Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa

Guía Metodológica

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL
INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO
MINISTERIO DEL INTERIOR
DGT Dirección General de Tráfico

Edita: Dirección General de Tráfico
Observatorio Nacional de Seguridad Vial
C/ Josefa Valcárcel, 28. 28071 Madrid

NIPO: 128-11-099-7
Depósito Legal: M-50007-2011

Fotografía: Dirección General de Tráfico
Imprime: BARAJAS Gráficos, S. L.

Índice

Prólogo. 5

1 Introducción.
Los conceptos y las definiciones 7
Los datos de la siniestralidad laboral vial 10
El marco legal y político de referencia 13

2 El compromiso de la empresa para reducir la siniestralidad laboral
El reconocimiento del problema y la voluntad de afrontarlo 17
La suscripción de la "Carta Europea de Seguridad Vial" 17

3 La organización de la gestión de la movilidad y seguridad vial
El empresario 19
Los trabajadores, el comité de empresa y los sindicatos 19
Los grupos de trabajo y el comité de seguimiento 20
El marco de gestión 20

4 La elaboración del plan de seguridad vial en la empresa
Guía metodológica 23

5 Catálogo de medidas para un plan de seguridad vial en la empresa 41

6 Los instrumentos de mejora: el intercambio de buenas prácticas 57

7 Recursos y fuentes de informacion 59

Anexo I
Propuesta de cuestionario para diagnóstico de situación en la empresa: cuestionario para el trabajador 63

Anexo II
Propuesta de cuestionario para diagnóstico de situación en la empresa: cuestionario para la empresa 67

Anexo III
Propuesta de cuestionario a cumplimentar por el trabajador en caso de accidente de tráfico laboral 69

Prólogo

Los accidentes de tráfico y sus enormes consecuencias humanas, sociales y económicas constituyen un problema de seguridad pública, ***un problema de salud pública y un problema social.***

Entre todos hemos descubierto que ***los accidentes*** no son casuales, sino que son evitables, y poco a poco estamos obteniendo resultados razonables en nuestro país.

Como dice la Comisión Europea, la seguridad vial es ***"una responsabilidad compartida"*** entre todos los agentes públicos y privados. Además plantea como reto evitar todas las víctimas mortales del tráfico (visión cero). Para abordar ese reto no sirven las iniciativas aisladas, hay que planificar, marcarse objetivos posibles e implicar a la sociedad civil.

En 2010, el 34,8% de los accidentes mortales de trabajo fueron accidentes de tráfico (264), lo que supone que 3 de cada diez accidentes laborales mortales son accidentes de tráfico.
La prevención de los riesgos laborales está basada en el trabajador, la máquina y el entorno, similar a la prevención de los accidentes de tráfico en los que el factor humano, el vehículo y la infraestructura son los elementos sobre los que descansa este tipo de políticas. Por tanto, la mejora de la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo constituye una línea de acción estratégica tanto de la política de seguridad vial como de la política de prevención de riesgos laborales, por lo que parece razonable incorporar la cultura de la seguridad vial a las empresas como una buena práctica en la política de prevención de riesgos laborales.

El impulso de esta iniciativa es fruto de la colaboración entre el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, a través del Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo, y el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, que desde el año 2008 vienen trabajando en diferentes acciones en este ámbito (Convenio de colaboración firmado el 1 de marzo de 2011, en desarrollo y aplicación del Real Decreto 404/2010 de 31 marzo).

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

1 Introducción

Esta guía está especialmente dirigida a:

- Responsables de prevención de riesgos de las empresas
- Empresas de servicios de prevención de riesgos

El contenido de esta guía no está dirigido a empresas cuya actividad sea el transporte de mercancías y/o viajeros, si no que tiene como objetivo proporcionar información a empresas y a trabajadores sobre los aspectos relevantes de la gestión de la seguridad vial en el ámbito empresarial, especialmente para reducir o mitigar los riesgos relacionados con los desplazamientos in itinere (casa/trabajo/casa), si bien, desde la metodología al catálogo de acciones, pueden resultar igualmente de utilidad para mejorar la seguridad vial de los desplazamientos dentro de la jornada laboral (en el centro de trabajo o en misión).

Los conceptos y las definiciones

A continuación, a modo de introducción, se describen algunos conceptos que se tratan a lo largo del documento:

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

- Accidente de tráfico laboral: aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio- trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes de tráfico laboral:

- **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 o elementos determinantes del accidente in itinere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente y, que se emplee el itinerario habitual.
  A efectos de este documento nos referiremos a este tipo de accidentes como accidentes "in itinere".

- **Accidentes de tráfico en jornada laboral:** aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos:

  - Accidente de conductores profesionales: aquel sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de trasportes. Se incluyen también en este grupo aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento, etc.

  - Accidente "en-misión": aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión.

Los factores de riesgo en los desplazamientos al trabajo

La movilidad al trabajo y sus consecuencias

La movilidad con origen en el ámbito laboral es uno de los principales motivos de desplazamiento. Según se desprende de los datos de la Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España (MOVILIA) elaborada por el Ministerio de Fomento, en el año 2006, las personas ocupadas realizaban en un día medio laborable más de 62 millones de desplazamientos, lo que supone la mitad del total de los desplazamientos realizados. De esos 62 millones de desplazamientos, alrededor de un 67% (41 millones) correspondían a viajes de ida al trabajo y de vuelta al domicilio.

El 60 % de los desplazamientos en un día laborable están originados por tabajadores y estudiantes.

Fuente: Movilia 2006. Ministerio de Fomento.

En casi un 80% de los desplazamientos a centros de trabajo habituales se utiliza algún modo mecánico, fundamentalmente privado (coche o moto).

Fuente: Movilia 2006. Ministerio de Fomento

Las cifras dadas ponen de relieve el peso que tiene la movilidad de los trabajadores sobre el total de la movilidad de los ciudadanos, y explican los impactos ambientales, sociales y económicos que se derivan, tanto a nivel individual como colectivo.

El riesgo de sufrir un accidente en los desplazamientos al trabajo es la confluencia de varios elementos: el factor humano, el factor vía, el factor vehículo y el factor entorno.

En lo que respecta al factor humano **(personas/trabajadores),** se hace referencia a la capacidad de conducción (incluyendo tanto la formación como el entrenamiento), la actitud ante la seguridad, la utilización de aparatos tecnológicos de forma simultánea con la conducción (teléfonos móviles, GPS, manos libres, blackberry, DVD, etc. Estas circunstancias pueden verse alteradas por el consumo de alcohol, estupefacientes o medicamentos psicotrópicos. Asimismo, son elementos potenciadores, la fatiga física o psíquica o el sueño que, según determinados estudios, comienzan a situarse como una de las causas principales de los accidentes de trabajo.

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

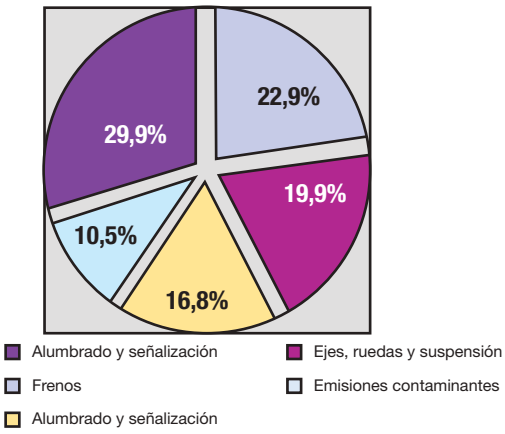
Según el Consejo Europeo de la Seguridad Vial (European Transport Safety Council - ETSC), la fatiga es la causante del 20% de los accidentes de los vehículos comerciales de la Unión Europea

Se ha detectado que en la mayoría de accidentes en los que la causa principal es el vehículo, ha sido originado por el mal mantenimiento por parte del conductor o propietario, por lo que es fundamental la concienciación del mantenimiento del vehículo como parte de seguridad del mismo.

La vía. Dentro de este apartado se pueden incluir tanto los aspectos relativos al diseño y construcción - trazado, pavimentación, anchura, resistencia al deslizamiento, número de carriles, pendiente, peralte -, así como los que hacen referencia a su explotación, mantenimiento y rehabilitación; el diseño de los componentes de la vía - incluyendo desde la localización de señales, bolardos, barreras protectoras, señalización y otros objetos del mobiliario urbano - , hasta el problema que plantea el diseño correcto de la señalización desde su aspecto perceptivo - tipos de letra, tamaños, situación-.

Los principales defectos detectados en las ITV en 2010

(Fuente: datos AECA-ITV 2010)



Las condiciones del entorno. La visibilidad e iluminación de las mismas, etc. Por otra parte, todo un conjunto de elementos "cambiantes" que modulan e influyen en la conducción de forma mas imprevisible, intemporal o incidental como son la climatología e incidencias u obstrucciones temporales.

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

La salida de la vía esta presente en el 36% de los accidentes mortales en carretera

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

El estrés incrementa la fatiga y dificulta el normal descanso. La fatiga y el sueño son dos de las principales causas de distracción al volante. La distracción, como factor concurrente, está presente en prácticamente el 40 por ciento de los accidentes mortales en carretera

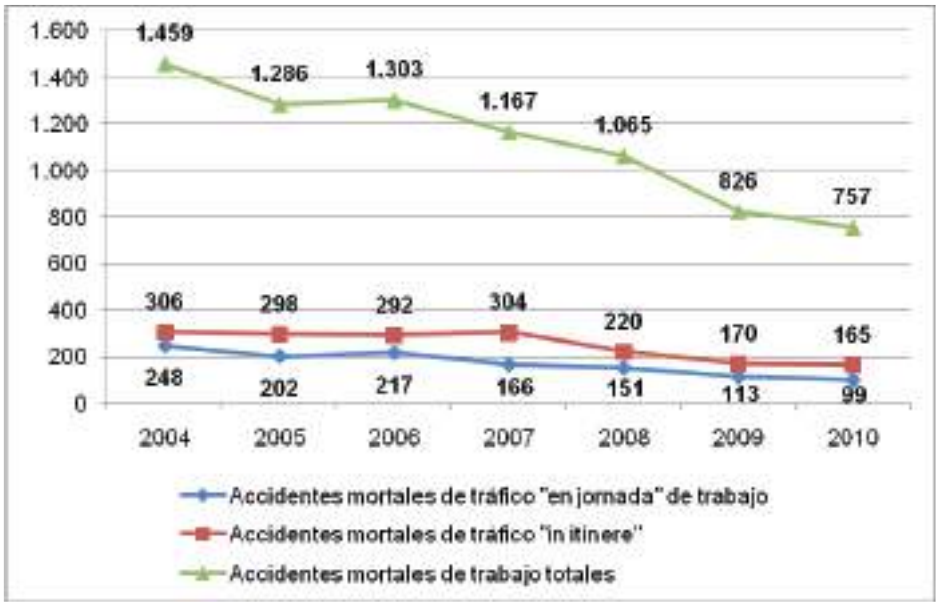
Los datos de la siniestralidad laboral vial

La accidentalidad

Según datos del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), en 2010 se produjeron 645.964 accidentes de trabajo con baja. Un 10,1% fueron accidentes de tráfico, tanto en jornada de trabajo como al ir o volver de él. En cifras absolutas, este porcentaje se traduce en 65.446 accidentes laborales de tráfico notificados.

