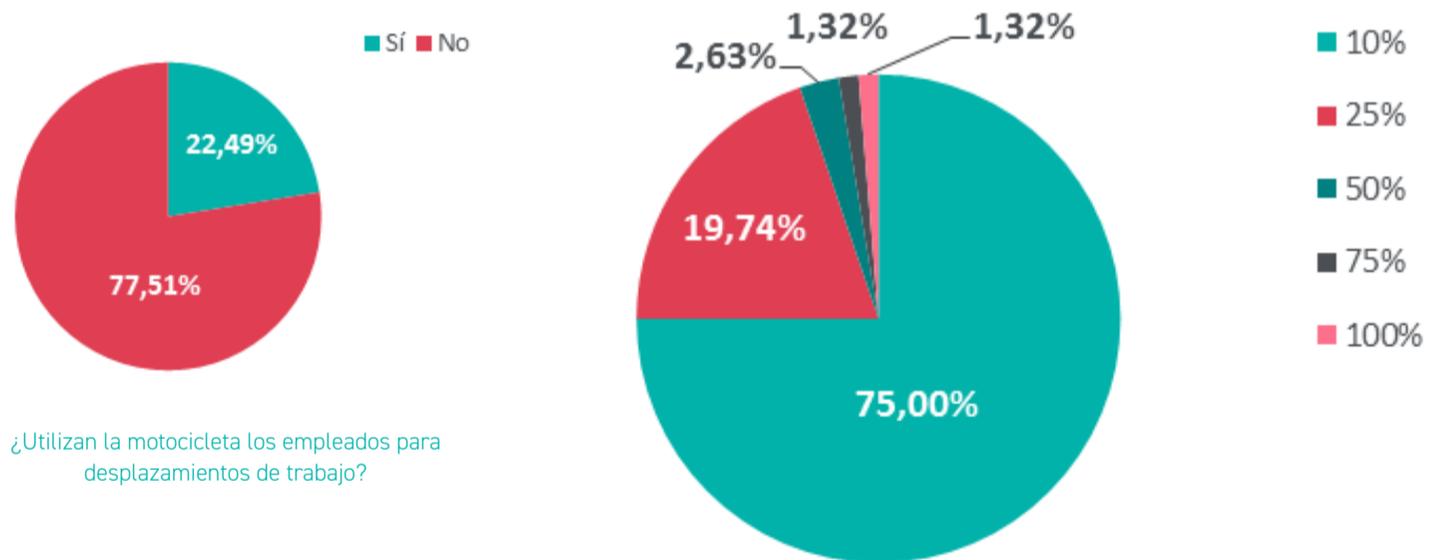
Distancia diaria que recorren los trabajadores durante el desarrollo de su labor

En el 22% de las empresas participantes se utiliza la motocicleta para los desplazamientos de trabajo, siendo el porcentaje aproximado de trabajadores que la utilizan:



Utilización de motocicletas para desplazamientos de trabajo

La distancia diaria recorrida por los trabajadores en el desarrollo de su labor es de:



8. ANÁLISIS DE RESULTADOS

8.1. DATOS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO LABORALES

Los datos totales de accidentes laborales de tráfico en los tres últimos años han sido

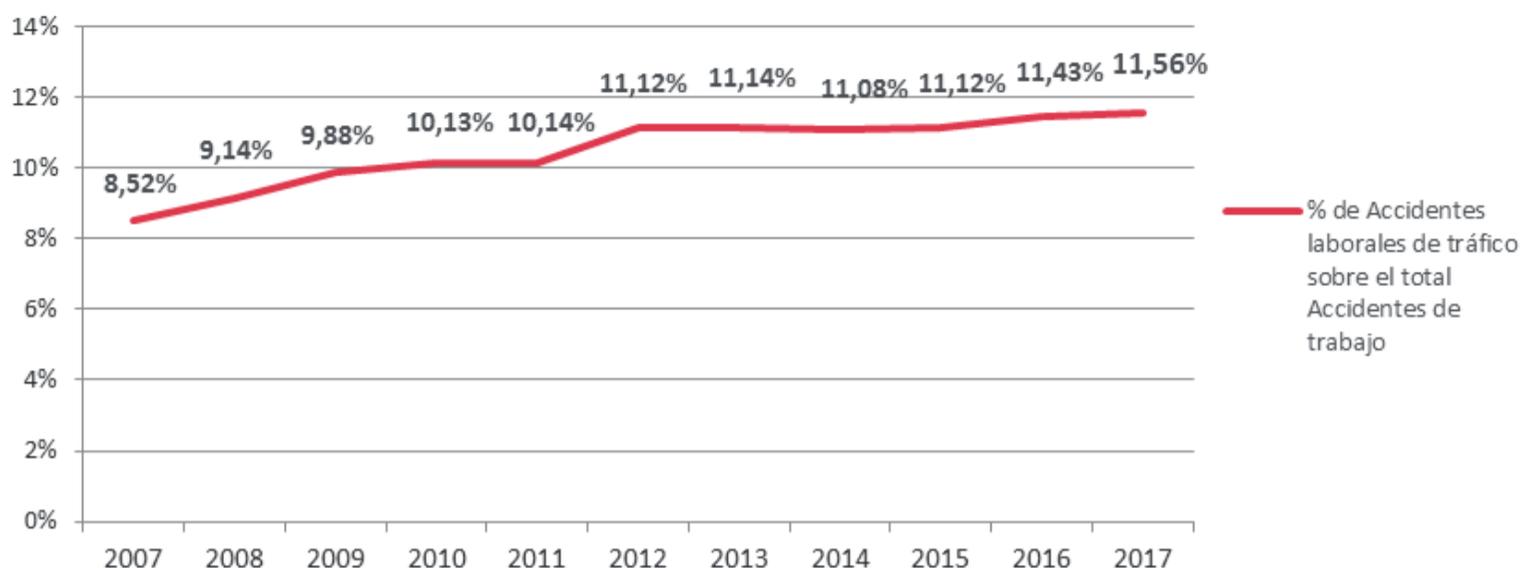
	2014	2015	2016
Nº de Accidentes de trabajo	491.099	529.248	566.235
Nº de Accidentes laborales de tráfico	54.416	58.842	64.737
% de Accidentes laborales de tráfico sobre el total de Accidentes de trabajo	11,08%	11,12%	11,43%
Accidentes de trabajo mortales	580	629	629
Accidentes laborales de tráfico mortales	170	173	208
% de Accidentes laborales de tráfico sobre el total de Accidentes de trabajo mortales	29,31%	27,50%	33,07%

Fuente: Informes de accidentes laborales de tráfico del Instituto Nacional de Seguridad Salud y Bienestar en el Trabajo, que utiliza datos procedentes del fichero informatizado de los partes oficiales de notificación de accidente de trabajo del Ministerio de Empleo y Seguridad Social (MEYSS), registrados en la base de datos ESTADEL

Analizando las cifras de accidentes de los últimos años se observa que después de una disminución progresiva en el número de accidentes laborales de tráfico en el periodo comprendido entre 2007-2013, pasando de 87.038 a 52.129 accidentes laborales de tráfico, como puede observarse en el periodo de estos tres últimos años 2014-2016 estos han vuelto a crecer, encontrándonos a cierre de 2016 con 64.737 accidentes laborales de tráfico prácticamente en cifras de nuevo del año 2010, en el que se produjeron 65.446. En todo caso el % de accidentes laborales de tráfico sobre el total accidentes de trabajo no ha dejado de crecer desde 2007 en que era del 8,52% hasta el cierre de 2016 que como puede observarse lo ha hecho con un 11,43%.

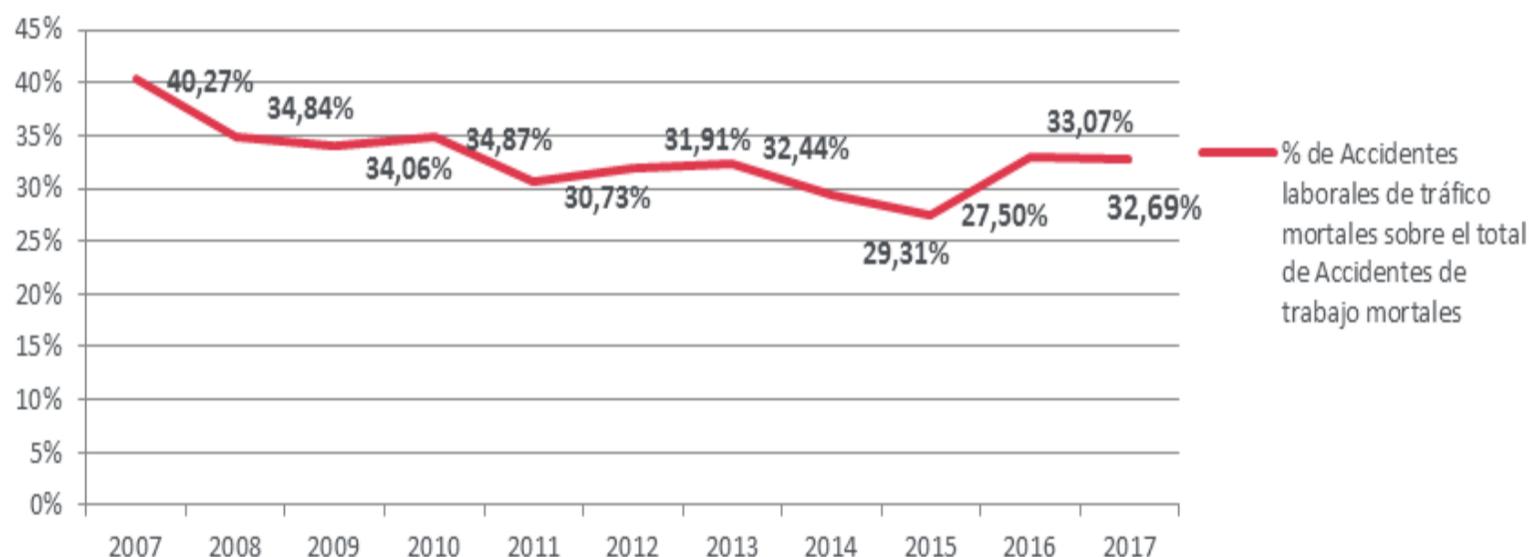
En el periodo de disminución del número de accidentes de trabajo totales, periodo 2007-2013, en el que se redujeron en un 54% el total de accidentes de trabajo, en el caso de los accidentes laborales de tráfico esta reducción fue menor, con una disminución del 40%. En el periodo de aumento del número de accidentes de trabajo totales, periodo 2014-2016, en el que se ha aumentado en un 15,3% el número total de accidentes de trabajo, los accidentes laborales de tráfico se han elevado en un 19%. Por tanto, podemos concluir que cuando los accidentes de trabajo disminuyen, los accidentes laborales de tráfico lo hacen en menor medida, y cuando los accidentes de trabajo aumentan, los accidentes laborales de tráfico aumentan en mayor medida, lo que hace que en los últimos años, los accidentes laborales de tráfico vayan tomando mayor relevancia.

% de Accidentes laborales de tráfico sobre el total Accidentes de trabajo



Se incluyen los datos del Resumen de principales resultados "Datos Avance Enero-Diciembre 2017" de la Estadística de Accidentes de Trabajo publicado por la Dirección General de Estadística y Análisis Sociolaboral del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

% de Accidentes laborales de tráfico mortales sobre el total de Accidentes de trabajo mortales



En términos de índice de incidencia (N° accidentes / Población afiliada a la SS con la contingencia de AT y EP cubierta x 100.000) se observa que ante una disminución del índice de incidencia de los accidentes de trabajo hay una disminución en menor proporción del índice de incidencia de los accidentes laborales de tráfico y ante un aumento del índice de incidencia de los accidentes de trabajo, este aumento es en mayor proporción en el índice de incidencia de los accidentes laborales de tráfico.

	2014	2015	2016
Índice de Incidencia de accidentes laborales de tráfico (nº de Accidentes por cada 100.000 trabajadores)	398,7	417,8	445,3
Nº de Accidentes laborales de tráfico	54.416	58.842	64.737

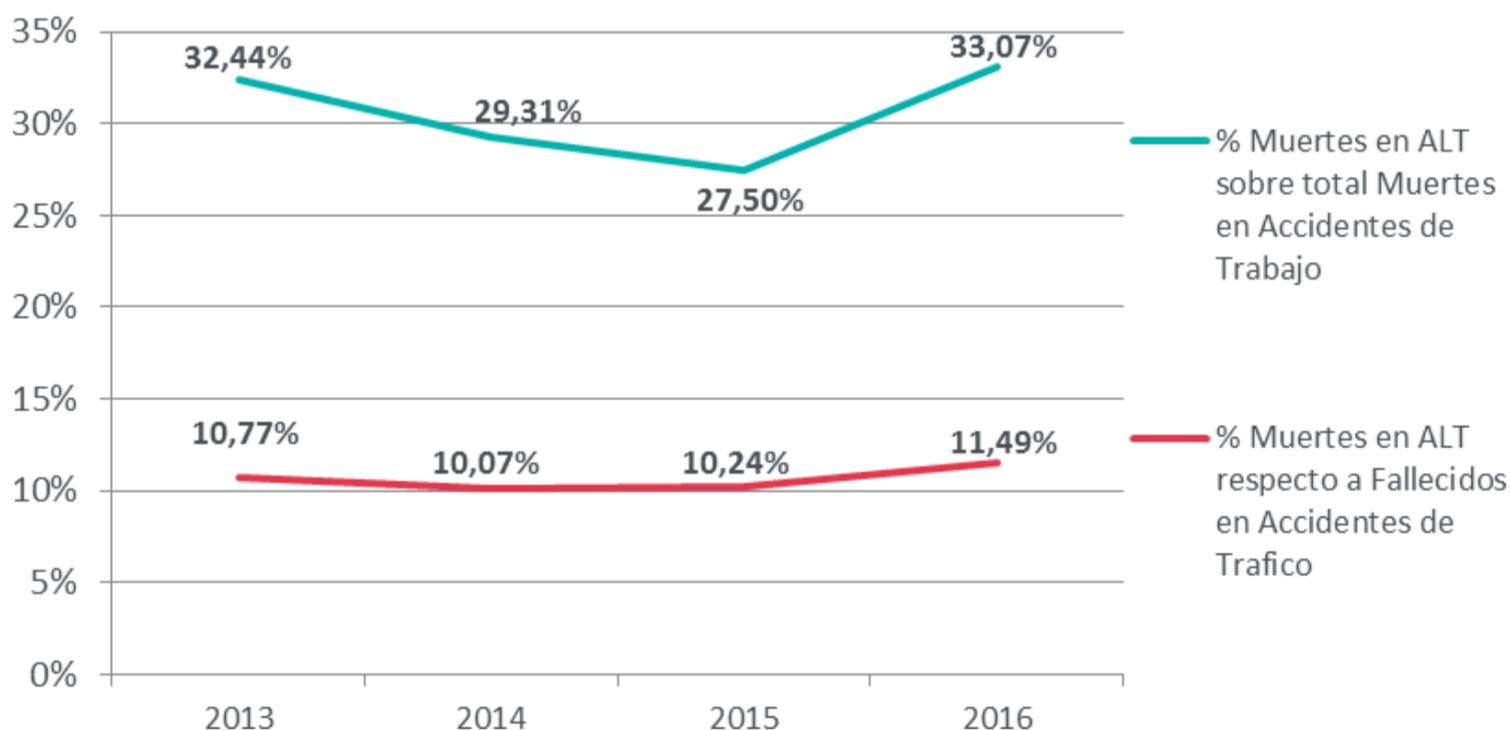
A continuación comparamos datos del INSST con la DGT con respecto a fallecidos en accidentes de tráfico (DGT) y fallecidos en accidentes laborales de tráfico.

La DGT lleva a cabo actuaciones para la prevención de accidentes de la que se beneficia el ámbito laboral, que además hace un trabajo adicional en estos últimos años, lo que ha podido influir en que se haya obtenido un mayor porcentaje en la reducción de accidentes.

	2014	2015	2016
Nº de fallecidos en Accidentes de tráfico	1.688	1.689	1.810
% de incremento	0,48%	0,06%	7,16%
Nº Accidentes laborales de tráfico mortales	170	173	208
% de incremento	-6,08%	1,76%	20,23%

Se observa cómo, al igual que ocurre con los accidentes laborales de tráfico mortales, el número de fallecidos en accidentes de tráfico han aumentado en los dos últimos años, aunque en este caso incluso en mayor proporción.

Así, analizando los porcentajes de muertes por accidentes laborales de tráfico (ALT) respecto al de fallecidos por accidentes de tráfico, observamos que este también crece en los tres últimos años, suponiendo un 10,07%, un 10,24% y un 11,49% respectivamente.



Desarrollamos a continuación un análisis de los accidentes laborales de tráfico de los tres últimos años en función de diferentes parámetros:

- Si desglosamos los accidentes laborales de tráfico en "in misión" e "in itinere" observamos que son mayoría los accidentes "in itinere".

	2014	2015	2016
% de ALT "in itinere" sobre el total de Accidentes laborales de tráfico.	73,40%	73,42%	73,78%
% de ALT "in misión" sobre el total de Accidentes laborales de tráfico.	26,60%	26,58%	26,22%

- Lo hacemos ahora por género, observando que estos son muy parejos en los accidentes "in itinere", pero muy por encima el porcentaje de ocurrencia en hombres que en mujeres en el caso de los accidentes "in misión", sobre el 80% y 20% respectivamente.

Año	Valoración por género	% de Acc. laborales de tráfico ("in itinere")	% de Acc. laborales de tráfico ("in misión")	% de Acc. laborales de tráfico (totales)
2014	Hombres	49,9	78,5	57,51%
	Mujeres	50,1	21,5	42,49%
2015	Hombres	51,1	79,7	58,71%
	Mujeres	48,9	20,3	41,29%
2016	Hombres	50,6	80,8	58,52%
	Mujeres	49,4	19,2	41,48%

- Analizando los accidentes "in itinere" y accidentes "in misión", por la gravedad de las consecuencias del accidente, observamos que estos porcentajes no son proporcionales en el caso de tener como consecuencia la muerte. Así en el caso de los accidentes "in itinere" en los que observábamos que eran prácticamente los mismos porcentajes, en el caso de las muertes, estas se producen en un 83% en Hombres y en un 17% en Mujeres. En el caso de los accidentes "in misión", en el que los accidentes se producen en el 80% de los casos a hombres y en un 20% a mujeres, en el caso de que las consecuencias sea la muerte, esta se produce en un 95.5% en Hombres y en un 4.5% en Mujeres.