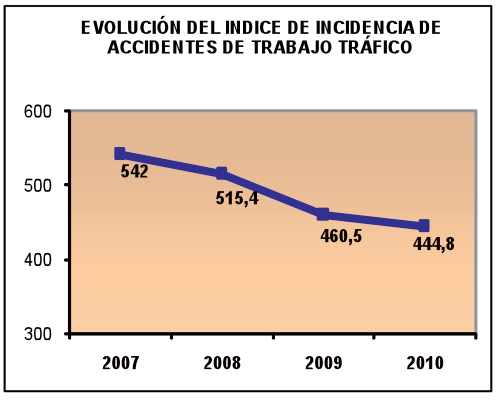
Actualmente uno de cada diez accidentes laborales con baja, son accidentes de tráfico.

Las cifras de accidentes laborales mortales de tráfico en el periodo 2004-2010 muestran una evolución positiva, con una reducción del 60% en los que se producen al ir y volver al trabajo, y del 50% en los mortales en jornada de trabajo. La variación con respecto al año anterior registra porcentajes de descenso en torno al 20%.



Fuente: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT). Datos 2010.

En el año 2010, si tenemos en cuenta el número de accidentes laborales de tráfico sobre el número de trabajadores dados de alta en la Seguridad Social en España, el índice de incidencia de accidentes laborales de tráfico asciende a 444,8 accidentes laborales de tráfico por cada 100.000 trabajadores.

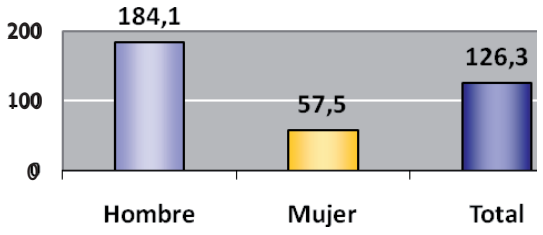


Fuente: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT). Datos 2010.

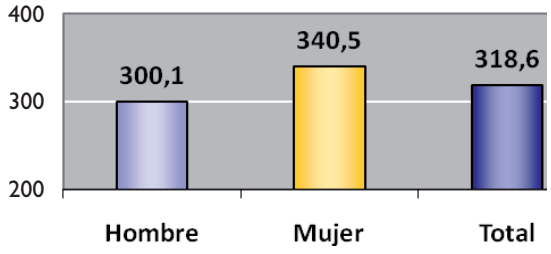
En España la accidentalidad vial laboral se ha reducido un 17,9% durante los últimos cuatro años, como muestra el gráfico. A pesar de este descenso, hay que seguir trabajando conjuntamente en su prevención para lograr cero accidentes laborales.

Otro dato a tener en cuenta, es el resultado de muerte en los accidentes de trabajo. En el año 2010 se produjeron en España 759 accidentes de trabajo mortales, de ellos alrededor del 34,8% (264) fueron accidentes de tráfico. La tasa de incidencia (número de accidentes laborales de tráfico por cada 100.000 trabajadores) por sexo y tipo de accidente laboral, muestra que las mujeres registran mayor número de accidentes laborales de tráfico en los desplazamientos "in itinere", mientras que los hombres se ven más afectados por los accidentes en misión y en el centro de trabajo.

Índice de incidencia de los accidentes laborales de tráfico en jornada (en misión + en el centro de trabajo)

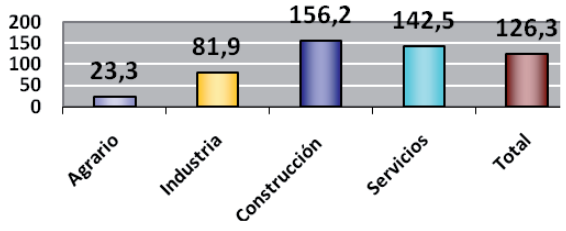


Índice de incidencia de los accidentes laborales de tráfico "in itenere"

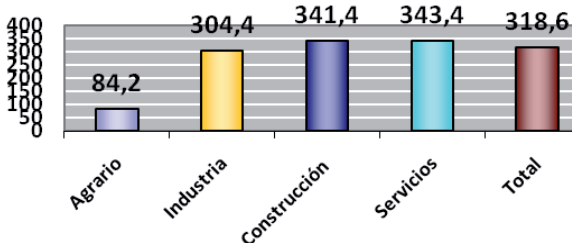


Fuente: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT). Datos 2010.

Índice de incidencia de los accidentes de tráfico EN JORNADA por sectores



Índice de incidencia de los accidentes de tráfico IN ITINERE por sectores



Fuente: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT). Datos 2010.

En los datos de incidencia por sectores, como se observa en los gráficos, los accidentes laborales de tráfico durante la jornada laboral son más elevados para el sector de la construcción y los servicios, y suelen ser conductores de camiones, motocicletas y ciclomotores; mientras que los accidentes laborales in itinere son más elevados en el sector servicios (dependientes, auxiliares administrativos y personal de limpieza) seguido de la construcción e industria.

Los costes de la siniestralidad laboral vial

Los accidentes de tráfico laborales, al margen de las consecuencias trágicas que pueden causar, suponen unos costes económicos, tanto para las empresas, como para la Administración y la sociedad en general.

El efecto iceberg nos dice que los costes totales "ocultos" de este tipo de siniestralidad son de 8 a 20 veces más elevados que los costes directos explícitos.

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

- Días de baja del trabajador a cargo de la empresa.
- La pérdida de negocio ocasionado por la pérdida de capacidad productiva debido al accidente.
- Desmotivación de los empleados que se han visto implicados en el accidente.
- Primas de seguros por las flotas de vehículos accidentados.
- Cotizaciones a la seguridad social.
- Reparación de vehículos.
- Daño a la reputación de la empresa, etc.

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

- Vehículos de emergencias: ambulancias, bomberos, agentes de tráfico.
- Recursos sanitarios dedicados al accidentado: hospitalización.
- Pensiones derivadas de accidentes de tráfico.
- Daños producidos en la vía pública y el mobiliario urbano.
- Costes ambientales debido al derrame en ocasiones de sustancias peligrosas.

Para la **sociedad** también supone unos perjuicios, traducidos en:

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

En **grandes números** se puede decir que:

- En el año 2009, los accidentes laborales viales supusieron un total de 2.723.080 jornadas no trabajadas, de las cuales, 1.996.156 jornadas tuvieron su causa en accidentes "in itinere" y 726.924 en accidentes en jornada de trabajo (centro + en misión).
- Según datos del Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo (OECT), para el año 2009, los años potenciales de vida (AVAD) que ha perdido cada trabajador muerto en accidente de trabajo respecto a la esperanza de vida media nacional en ese año se estima en aproximadamente 36 años potenciales para los hombres y 45 años potenciales para las mujeres.
- La estimación más reciente del coste individual de una víctima por accidente de tráfico en España ha sido la realizada por la Universidades de Murcia y Pablo Olavide de Sevilla, en un informe de 2010 financiado por la Dirección General de Tráfico (El valor monetario de una Vida Estadística en España. Estimación en el contexto de los accidentes de tráfico. 2010). En este informe se ha estimado que el Valor de una Vida Estadística (VVE) en España, es decir, el valor de la vida de una persona cualquiera, en el contexto de los accidentes de tráfico, asciende a 1,3 millones de euros que, una vez sumadas las pérdidas netas de producción y los costes médicos y de ambulancia, se traduce en un Valor por Evitar o Prevenir un Fallecimiento (VPF) de 1,4 millones de euros.

En Gran Bretaña se estima que los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo tienen un coste de 2,7 billones de libras al año

A partir de los datos de 2009 sobre accidentes mortales laborales de tráfico relacionados con el trabajo (318 in itinere y en jornada de trabajo) y el valor estimado de una vida estadística se obtiene que en España los accidente mortales laborales relacionados con el trabajo tienen un coste de 445,2 millones de euros.

El marco legal y político de referencia

En los últimos años varias instituciones públicas y privadas han puesto de manifiesto la relevancia de la problemática de este tipo de accidente laboral y han iniciado varios proyectos. Entre ellos destacan el proyecto **PRAISE** (Preventing Road Accidentes and Injuries for the Safety os Employees) co-financiado por la Comisión Europea y por el secretariado del ETSC (European Transport Safety Council) cuenta entre sus participantes al Consejo de Seguridad Vial Alemán (DVR), el Consejo Suizo para la Prevención de los accidentes de tráfico (bfu) y la Fundación MAPFRE; tiene como objetivo potenciar la seguridad vial en el entorno laboral a través de la difusión de mejores prácticas.

Otra iniciativa interesante es **Driving for Better Business,** gestionado por RoadSafe y con la financiación de la Secretaria de Estado de Transportes de Gran Bretaña, promueve los beneficios que para las empresas tiene llevar a cabo la gestión de seguridad vial en el ámbito laboral. Está formado por un foro de partes interesadas, del que participan expertos en seguridad vial relacionados con el trabajo, los líderes empresariales, representantes de la industria del transporte y el Departamento de Transporte y sus organismos. **La Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo**, también desarrolla campañas e iniciativas relacionadas con la seguridad en el ámbito laboral lo que incluye la prevención de los accidentes de tráfico.
Recientemente, el **Parlamento Europeo**, ha dictado una Resolución sobre seguridad vial europea 2011-2020, de 27 de septiembre de 2011, reiterando la necesidad de tener una estrategia a largo plazo cuyo objetivo sea evitar todas las víctimas mortales por accidente de tráfico (visión cero). También realiza un conjunto de sugerencias y recomendaciones a la Comisión, entre las que se encuentra la elaboración de una estrategia de los accidentes in itinere; pide a los Estados miembros y a la Comisión que fomenten e incentiven la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.

El marco legal aplicable

La legislación brinda una especial oportunidad para establecer mecanismos de prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo

A continuación se enumeran los principales textos normativos que componen el marco legal y político de referencia para el presente documento:

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

- La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales que supuso un importante impulso para la prevención de los riesgos laborales situando a España en unos parámetros homologables al resto de países de europeos en materia de prevención de riesgos laborales.

  Transcurridos varios años desde la entrada en vigor de esta ley, se acordó la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012, que fue un acuerdo donde se establecían una serie de objetivos y líneas de actuación que debían dirigir las políticas preventivas a implantar durante este periodo. Esta estrategia proponía a los poderes públicos prestar especial atención en el diseño de las políticas de seguridad y salud en el trabajo, así como a los riesgos asociados a la movilidad con incidencia en los accidentes in itinere y en misión.

- Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido

especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral. Este Real Decreto, surgió como resultado de las diferentes líneas de actuación que recoge la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, donde se recoge un sistema de incentivos en las cuotas por contingencias profesionales a aquellas empresas que alcancen índices de siniestralidad por debajo del promedio del sector.

- El Acuerdo entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Trabajo para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo firmado el 1de marzo de 2011, por el que se establece el contenido mínimo de un Plan de

Plan de movilidad y seguridad vial

- El compromiso de la empresa para reducir la siniestrabilidad 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 empresaz
- Una evaluación de los riesgos de la empresa
- Las medidas de prevención de riesgos
- Un sistema de evaluación y seguimiento

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

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

- A nivel internacional, también se está avanzando en promover la prevención de los accidentes viales laborales. Próximamente está previsto aprobar la ISO 39001 para la gestión de la seguridad vial en el trabajo. La nueva norma consistirá en una guía básica sobre cómo crear y mejorar la prevención en este ámbito. Su entrada en vigor esta prevista para el año 2013.

El marco legal y político de referencia

La Ley 2/2011 de Economía Sostenible, de 4 de marzo

Esta ley nace para el impulso de la Estrategia de Economía Sostenible aprobada por el Consejo de Ministros en noviembre de 2009, articula un ambicioso y exigente programa de reformas, dirigidas a incentivar y acelerar el desarrollo de una economía más competitiva, más innovadora, y más respetuosa con el medio ambiente. En su Título III, se ocupa, entre otros ámbitos, de la movilidad sostenible. Son principios de esta política el fomento de los medios de transporte de menor coste social, ambiental y energético, la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad y el cumplimiento de los tratados internacionales

relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental. La consideración de esos principios deberá realizarse en los planes de movilidad sostenible, que la Ley regula en cuanto a su naturaleza, posible ámbito territorial (autonómico, supramunicipal o municipal), contenido mínimo, vigencia y actualización, supeditando la concesión de subvenciones estatales al transporte público urbano o metropolitano a la puesta en marcha de estos planes. Se avanza también en el fomento de la movilidad sostenible en las empresas, dando rango legal a la previsión de planes de transporte.

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020.

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

La Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012.

Esta Estrategia recoge entre sus objetivos:

- Desarrollar y consolidar la cultura de la prevención en la sociedad española
- Perfeccionar los sistemas de información e investigación en materia de seguridad y salud en el trabajo
- Potenciar la formación en materia de prevención de riesgos laborales
- Reforzar las instituciones dedicadas a la prevención de riesgos laborales
- Mejorar la participación institucional y la coordinación de las Administraciones Públicas en las políticas de prevención de riesgos laborales.

La Estrategia establece que el diseño de las políticas públicas en seguridad y salud en el trabajo debe integrar todo el conjunto de riesgos a los que se ven expuestos los empleados como consecuencia del ejercicio de su actividad dentro y fuera de los centros de trabajo, con especial atención a los riesgos asociados a la movilidad con incidencia directa en los accidentes de tráfico in itinere y en misión.

Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020 del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

El plan establece entre las medidas dirigidas al ámbito de la movilidad y seguridad vial:

- ayudas a la financiación a los planes de movilidad urbana, planes de transporte para empresas y gestión de infraestructuras de transporte, ayudas a la realización de cursos de conducción eficiente para conductores y profesores de autoescuelas, creación de un sistema de distribución de subvenciones al transporte público urbano en función de la implantación de criterios de eficiencia, ayudas al desarrollo de los vehículos alternativos …

- actuaciones legislativas (movilidad urbana y de trabajadores, modelos de ordenanzas municipales sobre movilidad y fiscalidad de los turismos con criterios de eficiencia energética, sistema de criterios mínimos de gestión de flotas de transporte por carretera para la concesión de licencias a empresas, e introducción de las técnicas de conducción eficiente en la evaluación para la obtención del permiso de conducción de vehículos turismos,…).

A nivel autonómico, algunas Comunidades Autónomas disponen de sus propios *programas y planes en materia de seguridad vial,* como por ejemplo la Región de Murcia, el Principado de Asturias, La Rioja, Navarra o Madrid, entre otras.

Finalmente, las directrices que marcan las estrategias mencionadas están alineadas con el marco político europeo. Así, en materia de seguridad en el trabajo, con la *Estrategia Europea de Seguridad y Salud en el Trabajo para el periodo 2007-2012*, en el ámbito de la seguridad vial con la orientaciones de la Comisión *"Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020"*, y con respecto a la política de transportes europea, con el *Libro Blanco de 2011 "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible".*

2 El compromiso de la Empresa para reducir la siniestralidad Laboral

El reconocimiento del problema y la voluntad de afrontarlo

Una buena manera de acometer el problema de la siniestralidad vial en una empresa es reconocer la importancia del mismo. Conocer su incidencia real y los perjuicios sociales y económicos que conlleva constituye una premisa necesaria para lograr minimizarlo.

Solamente se puede gestionar de manera eficaz si se encuentra integrada en la organización para la gestión de la salud y seguridad en el trabajo

Los costes reales de los accidentes de tráfico para la empresa son, como hemos visto, muy superiores a los normalmente cuantificados de reparaciones e indemnizaciones de seguros. Por tanto, es importante poner de manifiesto los **beneficios** que proporcionará la gestión de esta tipología de riesgos:

- Permite realizar un mejor control sobre costes como el carburante, las primas de seguros, los costes de las reclamaciones de empleados y terceras personas.
- Proporciona información para la toma de decisiones sobre las necesidades de formación de los conductores, la compra de vehículos y ayuda a identificar mejoras para mejorar la salud y seguridad de los trabajadores.
- Logra reducir los días perdidos por lesiones.
- Minimiza el riesgo de enfermedades profesionales
- Reduce el impacto del estrés y mejora del estado de ánimo
- Reduce las cargas de trabajo administrativas (investigación y gestión)
- Reduce los tiempos empleados en la reorganización del trabajo
- Impide las pérdidas de productividad y mejora las oportunidades de negocio

La suscripción de la "Carta Europea de Seguridad Vial"

La Carta Europea de la Seguridad Vial constituye una iniciativa de la Comisión Europea en la que participan empresas, asociaciones, centros de investigación, autoridades públicas, etc. Dentro de esta iniciativa, cada organización adquiere el compromiso, mediante la firma del correspondiente documento, de llevar a cabo medidas concretas de seguridad vial y de a compartir con el resto de signatarios sus mejores prácticas puestas en marcha para solucionar los problemas.

La Carta incluye diez principios comunes, por un lado, y compromisos adicionales de cada firmante, por otro. En apoyo al compromiso, la Carta proporciona reconocimiento y visibilidad a las entidades adheridas. Se apoya como principal vía de comunicación en una página web que recopila toda la información actualizada: www.erscharter.eu.

No obstante, la mera suscripción de la carta por parte de la empresa no es suficiente para poder garantizar la seguridad vial en el trabajo, es necesario que la suscripción a la misma venga acompañada de la voluntad de tener en cuenta la seguridad vial en el trabajo dentro de la política de prevención de riesgos de la firma, acompañándose de la puesta en marcha de las medidas adecuadas en la empresa.

Un secretariado permanente mantiene viva esta iniciativa y se dispone de las siguientes herramientas:

- Una página web en todos los idiomas oficiales de la Unión Europea.
- Un folleto de presentación en todos los idiomas oficiales de la UE.
- Premios anuales a la excelencia.
- Un concurso estival de contribuciones a la revista anual de la Carta Europea.
- Un boletín periódico.

3 La Organización de la gestión de la movilidad y Seguridad Vial

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

A título de mera ejemplificación, dado que cada caso concreto requerirá una adaptación específica, las principales funciones a asumir y desarrollar por los distintos actores serían las siguientes:

El empresario

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

- Liderar la iniciativa para la elaboración del Plan.
- Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales.
- Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones, y a los trabajadores el necesario para rellenar la encuesta que se realice en su momento.
- Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.

Para que la dirección de la empresa se implique de manera efectiva, es básico que interiorice como un elemento positivo la elaboración del Plan, más que como un gasto, debe tener claro que se trata de una inversión.

Los trabajadores, el comité de empresa y los sindicatos.

Para transmitir la idea de que el Plan no es una imposición, debe involucrarse de una forma activa tanto a los trabajadores como a sus representantes sociales (comités de empresa y sindicatos) Los trabajadores pueden formar parte de los diferentes grupos de trabajo o de apoyo al Plan que se constituyan, en función de la medida a considerar: grupos de formación, de coche compartido, de fomento del uso del transporte público, etc.

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

- Elaborar propuestas y promover iniciativas.
- Servir como negociadores con la dirección o, incluso, con las autoridades de transporte, operadores, etc.
- Servir como coordinador de movilidad, o intervenir al menos en la puesta en marcha y seguimiento de las medidas.
- Dar un continuo impulso y comunicación al Plan, con objeto de implicar al mayor número posible de trabajadores.