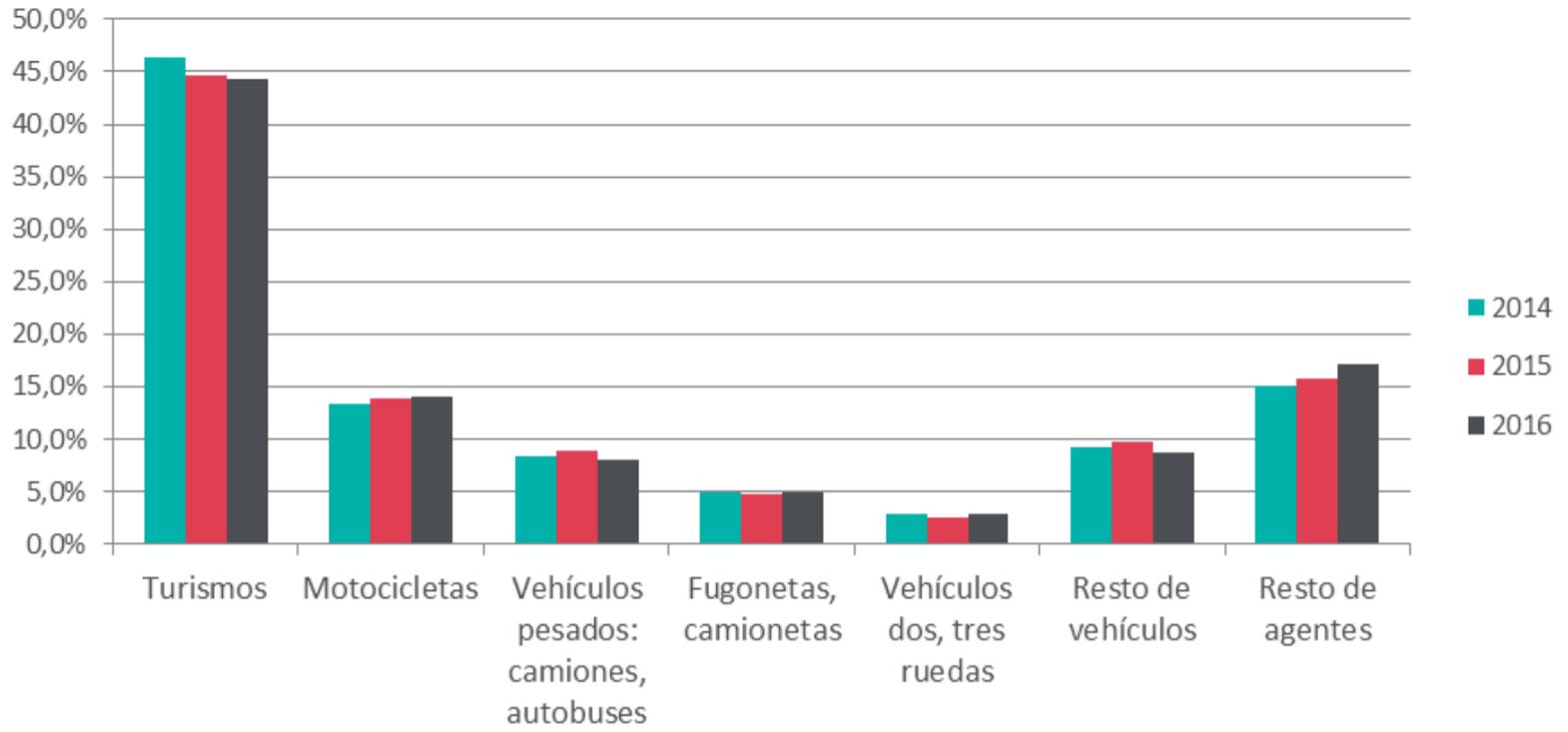
Distribución porcentual de Accidentes laborales de tráfico (ALT) Mortales	2014	2015	2016
Muertes en ALT "in itinere" Hombres	85	82	99
Muertes en ALT "in itinere" Mujeres	14	19	21
Total Muertes en ALT "in itinere"	99	101	120
% Muertes en ALT "in itinere" Hombres	85,86%	81,19%	82,50%
% Muertes en ALT "in itinere" Mujeres	14,14%	18,81%	17,50%
Muertes en ALT "in misión" Hombres	66	70	85
Muertes en ALT "in misión" Mujeres	5	2	3
Total Muertes en ALT "in misión"	71	72	88
% Muertes en ALT "in misión" Hombres	92,96%	97,22%	96,59%
% Muertes en ALT "in misión" Mujeres	7,04%	2,78%	3,41%

- Del análisis detallado del número de accidentes laborales de tráfico de los tres últimos años por día de la semana y horario, se observa que el lunes se mantiene en todos ellos como el día de la semana con más accidentes laborales de tráfico, a continuación es el martes, en los años 2014 y 2016, y el miércoles, en el año 2015, el día de mayor número de accidentes laborales de tráfico. En cuanto a la franja horaria de máxima concentración de accidentes, en el caso de los accidentes "in misión" estos se producen entre las **10 y las 13 horas (35,5%** de los **ALT "in misión"**) y en el caso de los accidentes "in itinere" principalmente se producen en las horas habituales de entrada y salida a los centros de trabajo, destacando dos picos, uno entre las **7 y las 9 horas (30,8%** de los **ALT "in itinere"**) y otro, entre las **14 y las 15 horas (20,23%** de los **"ALT in itinere"**). La explicación a las variables con mayores porcentajes la encontramos correlacionada con un mayor número de desplazamientos.

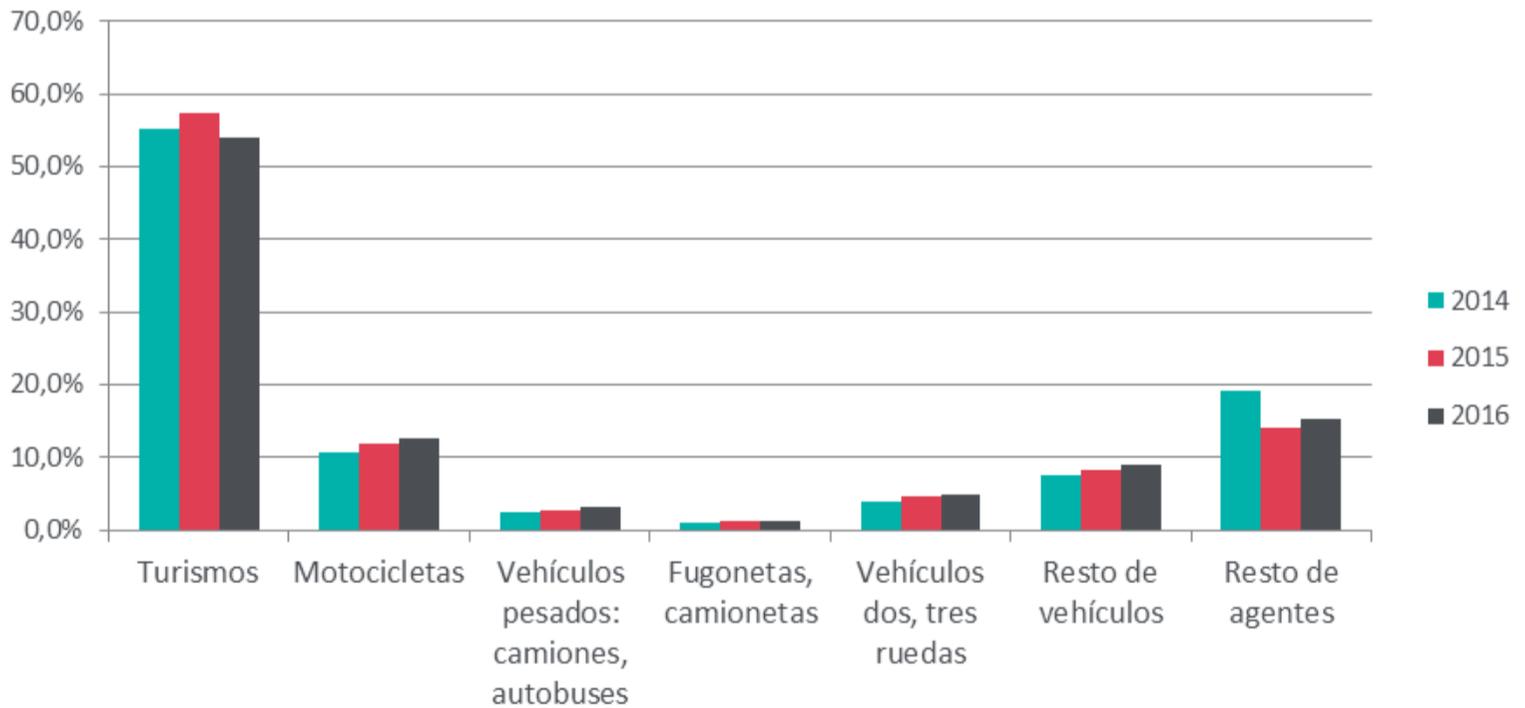
Día de la semana del accidente	2014		2015		2016	
	Nº de accidentes	%	Nº de accidentes	%	Nº de accidentes	%
Lunes	10.370	19,06%	11.023	18,73%	12.248	18,92%
Martes	9.954	18,29%	10.584	17,99%	11.359	17,55%
Miércoles	9.730	17,88%	10.785	18,33%	11.274	17,42%
Jueves	9.174	16,86%	10.106	17,17%	11.397	17,61%
Viernes	9.304	17,10%	9.951	16,91%	11.154	17,23%
Sábado	3.518	6,47%	3.840	6,53%	4.369	6,75%
Domingo	2.366	4,35%	2.553	4,34%	2.936	4,54%
Total	54.416	100%	58.842	100%	64.737	100%

- Valorando la edad de los accidentados se comprueba:
 - » Los trabajadores que sufrieron un accidente laboral de tráfico in misión en los 3 últimos años tienen una edad media de 37,76 años, mientras que, en el grupo de trabajadores que sufrieron un accidente de trabajo en jornada que no era de tráfico, la edad media era de 41,4 años, por lo que los trabajadores accidentados por accidentes laborales de tráfico in misión eran una media de 3,6 años más jóvenes que los accidentados laborales en jornada que no lo fueron por tráfico.
 - » Los trabajadores que sufrieron un accidente laboral de tráfico in itinere en los 3 últimos años tienen una edad media de 37,5 años, mientras que, en el grupo de trabajadores que sufrieron un accidente de trabajo in itinere que no era de tráfico, la media de edad era de 43,3 años, por lo que los trabajadores accidentados por accidentes de tráfico in itinere eran una media de 5,8 años más jóvenes que los accidentados laborales in itinere que no lo fueron por tráfico.
 - » Los trabajadores fallecidos en accidente laboral de tráfico in misión en los 3 últimos años tenían una edad media de 46,9 años, mientras que la de los trabajadores que sufrieron un accidente de trabajo mortal en jornada de trabajo que no era de tráfico, la edad media era de 46,6 años. Los trabajadores fallecidos en accidentes laborales de tráfico in misión eran una media de 0,3 años mayores que los fallecidos en accidentes laborales en jornada que no lo fueron por tráfico.
 - » La edad media de los trabajadores que sufrieron un accidente laboral de tráfico mortal in itinere en los 3 últimos años era de 40,9 años, mientras que los trabajadores que sufrieron un accidente de trabajo in itinere mortal que no lo era de tráfico, la edad media era de 49,1 años. Los trabajadores fallecidos en accidentes laborales de tráfico in itinere eran una media de 8,2 años más jóvenes que los fallecidos en accidentes laborales in itinere que no lo fueron por tráfico.
- En cuanto al agente relacionado con el accidente de tráfico:

Accidentes laborales de tráfico "in mision"	2014	2015	2016
Turismos	46,4%	44,6%	44,3%
Motocicletas	13,3%	13,8%	14,0%
Vehículos pesados: camiones, autobuses	8,3%	8,9%	8,0%
Furgonetas, camionetas	5,0%	4,8%	4,9%
Vehículos dos, tres ruedas	2,8%	2,5%	2,8%
Resto de vehículos	9,3%	9,8%	8,8%
Resto de agentes	15,0%	15,7%	17,2%



Accidentes laborales de tráfico "in itinere"	2014	2015	2016
Turismos	55,1%	57,4%	54,1%
Motocicletas	10,6%	11,9%	12,6%
Vehículos pesados: camiones, autobuses	2,4%	2,7%	3,2%
Furgonetas, camionetas	1,1%	1,3%	1,3%
Vehículos dos, tres ruedas	4,0%	4,6%	4,9%
Resto de vehículos	7,6%	8,2%	9,0%
Resto de agentes	19,2%	14,0%	15,3%



Analizamos por último, en este caso de los datos recabados en la encuesta, el análisis de los accidentes laborales de tráfico de los tres últimos años informados por las empresas participantes, en función de diferentes parámetros:

- Analizando los datos por tamaño de las empresas obtenemos un % de Accidentes Laborales de tráfico (sobre totales):

Tamaño de la empresa	% de Accidentes Laborales de tráfico (sobre totales)
Empresas de menos de 10 trabajadores	1,47%
Empresas entre 10 y 49 trabajadores	2,58%
Empresas entre 50 y 249 trabajadores	6,63%
Empresas entre 250 y 499 trabajadores	4,56%
Empresas de 500 o más trabajadores	84,76%

8.2. INTEGRACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL SISTEMA PREVENTIVO

Cada día las empresas son más conscientes de la importancia de evaluar y realizar una correcta gestión y análisis del riesgo de accidente de tráfico. En los últimos años, se ha vivido una disminución de la accidentabilidad laboral debida, a una mayor gestión de la prevención y control de la accidentabilidad realizada por las empresas y, a la reducción de puestos de trabajo generada por la crisis que estamos sufriendo a nivel nacional e internacional, que en nuestro país se ha intensificado notablemente en sectores como el de la construcción, que tradicionalmente arrastraba unos índices de incidencia por encima de otros sectores. Este descenso de la accidentabilidad laboral ha sido mayor que el descenso de la accidentabilidad sufrida por accidentes de tráfico en jornada laboral ("in misión" e "in itínere"), hecho que ha producido el ascenso de posición de este tipo de accidentes en el ranking de accidentes de las empresas, pasando a ser una cuestión importante a tener en cuenta por las empresas y organismos oficiales.

EL PLAN DE MOVILIDAD EN LA EMPRESA

El Plan Movilidad Vial dentro del marco del Plan de Prevención de Riesgos Laborales, se constituye con el objetivo de minimizar el riesgo de accidentes laborales "in misión" e "in itínere". A estos efectos, desarrolla las acciones y criterios de actuación para la mejora integral de la seguridad en todos los modos de transporte, aumentando la protección de las personas los bienes transportados y las instalaciones del transporte.

El plan de movilidad parte de una política preventiva a través de la cual se establece un compromiso de:

- Introducir las medidas relacionadas con la Movilidad Vial dentro de las medidas de recursos humanos, logística, transporte, formación y comunicación de la empresa.
- Incluir la Movilidad Vial dentro de la integración de la prevención en la organización de la empresa, desarrollándose de forma que cualquier trabajador que asuma o al que se le confíe la realización de una tarea con mando sobre otros, tiene la obligación de cumplir, hacer cumplir y exigir las normas de seguridad y salud establecidas por la empresa.

- Minimizar el riesgo de accidente “in misión” e “in itinere” mediante la introducción de medidas técnicas u organizativas.
- Actuar sobre la opción modal de los desplazamientos de empleados, adoptando medidas de incentivación de transporte colectivo y transporte público.

El Plan de Movilidad puede ser complementado con diferentes medidas dentro de las Políticas de Responsabilidad Social Corporativa, como son:

- El compromiso de la empresa para reducir la siniestralidad laboral vial.
- La organización de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en la empresa.
- El sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la empresa.
- Una evaluación de los riesgos en la empresa.
- Las medidas de prevención de riesgos.
- Un sistema de evaluación y seguimiento.

En el presente estudio se ha analizado si las empresas participantes han tenido en cuenta en su Política Preventiva la Seguridad Vial y si disponen de Plan de Movilidad.

Plan de Movilidad y su implantación

Se pretende conocer cuántas empresas disponen de Plan de Movilidad y cuantas además lo tienen implantado.

Realizada la consulta a las empresas sobre la disponibilidad de Plan de Movilidad, el 23,67% reconoce que tiene contemplado este plan en su gestión preventiva. De éstas, **el 87,50% manifiesta haberlo implantado**, lo que supone un 20,71% de las empresas encuestadas.

Analizando el grado de implantación de estos planes en las empresas encuestadas, se pueden extraer los siguientes datos, según la plantilla con la que cuenta:

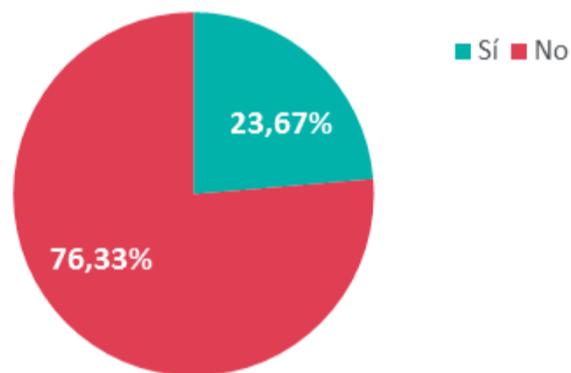
- Con una plantilla superior a 500 trabajadores: el 20% disponen de Plan de Movilidad con una implantación del 71,43% (14,29% sobre el total de empresas).
- Con una plantilla comprendida entre 250 y 499 trabajadores: el 30% disponen de Plan de Movilidad con una implantación del 100% (30% sobre el total de empresas).
- Con una plantilla comprendida entre 50 y 249 trabajadores: el 31,82% disponen de Plan de Movilidad con una implantación del 85,71% (27,27% sobre el total de empresas).
- Con una plantilla comprendida entre 10 y 49 trabajadores: el 25% disponen de Plan de Movilidad con una implantación del 88,46% (22,12% sobre el total de empresas).
- Con una plantilla inferior a 10 trabajadores: el 18,70% aseguran tener Plan de Movilidad con un nivel de implantación del 91,30% (17,07% sobre el total de empresas).

En el Estudio de SV en el ámbito laboral de 2012 el **87,03%** no disponía de un plan donde se analizara la movilidad y la seguridad vial de los trabajadores y se aplicasen medidas para mejorar los desplazamientos y minimizar el riesgo de accidente de tráfico. Con una plantilla superior a 500 trabajadores, el **31%** disponían de Plan de Movilidad con una implantación del **38%**.

En el caso de empresas cuyas plantilla estaba comprendida en un rango superior a 250 pero inferior a 500 trabajadores, el **33%** tenía un Plan de Movilidad contemplado, pero **sólo la tercera parte** de ellas lo tiene implantado. Con plantillas superiores a 49 pero inferior a 250 trabajadores, sólo disponían de Plan de Movilidad el **19%** de las empresas, de las cuales lo tenían implantado el **16%**.

Por último en empresas con menos de 49 trabajadores, el **10%** aseguraban tener Plan de Movilidad, aunque con un nivel de implantación del **9%**.

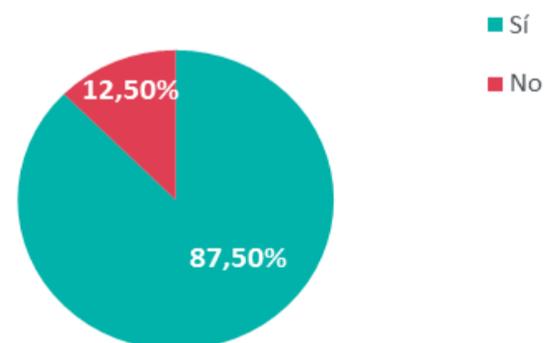
Se dispone de Plan de Movilidad y Seguridad Vial



El 20,67% contestan afirmativamente a la pregunta *¿Se dispone de Plan donde se analice la movilidad y la seguridad vial de los trabajadores y se apliquen medidas para mejorar los desplazamientos y minimizar el riesgos de accidente de tráfico?*, mientras que el 76,33% contesta que no disponen.

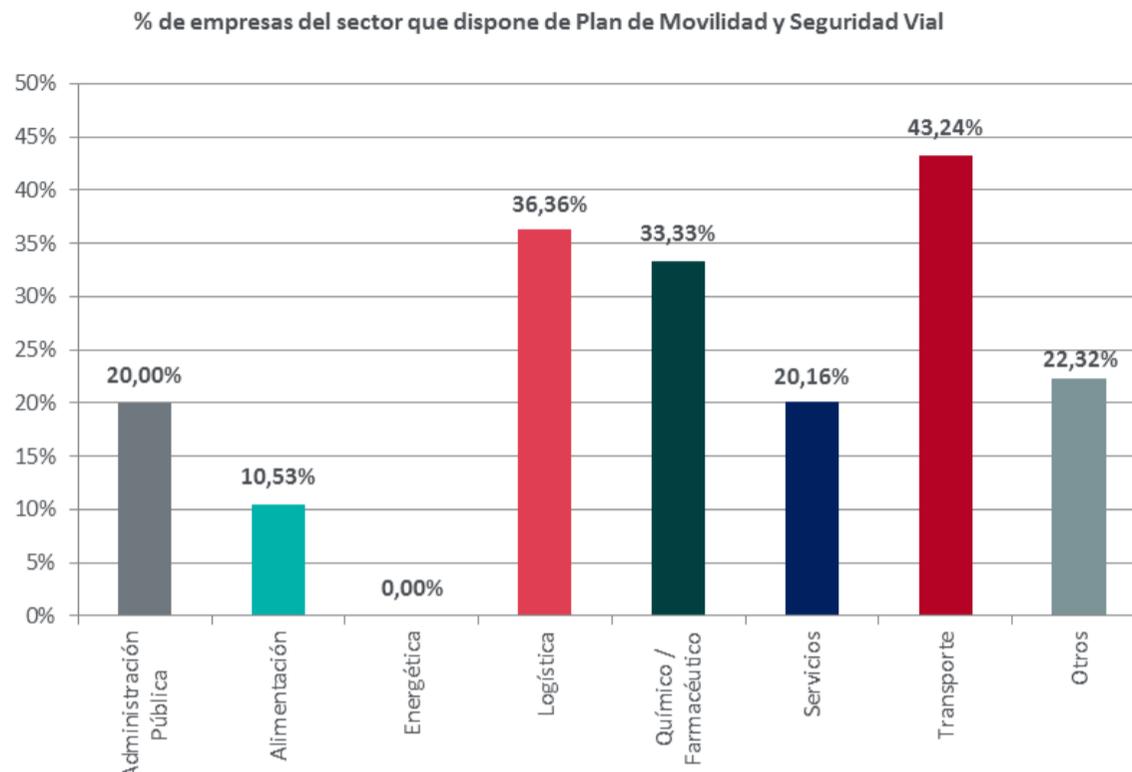
El 87,50% de las empresas que indican que si disponen de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial, contestaron afirmativamente a la pregunta *¿Se han implantado las medidas del plan?*, mientras que el 12,50% contesta que no disponen.