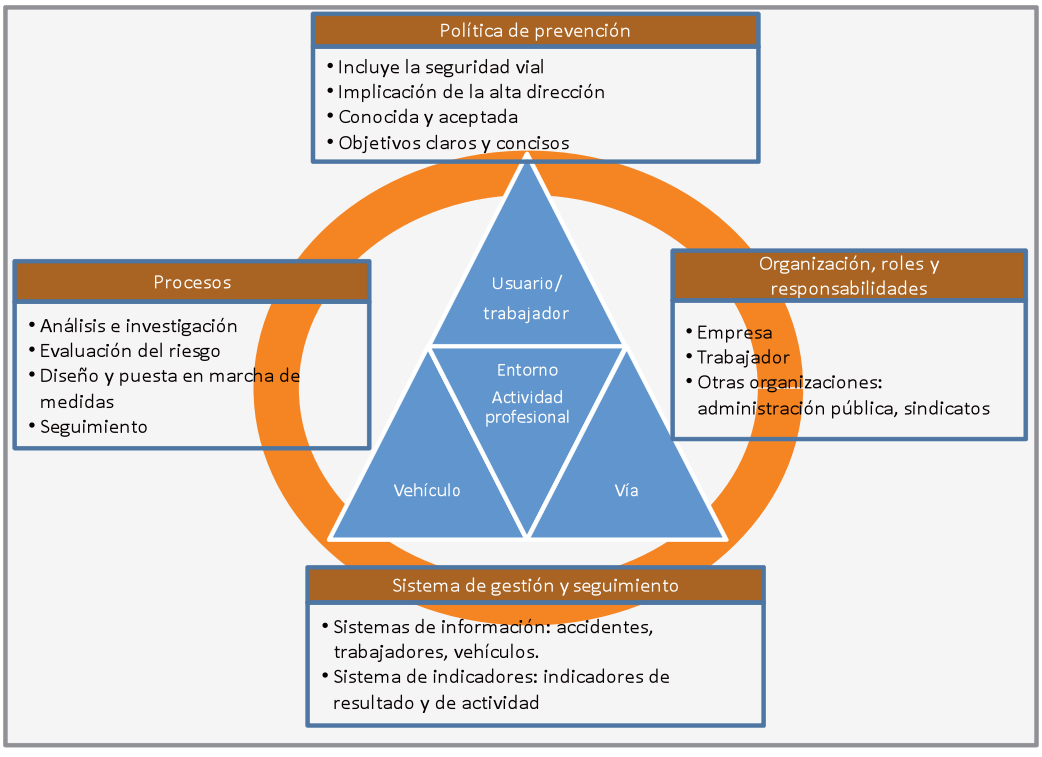
Los grupos de trabajo y el comité de seguimiento

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

El marco de gestión

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

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



Fuente: DGT, elaboración propia.

La política

Varias son las cuestiones a tener en cuenta:

- ¿La política de salud y seguridad da cobertura también a la prevención de los accidentes de tráfico?
- ¿Está reconocida por la alta dirección y es conocida por los trabajadores?
- ¿Se han definido objetivos claros y precisos?

La responsabilidad

- ¿Existe en la organización un compromiso al más alto nivel en lo que respecta a la seguridad vial relacionada con el trabajo y están las responsabilidades claramente definidas?
- ¿Detenta la persona responsable la autoridad suficiente para ejercer influencia en los demás?

La estructura organizativa

- ¿Garantiza la coordinación del trabajo de los distintos departamentos implicados?
- ¿Existen canales de comunicación y cooperación que faciliten el intercambio de información y la adopción de decisiones?

Los sistemas y procesos

- ¿Se dispone de la información para la toma de decisiones sobre los ámbitos clave de la seguridad vial: trabajadores/conductores, vehículos, rutas e infraestructura, u otros factores?
- ¿Se ha desarrollado un sistema de indicadores para el seguimiento y control?
- ¿Están definidos y se cumplen los procesos relacionados con la seguridad vial: investigación, evaluación de riesgos, seguimiento, etc.?

4 La elaboración del plan de Seguridad Vial en la Empresa

Guía metodológica

A continuación se presenta una guía, cuyo objetivo principal es ofrecer una propuesta metodológica que pueda servir de apoyo y referencia a las empresas, a la hora de afrontar la elaboración de su propio plan de seguridad vial.

Esta guía metodológica propone 5 etapas (más una fase preliminar), con los siguientes pasos:

Fase Preliminar

- Paso 1: Implicar a la dirección y agentes participantes
- Paso 2: Asignar a los responsables del plan
- Paso 3: Movilizar a la organización

Etapa 1. Diagnóstico

- Paso 1: Identificar las principales características
- Paso 2: Analizar la movilidad
- Paso 3: Analizar los accidentes
- Paso 4: Analizar las condiciones reales de la conducción
- Paso 5: Analizar la gestión de los desplazamientos

Etapa 2. Evaluación de riesgos

- Paso 1: Asignar el nivel de exposición al riesgo
- Paso 2: Seleccionar colectivos prioritarios

Etapa 3. Elaboración del plan

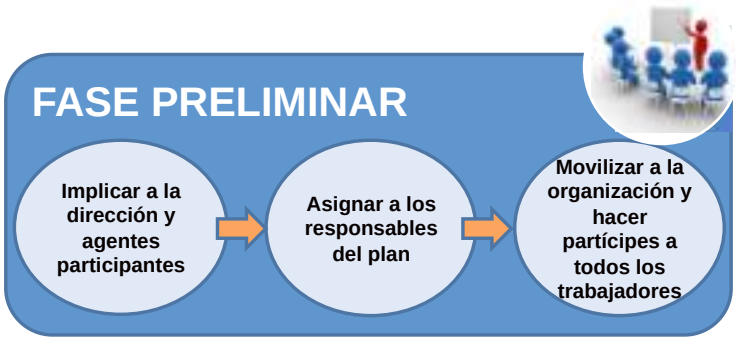
- Paso 1: Definir los objetivos a alcanzar
- Paso 2: Seleccionar acciones
- Paso 3: Buscar sinergias y apoyos

Etapa 4. Implantación del plan

- Paso 1: Planificar las actividades a desarrollar
- Paso 2: Comunicación inicial a la organización
- Paso 3: Adecuación, en su caso, de instalaciones y equipos
- Paso 4: Establecimiento de procesos para la gestión
- Paso 5: Adaptación de la organización a los cambios

Etapa 5. Seguimiento y evaluación

- Paso 1: Definir los indicadores del plan de seguridad vial
- Paso 2: Obtener el valor de los indicadores
- Paso 3: Analizar y evaluar el resultado de los indicadores
- Paso 4: En su caso, establecer medidas correctivas o revisar las ya adoptadas



Paso 1: Implicar a la dirección y a los agentes participantes

Se trata de un elemento fundamental a la hora de asegurar el éxito de un plan de seguridad vial en la empresa.
No es una tarea sencilla, dado que está sujeta a muchos factores (las políticas de la empresa, la situación económica, etc.) y elementos subjetivos (el estilo de dirección, la actitud ante la seguridad vial, etc.). Para animar a la dirección, el responsable de prevención puede apoyarse en campañas de comunicación de la DGT sobre seguridad vial en la empresa, intentando destacar y resaltar sus aspectos positivos, como pueden ser los beneficios fiscales establecidos en el Real Decreto 404/2010 de 31 marzo, por contar un plan de seguridad vial.

¿Cómo?
Dynamic S.L fue fundada por Juan Francisco Segarra en 1990, que sigue ejerciendo como director general desde entonces. Hace 2 meses un empleado que acababa de incorporarse al negocio familiar como asistente del director financiero, sufrió un accidente de tráfico una mañana al dirigirse desde su casa a la oficina en su moto. El responsable de prevención de riesgos, durante la pausa del café, comenta al director general la existencia de beneficios fiscales derivados de la implantación de un plan de seguridad vial en la empresa. Una vez en su despacho, interesado por la información, Juan Francisco acude a Internet y visualiza la última campaña de tráfico de la DGT sobre seguridad vial en el trabajo, interesándose entonces por el contenido del Real Decreto 404/2010 y tomando la decisión de encargar a su responsable de prevención de riesgos la elaboración de un Plan específico para Dynamic S.L.

Paso 2: Designar los responsables del plan

Una vez concienciados de la problemática de la seguridad vial en el trabajo diario, el siguiente paso es la asignación de un responsable o grupo de trabajo responsable de la elaboración y la implementación del plan en la empresa.
La asignación de roles y responsabilidades dentro de la organización supone el inicio del proceso de desarrollo de una política de seguridad vial en la empresa. La asignación de un departamento o persona responsable del desarrollo del Plan así como de los procedimientos de participación de los trabajadores son fundamentales para la implementación de las políticas y medidas en este ámbito.

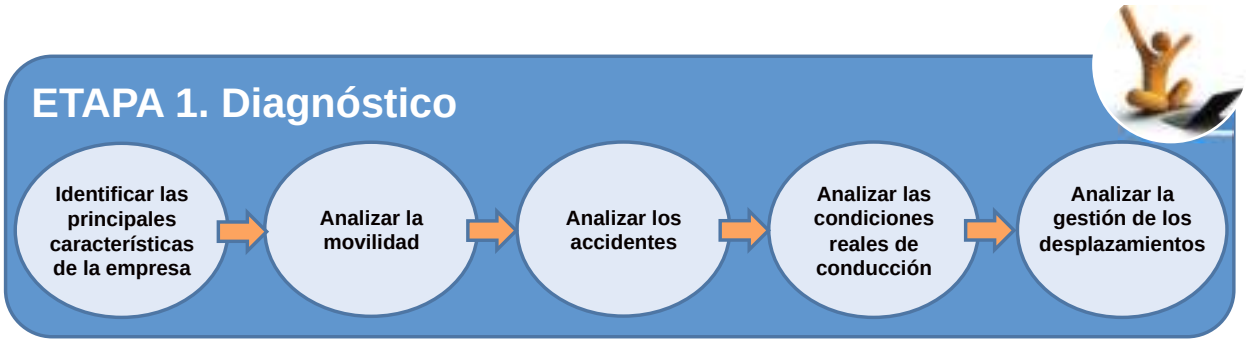
¿Cómo?
Alejandro Escudé, como responsable de prevención de Dynamic S.L, contando con la aprobación del director general para emprender un proyecto interno de elaboración de un plan de seguridad vial, debe decidir: Quién o quiénes van a ser los responsables de la ejecución y las personas de contacto de las acciones que incluye el plan? En este sentido, decide que por el tamaño de su empresa y su situación de partida, va a contar con la adjunta al director de recursos humanos, Marina Salvador, para liderar el proyecto interno.
Qué empleados de la empresa deben estar involucrados en el plan y en las fases posteriores del trabajo (revisión y validación del trabajo)? Se decide que la empresa es lo suficientemente flexible como para que todos sus trabajadores se involucren en este proyecto de alguna manera, sin embargo se considera que para que el plan se implante con éxito es necesario el liderazgo por parte de los responsables de los colectivos que ha identificado: el director comercial, el director de producción y el director de recursos humanos.

Paso 3: Movilizar la organización y hacer partícipes a todos los trabajadores

Una de las claves para que el plan de seguridad vial en la empresa pueda llevarse a cabo y genere resultados satisfactorios es la participación, tanto directa como indirecta, de toda la empresa.
El responsable del plan de seguridad para ello debe:

1) Informar a toda la empresa, no solo a los responsables, de la existencia del proyecto de plan de seguridad vial en la empresa.
2) Informar del objetivo principal del plan: introducir la seguridad vial en la empresa. Para ello, debe concienciar, sensibilizar y hacer ver a toda la organización la existencia del riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico, especialmente si existe un historial de este tipo de accidentes en la empresa, así como cuáles son los riesgos más evidentes y qué medidas se van a adoptar en el plan para eliminarlos o mitigarlos. Existen diversas formas de informar y concienciar a los trabajadores de una empresa: comunicaciones a través de correos electrónicos, intranet, carteles, videos o campañas de comunicación de agentes como la DGT, etc. Esta guía metodológica contiene un catálogo de medidas propuestas para su inclusión en un plan, entre las que se encuentra medidas orientadas a la sensibilización de los trabajadores.
3) Solicitar la participación de todos los trabajadores. Para ello, como se verá más adelante, existen mecanismos como buzones de sugerencias, teléfonos de atención, etc.

¿Cómo?
Dynamic S.L ha decidido emprender el diseño e implantación de un Plan de Seguridad Vial en la empresa durante este semestre. Alejandro Escudé, como responsable de prevención de riesgos, y Marina Salvador, como responsable del plan de seguridad vial, deciden poner en conocimiento de toda la empresa el proyecto interno que van a comenzar.
Para ello, preparan un correo electrónico corporativo, informando de la nueva iniciativa, y lanzado a toda la empresa por el director general, destacando la importancia del mismo. A su vez, el director general convoca una reunión con los jefes de cada uno de los principales colectivos de la empresa (el director comercial, el director de producción y el director de recurso humanos), en la que comunica la decisión de elaborar el plan de seguridad vial, la necesidad de contar con el interés y la participación de todos los trabajadores, y la petición de colaborar en todo momento con el responsable de prevención y la responsable del plan de seguridad.



La etapa 1 consiste en el diagnóstico de situación de la empresa en cuanto a la seguridad vial. Esta fase comprende el análisis de diferentes aspectos y puede realizarse con la ayuda de herramientas de autodiagnóstico.

Paso 1: Identificar las principales características de la empresa

A la hora de acometer la elaboración de un Plan de seguridad vial, la empresa debe hacer **la reflexión general sobre su organización y actividades,** sobre sus trabajadores y sobre cómo está afectada por los riesgos relacionados con la conducción, qué es lo que se está haciendo bien en relación a la prevención de riesgos laborales y cómo se puede aplicar a los riesgos en el ámbito de la seguridad vial. Responde a cuestiones tales como de qué tipo de empresa se trata (tamaño, sector, etc.), qué actividades realiza, qué centros de trabajo tiene y dónde se encuentran, con cuántos empleados cuenta y si realizan desplazamientos como parte de su actividad laboral cotidiana, cómo se desplazan sus empleados de casa al trabajo y viceversa, etc.

En relación a los colectivos de la empresa, entendemos por colectivo a un grupo de trabajadores que comparten unas características comunes en sus desplazamientos relacionados con el trabajo (tipo de desplazamientos, modos, hábitos de conducción, etc.).

A la hora de abordar un plan de seguridad vial en la empresa, un aspecto fundamental de decisión es **focalizarse** para que el plan **se dirija a eliminar o mitigar los riesgos** y permita obtener resultados. El Plan deberá contemplar los desplazamientos dentro de la jornada de trabajo (tanto en misión como en el centro de trabajo), así como los desplazamientos in itinere, en función de las características de la empresa.

¿Cómo?
Dynamic S.L es una empresa dedicada a la venta al por mayor de material fotográfico, tiene una facturación anual de aproximadamente 3 millones de euros y cuenta con 60 empleados en su plantilla. La empresa tiene situada sus oficinas y sede central en el centro de Madrid y dispone de un centro de procesamiento y distribución en Coslada. El responsable de prevención de Dynamic S.L identifica 3 grandes colectivos dentro de su empresa:
- el colectivo administrativo y de gestión, cuya actividad laboral se desarrolla en las oficinas de Madrid y que realiza desplazamientos principalmente in-itinere con algún desplazamiento en misión ocasional, utilizando en su mayoría el transporte público.
- el colectivo comercial, cuya actividad laboral se desarrolla entre los dos centros de trabajo de Dynamic S.L, y que realizan habitualmente desplazamientos en misión como parte de su actividad laboral principal.
- el colectivo técnico, cuya actividad se desarrolla en su totalidad en el centro de trabajo en Coslada, y que realizan desplazamientos únicamente in itinere (tanto en transporte público como en turismos y motocicletas).

Paso 2: Analizar la movilidad

Para abordar la política de seguridad vial en la empresa es necesario disponer de datos e información sobre la movilidad de los trabajadores, ya sea por motivos de trabajo (desplazamientos en misión) como por los desplazamientos al ir o volver al trabajo (in itinere). Analizar la movilidad de los trabajadores permitirá a la empresa conocer la exposición al riesgo que tienen en función de los medios de transporte utilizados y los kilómetros recorridos, el riesgo de accidentes laborales de tráfico se incrementa con el número de kilómetros recorrido y el modo de transporte empleado (a pie, motocicleta, turismo, transporte público…), o conductas que pueden afectar a la capacidad de conducción como por ejemplo el consumo de alcohol, algunas enfermedades o la ingesta de determinados medicamentos (ver la "Guía del consejo sanitario en seguridad vial laboral". 2010. Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT).

Los desplazamientos de casa al trabajo y del trabajo a casa (in itinere) exigen que la empresa conozca los hábitos de desplazamiento y comportamiento de sus trabajadores, por lo que será necesario preguntar a los mismos trabajadores a través de un cuestionario (ver Anexo).

Responde a cuestiones tales como:

- El modo de transporte o transportes utilizados en la realización del trayecto.
- El itinerario habitual y sus alternativas.
- La distancia media recorrida cada día en función del modo de transporte.
- Los hábitos relacionados con el comportamiento como usuario de la vía
- En su caso, el grado de utilización de recursos de la empresa que puedan afectar a la reducción de los desplazamientos y, por tanto, de la exposición al riesgo del trabajador.

En relación con los **desplazamientos en misión,** a la empresa le resultará sencillo conocer la movilidad de, por ejemplo, transportistas y repartidores, pero existen otros perfiles profesionales como comerciales, personal de mantenimiento, etc., y personal que debe desplazarse por otras cuestiones, por ejemplo, reuniones de trabajo. Para estos colectivos, la conducción no es la actividad principal, sin embargo, es importante que la empresa disponga también de información relevante sobre ellos. Responde a cuestiones tales como:

- El objetivo de los desplazamientos en misión: mantenimiento, reparto, actividad comercial, entre otros.
- Media de kilómetros recorridos y frecuencia.
- Tiempo medio dedicado a la misión.
- Tipo de vía utilizada: autopista, autovía, carreteras secundarias, vías urbanas.
- Tipo de vehículo: turismo, furgoneta, motocicleta, bicicleta, entre otros.
- Los hábitos del trabajador en cuanto al mantenimiento de su vehículo privado

¿Cómo?
La responsable del plan de seguridad vial de Dynamic S.L, Marina Salvador, ha distribuido entre los trabajadores de la empresa un breve cuestionario sobre los hábitos de desplazamientos de los trabajadores. El cuestionario incluye preguntas, en su mayoría cerradas (a fin de que el análisis de la información sea más sencillo), que permiten a Marina averiguar si:
- Los trabajadores acuden al trabajo en transporte público, a pie, en turismo, motocicleta, bicicleta o combinación de varios.
- El itinerario habitual que realiza cada trabajador y la distancia recorrida en kilómetros.
- El uso del cinturón de seguridad, casco, y otros elementos de seguridad
- Cada cuanto tiempo realizan cambios de neumáticos y frenos en sus vehículos privados
- Qué trabajadores regresan a sus casas a las horas de comer
- Qué trabajadores realizan desplazamientos en misión y la frecuencia y distancia media de estos desplazamientos
- El tipo de transporte utilizado, si utilizan coche de empresa, transporte público o su propio vehículo
- Si se trata de desplazamientos cortos (principalmente en vías urbanas) o implican viajes largos (en autopistas, autovía, carreteras secundarias, etc.)
- Si se ha sufrido accidentes de tráfico en horario laboral o en los trayectos casa-trabajo, trabajo-casa.

Paso 3: Analizar los accidentes

Sistematizar la recogida de información sobre los accidentes laborales viales, su gravedad y los factores concurrentes, generando un histórico de datos relativos tanto a los en misión como in itinere, permitirá analizar, diagnosticar y tomar decisiones.

Existen diferentes fuentes de información que deben permitir a la empresa crear un registro de los accidentes laborales viales y así poder comparar los resultados a lo largo del tiempo.

El origen de la **información de los accidentes** puede ser: los partes de baja, los partes de accidente, la información trasmitida por las compañías de seguros y la información procedente de los propios trabajadores (ver Anexo).

En el caso de **accidentes con lesiones**, existen también otras fuentes de información como son los atestados de las autoridades competentes, las entrevistas con el afectado y el informe técnico emitidos por las mutuas de prevención de riesgos de las propias empresas, y finalmente, los informes de inspecciones de trabajo.