Se han implantado las medidas del Plan



Analizando el porcentaje de empresas que disponen de Plan de Movilidad y Seguridad Vial por los sectores a los que pertenecen, se obtiene que es en el sector transporte donde más empresas disponen de plan, un 43,24% de las empresas del sector, seguido del sector logística donde se

obtiene un 36,36% y del sector químico/farmacéutico donde el 33,33% de las empresas disponen de un plan.



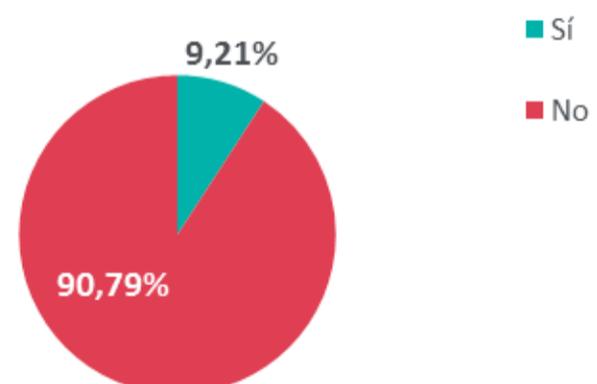
Conductores de motocicletas / ciclomotores

Realizada la consulta a las empresas sobre la disponibilidad de medidas específicas para conductores de motocicletas/ciclomotores en el plan de movilidad, el 9,21% manifiesta que si se han incluido medidas.

Analizados los datos de las empresas que indicaron que los empleados utilizan motocicleta para desplazamientos de trabajo (22,49%), las empresas que indican que disponen de Plan de Movilidad y Seguridad Vial (20,67%) y las que indican que se han implantado las medidas de dicho plan (87,50%), se obtiene que **solo un 2,63%**.

Por último, dentro del Plan de Movilidad y Seguridad Vial se pretende conocer si se han incluido medidas específicas para conductores de motocicletas o ciclomotores, el 9,21% de las empresas que utilizan motocicleta para desplazamientos de trabajo han dispuesto medidas específicas para estos conductores

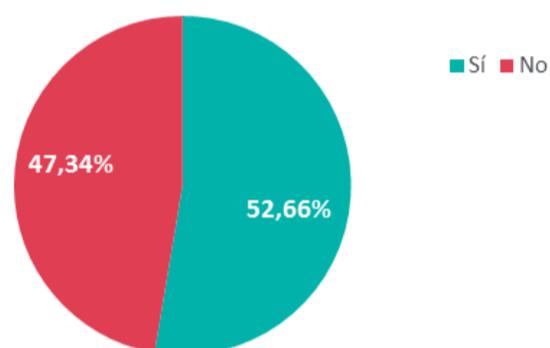
El Plan dispone de medidas específicas para conductores de motocicletas



EL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Se pretende conocer si las empresas tienen implantado algún sistema de gestión, ya sea de calidad, medio ambiente, seguridad y salud o cualquier otro, así como cuántas de ellas lo tiene en Seguridad Vial. Por otra parte se solicita si se conoce la norma UNE-ISO 39001:2013: Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial y si estaría interesado en certificarse conforme dicha norma.

Realizada la consulta a las empresas sobre la implantación de algún sistema de gestión, el 52,66% afirma que trabaja con alguno de ellos, en algunos casos más de uno de ellos, así el 37,28% manifiesta tener implantado un sistema de gestión de la calidad, un 28,99% manifiesta tenerlo en seguridad y salud en el trabajo, el 27,81% en medio ambiente, el **6,51%** manifiesta tener implantado un sistema de gestión de la Seguridad Vial y un 3,55% manifiesta tener implantado otros sistemas de gestión, como los de gestión de la seguridad de la información (UNE-EN ISO/IEC 27001:2017), seguridad alimentaria (UNE-EN ISO 22000) o de Empresa saludable. El 47,34% de las empresas contesta que no tiene implantado ningún sistema de gestión.

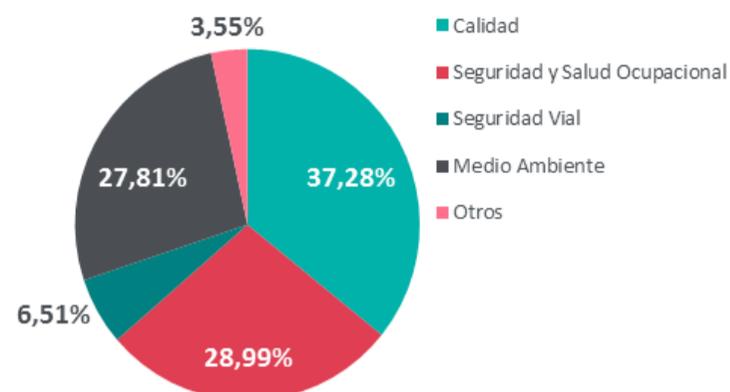


El 52,66% contestan afirmativamente a la pregunta *¿La empresa tiene algún sistema de gestión implantado?* (Calidad, Seguridad y Salud, Seguridad Vial, Medio Ambiente...)?, mientras que el 47,34% contesta que no tiene implantado ningún sistema de gestión.

Analizando el grado de implantación de los sistemas de gestión en Seguridad Vial en las empresas encuestadas, se pueden extraer los siguientes datos, según el sector al que pertenece:

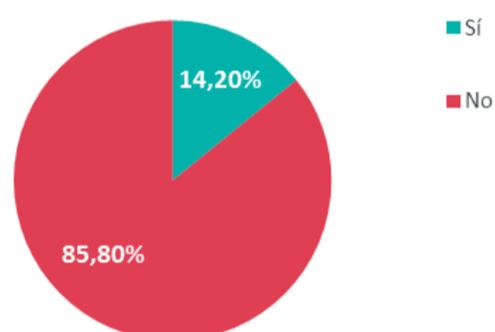
- El 27,27% de las empresas del sector de Logística afirman tener implantado un sistema de gestión de la Seguridad Vial.
- El 5,43% de las empresas del sector de Servicios tienen implantado un sistema de gestión de la Seguridad Vial.
- El 24,32% de las empresas del sector de Transporte aseguran tener implantado un sistema de gestión de la Seguridad Vial.
- Las empresas del resto de sectores no tienen implantado un sistema de gestión de la Seguridad Vial.

Cuando se les pide al 52,66% de las empresas que contestaron afirmativamente, que **especifiquen cuales sistemas de gestión tienen implantado** (de entre los de calidad, seguridad y salud ocupacional, seguridad vial, medio ambiente u otros), un 37,28% indica Calidad, un 28,99% Seguridad y Salud en el Trabajo, un 27,81% que Medio Ambiente, un 6,51% Seguridad Vial y un 3,55% otros.



Analizando ahora según la plantilla con la que cuente, el grado de implantación de los sistemas de gestión en Seguridad Vial en las empresas encuestadas, los datos son:

- Con una plantilla superior a 500 trabajadores: el 5,71% tienen implantado un sistema de gestión de la Seguridad Vial.
- Con una plantilla comprendida entre 250 y 499 trabajadores: el 10% tienen implantado un sistema de gestión de la Seguridad Vial.
- Con una plantilla comprendida entre 50 y 249 trabajadores: el 7,58% tienen implantado un sistema de gestión de la Seguridad Vial.
- Con una plantilla comprendida entre 10 y 49 trabajadores: el 6,73% tienen implantado un sistema de gestión de la Seguridad Vial.
- Con una plantilla inferior a 10 trabajadores: el 5,69% aseguran tener implantado un sistema de gestión de la Seguridad Vial.

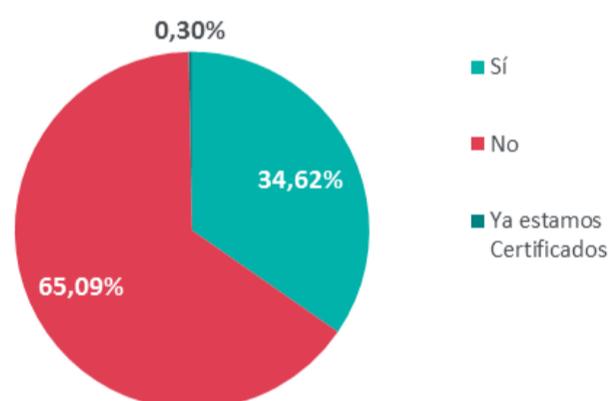


El 14,20% de las empresas contestan afirmativamente a la pregunta *¿Conoce la norma ISO 39001 de Seguridad Vial?*, mientras que el 85,80% contesta que no conoce la norma de sistemas de gestión de la Seguridad Vial.

Los beneficios y ventajas más significativas que podemos experimentar con la implantación de la norma UNE-ISO 39001:2013: Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial, son:

- Reducción de la siniestralidad laboral (accidentes de tráfico).
- Cumplimiento legal de toda la normativa aplicable en materia de Seguridad Vial.

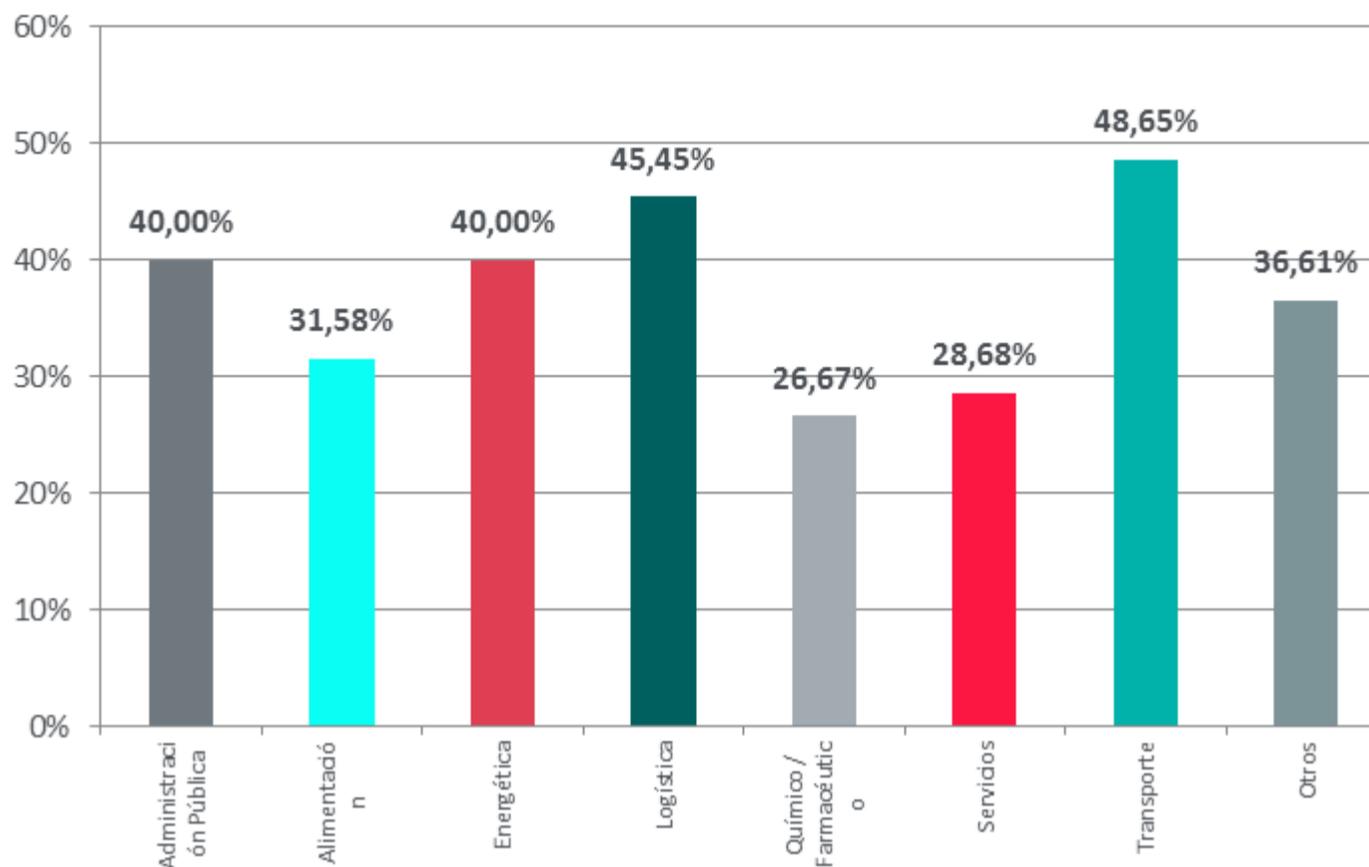
- Motivación, implicación, mayor compromiso de los empleados y mejora del clima laboral.
- Evidenciar el compromiso con la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de las organizaciones.
- Mejora de la imagen de marca de la compañía frente a todas las partes interesadas (stakeholders), generando mayor confianza en los usuarios de la vía, proveedores, trabajadores, clientes, administración, etc.
- Contribución activa y voluntaria al resto de la sociedad en materia de Seguridad Vial a través de la Responsabilidad Social Corporativa y Empresarial (RSC-RSE).
- Consecución de objetivos con la Implantación de Planes de Movilidad de la organización.
- Mejora en la Gestión Medioambiental.
- La certificación permite diferenciarse del resto de organizaciones, lo que nos dará una mayor ventaja competitiva, y otorga un reconocimiento internacional, con posibilidad de apertura de nuevos mercados.
- Tener una influencia efectiva sobre el resto del sistema de tráfico, fomentando un comportamiento y hábitos de conducción más seguros.
- Inclusión de mejoras tecnológicas en la seguridad activa/pasiva de los vehículos.
- Correspondencia con otras normas relacionadas con UNE-ISO 39001, tales como la ISO 14001, ISO 9001 y sobretodo con la ISO 45001.



Cuando se les pregunta, *¿Estaría interesado en certificarse conforme a la norma ISO 39001 de Seguridad Vial?*, el 34,62% contestan afirmativamente, mientras que un 65,09% contestan que no están interesadas y un 0,30% que ya están certificados.

Aunque como veíamos anteriormente que un 6,51% de las empresas que afirma trabajar con un sistema de gestión, específica que es en Seguridad Vial, lo que supone un 3,55% del total de las empresas participantes, al preguntárseles si ¿estaría interesado en certificarse conforme a la norma ISO 39001 de Seguridad Vial?, solo un 0,30% de las empresas manifiesta "Ya estamos certificados". Esto puede deberse a que la mayor parte de las que afirman trabajar con un sistema de gestión de la Seguridad Vial, se esté trabajando con sistemas de gestión de la Seguridad Vial distintos del de la norma UNE-ISO 39001.

Interés por sectores de certificarse en la norma ISO 39001



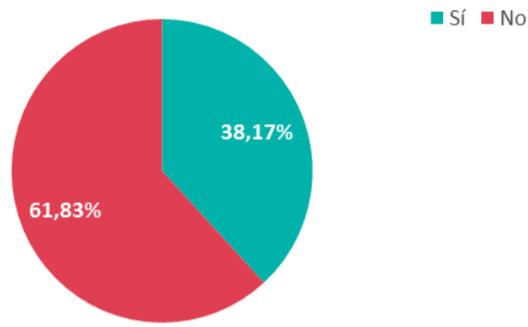
8.3. ANÁLISIS DE ACCIDENTES

Una vez estudiadas acciones dirigidas al reconocimiento del riesgo de accidente de tráfico por parte de las empresas, pasamos a valorar las actuaciones que se realizan cuando el riesgo se materializa.

Ante la cuestión realizada sobre si se efectúan los análisis de las posibles causas que provocan los accidentes de tráfico y las medidas para evitarlos, solo el 38,17% de las empresas contestaron afirmativamente. Este porcentaje mejora a medida que aumenta el tamaño de las empresas, pasando a un 70% en las empresas de 250 a 500 trabajadores y un 62,86% en el caso de las empresas de más de 500 trabajadores.

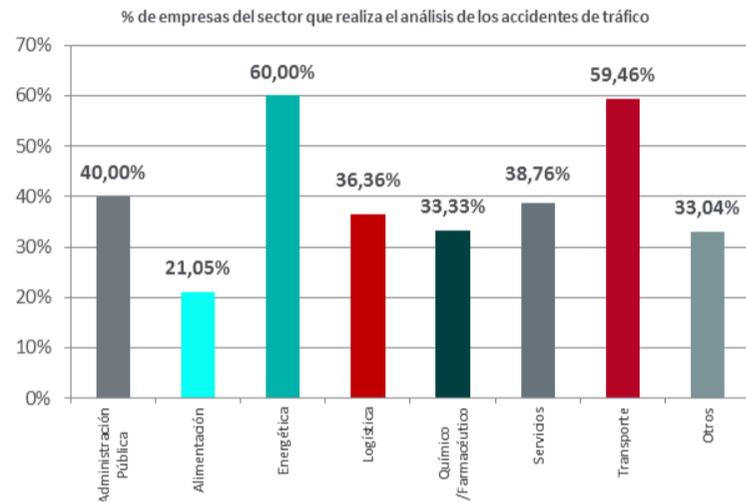
En el Estudio de SV en el ámbito laboral de 2012 el **30%** realizaba el análisis de accidentes de tráfico, mientras que aumentaba a un **67%** en las empresas de 250 a 500 trabajadores y a un **81%** en el caso de las empresas de más de 500 trabajadores.

Realizan el análisis de los accidentes de tráfico



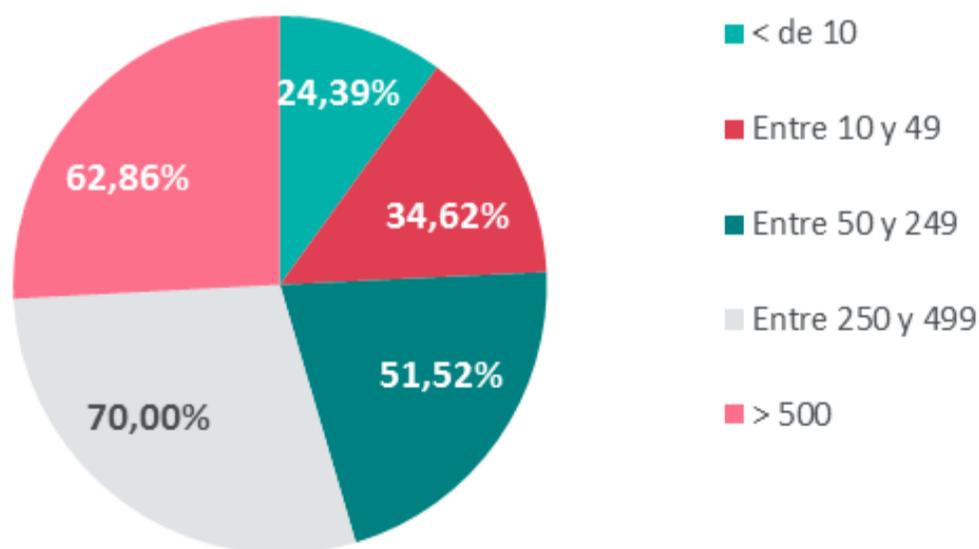
El 38,17% contestan afirmativamente a la pregunta *¿Se realiza el análisis de los accidentes de tráfico?*, mientras que el 61,83% contesta que no realizan el análisis de los accidentes de tráfico.

Analizado por sectores, se presentan los siguientes porcentajes de empresas que realizan el análisis de los accidentes:



Por último, analizamos el porcentaje de empresas que realizan el análisis de los accidentes, en función del tamaño.

% de empresas que realiza el análisis de los accidentes de tráfico por tamaño



8.4. FACTORES QUE INTERVIENEN EN EL RIESGO

Existen numerosas guías y estudios que establecen distintas metodologías para realizar la evaluación de riesgos en el ámbito laboral, no obstante, todas ellas se basan en la valoración de los siguientes factores sobre los que puede actuar la empresa para gestionar correctamente la prevención en Seguridad Vial.

Factor Humano	Distracciones
	Velocidad
	Fatiga
	Sueño
	Estrés
	Agresividad
	Emociones
	Edad
	Alcohol y drogas / Medicamentos
Factor Vía / Entorno / Infraestructuras	Elección de la ruta
	Factores meteorológicos
	Trayectos frecuentes
Factor Vehículo	Seguridad Activa
	Seguridad Pasiva
	Mantenimiento

En base a este principio se han realizado una serie de cuestiones a las empresas para valorar las actuaciones que se están llevando a cabo desde el seno de las mismas.

a) ACTUACIONES DIRIGIDAS AL FACTOR HUMANO

Para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de Seguridad Vial en las empresas, la propia Guía pretende dar un nuevo enfoque a la PRL en las empresas y propone a éstas "empezar a incluir en su actividad preventiva factores relacionados con el factor humano y psicosociales que pueden incidir directa o indirectamente en la generación de riesgos en la circulación viaria cuando el trabajador realiza su actividad laboral en ese medio". El presente estudio analiza los siguientes aspectos del factor humano:

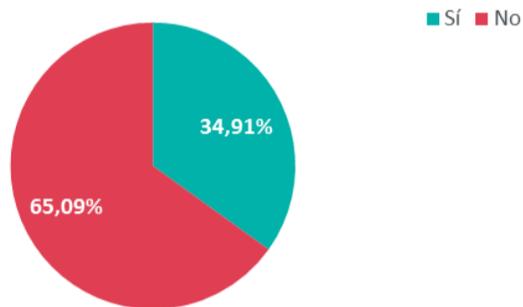
Control del descanso durante los desplazamientos

El control del descanso durante los desplazamientos: Somos conscientes que la fatiga en la conducción es un factor causante de gran número de accidentes. Ante la cuestión planteada en la encuesta sobre la existencia de criterios para el control del descanso, el 34,91% de las empresas encuestadas sí que realizan este tipo de controles. Este parámetro se incrementa hasta el 40%

en empresas entre 250 y 499 trabajadores, pero disminuye al 31,43% en empresas superiores a 500 trabajadores.

En el estudio de SV en el ámbito laboral de 2012 el **33%** tenía establecidos criterios para el control de descanso, incrementándose hasta el **58%** en empresas superiores a 250 trabajadores.

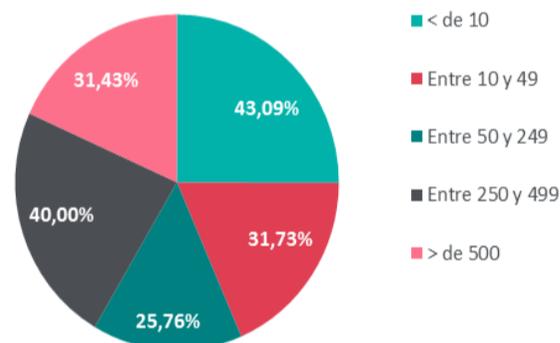
Criterios para el control del descanso durante los desplazamientos



El 34,91% contestan afirmativamente a la pregunta *¿Se establecen criterios para el control del descanso durante los desplazamientos?*, mientras que el 65,09% contesta que no los tienen establecidos.

Analizados los datos recabados por tamaño de la empresa, a la derecha se presentan los porcentajes de estas que tienen establecidos criterios para el control del descanso durante los desplazamientos:

% de empresas por tamaño que establecen criterios para el control del descanso durante los desplazamientos



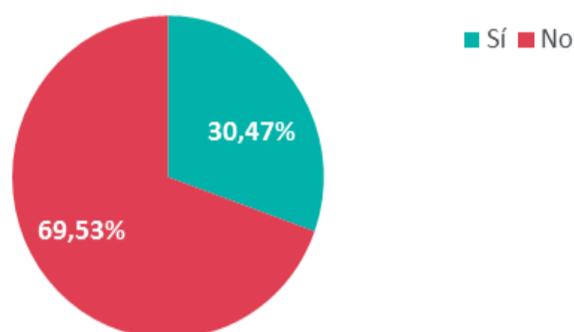
Restricción del uso de teléfonos móviles

Existen diversos estudios que confirman que conducir y hablar por teléfono al mismo tiempo aumenta notablemente las probabilidades de sufrir un accidente, incluso con dispositivos de "manos libres", debido a la disminución del grado de atención sobre las vías y la señalización.

Realizada la consulta sobre el número de empresas que habían notificado a sus trabajadores la prohibición de uso de teléfono móvil durante los desplazamientos (incluso con dispositivo manos libres), el 30,47% de los encuestados ya habían tomado esta medida entre sus trabajadores, ascendiendo a casi un 60% entre las empresas del sector energético.

En el Estudio de SV en el ámbito laboral de 2012 el **28,91%** había restringido el uso del móvil durante los desplazamientos (incluso con dispositivo de manos libres), incrementándose hasta el **40%** entre las empresas del sector energético y de más de 50 trabajadores.

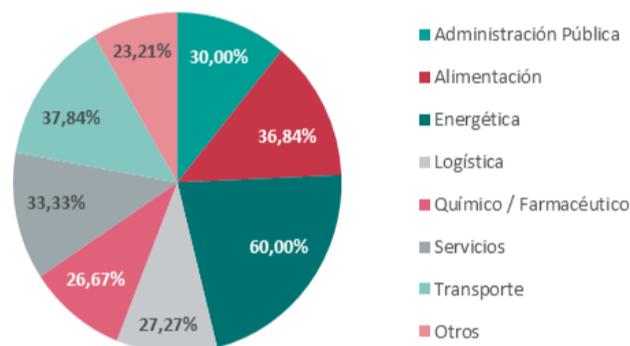
Prohibición del uso de teléfonos móviles durante los desplazamientos



El 30,47% contestan afirmativamente a la pregunta *¿La empresa ha establecido la prohibición del uso de teléfonos móviles durante los desplazamientos (ni siquiera con el uso de manos libres homologados)?*, mientras que el 69,53% contesta que no lo ha restringido

Analizados los datos recabados sobre la prohibición del uso de teléfonos móviles durante los desplazamientos (ni siquiera con el uso de manos libres homologados) por el sector al que pertenece la empresa, los porcentajes de estas se presentan a continuación:

% de empresas por sector que ha restringido el uso de teléfonos móviles

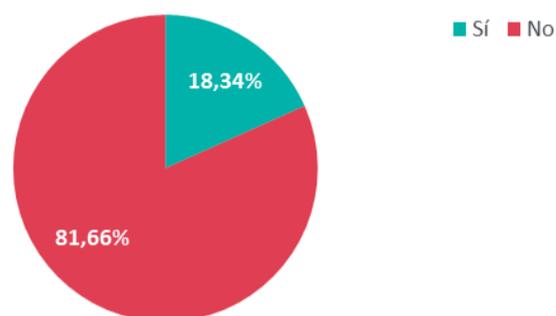


Control del consumo de Alcohol

El consumo de Alcohol afecta de manera muy importante a las capacidades psicofísicas necesarias para desarrollar las tareas de conducción de manera segura. El 81,76 % de las empresas encuestadas no realizan ningún control sobre el consumo de alcohol, a través de acuerdos con los representantes de los trabajadores para controlar el parámetro a través de los controles de vigilancia de la salud, o mediante otras actuaciones realizadas como campañas de concienciación.

En el Estudio de SV en el ámbito laboral de 2012 el **77,32%** había realizado acuerdos con los representantes de los trabajadores para controlar los parámetros de alcohol y drogas a través de los controles de vigilancia de la salud.

Control del consumo de alcohol



Solo el 18,34% contestan afirmativamente a la pregunta *¿Se ha establecido algún control en el consumo de alcohol?*, mientras que más del 80% (el 81,66%) contesta que no ha establecido control alguno respecto del consumo de alcohol.

El Reglamento General de Circulación, aprobado por el RD 1428/2003, establece que no se podrá circular con un vehículo cuando la tasa de alcohol en sangre sea superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro. Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías, la tasa de alcohol en sangre no podrá ser superior a 0,3 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro.

En el ámbito de prevención de riesgos laborales no se dispone de límites establecidos respecto al consumo de alcohol, además de los problemas para realizar una correcta gestión del mismo. En este campo, la propia Guía de Inspección de Trabajo concluye, en relación a las obligaciones del empresario referidas a la prevención de los riesgos laborales que pueden sufrir los trabajadores a su servicio durante la conducción de vehículos, si se desarrolla habiendo consumido alcohol, estupefacientes o fármacos, que pueden afectar a las exigencias psicofísicas de dicha actividad:

- » Con carácter general no existe fundamento normativo claro que permita exigir al empresario la realización de pruebas dirigidas a controlar el consumo de los trabajadores-conductores de dichas sustancias o productos, estando como está limitada la intromisión en la intimidad de los trabajadores, tanto legalmente como en la doctrina jurisprudencial, salvo la excepciones que hemos señalado más arriba.
- » Dicha obligación empresarial sí podrá ser exigida por el inspector actuante en los siguientes supuesto:
 - Cuando así se establezca en un convenio colectivo que sea de aplicación a la empresa.
 - Cuando en el contrato de trabajo el trabajador acepte la realización de pruebas o controles del consumo de dichas sustancias o productos.
 - Cuando lo contemple la planificación de la actividad preventiva de la empresa, formando parte de la vigilancia de la salud, cuando ésta se considere necesaria en virtud de los resultados de la evaluación de riesgos laborales, sea la inicial, periódica o la realizada tras la existencia de un incidente o un accidente de trabajo. En todo caso, si del resultado de la investigación de un accidente de tráfico o de la actuación preventiva de los Cuerpos Policiales se desprende que un trabajador conducía habiendo consumido dichas sustancias, consideramos que tal circunstancia justificaría la exigencia del empresario al trabajador que se someta a las pruebas necesarias para comprobar con posterioridad que no se repite la situación.
- » Además de los casos anteriores, aunque no se hayan producido incidentes o accidentes de trabajo, el empresario debe impedir el desarrollo de la actividad al trabajador, y le puede exigir la realización de pruebas que permitan verificar su aptitud psicofísica para

la conducción de un vehículo, cuando sea manifiesto, esto es, visible, ostensible o notorio (utilizando los términos recogidos en la Consulta de la Dirección General de Trabajo antes citada) que existen alteraciones de la conducta debido a que se ha producido el consumo de alcohol u otras sustancias como las señaladas.

En la normativa de Seguridad Vial, art. 21 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, se utilizan las siguientes circunstancias como justificativas de la obligación de los conductores de someterse a las pruebas necesarias para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol: «A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.». De darse tales circunstancias, y ser constatadas por la empresa.»

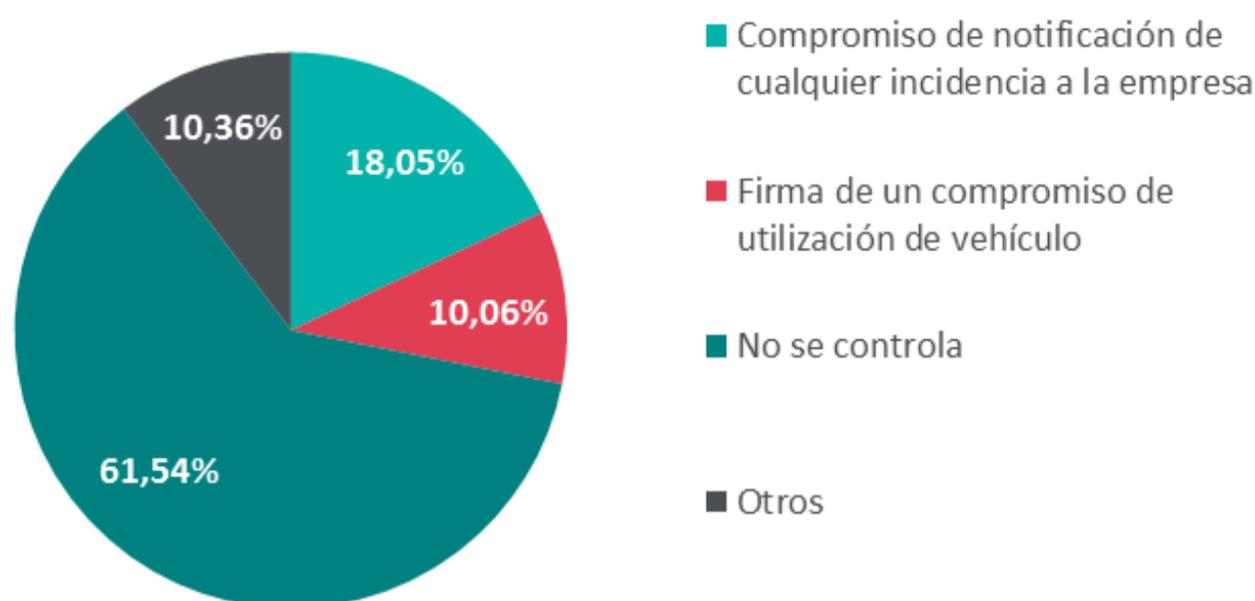
Control del permiso de conducir

Cuando la empresa contrata a un trabajador que para realizar las funciones propias de su puesto debe realizar desplazamientos en vehículo de empresa o privado (con posterior abono de kilometraje) "in misión", la empresa verifica de forma habitual la disponibilidad o no del permiso de conducir, no obstante, no siempre se tiene en cuenta que éste no es un documento vitalicio, sino que puede ser retirado por acumulación de sanciones e incluso no renovado por la autoridad competente.

Realizada la consulta a las empresas sobre si existe un control activo sobre la vigencia del permiso de conducir, el 61,54% han manifestado no realizar ningún control sobre el mismo, un 18,05% han establecido con sus trabajadores un compromiso de notificación de incidencias y pérdidas de puntos, y el 10,66% no realiza un control activo pero si tienen establecido la firma de un compromiso de utilización de vehículo.

En el Estudio de SV en el ámbito laboral de 2012 el **68%** no realizaba ningún control activo sobre la vigencia del permiso de conducir, un **22%** tenían establecido con sus trabajadores un compromiso de notificación de incidencias y pérdidas de puntos, y el **9%** restante no realizaba un control activo pero si establecía la firma de un compromiso de utilización de vehículo.

Control de la vigencia del permiso de conducir



A la pregunta *¿Cómo realiza su empresa el control de la vigencia del permiso de conducir?*, el 61,54% contesta que no se controla, un 18,05% que tienen establecido un compromiso de notificación de incidencias y pérdidas de puntos con sus trabajadores, el 10,66% no realiza un control activo pero si tienen establecido la firma de un compromiso de utilización de vehículo, y el 10,06% restante indica que este control es sobre la caducidad, control de vigencia anual, control semestral de puntos o aviso por parte del trabajador, u otros controles no activos.

En el caso de empresas superiores a 250 trabajadores, disminuye a un 11,11% las empresas que realizan la firma de un compromiso y se aumenta al 68,89% el no control del parámetro, mientras que en las empresas encuestadas del sector administración pública, en el 80% de los casos no se realizaba ningún control.

En el Estudio de SV en el ámbito laboral de 2012 el **19%** de las empresas superiores a 250 trabajadores no realizaba ningún control activo sobre la vigencia del permiso de conducir y era el **56%** las que no controlaban este parámetro, mientras que en las empresas encuestadas del sector administración pública, en el **94%** de los casos no se realizaba ningún control.

b) ACTUACIONES DIRIGIDAS AL FACTOR VEHÍCULO

Siguiendo el texto establecido en la Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de Seguridad Vial en las empresas, se considera al vehículo, independientemente de sus características y de su titularidad, como equipo de trabajo y como tal, le es de aplicación la normativa vigente en relación a equipos de trabajo, estableciendo obligaciones y deberes al empresario usuario del vehículo.

La propia Guía establece que "al efecto de esta obligación es intrascendente la titularidad del vehículo, siempre y cuando se ponga al servicio de la actividad productiva empresarial".

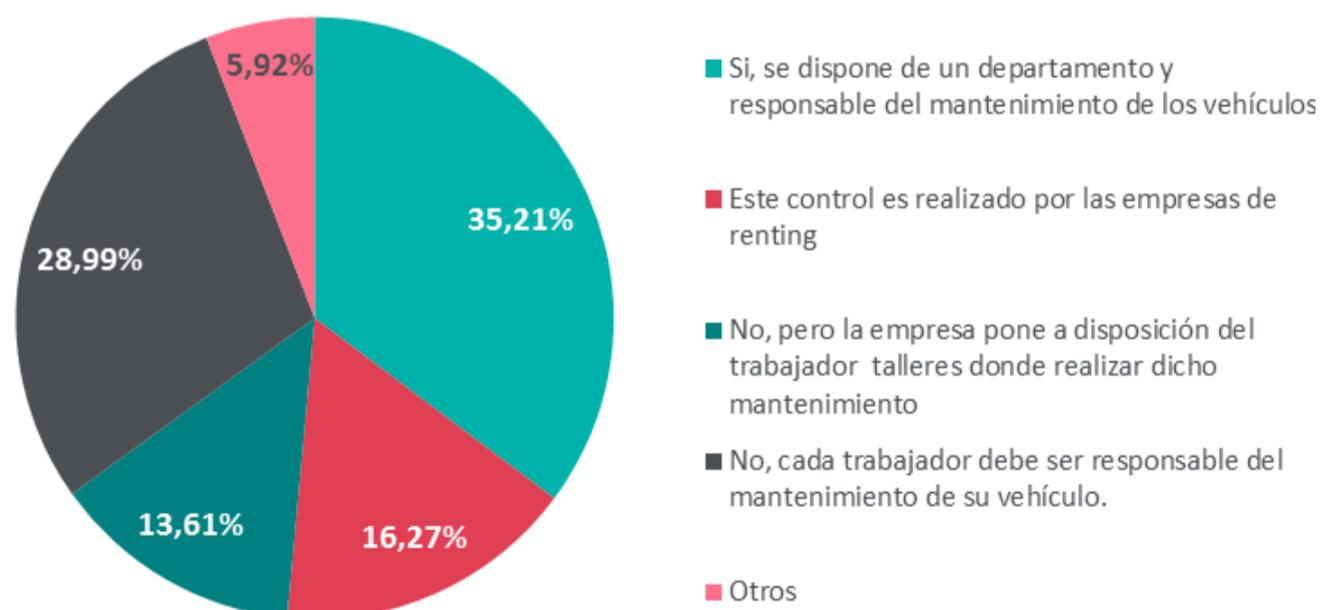
Mantenimiento del vehículo

Un aspecto fundamental sobre el factor vehículo es el mantenimiento del mismo. En este aspecto el 35,21% de las empresas encuestadas, manifestaron la disposición de un departamento responsable del mantenimiento de los vehículos, un 13,61% pone a disposición de los trabajadores talleres donde realizar el mantenimiento, mientras que el 41,27% de las empresas, este mantenimiento lo dejan al criterio del trabajador que conduce el vehículo y el resto a cargo de la empresa de renting.

En el Estudio de SV en el ámbito laboral de 2012 el **31%** de las empresas encuestadas, manifestaron la disposición de un departamento responsable del mantenimiento de los vehículos, mientras que más del **50%** de las empresas, el mantenimiento lo dejan al criterio del trabajador que conduce el vehículo y el resto a cargo de la empresa de renting.

Si analizamos las respuestas por el tamaño, el resultado de las empresas que realizan el control sobre el correcto estado de los vehículos mediante la disposición de un departamento responsable del mantenimiento de los vehículos, sube ligeramente a un 40%, en las empresas que cuentan entre 250 y 499 trabajadores. Si el análisis se realiza por el sector al que pertenece la empresa, lo mismo ocurre, subiendo ligeramente hasta un 40,54% las empresas del sector transporte que disponen de un departamento responsable del mantenimiento de los vehículos. En el caso de las empresas que este mantenimiento lo dejan al criterio del trabajador que conduce el vehículo del sector transporte, el porcentaje baja también ligeramente al 24,32%.