¿Cómo?
Marina Salvador, como responsable del plan de seguridad vial en Dynamic S.L, se pone en contacto con el director de recursos humanos y el jefe de personal para revisar el archivo de personal y el histórico de bajas laborales de la empresa en los últimos 2 años.
Los datos más relevantes de los trabajadores que recopila para poder realizar el diagnóstico de situación de la empresa son datos identificativos básicos:

	Trabajador 1	***Trabajador 2***	***Trabajador 3***
Edad y sexo	*30 / Varón*	*24 / Mujer*	*52 / Mujer*
Funciones	*Técnico*	*Comercial*	*Gestor*
Antigüedad	*3 años*	*2 años*	*11 años*
Tipo de contrato	*Fijo*	*Fijo*	*Fijo tiempo parcial*
Tipo de desplazamientos	*In itinere*	*In itinere + misión*	*In itinere*

Y con respecto al histórico de bajas laborales a los datos del accidente:

	Baja Laboral 1	Baja Laboral 2	Baja Laboral 3
Accidente de tráfico si / no	No	Si	No
Mes, día y hora del accidente que causó baja laboral	23/01/2009 12:30pm	08/11/2009 08:30am	14/06/2010 14:15pm
Tipo vehículo implicado	N/A	Turismo (coche de empresa)	N/A
Tipo de accidente	N/A	Alcance	N/A
Tipo de vía y condiciones	N/A	Autovía / Lluvia	N/A

No obstante, Marina Salvador conoce de primera mano casos de trabajadores de Dynamic S.L. que han tenido accidentes de tráfico en el trayecto de casa al trabajo (in itinere), aunque estos solo hayan causado pequeños daños materiales. Después de investigar un poco más, recopila 15 casos de pequeños accidentes (golpes en un cruce cercano a la oficina, leves alcances en la M-30, etc.).
Por otro lado, se pone en contacto con el director comercial, que le comunica que en el último año su equipo de comerciales ha sufrido 7 accidentes de tráfico sin gravedad, mientras realizaban sus visitas comerciales (en misión), en su opinión, algunos debidos al uso del móvil mientras conducían.

Paso 4: Analizar las condiciones reales de conducción

A continuación, el responsable del plan de seguridad, debe analizar cuáles son las condiciones reales de trabajo en la empresa, en cuanto a la gestión y organización del mismo.
La empresa influye en la exposición al riesgo de sus trabajadores con sus principios, políticas y procesos que aplica en el ejercicio de su actividad. No obstante, hay que tener en cuenta que la empresa cuenta con distintos márgenes de actuación a la hora de afrontar los accidentes "in itinere" y los accidentes en misión, debido a las características de cada uno.
El responsable de la elaboración del plan debe analizar qué factores, relacionados con la propia gestión de la empresa están influyendo o pueden hacerlo en el riesgo de sus trabajadores de sufrir un accidente de tráfico. Así, conseguir reducir los accidentes de tráfico laborales viales le exige reflexionar sobre su concepción de la actividad empresarial, su finalidad y su interacción con el entorno.
Más adelante, en la siguiente etapa, y en base a toda la información recopilada se analizarán los datos cruzando las variables que se consideren relevantes y se extraerán conclusiones que permitan identificar los niveles de riesgo de accidente que tiene la empresa por sus políticas y proceso, por perfil de trabajador, lo que permitirá diseñar y definir los aspectos de mejora que ayudarán a la reducción de los accidentes de trabajo viales.

¿Cómo?
Dynamic S.L., a la hora de analizar las condiciones reales de conducción del colectivo de comerciales, Marina Salvador observa que su actividad laboral requiere el que realicen de forma habitual muchos desplazamientos en misión.
Además, su actividad laboral se desarrolla con apoyo del teléfono móvil, muchas veces de manera incorrecta mientras conducen y llamadas que provienen de la propia empresa.

Paso 5: Analizar la gestión de los desplazamientos en la empresa

A continuación, los responsables del plan de seguridad en la empresa, deben analizar los aspectos de la empresa que pueden influir sobre los desplazamientos de sus trabajadores. En este sentido, la capacidad de la organización para influir en los accidentes en misión – relacionados con los desplazamientos por motivos de trabajo – es mucho mayor que la capacidad de intervención sobre los accidentes in itinere. Entre los ámbitos a analizar se encuentran:

- La organización de los itinerarios: cómo se organizan, quiénes intervienen en su preparación, cuáles con los criterios que se utilizan, qué duración media tienen, si existen objetivos de remuneración o carrera profesional vinculados a los desplazamientos, entre otras.
- La organización de los tiempos cómo están organizados los horarios de la empresa, cómo se realiza la priorización de las tareas que influyen en los desplazamientos, etc.
- La gestión de los medios de transporte, la empresa tiene mayor capacidad de gestión cuando tiene responsabilidades sobre la flota de vehículos, la política de compras y el plan de mantenimiento de la misma.
- La gestión de las comunicaciones; bajo los condicionantes legales vigentes, la empresa debe fomentar el comportamiento adecuado en el uso del teléfono móvil u otros medios o dispositivos durante la conducción, por una parte informando y sensibilizando sobre su uso y, por otra, adoptando políticas responsables de comunicación durante la conducción.

¿Cómo?
Como parte de la política de retribución de Dynamic S.L, parte del bonus de salario de los comerciales y los transportistas, depende de que se cumplan los estrictos plazos de entrega que marca su política comercial. Marina Salvador concluye que este hecho supone un factor de riesgo importante sobre la conducción, ya que muchas veces, los comerciales se ven forzados a incurrir en comportamientos poco adecuados a la hora de conducir.

Una vez realizado el diagnóstico de la situación de la empresa, la herramienta básica en torno a la que ha de definirse la política de prevención en seguridad vial laboral parte de la asignación de un nivel de riesgo a cada una de los problemas detectados durante la etapa de análisis.
Si bien, dadas las características en las que se desarrolla esta actividad, la metodología será específica y distinta a la general utilizada para evaluar el común de los puestos de trabajo. Como ya se ha mencionado anteriormente, se han de tener en cuenta las diferencias entre los accidentes "in itinere" y los accidentes en misión, ya que para la empresa cada uno presenta una casuística diferenciada. Es por ello que la evaluación de riesgos debe realizarse por personal cualificado y ser adecuada a las características de cada empresa.

Paso 1: Asignar el nivel de exposición al riesgo de cada colectivo

El primer paso de esta etapa consiste en la asignación del nivel de exposición al riesgo de cada uno de los colectivos de la empresa. En la mayoría de los casos será el conductor, pero también podrían verse dañados los pasajeros, otros usuarios de la vía pública y/o peatones. También deberían considerarse grupos especialmente sensibles, como los conductores jóvenes o noveles y quienes conducen largas distancias.

Se trata de medir el riesgo de accidente de tráfico producido por las propias conductas, hábitos y condiciones reales de conducción de los trabajadores (media de kilómetros recorridos, uso de cinturón, móvil, desplazamientos in itinere, desplazamientos en misión, etc.), así como de todo lo que es susceptible, en la actividad de la empresa, de tener riesgo derivado de la gestión de la empresa sobre los desplazamientos, esto es, aspectos tales como la organización de los mismos, gestión del parque de vehículos, gestión del personal que tiene tareas de conducción, organización del tráfico cerca y dentro de la empresa. Y finalmente sobre los riesgos que se derivan del entorno de la empresa (ubicación del centro de trabajo y sus instalaciones, las políticas de empresa que afecten a la seguridad vial, las vías que lo comunican y sus condiciones, el clima de la zona y las condiciones meteorológicas, etc.).

El método para la asignación de riesgos que se propone es

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

¿Cómo?

Continuando con el ejemplo de Dynamic S.L. la responsable del plan de seguridad vial se dispone a asignar el nivel de riesgo de los 3 colectivos que ha identificado en la empresa, los administrativos y gestores, los técnicos y los comerciales.

Recopila toda la información obtenida de las encuestas a los trabajadores y la propia información de la empresa y el entorno, y comienza a asignar el nivel de exposición al riesgo medio de los comerciales de Dynamic S.L. ya que considera que es el colectivo que presenta mayor riesgo a priori. Obtiene la siguiente tabla de riesgo para el colectivo de comerciales:

Conductas y condiciones reales de conducción

Media de kilómetros recorridos (in itinere + misión)	*Nivel Alto*
Media de Uso de cinturón de seguridad	*Nivel Bajo*
Media de Uso de móvil	*Nivel Alto*

Empresa y entorno

Flexibilidad de horarios de entrada / salida	*Nivel Medio*
Bonificaciones por tiempos y plazos	*Nivel Medio*
Ubicación del centro habitual de trabajo	*Nivel Alto*

Paso 2: Seleccionar colectivos prioritarios

En este paso, el responsable del plan de seguridad vial debe asignar una prioridad a cada uno de los colectivos identificados y de los que ahora se conoce su nivel medio de exposición al riesgo. Tenemos que tener en cuenta que las empresas disponen de recursos limitados, tanto económicos como técnicos y humanos, por lo tanto, el enfoque que se propone es un enfoque de "colectivos prioritarios". Esto es, a partir del nivel medio de exposición al riesgo de cada uno (obtenido en el Paso 1), seleccionar cuál o cuáles de ellos son los que, al implementar medidas de seguridad vial en la empresa sobre ellos, generen un mayor impacto y unos resultados más eficientes con los recursos de los que se dispone. Además, también se generará impacto, de manera indirecta, sobre los colectivos identificados como no prioritarios.

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

¿Cómo?
Marina Salvador y Alejandro Escudé toman los resultados del proceso de asignación, y calculan el nivel medio de riesgo de los 3 colectivos de su empresa, Dynamic S.L.:
- colectivo de administrativos y gestores: nivel bajo
- colectivo de personal técnico: nivel medio
- colectivo de comerciales: nivel alto
Como ya habían observado al analizar los hábitos y las condiciones reales de conducción de cada grupo, el colectivo que presenta mayor nivel medio de riesgo, son los comerciales.
Como otras veces convocan una reunión con los responsables de la empresa para discutir con cuantos recursos se cuenta para la implantación del Plan de seguridad vial de Dynamic S.L. Es por ello que finalmente se decide actuar sobre el colectivo de los comerciales, ya que presentan el mayor riesgo medio de sufrir un accidente laboral de tráfico.
Además, dado que un porcentaje elevado de los profesionales de la empresa se desplazan en su vehículo particular también se consideran los desplazamientos "in itinere" como un foco sobre el que actuar.