Control sobre el correcto estado de los vehículos



A la pregunta *¿La empresa realiza algún control sobre el correcto estado de los vehículos?*, el 35,21% de las empresas contestan la disposición de un departamento responsable del mantenimiento de los vehículos, el 35,21% contesta que este control es realizado

por las empresas de renting, el 28,99% contesta que cada trabajador es responsable del mantenimiento del vehículo, un 13,61% contesta que no realiza el control del vehículo, pero pone a disposición de los trabajadores talleres donde realizar el mantenimiento y el 5,92% restante indica que se abonan costes de mantenimiento, la ITV, la utilización de Instrucción de Trabajo y Check-lists específico u otros.

c) ACTUACIONES DIRIGIDAS AL FACTOR VÍA / ENTORNO

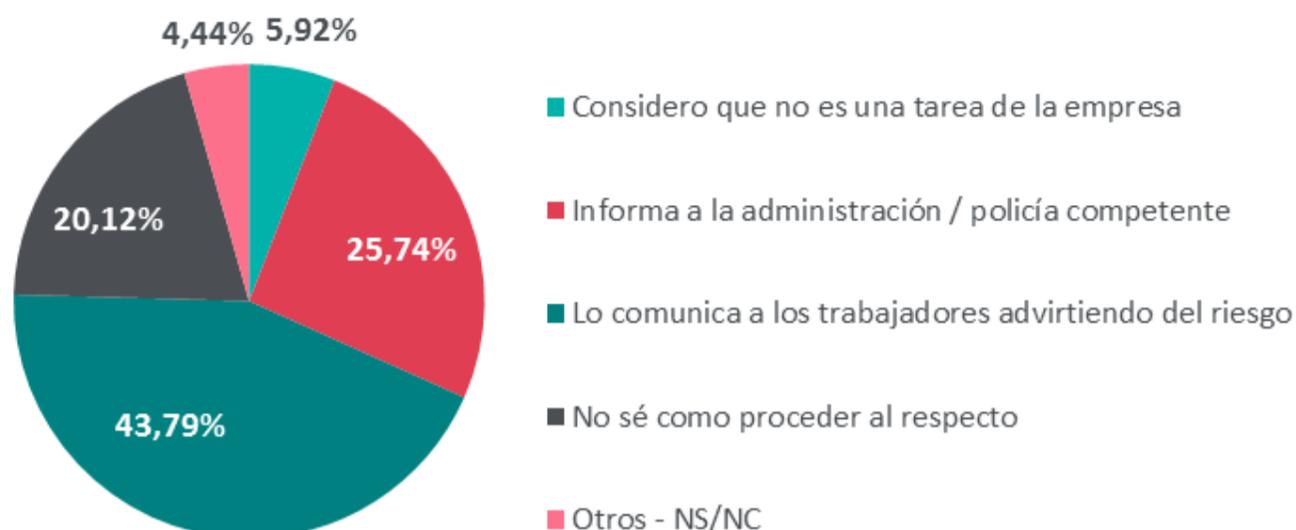
La vía es el tercer factor multicausal de los accidentes sobre el que la empresa puede y debe actuar. Una mala señalización, un asfaltado deteriorado, o la existencia de condiciones climáticas adversas deben tenerse en cuenta a la hora de realizar actuaciones preventivas en la empresa.

Estado de la vía

La empresa en ocasiones se ve impotente o no sabe cómo actuar ante situaciones de riesgos existentes en la vía pública. En el estudio se realizó una consulta sobre las posibles actuaciones que llevaría a cabo la empresa ante un riesgo evidente en las vías y entorno del centro de trabajo; el 25,74% de las empresas indican iniciar actuaciones de comunicación externa para solventar el problema, mientras que el 43,79% restringen la comunicación de forma interna informando a sus propios trabajadores sobre la existencia del riesgo. El resto de las empresas o no lo consideraban como un riesgo propio del centro de trabajo o no sabían cómo debían actuar.

En empresas de más de 250 trabajadores, los porcentajes cambian de forma que el 35,56% comunican a la administración o policía competente la existencia del riesgo mientras que el 24,44% lo limitan a la comunicación interna a los trabajadores

En el Estudio de SV en el ámbito laboral de 2012 el **26%** de las empresas indicaban iniciar actuaciones de comunicación externa para solventar el problema, mientras que el **45%** restringían la comunicación de forma interna informando a sus propios trabajadores sobre la existencia del riesgo. El resto de las empresas o no lo consideraban como un riesgo propio del centro de trabajo o no sabían cómo debían actuar. En empresas de más de 250 trabajadores, los porcentajes cambian de forma que el **50%** comunicaban a la administración o policía competente la existencia del riesgo mientras que el **25%** lo limitaban a la comunicación interna a los trabajadores



A la pregunta *¿Cómo actúa su empresa si se detecta algún riesgo en las vías y entorno de su centro de trabajo?*, el 43,73% de las empresas lo comunica a los trabajadores advirtiéndolo del riesgo, el 25,74% informa a la administración o policía competente, el 20,12% no sabe cómo proceder al respecto, el 5,92% considera que no es una tarea de la empresa el iniciar actuaciones de comunicación externa para solventar el problema y el 4,44% restante no sabe o no contesta.

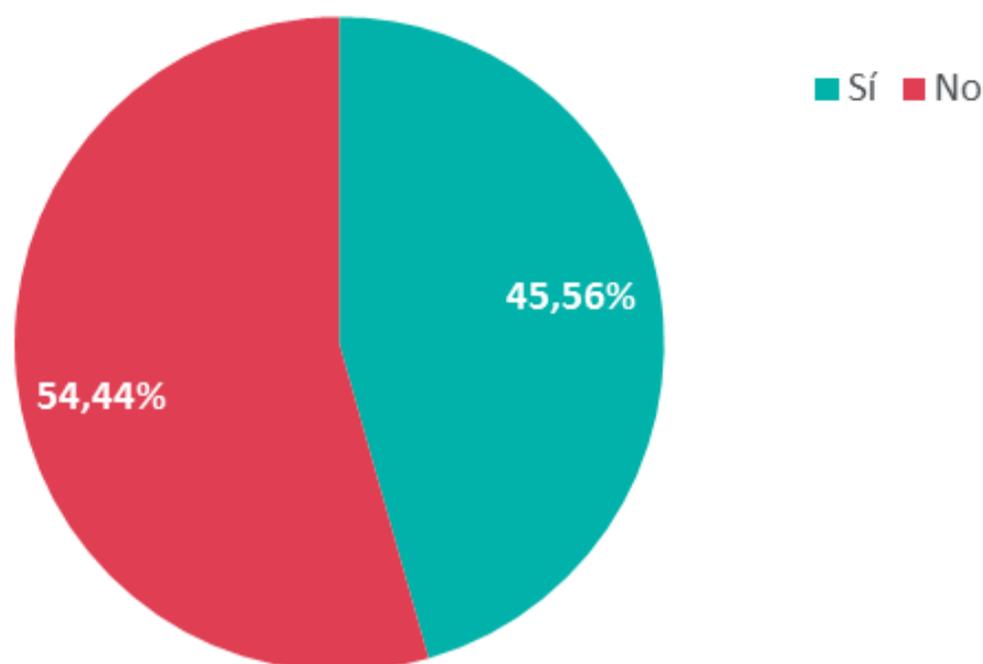
Planificación de rutas

La planificación de rutas es otro aspecto susceptible de actuación para evitar los "puntos negros" y "tramos de concentración de accidentes" (TCA), así como evitar carreteras afectadas por inclemencias meteorológicas u organizar el trabajo para intentar evitar horas del día con mayor densidad de tráfico o condiciones de iluminación o temperatura adversas.

Por poner un ejemplo, parece lógico planificar el horario de una ruta de entregas en una zona en la que se prevé presencia de nieve o hielo, en horas centrales del día, donde la temperatura es más favorable ante esta inclemencia.

Realizadas las consultas sobre la planificación de rutas, el 45,56% de las empresas tienen en cuenta las inclemencias meteorológicas. Si esta misma cuestión la explotamos en empresas de menos de 250 trabajadores, este porcentaje asciende al 47,78%, en cambio haciéndolo en empresas de más de 250 trabajadores, este porcentaje se reduce al 31,11%.

En el Estudio de SV en el ámbito laboral de 2012 el **42%** de las empresas tenían en cuenta las inclemencias meteorológicas. Explotando esta misma cuestión en empresas de más de 250 trabajadores, este porcentaje ascendió al **58%**.



El 45,56% de las empresas contestan afirmativamente a la pregunta *¿Se planifican las rutas teniendo en cuenta los riesgos existentes durante los desplazamientos (hielo, nieve, lluvia, etc.)?*, mientras que el 54,44 contesta que no hace.

8.5. PLAN DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

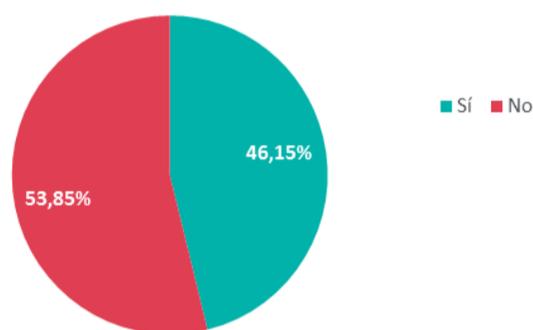
Valorando las actuaciones de sensibilización y/o formación en seguridad vial que se realizan en las empresas, solo el 38,17% de las empresas afirma realizar alguna actuación, por tanto el 53,85% no realiza ninguna actividad al respecto.

Analizados estos datos de acuerdo con el tamaño de las empresas los porcentajes mejoran, aumentando a un 60,36% en empresas de más de 50 trabajadores, a un 62,22% en el caso de empresas de más de 50 trabajadores y a un 65,71% en las empresas de más de 500 trabajadores.

Analizados por sectores y tamaños, los porcentajes de empresas que afirman realizan actuaciones de formación en seguridad vial obtenemos los siguientes resultados:

Sector	% empresas participantes	% empresas que realizan actuaciones de sensibilización y/o formación en SV
Administración Pública	2,96%	70,00%
Alimentación	5,62%	47,37%
Energética	1,48%	60,00%
Logística	3,25%	72,73%
Químico/Farmacéutico	4,44%	40,00%
Servicios	38,17%	44,19%
Transporte	10,95%	72,97%
Otros	33,14%	34,82%

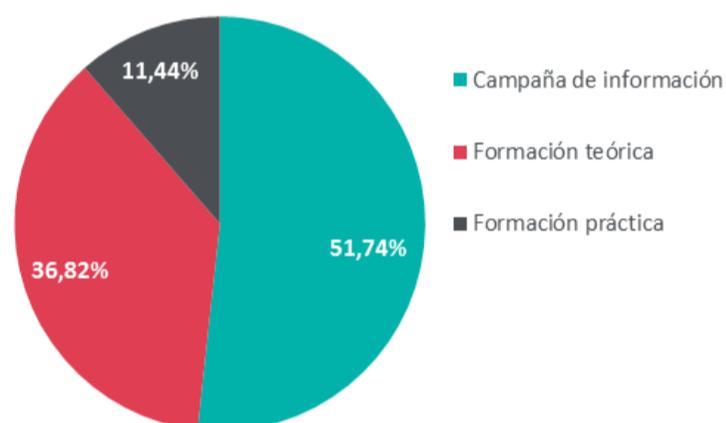
Tamaño	% empresas participantes	% empresas que realizan actuaciones de sensibilización y/o formación en SV
< de 10	36,39%	31,71%
Entre 10 y 49	30,77%	48,08%
Entre 50 y 249	19,53%	59,09%
Entre 250 y 499	2,96%	50,00%
> de 500	10,36%	65,71%



El 46,15% contestan afirmativamente a la pregunta *¿La empresa sensibiliza / imparte formación en seguridad vial a los trabajadores?*, mientras que el 53,85% contesta que no realizan actuaciones de sensibilización o imparte formación en seguridad vial a los trabajadores

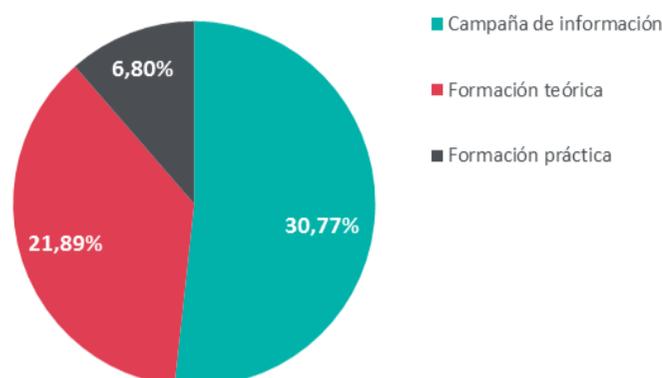
En cuanto al tipo de formación o campañas de sensibilización, del 46.15% de empresas que contestaron que sí, lo hacen mediante campañas de información un 51,74%, mediante formación teórica un 38,62%, mientras que solo el 11,44% lo hace mediante formación práctica.

A la pregunta *¿Cómo sensibiliza / capacita la empresa en seguridad vial a los trabajadores?*, el 51,74% lo hace mediante campañas de información, 38,62% mediante formación teórica y el 11,44% mediante formación práctica



En el Estudio de SV en el ámbito laboral de 2012 el **26%** lo hacía mediante campañas de información mediante divulgación de dípticos, el **32%** mediante formación teórica integrada en la formación de riesgos del puesto de trabajo, el **6%** mediante formación teórica en centro especializado. El **49%** de las empresas no realizaba ninguna actuación formativa en materia de seguridad vial.

Analizando los porcentajes obtenidos sobre el total de empresas participante en el estudio, se obtiene:



El 30,77% de las empresas participantes realiza sensibilización mediante campañas de información en seguridad vial, el 21,89% realiza formación teórica en seguridad vial y solo el 6,80% realiza formación práctica en seguridad vial.

La Formación en materia de Seguridad Vial en el entorno laboral se afronta desde distintos enfoques:

- El ámbito cultural y educativo actual.
- Educación y Formación Vial del usuario/empleada.
- Planes de Formación.

El ámbito cultural y educativo actual.

La Seguridad Vial es algo muy reciente, pero aceptablemente arraigado en la ciudadanía, pero no cubre todo ciclo formativo (0-100 años) de las personas, con la misma intensidad.

La Educación Vial como tal, es prácticamente inexistente, resumiendo en acciones, mayoritariamente comerciales, puntuales y discontinuas, casi nunca en la misma dirección, ni con el mismo mensaje.

Es un hecho la paulatina desaparición de los policías municipales de las aulas de los colegios, de los parques infantiles de tráfico tradicionales y la inexistencia de los planes educativos en los colegios e institutos; ya hay quien ha afirmado que la educación vial es un concepto exclusivo de "país rico" y en tiempos de crisis esta actividad se reduce notablemente.

En la Educación Vial infantil afortunadamente aparecen nuevas iniciativas que debemos aplaudir como son la incorporación del concepto de Escuela Infantil de Tráfico en los grandes parques temáticos de nuestro país; esto nos da la esperanza de que cuando un joven accede a la formación vial porque quiere obtener su primera licencia de ciclomotor o permiso de coche vendrá con un bagaje, con una formación y por lo tanto integrará mucho mejor el código, la normativa, la convivencia en la conducción del vehículo, que el que viene sin ningún tipo de formación previa; el previamente formado actuará con mucha seguridad y muchísimo menos riesgo.

Sobre el proceso de formación para el examen oficial del permiso, existen serias dudas sobre la rigurosidad y la profundidad de la formación del conductor. Debemos remarcar que el aspirante prioriza la obtención del permiso de conducir a la de aprender a conducir.

Todavía en nuestra mente existe ese concepto de que el carnet de conducir es para toda la vida

y que nos permite conducir cualquier clase de vehículo, en cualquier circunstancia, que esté reflejado en nuestro tipo de permiso. Incluso se admite que por el hecho de poseer la licencia B, vehículo turismo, a los 3 años ya podemos conducir motocicleta, de hasta 125cc.

Hemos pasado, de contar muertos y heridos en fin de semana reflejado de una forma rutinaria en los medios de comunicación, a un vuelco en los últimos 15 años, consiguiendo que la palabra Seguridad Vial esté permanentemente en boca de todos los ciudadanos.

Nuestras cifras de accidentes son muy altas, sin embargo hemos conseguido avances espectaculares en mortalidad en carretera. Dentro de la Europa de los 15 estábamos en la cola en cuanto a resultados; en la actual Europa de los 28 estamos en el cuarto puesto de países europeos con menos muertos de tráfico, pero no debemos confundirnos y creer que estamos bien.

Nos encontramos que sólo desde hace once años se hace una observación continuada de la persona como conductor, verificando si se debe suspender, interrumpir o no su permiso de conductor. El gran punto de inflexión fue la implantación del carnet por puntos, en vigor desde el 1 de julio de 2006.

La empresa admite como único requisito para conducir un coche, al servicio de la empresa o de la propia empresa, que el trabajador declare estar en posesión de permiso de conducir correspondiente, sin verificación alguna, en la mayoría de los casos.

Se ve como un compromiso propio del individuo, estar capacitado o no, totalmente independiente de la responsabilidad de la empresa. No podemos dejar al margen esta responsabilidad como empresa.

Educación y Formación Vial del usuario/empleadao.

Cumplimiento de normas; todos podemos contribuir sustancialmente a la Seguridad Vial. Si todos nos pusiésemos el cinturón de seguridad, respetásemos los límites de seguridad y no condujésemos bajo los efectos del alcohol, drogas u otras sustancias, se estima que podríamos salvar más de 12.000 vidas al año en las carreteras europeas solo con el cumplimiento de normas. Esta actuación no supone coste alguno y por el contrario, lo que obtendríamos a cambio es obviamente muy valioso.

Es necesario cumplir la legislación vial, no sólo en lo que respecta a sancionar las infracciones sino a disuadir a los infractores y promover una conducción responsable.

Ejemplos de incumplimiento como: exceso de velocidad, los sistemas de retención infantil, el esperar a cruzar el semáforo hasta que se ponga verde, a pesar de que no venga nadie, cruzar por los pasos de peatones, prioridad de la derecha, uso de intermitentes, etc.

Exceso de velocidad; es uno de los mayores problemas de Seguridad Vial y un factor determinante en alrededor del 25% de los accidentes mortales de tráfico. Asimismo, aumenta sustancialmente el riesgo de sufrir un accidente.

Cinturones de seguridad, el cinturón de seguridad es el sistema más sencillo y económico para evitar sufrir daños en un accidente. No se necesita ninguna tecnología específica y los llevan todos los coches. Desde 2006, el uso del cinturón de seguridad es obligatorio en todos los vehículos, olvidamos de forma sistemática de su utilización especialmente en las plazas traseras, tan importante como cualquier otra posición en el interior del habitáculo.

Distracciones; para garantizar la seguridad de los conductores, los pasajeros y otros usuarios de las carreteras, es fundamental que los conductores estén atentos en todo momento al tráfico que les rodea.

Aptitud para la conducción; todos los conductores deben poseer una serie de aptitudes físicas y psíquicas; precisan de una formación adicional además de la habitual necesaria para obtener el permiso de conducir. Los conductores profesionales, por ejemplo, necesitan una formación especial para trabajar dentro de la UE. (CAP) Asimismo, se obliga a muchos infractores reincidentes a apuntarse a programas de rehabilitación para mejorar su comportamiento en la carretera. (Carnet por puntos)

Conductores profesionales; la fatiga, preocupaciones, distracciones y la velocidad inadecuada, son las causas habituales de los accidentes de los conductores de camiones, autobuses y coches de empresa. Los accidentes laborales en carretera son la principal causa de muerte por accidente laboral en los países industrializados.

Uso de la bicicleta; asociado a una conducta vial es un tema pendiente y altamente preocupante, desaparece el respeto a la norma y a la señal, con un saldo de víctimas elevado.

Plan de Formación

Para la elaboración del Plan de Formación se debe analizar inicialmente los datos de siniestralidad laboral en relación a los accidentes de tráfico, la identificación y evaluación de los riesgos correspondientes junto con las necesidades. La mejor fórmula es analizar conjuntamente el informe de siniestralidad laboral en materia de tráfico, una vez conocidas las auténticas realidades y detectados los factores de riesgo, se debe preparar un Plan de Formación y de Sensibilización ajustado a los tiempos reales y que nos facilitará la mejora de los conductores y por consiguiente la reducción de la siniestralidad laboral en materia de tráfico.

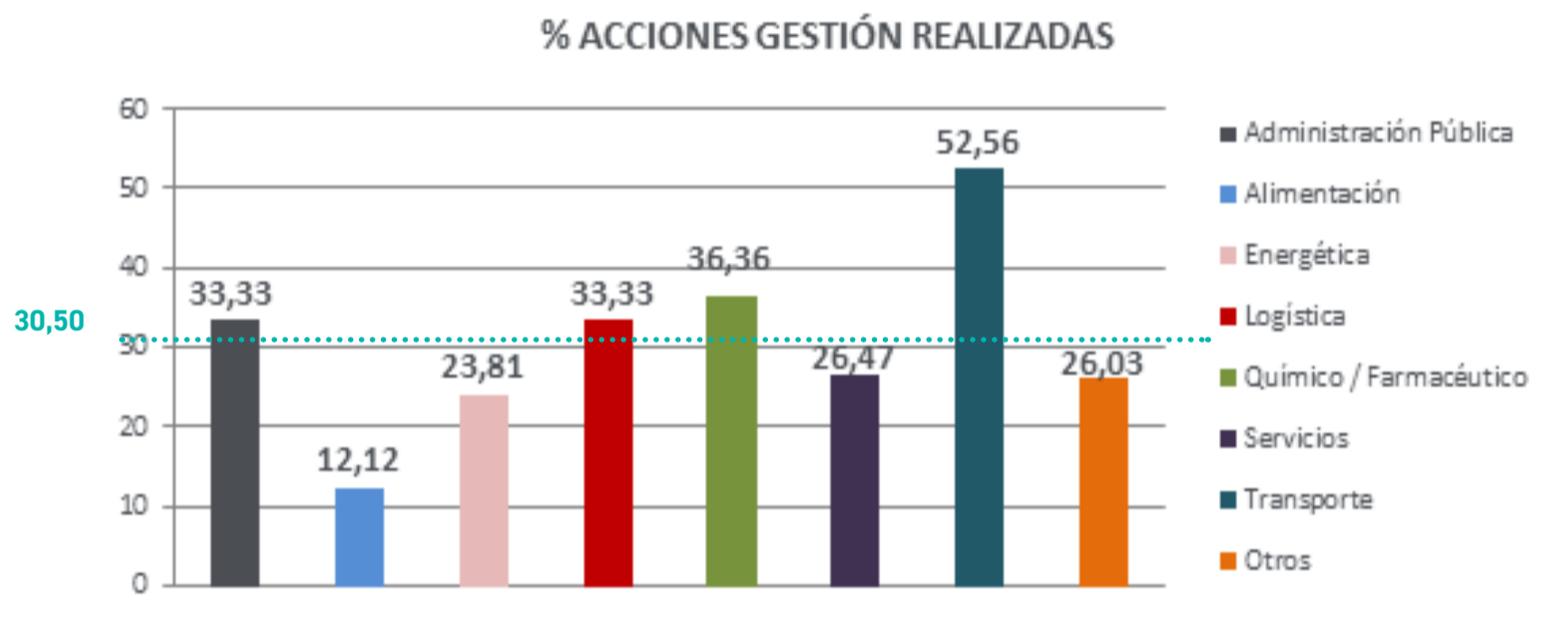
8.6. ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

a) ANÁLISIS DE LAS ACCIONES DE GESTIÓN REALIZADAS

Para realizar este análisis de las acciones de gestión realizadas, con el objeto de obtener una estimación del cumplimiento de las empresas y valorar la integración de la Seguridad Vial en el sistema de gestión preventivo de la empresa, analizamos el cumplimiento de estas tres cuestiones, la disposición de un Plan de Movilidad donde se analice la movilidad y la seguridad vial de los trabajadores y se apliquen medidas para mejorar los desplazamientos y minimizar el riesgos de accidente de tráfico, la implantación de las medidas del Plan y la realización de análisis de los accidentes de tráfico.

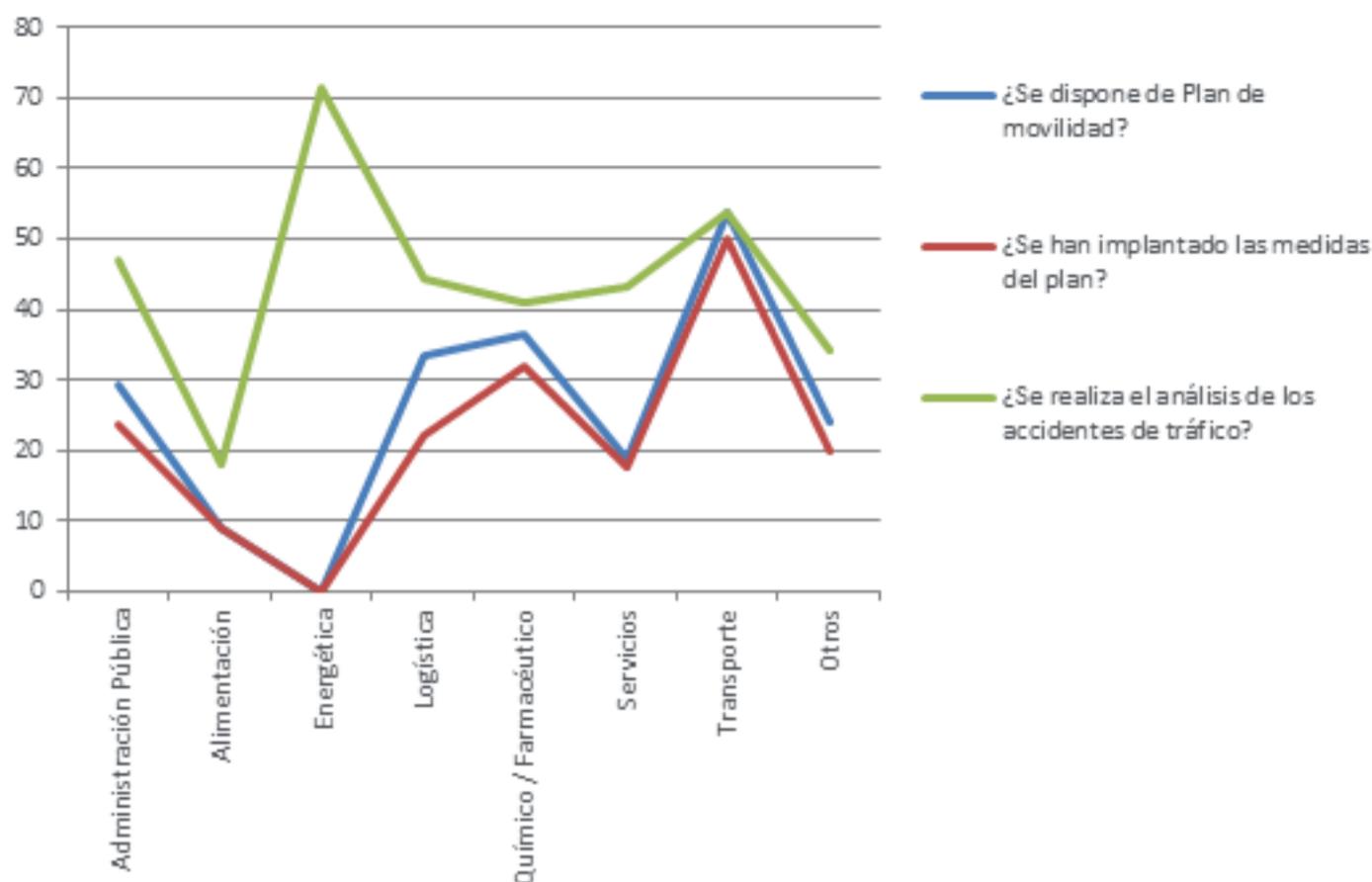
PREGUNTA	
1	¿Se dispone de Plan de movilidad?
2	¿Se han implantado las medidas del plan?
3	¿Se realiza el análisis de los accidentes de tráfico?

Se presenta el resultado obtenido, analizados por sectores, y el valor medio de cumplimiento de las empresas.



% ACTUACIÓN REALIZADAS	¿Se dispone de Plan de movilidad?	¿Se han implantado las medidas del plan?	¿Se realiza el análisis de los accidentes de tráfico?
Administración Pública	29,41%	23,53%	47,06%
Alimentación	9,09%	9,09%	18,18%
Energética	0,00%	0,00%	71,43%
Logística	33,33%	22,22%	44,44%
Químico / Farmacéutico	36,36%	31,82%	40,91%
Servicios	18,63%	17,65%	43,14%
Transporte	53,85%	50,00%	53,85%
Otros	23,97%	19,86%	34,25%

Se presenta el resultado para cada una de las tres cuestiones, la disposición de un Plan de Movilidad donde se analice la movilidad y la seguridad vial de los trabajadores y se apliquen medidas para mejorar los desplazamientos y minimizar el riesgos de accidente de tráfico, la implantación de las medidas del Plan y la realización de análisis de los accidentes de tráfico.



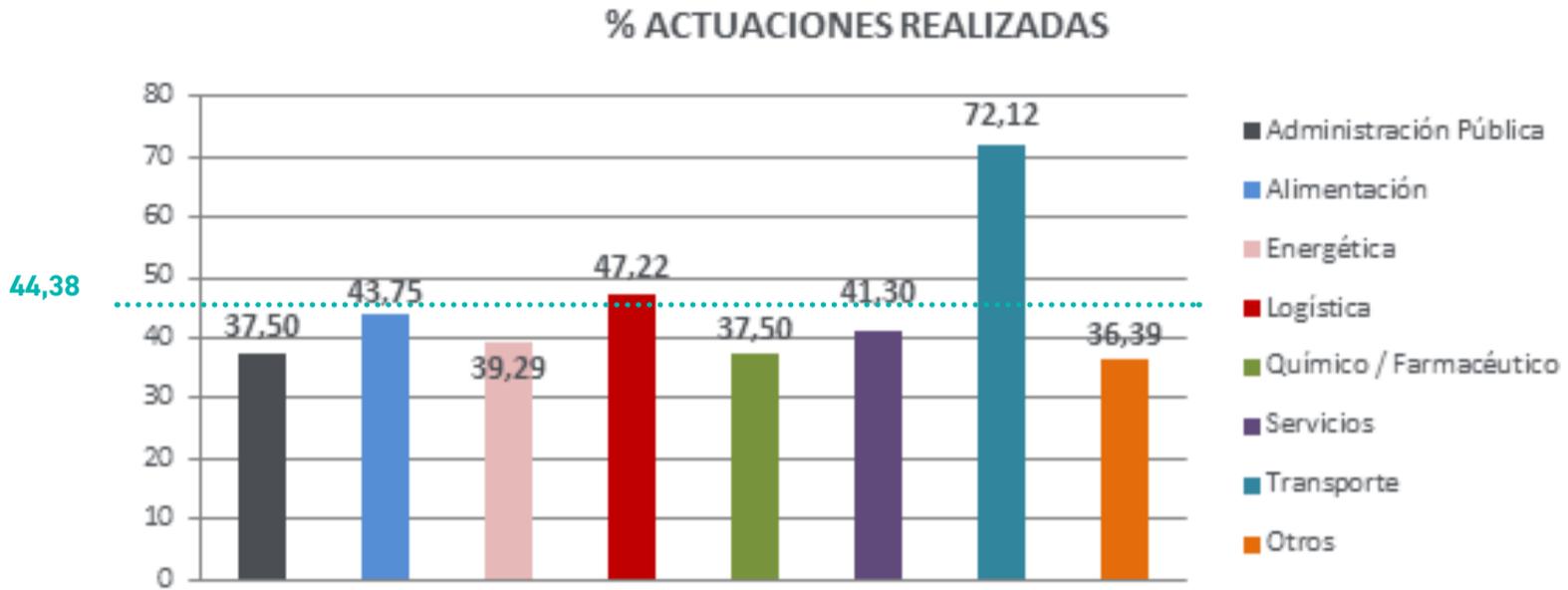
b) ANÁLISIS DE LAS ACTUACIONES PREVENTIVAS REALIZADAS

Para realizar este análisis de las actuaciones preventivas realizadas, con el objeto de valorar el cumplimiento de las empresas respecto a la puesta en marcha de acciones dirigidas al factor humano, al factor vehículo y al factor entorno/vía y obtener una estimación del cumplimiento de las empresas, analizamos el cumplimiento de las siete cuestiones que a continuación presentamos. Incluimos las respuestas que se consideran válidas para estimar que se ha cumplido respecto a la acción preguntada:

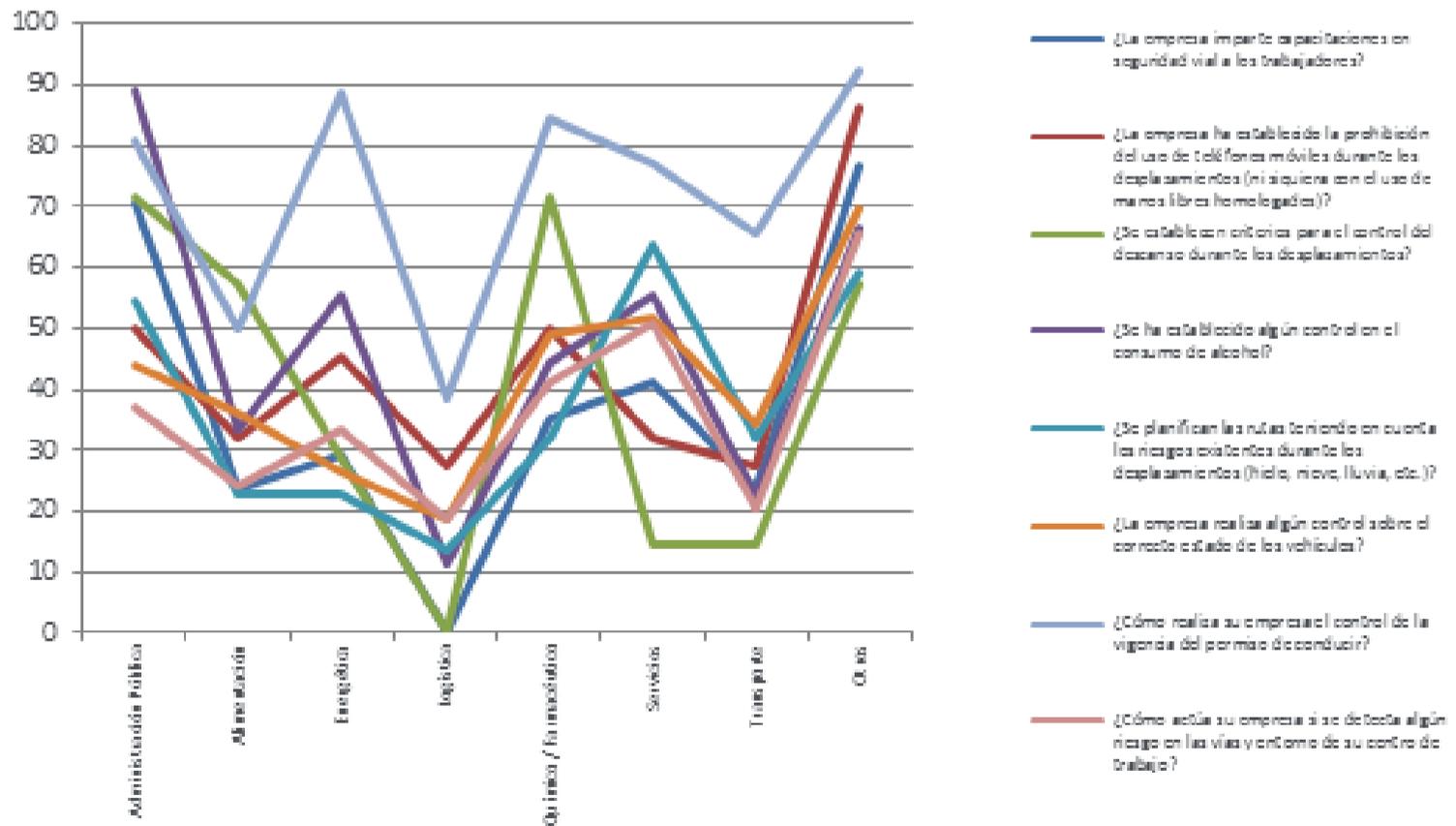
PREGUNTA	
1	¿La empresa imparte capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores? Respuesta válida: Si
2	¿La empresa ha establecido la prohibición del uso de teléfonos móviles durante los desplazamientos (ni siquiera con el uso de manos libres homologados)? Respuesta válida: Si
3	¿Se establecen criterios para el control del descanso durante los desplazamientos? Respuesta válida: Si
4	¿Se ha establecido algún control en el consumo de alcohol? Respuesta válida: Si
5	¿Se planifican las rutas teniendo en cuenta los riesgos existentes durante los desplazamientos (hielo, nieve, lluvia, etc.)? Respuesta válida: Si
6	¿La empresa realiza algún control sobre el correcto estado de los vehículos? Respuestas válidas: Si, se dispone de un departamento y responsable del mantenimiento de los vehículos. Este control es realizado por las empresas de renting/leasing.
7	¿Cómo realiza su empresa el control de la vigencia del permiso de conducir?

	Respuestas válidas: Compromiso de notificación de cualquier incidencia a la empresa. Firma de un compromiso de utilización de vehículo. Otros.
8	¿Cómo actúa su empresa si se detecta algún riesgo en las vías y entorno de su centro de trabajo? Respuesta válida: Informa a la administración / policía competente.

Se muestra el resultado obtenido, analizados por sectores, y el valor medio de cumplimiento de las empresas.



Se presenta el resultado del cumplimiento de las siete cuestiones planteadas para analizar las actuaciones preventivas realizadas.



9. CONCLUSIONES

a) CONCLUSIONES

- Las muertes por accidentes de tráfico suponen un 33% del total de muertes por accidentes de trabajo y un 11,5% del total de tráfico en España.
- Si bien el número de accidentes de trabajo en los últimos 10 años se redujo un 42,91%, el número de accidentes laborales de tráfico solo se redujo la mitad, un 22,48%, estando en porcentajes superiores en 3 puntos en el % de accidentes laborales de tráfico sobre el total accidentes de trabajo, con un 8,52% en 2007 y un 11,56% en 2017.
- El 80% de los accidentes laborales de tráfico "in misión" lo tienen hombres, el 20% restante mujeres, en cambio en los accidentes "in itinere" estos lo tienen a partes iguales hombres y mujeres. La edad media de los accidentados se sitúa en los 37,5 años y el turismo en un 50% de las ocasiones el vehículo con el que se producen los accidentes.
- El 50% de los vehículos tiene una edad media menor de 10 años, la del parque automovilístico español en julio de 2017 se situaba en 14 años. Más de la mitad de las empresas que contestan afirman que los vehículos tienen más de 5 años.
- Solo el 24% de las empresas tiene un plan de movilidad y el 87% de éstas lo tienen implantado, lo que implica que un 20,5% de las empresas tiene implantado un plan de movilidad.

De las empresas del sector transporte y del sector logística, bastantes menos de la mitad, un 43,24% y un 36,36% respectivamente cuenta con un plan de movilidad.

De las empresas que indican que sus empleados utilizan motocicleta para desplazamientos de trabajo, solo un 9,21% disponen de un plan de movilidad.

- Un 52,66% de las empresas tienen implantado algún sistema de gestión, siendo solo el 3,55% las que lo tienen en seguridad vial. El 14,20% de las empresas conoce la norma ISO 39001 de gestión de sistemas de Seguridad Vial y un 34,62% estaría interesado en certificarse.
- El 62% de las empresas no analizan las causas/circunstancias de los accidentes de tráfico de sus empleados (ya sean "in itinere" o "in misión"), con lo que difícilmente podrán ejecutar acciones o planes para evitarlos. Solo analizando los casos vividos, se puede actuar en su prevención. ¿No se sienten responsables de los accidentes laborales de tráfico y trasladan la responsabilidad a las distintas administraciones relacionadas con el tráfico?.
- Menos del 40% de las empresas valora o requiere una actitud "responsable" a sus trabajadores (no se controla la vigencia del permiso o si se han perdido puntos; no hay criterios de descanso en los desplazamientos; no hay normativa propia de uso del móvil en el coche; no se analizan los accidentes de tráfico, etc.).
- Más del 60% de las empresas no realizan una trazabilidad sobre la vigencia del carnet de conducir de los trabajadores que realizan desplazamientos con vehículo en jornada.

- Solo el 30% han establecido la prohibición de uso de teléfono móvil durante los desplazamientos.
- Más del 80% no realiza ninguna acción dirigida al control o concienciación del consumo del alcohol, sustancias o productos estupefacientes o fármacos,
- En el 60% de las empresas, traspasan a terceros (talleres, empresa de renting, el propio empleado) la tarea de comprobar el estado de mantenimiento y de condiciones correctas de seguridad y mantenimiento de los vehículos de empresa o usados para la actividad de sus empleados. Casi la mitad lo dejan al criterio del trabajador que conduce el vehículo el mantenimiento del mismo.
- El 46% de las empresas planifican la ruta en función de las inclemencias climatológicas.
- El 54% de las empresas no realiza ningún tipo de formación a sus trabajadores en materia de Seguridad Vial y solo el 7% la realiza de forma práctica en centros especializados.
- El cumplimiento de las empresas respecto a las 3 cuestiones planteadas para valorar la integración de la seguridad vial en el sistema preventivo es del 30,5%.
- El cumplimiento de las empresas respecto a la implantación de acciones dirigidas al factor humano, al factor vehículo y al factor entorno/vía para valorar la integración de medidas de seguridad vial en la planificación de la prevención de la empresa es de un 44,38%.

b) VALORACIONES

Integración del accidente de tráfico como accidente laboral en la empresa.