El diseño del plan y de las medidas a implementar, exige la aplicación de dos enfoques claramente diferenciados según se trate de accidentes "in itinere" o accidentes en misión, ya que, el margen de actuación con el que cuentan las empresas a la hora de actuar sobre estos accidentes es muy diferente.

Paso 1: Definir los objetivos a alcanzar

La determinación del conjunto de metas que impulsen la acción de los responsables y participantes y, motiven el compromiso de las personas que se verán afectadas por las medidas a adoptar. La empresa deberá valorar su aplicabilidad en función de la tipología de riesgos que afecten a los colectivos prioritarios seleccionados

y al riesgo de que sufran accidentes en misión o accidentes "in itinere", teniendo en cuenta los recursos con los que cuenta la empresa.
Con respecto a los objetivos, aunque realizables, deben ser lo suficientemente ambiciosos para que promuevan el esfuerzo para su consecución. Así, podemos fijar objetivos dirigidos a conseguir resultados cuantitativos, como por ejemplo, reducir en un 25% las bajas por accidentes laborales de tráfico.
También pueden ser interesantes para la organización objetivos de tipo cualitativo, como por ejemplo, conseguir que los trabajadores se comporten de manera segura durante la conducción.

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

¿Cómo?
A partir de los problemas identificados como resultado del diagnóstico, Dynamic S.L centra sus esfuerzos en intentar reducir los accidentes in itinere, dado que afectan a todos sus empleados y la siniestralidad y nivel de riesgo de los comerciales en sus desplazamientos en misión.
Para ello se fija los siguientes objetivos:
- Objetivo general: Reducir los accidentes laborales de tráfico.
- Objetivo especifico 1: Mejorar la seguridad de los vehículos
- Objetivo especifico 2: Eliminar el uso del móvil en la conducción
- Objetivo especifico 3: Conseguir rutas comerciales más seguras

Paso 2: Seleccionar acciones

Con respecto al plan de acción, para una empresa abordar la implantación de un plan de seguridad vial supone la toma de decisiones importantes y, en la mayor parte de los casos, el disponer de recursos limitados para poder emprender el citado plan.
El responsable del plan de seguridad vial en la empresa debe decidir si para cada uno de los peligros importantes detectados para los colectivos prioritarios, es o no aceptable el riesgo que perdura. El técnico que realice la evaluación debe preguntarse si se puede eliminar el peligro y, si esto no es posible, definir cómo controlar el riesgo para reducir la posibilidad de daños.
Es por ello que la empresa debe priorizar aquellas medidas que más se ajusten a sus necesidades y a las particularidades de la empresa, de cara a incluir en el plan las medidas más adecuadas.

Existen diferentes métodos a la hora de priorizar acciones, uno de los más comunes hace uso de criterios de priorización a la hora de decidir la importancia de una solución o el beneficio obtenido por ella. Estos criterios son ponderados según el peso especifico que tenga dentro de la propia empresa. Teniendo en cuenta esa ponderación, la empresa valora (por ejemplo: de 1 a 10) cada una de las acciones que pretende incluir en el plan. De esta forma, con los resultados obtenidos de la valoración de las acciones, la empresa puede establecer una clasificación de las mismas y de esta forma poder decidir cuales incluir en el plan de empresa.

A modo de orientación, los siguientes criterios pueden servir a la hora de decidir qué acciones formaran parte de su plan de seguridad vial:

- Recursos necesarios para la implementación de la acción
- Coste de implementar la acción
- Beneficios esperados de la acción
- Dificultad de implementación de la acción
- Impacto de la acción en la empresa y en el problema detectado al que se dirige
- Los riesgos que conlleva la implementación de la acción
- El elemento temporal (plazo de implementación, duración de la acción, etc.…)
- Experiencia en la implantación de acciones similares o análogas en la propia empresa
- Alineamiento de la acción con el resto de acciones que componen el plan y con las propias políticas de empresa

En el capítulo 5. **Catálogo de medidas para un Plan de Seguridad Vial en la Empresa,** se puede consultar un catálogo de medidas de seguridad vial en la empresa propuestas por la DGT, que pueden ser consultadas, adaptadas o directamente utilizadas para su inclusión en un plan.

¿Cómo?
Para la consecución de estos objetivos, Dynamic S.L dispone de un presupuesto de 30.000 euros en 2012. El grupo de trabajo del Plan revisa el catalogo de acciones que tiene a su disposición y selecciona aquellas que coadyuvan a la consecución de los objetivos planteados.
Se identifican un conjunto de acciones:
- Renovación del parque de vehículos dedicados a la actividad comercial.
- Formación a los trabajadores en técnicas de conducción segura y eficiente
- Sensibilización a los trabajadores sobre los principales factores de riesgo que afectan a la conducción.
- Elaboración de rutas seguras para su aplicación en las visitas comerciales (añadir a la ficha de cada cliente, el itinerario más seguro posible).
- Cambio en la política de empresa: prohibir la utilización del teléfono móvil mientras se conduce.

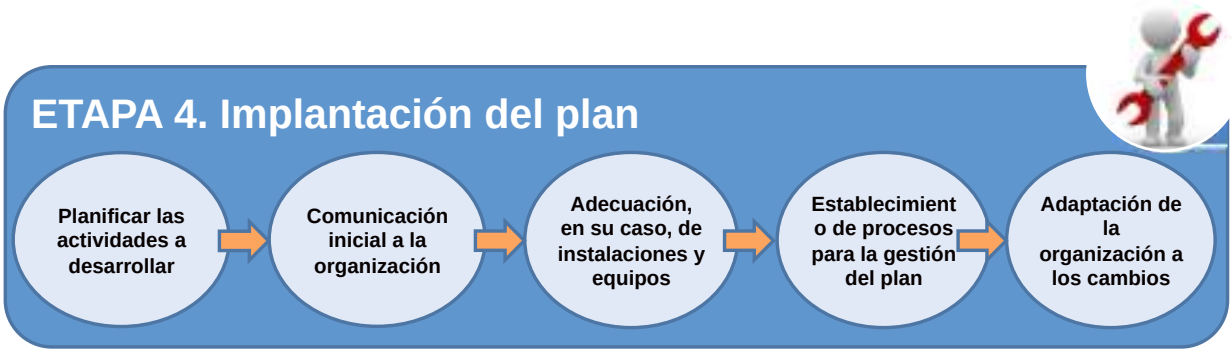
Se ha decidido que estas medidas se estructuren en 5 planes:
1. Plan de Renovación del Parque de Vehículos
2. Plan de Formación en Conducción Segura y Eficiente
3. Plan de Comunicación y Sensibilización sobre Seguridad Vial en la Empresa
4. Plan de Reducción del Uso del Móvil en la Conducción
5. Plan de Diseño de Rutas Seguras

Paso 3. Buscar sinergias y apoyos. Favorecer la concertación.

La implantación de un plan de seguridad vial en la empresa requiere, en la mayoría de los casos, la movilización de una importante cantidad de recursos de la empresa.
Uno de los aspectos a tener en cuenta a la hora de elaborar el plan de seguridad vial es la investigación de posibles elementos de apoyo y palanca para poner en marcha las medidas de seguridad vial seleccionadas.
En este sentido, existen opciones tales como la asociación con otras empresas (por ejemplo empresas que compartan instalaciones) o las sinergias con otras actuaciones que se estén llevando a cabo en la empresa en ese momento (por ejemplo, aprovechar un traslado de oficinas para la implementación de algunas medidas) o incluso adherirse a posibles planes o programas de seguridad vial en la empresa

promocionados por agentes públicos o privados (por ejemplo planes de comunidades autónomas, fundaciones, mutualidades, empresas de servicios de prevención de riesgos, etc.).
Finalmente, este paso cobra mayor relevancia en el caso de pequeñas y medianas empresas que, normalmente, no cuentan con recursos suficientes para abordar algunas de las medidas que mejor se ajustarían a sus necesidades (por ejemplo, empresas que compartan oficinas en el mismo edificio, polígono industrial, empresas con problemas similares, etc.).

¿Cómo?
Dynamic S.L tiene sus oficinas en Madrid, en un edificio compartido con otra empresa de similar tamaño, dedicada a servicios de consultoría y asesoramiento legal.
Dado que Marina Salvador mantiene una buena relación con su homólogo de recursos humanos de dicha empresa, decide plantearle la posibilidad de realizar la Formación en Conducción Segura y Eficiente de forma conjunta, con el fin de conseguir un mejor precio en la escuela de conducción que impartirá el curso.



Paso 1. Planificar las actividades a desarrollar.

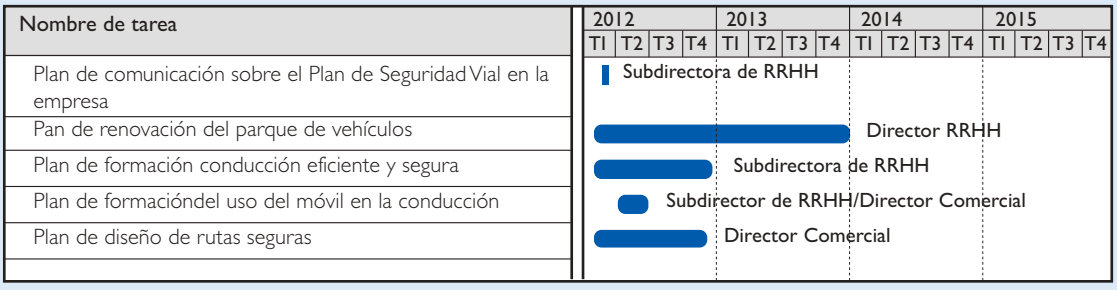
Llegados a este punto, una vez seleccionadas las acciones que formaran parte del plan de empresa, es necesario la definición de las actividades a llevar a cabo para el desarrollo de la acción.
El responsable del plan de seguridad vial deberá tener en cuenta, al menos, las siguientes cuestiones:

1) Identificación de los agentes clave que participaran en la implementación del plan
2) ¿Quién o quiénes van a ser los responsables de la ejecución, y las personas de contacto de las acciones que incluye el plan? ¿Qué empleados de la empresa deben estar involucrados en las fases posteriores del trabajo (revisión y validación del trabajo)?
3) Planificación temporal de las actividades a desarrollar.
4) Es recomendable elaborar un cronograma de las diferentes acciones a desarrollar, indicando hitos y fechas de inicio y fin.