Actualmente la dificultad de asociar el accidente de tráfico con un accidente laboral se está diluyendo y es más frecuente encontrarse con empresas que conocen y valoran estos accidentes "in itinere" o "in misión".

La empresa en la gestión de la prevención sobre el riesgo de accidente laboral de tráfico deberá desarrollar medidas que hagan disminuir el riesgo sobre el factor humano (estrés, cansancio, falta de formación, etc.) y medidas para mejorar el factor vehículo y el factor entorno.

Las acciones preventivas orientadas a influir sobre el factor humano / conductor pasan por realizar unas campañas informativas de sensibilización y un Plan de Formación con cursos teóricos y prácticos, manuales de seguridad, simuladores, etc. adaptado a las necesidades de la empresa.

Las empresas deben tomar acciones concretas en pro de la Seguridad Vial en el entorno laboral.

Existe confusión y dispersión en la responsabilidad de identificar quienes son los responsables de la Seguridad Vial en la empresa; desde distintos departamentos se trabaja este área y, en este momento no se opera con transversalidad de departamentos implicados ni con la cohesión necesaria de la sección en las acciones; Prevención de Riesgos, Formación, Asesoría Jurídica, Recursos Humanos, Gestión de Flotas, responsables de Salud y Medio Ambiente, etc. son distintos protagonistas que en las grandes corporaciones toman iniciativas sobre este frente pero no siempre en una línea única y común.

A pesar de que la empresa considera al empleado como el principal activo, no valora en sus pruebas de acceso la tendencia como persona a "ser seguro" en las actividades de su vida

Integración del accidente laboral de tráfico como un riesgo en la empresa.

El riesgo de accidente laboral de tráfico es un riesgo propio de la empresa que está haciendo un gran trabajo en interiorizarlo dentro de su sistema de gestión de la prevención.

El accidente laboral de tráfico, como riesgo, se debe evaluar teniendo en cuenta tres factores que intervienen de forma simultánea en los accidentes que son: Factor Humano, Factor Vehículo y Factor Entorno/Vías/Infraestructuras.

Una correcta evaluación de riesgos en materia de Seguridad Vial se basa en el análisis de la organización de la empresa que afecta al factor humano y del entorno, evaluación del vehículo asegurando un correcto mantenimiento preventivo del mismo.

IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

La implantación de un sistema de gestión de la Seguridad Vial puede ayudarnos a conseguir la integración del accidente laboral de tráfico como un riesgo más de la empresa.

Los sistemas de gestión de la Seguridad Vial permiten ayudar a las empresas reducir, y en última instancia eliminar, la incidencia y riesgo de las muertes y heridas graves derivadas de estos accidentes.

La Norma UNE-ISO 39001 Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial, de aplicación tanto para entidades públicas y privadas que interactúan con el sistema vial, es una herramienta que puede permitir un uso más efectivo del sistema vial desde el punto de vista de los resultados deseados. La implantación de un Sistema de Gestión Vial conforme a UNE-ISO 39001 conlleva tres grandes ventajas para las empresas, promueve un enfoque de sistema seguro cuyo objetivo a largo plazo es la eliminación de muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico, basado en el fomento de buenas prácticas de la Seguridad Vial destinadas a reducirlos, evita importantes costes económicos y pérdidas de beneficios en la empresa, al tiempo que puede mejorar la productividad y rentabilidad de su negocio, al garantizar la máxima seguridad a sus empleados y refuerza su posición en el ámbito de la Responsabilidad Social Corporativa, adoptando el espíritu de la responsabilidad compartida de la Seguridad Vial entre los diferentes actores del sistema vial. El Sistema de Gestión de la Seguridad Vial se centra en la organización, en sus objetivos y metas de Seguridad Vial, y orienta la planificación de actividades que permitan alcanzarlos mediante un enfoque de Sistema Seguro de Seguridad Vial

Integración de posibles medidas en la planificación de la prevención por la empresa.

Aunque las empresas anuncian medidas correctoras ante los accidentes de tráfico en el ámbito laboral, éstas se limitan a medidas generalistas que pasan por difundir a sus empleados información muy básica (consejos de conducción segura, etc.) que no se ajusta, en la mayoría de los casos, a la realidad de la empresa por falta de un análisis específico de la materia.

Constatamos una dispersión absoluta en la figura de quién efectúa el análisis y, en consecuencia, el diseño de las acciones correctivas. Sugerimos potenciar la figura del experto en Seguridad Vial en las empresas, ya que los actuales responsables lo hacen en base a criterios e ideas

generalistas con influencia de los medios de comunicación y tendencias de la gente sin un conocimiento suficiente de las herramientas y métodos disponibles.

La mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera: el usuario de la carretera es el primer eslabón en la cadena de seguridad y el más propenso a errores. Con independencia de las medidas técnicas que existan, la eficacia de las políticas de Seguridad Vial depende, en última instancia, del comportamiento de los usuarios. La educación, la formación y el cumplimiento de las normas son esenciales.

Como propuestas de acciones a realizar en la empresa para un plan de Seguridad Vial están: (algunas de ellas obtenidas del INSST).

Acciones generales:

- Acciones dirigidas a identificar, evaluar y gestionar el riesgo de accidente laboral de tráfico.
- Acciones encaminadas a gestionar la Seguridad Vial desde la Política Preventiva y mediante un Plan de Movilidad.
- Acciones dirigidas a la investigación de los accidentes "in itinere" o "in misión" como accidentes laborales.
- Acciones dirigidas a formar e informar a los trabajadores.

Acciones específicas:

- Acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo (elementos de seguridad en vehículos, mantenimiento del vehículo,...).
- Acciones orientadas a influir sobre la vía y el entorno (señalización de riesgos, mejora de accesos al centro de trabajo).
- Acciones dirigidas a la seguridad de la gestión de los desplazamientos (servicio de autobús de empresa, vehículos compartidos, fomentar el transporte público,...).
- Acciones dirigidas a la seguridad en las comunicaciones y viales.
- Acciones dirigidas a organizar el trabajo para reducir el nº de desplazamientos necesarios para el desarrollo de la actividad (por ejemplo con teletrabajo, videoconferencia,...) o su tamaño (reasignación de carteras de clientes para que estén más cerca del domicilio o del centro de trabajo).
- Acciones dirigidas a promover la flexibilización de los horarios.

PLAN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL E INTERACCIÓN CON OTROS SISTEMAS DE GESTIÓN

Se puede integrar la cultura de la seguridad vial en la empresa como una buena práctica en la política de prevención de riesgos laborales y medioambiental, mediante un Plan de Movilidad y Seguridad Vial que además de tener el objetivo de minimizar el riesgo de accidentes laborales "in misión" e "in itinere", con la interacción con otros sistemas de gestión y con el factor vehículo con el propósito de identificar y analizar el impacto ambiental y las emisiones de gases de

efecto invernadero y la propuesta de acciones estratégicas que desemboquen en la reducción de contaminación y costes para la empresa.

Incorporando dentro de la Política Preventiva de la empresa principios que mejoren de forma integral la seguridad y eficiencia medioambiental en todos los modos de transporte y la seguridad vial, reduciendo los riesgos de accidentes laborales (in misión e in itinere) y el impacto ambiental de dicha actividad, tales como:

- Comprometiéndose a introducir las medidas relacionadas con la Movilidad Vial dentro de las medidas de recursos humanos, logística, transporte, medio ambiente, formación y comunicación de la empresa.
- Incluyendo la Movilidad vial dentro de la integración de la prevención en la organización de la empresa, desarrollándose de forma, que cualquier trabajador que asuma o al que se le confíe la realización de una tarea con mando sobre otros, tenga la obligación de cumplir, hacer cumplir y exigir las normas de seguridad y salud establecidas por la empresa.
- Minimizando el riesgo de accidente in misión e in itinere mediante la introducción de medidas técnicas u organizativas.
- Minimizando el impacto de la movilidad de la organización mediante la introducción de medidas técnicas u organizativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Actuando sobre la opción modal de los desplazamientos de empleados, adoptando medidas de incentivación de transporte colectivo y transporte público.
- Estableciendo un sistema de seguimiento periódico que permita evaluar, actuar y alcanzar los objetivos y metas en la reducción de las emisiones de CO₂.
- Evaluando el impacto ambiental de la movilidad de la organización.
- Calculando de emisiones en toneladas de CO₂ del transporte de la organización.
- Estimando la reducción de las emisiones de CO₂ con la aplicación de las acciones estratégicas.

El Plan de Movilidad y Seguridad Vial podrá complementar o ser complementado con diferentes medidas dentro de las Políticas de Responsabilidad Social Corporativa

- Compromiso de la empresa para reducir la siniestralidad laboral vial y el impacto al medioambiente.
- La organización de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en la empresa.
- El sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la empresa.
- Una evaluación de los riesgos en la empresa y un análisis y valoración de del impacto de la movilidad.
- Las medida de prevención de riesgos y posibles medidas medioambientales a aplicar.
- Un sistema de evaluación y seguimiento.

Estableciendo el ámbito del plan tanto para los accidentes "in misión" como "in itinere" en los cuales se haga uso de, no solo de los vehículos de empresa (propios de la empresa, leasing/ renting, sino incluyendo los de alquiler y particulares del trabajador, incluso de subcontratas, proveedores, visitas, clientes, etc. que tienen impacto dentro del sistema de seguridad vial de la

empresa. Estableciendo dentro de ese alcance, el análisis, valoración y propuesta de medidas dirigidas a la reducción del impacto ambiental de las emisiones de CO₂ y de los otros gases de efecto invernadero de la organización (Óxidos de Nitrógeno, CO, NH₃, CH₄, NO, NO₂, N₂O, óxidos nitrógeno, partículas de diámetro inferior a 10µm, a 2.5µm y totales, compuestos orgánicos volátiles y compuestos orgánicos volátiles no metálicos).

Estableciendo funciones y responsabilidades a toda la escala jerárquica y funcional de la empresa (alta dirección, mando intermedios, trabajadores, gestor del Plan de Movilidad y Seguridad Vial, gestor de flota, departamento de Medio Ambiente, departamento de energía, mantenimiento de flota,)

Definiendo objetivos y metas, que deben ser planificados y revisados periódicamente y en caso de producirse un desvío, proponiendo para su corrección cuantas medidas sean necesarias, y contando con indicadores para su medición, seguimiento y control. Los objetivos y sus indicadores para su medición y seguimiento deberían establecerse para el alcance preventivo a distintos niveles (siniestralidad, mejora del nivel de riesgo, grado de cumplimiento de la actividad preventiva programada) y para el alcance del nivel energético y medioambiental (reducción de la emisión de CO₂ y del consumo de combustible, disminución de la antigüedad media de la flota de vehículos).

Analizando los accidentes laborales de tráfico y otros accidentes relacionados con la movilidad y sus causas, realizando el análisis y evaluación de los riesgos mediante un diagnóstico y evaluación dirigiéndolo hacia la identificación y priorización de los colectivos, valorando los aspectos organizacionales relacionados con la seguridad vial (la organización de los itinerarios, el transporte, la gestión de los medios de transporte, el sistema de trabajo y gestión de las comunicaciones, la organización de los tiempos y la vigilancia de la salud), valorando la movilidad de los trabajadores y los medios de transporte utilizados para el acceso al centro de trabajo y aparcamientos.

Realizando el análisis del impacto ambiental de la movilidad de la empresa según los criterios establecidos en el R.D. 163/2014, de 14 de marzo, por el que se crea el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono. Por tanto, el impacto ambiental asociado a la movilidad de la organización se cuantificará a través de las Toneladas de CO₂ asociadas a su actividad de transporte, estimando su reducción debido a la aplicación de acciones estratégicas.

Mediante el establecimiento de acciones y criterios de actuación para la mejora integral de la seguridad en todos los modos de transporte, aumentando la protección de las personas, los bienes transportados y las instalaciones del transporte, así como la reducción del impacto ambiental mediante la racionalización del uso de la flota de vehículos y su consumo de energía, lo que reduce las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la organización.

Para lo que se debe analizar y valorar las posibles medidas preventivas a aplicar en forma de líneas de acción estratégicas, que minimicen el factor de riesgos expresado y posibiliten posteriores fases de actuación y/o ulteriores análisis (organizativas, tecnológicas, de recursos humanos, dirigidas a instalaciones de la empresa y a los vehículos, de formación e información y de vigilancia de la salud).

Así mismo se debe analizar y valorar las posibles medidas que generen un impacto ambiental positivo y de ahorro energético, de eficiencia de la flota de vehículos, las emisiones reales emitidas respecto de las emisiones teóricas, la antigüedad de la flota de vehículos, los combustibles empleados por la flota de vehículos y el coste económico (combustible, mantenimiento, gastos

recurrentes y otros costes adicionales), estudiando la rentabilidad de cada una de ellas.

Una vez analizadas y valoradas las posibles medidas preventivas, medioambientales y energéticas a aplicar, se deberá planificar su implantación de manera organizada, en medidas tecnológicas, medidas de recursos humanos, medidas organizativas, medidas dirigidas a los vehículos, opciones modales de desplazamiento, medidas dirigidas a las instalaciones de la empresa, medidas formativas, medidas informativas, medidas dirigidas a la vigilancia de la salud, establecimiento de controles periódicos de las condiciones de movilidad y otras.

Planes de Formación en Seguridad Vial en el entorno laboral.

La mejor fórmula es analizar el informe de siniestralidad laboral de la empresa en materia de tráfico. Una vez conocidas las auténticas realidades y detectados los factores de riesgo, presentamos un plan de formación y sensibilización ajustado a los tiempos reales y que nos facilitará la mejora de los conductores y por consiguiente la reducción de la siniestralidad laboral en materia de tráfico.

Presentaremos un plan de formación de conductores y sensibilización en materia de tráfico para la empresa, que iremos implementando a lo largo del tiempo en función de las necesidades funcionales de la empresa y de sus índices de siniestralidad.

PLAN DE FORMACIÓN

Tiempo / alumnos	Grupo A	Grupo B	Grupo C	Grupo D	In Company
	1 - 144	145 - 289	290 - 434	435 - 579	
Año 1	Pista				Actividad
Año 2		Pista			
Año 3	Check-Drive		Pista		
Año 4		Check-Drive		Pista	Actividad
Año 5	E-driving		Check-Drive		
Año 6		E-driving		Check-Drive	
Año 7	Pista		E-driving		Actividad
Año 8		Pista		E-driving	
Año 9	Check-Drive		Pista		
Año 10		Check-Drive		Pista	Actividad
Año 11	E-driving		Check-Drive		
Año 12		E-driving		Check-Drive	
Año 13			E-driving		Actividad
Año 14				E-driving	

Descripción de los conceptos

Tiempo	Definimos como tiempo, la frecuencia con la que un mismo conductor o grupo debe realizar una formación y sus correspondientes reciclajes para asegurarnos la máxima eficiencia de la misma y garantizamos que mantenemos los índices de siniestralidad en mínimos.
Alumnos	Definimos a los sujetos que nuestro cliente cree que deben recibir formación sea cual sea el formato que de defina para cada uno de ellos.

Grupo	Definimos como grupos la partición del volumen total de personas que nuestro cliente desea formar en los cupos anuales de formación para evitar que la acción se diluya en el tiempo y al mismo tiempo acotamos el volumen de los grupos para evitar que por su tamaño la formación pueda no ser efectiva y a su vez evitar que por su tamaño el coste pase a no ser asumible.
In Company	Definimos como In Company todas aquellas acciones o actividades a desarrollar en las dependencias de nuestro cliente, considerando que las que no son definidas como tal o se realizan en carretera abierta o en o desde nuestras instalaciones.
Pista	Definimos curso eminentemente práctico en el que valoramos el nivel técnico del participante alumno y su actitud y aptitud frente a situaciones adversas es un curso sobre situaciones en las que recreamos, bajo control, las situaciones límite y principales causas de los accidentes de tráfico. Mínimo de 8 horas en instalaciones adecuadas.
Check-Drive	Definimos como Check-Drive, a un acompañamiento o auditoria individualizado de unas dos horas de duración y de forma individual. El objetivo es valorar la conducción del participante/alumno y descubrir los posibles factores de riesgo que puedan aparecer y formarle para reducirlos al mismo tiempo que se comparte el decálogo y actitudes básicas de una conducción eficiente y segura, como elemento adicional se valora el estado de los elementos de seguridad del vehículo en sí y se verifican los elementos de seguridad obligatorios.
E-driving	Definimos como E-driving una serie de módulos interactivos de conducción vía internet, que sirven como refuerzo y repaso a los cursos desarrollados con anterioridad, Comprende una serie de mensajes novedad y un análisis de la actual situación de la Seguridad Vial en el entorno laboral en general y de la empresa cliente en concreto.
Actividad	Definimos como actividad In Company a una acción multitudinaria al personal de centros de producción u oficinas que solo realizan desplazamientos "in itinere", ya sea dos o cuatro veces al día. Es una actividad por turnos o grupos de concienciación y experiencias limitada.

Es muy importante decidir si lo que necesitamos es un programa orientado a informar, sensibilizar, formar, con el objetivo de convencer a los empleados a interiorizar la Seguridad Vial en su comportamiento.



Teniendo en cuenta que actualmente el triángulo de seguridad es altamente cambiante y el conductor no está suficientemente preparado para ello.

El programa de formación puede corresponder perfectamente al ejemplo antes descrito, continúa en el tiempo, enfocando distintas facetas, y en evaluación continua; si buscamos un programa de sensibilización, como por ejemplo podrían ser las personas que solo realizan itinerarios "in itinere" y puede corresponder a un programa de 4 horas.

Si de lo que hablamos es de un programa de información, frente a una normativa nueva, aun elemento de seguridad que deseamos se incorpore a los vehículos de la flota o a un recordatorio sobre normas de seguridad que "vemos olvidada" por nuestros empleados seguramente con una buena campaña, utilizando el correo electrónico puede ser suficiente.

Debemos tener muy en cuenta a la hora de formar grupos o programar nuevos cursos que éstos sean homogéneos, con alumnos todos nuevos o todos repetidores y coordinar con la escuela el

número de participantes por edición que nos permita tener una formación efectiva a un coste ajustado al programa.

Debemos desarrollar cursos para la gestión del estrés en colectivos sometidos a presión exterior, chóferes profesionales, equipos comerciales, etc.

Debemos contar con un completo programa de Team Building (Construcción de Equipo, se entiende como un conjunto de actividades o ejercicios que permiten a los miembros de un grupo definirse como verdadero equipo) basado todo él, en técnicas y ejercicios de conducción segura y eficiente.

Integración de medidas a adoptar desde la Administración

Se debería considerar una incapacidad vial transitoria, emitida por profesionales sanitarios que dictaminaran la aptitud de la persona para la conducción de vehículos cuando está en una situación física o psicológica incompatible con el desarrollo de esta actividad. Dicha inhabilitación para la conducción temporal debería estar en conocimiento de los organismos oficiales oportunos al igual que se gestiona con la incapacidad laboral.

Fijación de un objetivo relativo a las lesiones en accidentes de carretera: la reducción del número de lesiones será una actuación prioritaria para Europa durante la próxima década. La Comisión formulará los elementos de una estrategia de acción global relativa a las lesiones producidas en accidentes de carretera y a los primeros auxilios, algunos de los cuáles serán los siguientes:

- Formular definiciones comunes de las lesiones graves y leves para fijar objetivos con vistas al establecimiento de un objetivo común de la UE que formará parte de las orientaciones de Seguridad Vial 2010-2020.
- Fomentar el intercambio de buenas prácticas entre los Estados miembros en lo relativo a la reacción de los servicios de socorro en caso de accidente, así como contemplar la recopilación en toda la UE de datos y análisis sobre las lesiones.
- Estudiar el valor añadido de la creación e instalación de grabadores de datos sobre incidencias, las denominadas "cajas negras", especialmente en los vehículos profesionales, para mejorar las investigaciones técnicas y el análisis de los accidentes.

Los motoristas como nuevo centro de atención: la Comisión se centrará especialmente en las motocicletas y otros vehículos de dos ruedas. Mientras que en otros tipos de vehículos de transporte se han registrado disminuciones importantes del número de accidentes mortales y de lesiones con el paso del tiempo, las cifras correspondientes a los motoristas han bajado menos o incluso se han quedado igual.

Se propondrán medidas europeas para los vehículos de motor de dos ruedas:

- Introducir varias medidas de seguridad funcional del vehículo como, por ejemplo, la instalación obligatoria de sistemas avanzados de frenado, encendido automático de las luces de cruce y medidas actualizadas contra la manipulación (para que no puedan quitarse los controles de la velocidad) en determinadas clases de vehículos de motor de dos ruedas.
- Formular normas técnicas sobre los equipos protectores (por ejemplo, la ropa) y estudiar la viabilidad de equipar las motocicletas con un colchón de aire o de incluir uno en las ropas protectoras.

- Ampliar la legislación de la UE sobre las inspecciones técnicas de vehículos a las motocicletas y otros vehículos de motor de dos ruedas inexistente en la actualidad.

Una de las prioridades será mejorar la calidad del sistema de formación y de concesión de permisos, sobre todo mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva de la UE sobre el permiso de conducción, de forma que se contemplen:

- Criterios mínimos para los instructores de conducción.
- Posible introducción de la conducción con acompañante en el proceso previo a la concesión del permiso de conducción, esto es, la determinación de la edad, la experiencia y las condiciones mínimas en los países que decidan utilizar este sistema.
- La posibilidad de introducir períodos de prueba después del examen de conducción, aplicándose controles más estrictos a los conductores que hayan obtenido su permiso recientemente.
- La posibilidad de contemplar la conducción ecológica en las pruebas teóricas y prácticas para una conducción más segura y limpia.

El gran salto aparece tras la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (Ley 31/95 8 de noviembre) y reglamentos posteriores, en los que se define que la empresa está obligada a dar la formación correspondiente al trabajador que le permita manipular las herramientas que la empresa pone a su disposición para desarrollar su trabajo sin riesgo a sufrir accidente alguno; entendiéndose sin lugar a dudas el coche de empresa como una herramienta de trabajo. Incluyendo el coche particular que tras una misión factura kilometraje.

Las constantes alusiones desde la Administración, desde diversos puntos de vista, (médico, jurídico, laboral, inspección de trabajo, etc.), han logrado que empresarios, administración y ciudadanos hayan fijado su atención en la Seguridad Vial en el entorno laboral.

En los últimos años, los Directores en la Dirección General de Tráfico se han mostrado sensibles a relacionar tráfico y accidente laboral vinculando los distintos aspectos de la Seguridad Vial en el entorno laboral.

Vivimos todavía en un concepto en que nuestro permiso individual (privado) de conducción es equivalente a la licencia profesional de conducción, y quienes precisamente lo admiten, exigen para otro tipo de vehículo, por ejemplo carretilla o toro, dumper, etc. un permiso (capacitación) específico para poder desarrollar la conducción en el ámbito de la empresa, no es así en el caso de un vehículo turismo, furgoneta, motocicleta etc.

Se continúa haciendo esfuerzos para definir la figura jurídica del conductor profesional o de empresa y para nosotros estas definiciones cubren el concepto casi al cien por cien. Definición basada en la diferencia entre conductor profesional o conductor de empresa, que nos permitan acortar la responsabilidad y necesidad de formación...

...siendo el chofer profesional aquel al que se le contrata para que desarrolle su actividad mayoritariamente o casi en exclusiva conduciendo (conductor autobús, camionero, taxista, ...) y podíamos introducir el concepto conductor de empresa que es aquel al que se le contrata para una misión totalmente distinta a la de conducir pero que para poder llevarla a cabo necesita conducir más de 7.500 kilómetros anuales (visitador médico, comercial, servicio técnico, ...).

Mejor cumplimiento de las normas: la eficacia de las políticas de Seguridad Vial depende en gran parte de la intensidad de los controles y del cumplimiento de las normas de seguridad. La aplicación de las normas sigue siendo un factor fundamental a fin de establecer las condiciones para una reducción considerable del número de víctimas mortales y heridos. El exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y no utilizar el cinturón de seguridad siguen considerándose las tres principales causas de mortalidad en accidentes viales. Algunas de las medidas nacionales y de la UE para intensificar los controles del cumplimiento de las normas serán las siguientes:

- Formulación por los Estados miembros de planes nacionales de aplicación (por ejemplo, objetivos en lo que se refiere a los temas prioritarios y de los controles exhaustivos a escala nacional.
- Campañas de sensibilización en toda la UE.

La infracción vial más frecuente en los países sigue siendo el exceso de velocidad. La Comisión dará prioridad a la adopción de medidas jurídicamente vinculantes sobre el intercambio transnacional de información en el ámbito de la Seguridad Vial para permitir la identificación y sanción de los infractores extranjeros de las normas relativas a los cinturones de seguridad, la velocidad, el alcohol y los semáforos.

En el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol, las multas podrían combinarse con medidas preventivas. Por ejemplo, la Comisión estudiaría medidas legislativas para establecer la instalación obligatoria de dispositivos de bloqueo por alcoholemia (alcoholocks) en casos de profesionales concretos, por ejemplo, autobuses escolares o en el marco de programas de rehabilitación para los conductores profesionales y no profesionales, a raíz de la conducción en estado ebrio o bajo los efectos de sustancias.

El coste que tiene la empresa que se preocupa de temas preventivos referidos a la Seguridad Vial es bajo, y el ahorro que obtendrá de ello compensa con creces este coste.

10. DOCUMENTOS, LEGISLACIÓN Y ORGANISMOS OFICIALES DE REFERENCIA

Documentos y Legislación

- » Ley General de Seguridad Social (R.D. Legislativo 1/1994), concepto accidente de trabajo y accidente laboral de tráfico.
- » Ley 31/95, de 8 de noviembre, Ley de prevención de riesgos laborales.
- » R.D. 404/2010, de marzo 2010, Plan de movilidad.
- » Ley 2/2011 de economía Sostenible: Planes de movilidad, autonómico, supramunicipal o municipal.
- » 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, concepto fallecido y accidentes de tráfico con víctimas.
- » Estrategia Española de seguridad y Salud en el Trabajo 2015/2020, riesgos asociados a la movilidad.
- » Estrategia Española de Seguridad Vial 2011/2020, de 25 de febrero:
 - Protección a los vulnerables
 - Movilidad sostenible y segura en zona urbana.
 - Seguridad motoristas.
 - Seguridad carreteras convencionales.
 - Seguridad desplazamientos relacionados con el trabajo.
 - Comportamientos relacionados con el alcohol y velocidad.
- » Código Penal en los artículos del 379 al 385 recoge lo establecido frente a Delitos contra la Seguridad Vial.
- » Reforma del Código Penal y de los delitos contra la Seguridad Vial.
- » Guía Metodológica "Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa" del INSHT-Dirección General de Tráfico.
- » Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de seguridad vial en las empresas, de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.
- » Prevención de los riesgos laborales viales. Fundación MAPFRE.
- » Guía de la eficiencia energética en la automoción. IDAE. Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético.
- » Metodología para eficiencia energética en transporte. Proyecto FES-CO2. Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

- » Factores de emisión. Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de CO₂. Versión 9. Julio 2017. Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.
- » Guía para el cálculo de la huella de carbono y para la elaboración de un plan de mejora de una organización. Versión 3. Octubre 2016. Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Organismos oficiales

- Contribución a la Seguridad Vial dentro y fuera del entorno laboral: Dirección General de Tráfico (DGT).
- Contribución desde el punto de vista del entorno laboral: Instituto Nacional de Seguridad Salud y Bienestar en el Trabajo (INSST).
- Comisión no permanente sobre Seguridad Vial y prevención de accidentes de tráfico del Congreso de los Diputados.
- Fiscal Delegado de la Sala de Seguridad Vial.

11. ANEXO: Modelo de encuesta



Fundación **MAPFRE**



Estudio Internacional sobre Seguridad Vial en la empresa



La adopción de conductas seguras en la conducción dentro del ámbito empresarial es necesaria para la reducción de la accidentabilidad, pero también lo es una mayor concienciación en las organizaciones para una gestión efectiva. Para ello, se pone en marcha el **ESTUDIO INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA** promovido por:

Fundación Mapfre, referente en el compromiso con el bienestar de las personas y el progreso social. **Premap Seguridad y Salud**, líder en el sector de prevención de riesgos laborales, y empresa del futuro grupo **Quirónprevención**.

Queremos contar con tu opinión* y conocer las actuaciones realizadas en tu empresa en materia de seguridad vial para tener un mayor grado de conocimiento y poder establecer medidas y pautas empresariales, basadas en las respuestas recogidas en este estudio al que se dará difusión pública.

Con tu participación podrás ganar una de las 30 inscripciones para un **Curso de Seguridad Vial en el ámbito laboral**. Los cupones premiados serán comunicados por esta misma vía, junto con la información necesaria para la aceptación del premio y los resultados del estudio.

Gracias por contribuir en la seguridad de todos.

Rellenar encuesta 

*Los datos recogidos en el mismo serán tratados con fines estadísticos y en ningún caso se relacionarán los resultados con las empresas o personas que colaboren en el mismo.

Encuesta: ESTUDIO INTERNACIONAL SEGURIDAD VIAL EN EL ENTORNO LABORAL

Pág. 1.- DATOS DE LA EMPRESA

Preg.1.- País de la empresa

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- Argentina
- Brasil
- Colombia
- España
- México
- Perú

Preg.2.- Sector de la empresa:

(* Esta pregunta es obligatoria)

- Administración Pública
- Alimentación
- Energética
- Logística
- Químico / Farmacéutico
- Servicios
- Transporte
- Otro (Por favor especifique) _____

Preg.3.- Ámbito de actuación de la empresa

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- Local
- Nacional
- Multinacional

Preg.4.- Número de trabajadores en la empresa

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- < de 10
- Entre 10 y 49
- Entre 50 y 249
- Entre 250 y 499
- > 500

Preg.5.- Porcentaje aproximado de trabajadores con tareas que implican la conducción

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- 0%
- 10%
- 25%
- 50%
- 75%
- 100%

Preg.6.- Número de vehículos utilizados en tareas laborales que son "privados del trabajador"

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- 0
- 1 a 5
- 6 a 10
- 11 a 20
- Más de 20

Edad media de los vehículos que son privados del trabajador

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

(* Contestar solo si :

han contestado a " Número de vehículos utilizados en tareas laborales que son "privados del trabajador"" : "1 a 5" de la página "DATOS DE LA EMPRESA" o además

han contestado a " Número de vehículos utilizados en tareas laborales que son "privados del trabajador"" : "6 a 10" de la página "DATOS DE LA EMPRESA" o además

han contestado a " Número de vehículos utilizados en tareas laborales que son "privados del trabajador"" : "11 a 20" de la página "DATOS DE LA EMPRESA" o además

han contestado a "Número de vehículos utilizados en tareas laborales que son "privados del trabajador"" : "Más de 20" de la página "DATOS DE LA EMPRESA".)

- NS/NC
- 1 a 5
- 6 a 10
- 11 a 15
- 16 a 20
- Más de 20

Preg.7.- Número de vehículos utilizados en tareas laborales que están en "contrato renting /leasing"

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- 0
- 1 a 5
- 6 a 10
- 11 a 20
- Más de 20

Edad media de los vehículos que están en contrato renting /leasing

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

(* Contestar solo si :

han contestado a "Número de vehículos utilizados en tareas laborales que están en "contrato renting /leasing"" : "1 a 5" de la página "DATOS DE LA EMPRESA" o además

han contestado a "Número de vehículos utilizados en tareas laborales que están en "contrato renting /leasing"" : "6 a 10" de la página "DATOS DE LA EMPRESA" o además

han contestado a "Número de vehículos utilizados en tareas laborales que están en "contrato renting /leasing"" : "11 a 20" de la página "DATOS DE LA EMPRESA" o además

han contestado a "Número de vehículos utilizados en tareas laborales que están en "contrato renting /leasing"" : "Más de 20" de la página "DATOS DE LA EMPRESA" .)

- NS/NC
- 1 a 5
- 6 a 10
- 11 a 15
- 16 a 20
- Más de 20

Preg.8.- Número de vehículos utilizados en tareas laborales que son "propiedad de la empresa"

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- 0
- 1 a 5
- 6 a 10
- 11 a 20
- Más de 20

Edad media de los vehículos que son propiedad de la empresa

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

(* Contestar solo si :

han contestado a " Número de vehículos utilizados en tareas laborales que son "propiedad de la empresa"" : "1 a 5" de la página "DATOS DE LA EMPRESA" o además

han contestado a " Número de vehículos utilizados en tareas laborales que son "propiedad de la empresa"" : "6 a 10" de la página "DATOS DE LA EMPRESA" o además

han contestado a " Número de vehículos utilizados en tareas laborales que son "propiedad de la empresa"" : "11 a 20" de la página "DATOS DE LA EMPRESA" o además

han contestado a " Número de vehículos utilizados en tareas laborales que son "propiedad de la empresa"" : "Más de 20" de la página "DATOS DE LA EMPRESA" .)

- NS/NC
- 1 a 5
- 6 a 10
- 11 a 15
- 16 a 20
- Más de 20

Preg.9.- ¿Utilizan la motocicleta/ciclomotor los empleados para desplazamientos de trabajo?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- Sí
- No

¿Porcentaje aproximado de trabajadores que utilizan la motocicleta/ciclomotor para desplazamientos de trabajo?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

(* Contestar solo si :

han contestado a "¿Utilizan la motocicleta/ciclomotor los empleados para desplazamientos de trabajo?" : "Sí" de la página "DATOS DE LA EMPRESA" .)

- 10%
- 25%
- 50%
- 75%
- 100%

Preg.10.- Distancia diaria que recorren los trabajadores en misión:

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- < 50 km
- 51 - 100 km
- 101 - 300 km
- > 300 km
- Recorridos nacionales / internacionales

Pág. 2.- ACCIDENTABILIDAD DE LA EMPRESA

Preg.11.- ¿Conoces el número de accidentes en tu empresa?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- Sí
- No

Indica el número de accidentes laborales que han sucedido a HOMBRES en tu empresa:

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Contestar solo si :

han contestado a "¿Conoces el número de accidentes en tu empresa?" : "Sí" de la página "ACCIDENTABILIDAD DE LA EMPRESA" .)

Año 2014: _____

Año 2015: _____

Año 2016: _____

Indica el número de accidentes laborales que han sucedido a MUJERES en tu empresa:

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Contestar solo si :

han contestado a "¿Conoces el número de accidentes en tu empresa?" : "Sí" de la página "ACCIDENTABILIDAD DE LA EMPRESA" .)

Año 2014: _____

Año 2015: _____

Año 2016: _____

Indica el número de accidentes de tráfico "in itinere" que han sucedido a HOMBRES:

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Contestar solo si :

han contestado a " ¿Conoces el número de accidentes en tu empresa?" : "Sí" de la página "ACCIDENTABILIDAD DE LA EMPRESA" .)

Año 2014: _____

Año 2015: _____

Año 2016: _____

Indica el número de accidentes de tráfico "in itinere" que han sucedido a MUJERES:

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Contestar solo si :

han contestado a " ¿Conoces el número de accidentes en tu empresa?" : "Sí" de la página "ACCIDENTABILIDAD DE LA EMPRESA" .)

Año 2014: _____

Año 2015: _____

Año 2016: _____

Indica el número de accidentes de tráfico "en misión" que han sucedido a HOMBRES:

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Contestar solo si :

han contestado a " ¿Conoces el número de accidentes en tu empresa?" : "Sí" de la página "ACCIDENTABILIDAD DE LA EMPRESA" .)

Año 2014: _____

Año 2015: _____

Año 2016: _____

Indica el número de accidentes de tráfico "en misión" que han sucedido a MUJERES:

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Contestar solo si :

han contestado a " ¿Conoces el número de accidentes en tu empresa?" : "Sí" de la página "ACCIDENTABILIDAD DE LA EMPRESA" .)

Año 2014: _____

Año 2015: _____

Año 2016: _____

Número de accidentes en motocicleta/ciclomotor:

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Contestar solo si :

han contestado a " ¿Conoces el número de accidentes en tu empresa?" : "Sí" de la página "ACCIDENTABILIDAD DE LA EMPRESA" .)

Año 2014: _____

Año 2015: _____

Año 2016: _____

Pág. 3.- ACTIVIDADES DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA

Preg.12.- ¿La empresa sensibiliza / imparte formación en seguridad vial a los trabajadores?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

Sí

No

¿Cómo?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Contestar solo si :

han contestado a " ¿La empresa sensibiliza / imparte formación en seguridad vial a los trabajadores?" : "Sí" de la página "ACTIVIDADES DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA" .)

Campaña de información

Formación teórica

Formación práctica

Preg.13.- ¿Se dispone de Plan donde se analice la movilidad y la seguridad vial de los trabajadores y se apliquen medidas para mejorar los desplazamientos y minimizar el riesgos de accidente de tráfico ?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

Sí

No

¿Se han implantado las medidas del plan?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

(* Contestar solo si :

han contestado a " ¿Se dispone de Plan donde se analice la movilidad y la seguridad vial de los trabajadores y se apliquen medidas para mejorar los desplazamientos y minimizar el riesgos de accidente de tráfico ?" : "Sí" de la página "ACTIVIDADES DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA" .)

- Sí
- No

¿Disponen de medidas específicas para conductores de motocicletas/ciclomotores?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

(* Contestar solo si :

han contestado a " ¿Utilizan la motocicleta/ciclomotor los empleados para desplazamientos de trabajo?" : "Sí" de la página "DATOS DE LA EMPRESA" .)

- Sí
- No

Preg.14.- ¿La empresa tiene algún sistema de gestión implantado? (Calidad, Seguridad y Salud, Seguridad Vial, Medio Ambiente...)

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- Sí
- No

Especifique

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Contestar solo si :

han contestado a " ¿La empresa tiene algún sistema de gestión implantado? (Calidad, Seguridad y Salud, Seguridad Vial, Medio Ambiente...)" : "Sí" de la página "ACTIVIDADES DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA" .)

- Calidad
- Seguridad y Salud Ocupacional
- Seguridad Vial
- Medio Ambiente
- Otro (Por favor especifique)_____

Preg.15.- ¿Conoce la norma ISO 39001 de Seguridad Vial?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- Sí
- No

Preg.16.- ¿Estaría interesado en certificarse conforme a la norma ISO 39001 de Seguridad Vial?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- Ya estamos certificados en Seguridad vial según ISO 39001

Sí

No

Preg.17.- ¿Se realiza el análisis de los accidentes de tráfico?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

Sí

No

Preg.18.- ¿La empresa realiza algún control sobre el correcto estado de los vehículos?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

Si, se dispone de un departamento y responsable del mantenimiento de los vehículos

No, cada trabajador debe ser responsable del mantenimiento de su vehículo.

No, pero la empresa pone a disposición del trabajador talleres donde realizar dicho mantenimiento

Este control es realizado por las empresas de renting

Otro (Por favor especifique) _____

Preg.19.- ¿La empresa ha establecido la prohibición del uso de teléfonos móviles durante los desplazamientos (ni siquiera con el uso de manos libres homologados)?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

Sí

No

Preg.20.- ¿Se establecen criterios para el control del descanso durante los desplazamientos?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

Sí

No

Preg.21.- ¿ Se ha establecido algún control en el consumo de alcohol?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

Sí

No

Preg.22.- ¿Se planifican las rutas teniendo en cuenta los riesgos existentes durante los desplazamientos (hielo, nieve, lluvia, etc.)?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- Sí
- No

Preg.23.- ¿Cómo realiza su empresa el control de la vigencia del permiso de conducir?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- No se controla
- Firma de un compromiso de utilización de vehículo
- Compromiso de notificación de cualquier incidencia a la empresa
- Otro (Por favor especifique) _____

Preg.24.- ¿Cómo actúa su empresa si se detecta algún riesgo en las vías y entorno de su centro de trabajo?

(* Esta pregunta es obligatoria)

(* Marque una sola opción)

- Informa a la administración / policía competente
- Lo comunica a los trabajadores advirtiéndolo del riesgo
- Considero que no es una tarea de la empresa
- No sé cómo proceder al respecto
- Otro (Por favor especifique) _____

Pág. 4.- GRACIAS POR TU COLABORACIÓN

Preg.25.- Indícanos algún comentario / observación que nos quieras hacer llegar:

Fundación **MAPFRE**

www.fundacionmapfre.org

Pº Recoletos, 23

28004 Madrid



quirónprevención

www.quironprevencion.com

 91 122 14 52