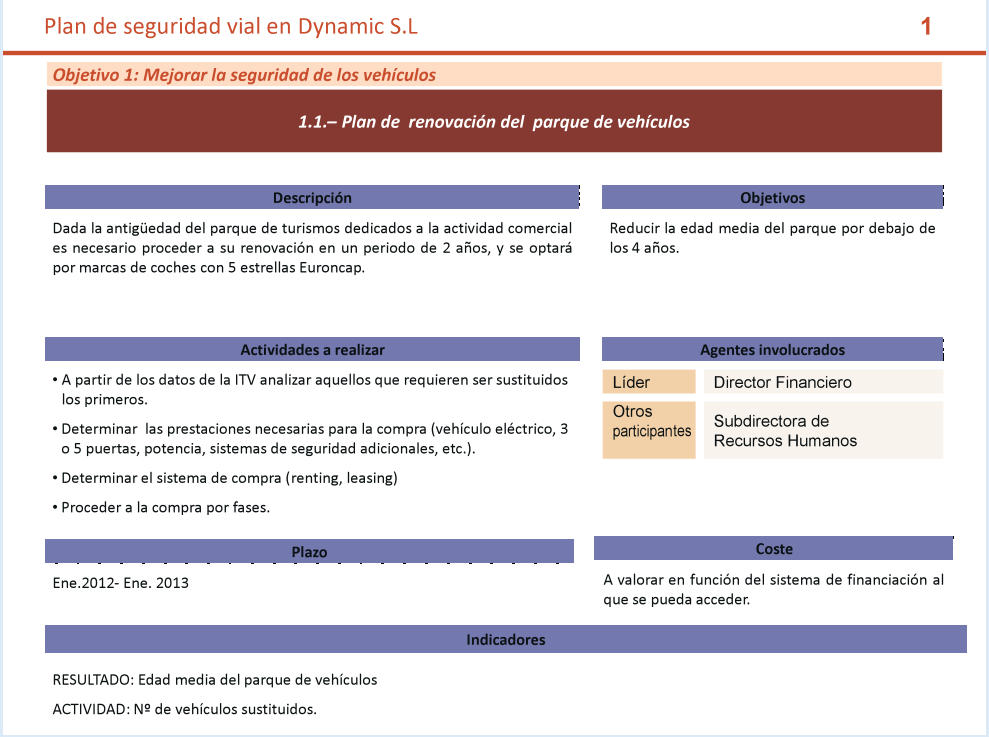
¿Cómo?

Por ejemplo, Marina Salvador y Alejandro Escudé se disponen a realizar la planificación de las medidas que han seleccionado para su implantación durante 2012.

Para ello, organizan la planificación en un sencillo cronograma:



Para cada uno de estos planes, elaboran una Ficha de Plan, con la siguiente estructura:



Plan de seguridad vial en Dynamic S.L 1

Objetivo 1: Mejorar la seguridad de los vehículos

1.1.– Plan de renovación del parque de vehículos

Descripción

Dada la antigüedad del parque de turismos dedicados a la actividad comercial es necesario proceder a su renovación en un periodo de 2 años, y se optará por marcas de coches con 5 estrellas Euroncap.

Objetivos

Reducir la edad media del parque por debajo de los 4 años.

Actividades a realizar

- A partir de los datos de la ITV analizar aquellos que requieren ser sustituidos los primeros.
- Determinar las prestaciones necesarias para la compra (vehículo eléctrico, 3 o 5 puertas, potencia, sistemas de seguridad adicionales, etc.).
- Determinar el sistema de compra (renting, leasing)
- Proceder a la compra por fases.

Agentes involucrados

Líder	Director Financiero
Otros participantes	Subdirectora de Recursos Humanos

Plazo

Ene.2012- Ene. 2013

Coste

A valorar en función del sistema de financiación al que se pueda acceder.

Indicadores

RESULTADO: Edad media del parque de vehículos

ACTIVIDAD: Nº de vehículos sustituidos.

Paso 2. Comunicación inicial a la organización.

Para que la implementación de un plan de seguridad vial en la empresa tenga éxito, uno de los factores clave es la implicación de toda la organización. Es fundamental que todos los miembros de la empresa tengan conocimiento, desde un primer momento, de la existencia de un plan de empresa, de las acciones que incluye, los objetivos, su contenido, los participantes y los plazos. Para ello, la empresa puede hacer uso de los medios de comunicación interna que tenga a su disposición: correo electrónico corporativo, paneles informativos, intranet o web corporativa, reuniones de empleados, etc.

¿Cómo?
Para la difusión del Plan de Seguridad Vial de Dynamic S.L, dado el tamaño de la empresa, se decide añadir una sección en la web de la empresa, dedicada a la seguridad vial y al Plan.
Además, Juan Francisco Segarra, como dueño de la empresa, decide enviar un mail a toda la empresa, poniendo en conocimiento los objetivos, las acciones y la planificación de las mismas, las personas de contacto y responsables, y finalmente solicitando la implicación y colaboración de todos los trabajadores.

Paso 3. Adecuación, en su caso, de las instalaciones y equipos

Una vez diseñado el plan y seleccionadas las medidas que incluirá, el siguiente paso consiste en el estudio de necesidades para la implantación de dichas medidas.
El responsable del plan de seguridad vial deberá plantearse si los recursos que la empresa cuenta para la implantación de las medidas son los adecuados o si por el contrario, es necesario modificar o adquirir nuevo equipamiento para poder ejecutar las medidas planificadas.

Paso 4. Establecimiento de procesos para la gestión del plan.

Esta tarea se refiere principalmente al establecimiento de un sistema de seguimiento del plan de empresa durante su desarrollo y a la definición de un sistema de comunicación y "feedback" entre los responsables del plan y los trabajadores.
El seguimiento y soporte del plan de seguridad vial en la empresa se trata en mayor profundidad en la Etapa 6. Seguimiento y evaluación.

¿Cómo?
Marina Salvador, como responsable del plan de seguridad vial de Dynamic S.L. decide que, para facilitar la implementación del plan de seguridad vial, es necesario un mejor "feedback" y conocer las opiniones de los trabajadores de la empresa. Es por ello que decide establecer una dirección de correo electrónico corporativo, plandeseguridadvial@dynamic.es, dónde todos los trabajadores puedan enviar cualquier comentario relativo al plan de seguridad vial que se está implantando en Dynamic S.L.

Paso 5. Adaptación de la organización a los cambios

El responsable del plan de seguridad vial en la empresa debe tener en cuenta que todo plan de empresa supone en la organización el establecimiento de nuevas medidas y procedimientos o la modificación o eliminación de algunas de ellas. La empresa y los trabajadores deben tener en cuenta que el plan va a provocar cambios en su organización.
El éxito de la implantación del mismo recae en gran parte en cómo la organización es capaz de asimilar estos cambios y/o adaptarse a ellos. Tal y como se ha mencionado, mantener informados a los trabajadores sobre el plan de seguridad vial y el desarrollo de sus acciones es clave a la hora de garantizar que el plan se lleva a buen fin, especialmente para aquellos trabajadores que forman parte de colectivos prioritarios que se van a ver directamente afectados por las medidas a implantar.

¿Cómo?
En Dynamic S.L. el plan de seguridad vial en la empresa que van a implantar, no supone grandes cambios en la organización. La comunicación inicial, el Plan de Comunicación y el establecimiento de un espacio sobre seguridad vial en la web de la empresa son herramientas para lograr una adecuada adaptación a los cambios de los trabajadores.

Desde el punto de vista del seguimiento del desarrollo del plan, el sistema de indicadores es la herramienta que va a permitir a la empresa obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el plan o sobre los resultados que se puedan generar, y sobre la evolución de estas acciones durante su desarrollo.
Además, el seguimiento del plan de acción a través de indicadores va a permitir a las empresas detectar las desviaciones que se produzcan durante el desarrollo del mismo y, por tanto, introducir medidas correctoras en caso de que fuesen necesarias.

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

Elaborar un plan de acción supone la planificación de acciones preventivas, dirigidas a conseguir los objetivos planteados en la política de prevención de riesgos laborales relacionados con los desplazamientos en la empresa. Pero, incluso una vez puesto en marcha de manera satisfactoria el plan, también ha de contemplarse la implantación de medidas correctivas en el caso de que se detecten accidentes o nuevos riesgos que influyan sobre el estado de la seguridad vial en la empresa.

Paso 1: Definir los indicadores del plan de seguridad vial

Desde el punto de vista del seguimiento del desarrollo del plan, el sistema de indicadores es la herramienta que va a permitir a la empresa obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el plan o sobre los resultados que se puedan generar, y sobre la evolución de estas acciones durante su desarrollo.
Además, el seguimiento del plan de acción a través de indicadores va a permitir a las empresas detectar las desviaciones que se produzcan durante el desarrollo del mismo, y por tanto, introducir medidas correctoras en caso de que fuesen necesarias.

Existen dos tipos de indicadores

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

Algunos ejemplos de indicadores son:

a) Número de accidentes por kilómetro recorrido
b) Total accidentes ocurridos por kilómetros recorridos

c) Número de accidentes por vehículo o por conductor
e) Porcentaje de reducción de la tasa de accidentes
f) Número de puntos perdidos por infracciones
g) Kilómetros recorridos en transporte público
h) Número de trabajadores que han cambiado el vehículo privado por el transporte público, al menos tres días a la semana
i) Porcentaje de trabajadores formados en seguridad vial (número de trabajadores que han asistido a formación en seguridad vial entre el total de trabajadores de la empresa)
j) Porcentaje de trabajadores que han aprobado la sesión formativa en seguridad vial (número de trabajadores que han pasado la sesión formativa entre el número total de trabajadores asistentes)
k) Número de recomendaciones o sugerencias recibidas en la dirección de correo electrónico corporativo para tal efecto y porcentaje de las sugerencias puestas en práctica
l) Número de vehículos de empresa que cuentan con nuevas dotaciones de seguridad vial
m) Número de trabajadores acogidos a programas de flexibilización de horarios

¿Cómo?
El responsable del plan de seguridad se reúne con el responsable de prevención de Dynamic S.L, para establecer qué información va a ser necesaria para realizar el seguimiento del desarrollo del plan de seguridad que han diseñado y están implementando en la empresa.
Concluyen que para Dynamic S.L, su situación específica y las medidas que se han decidido implantar van a ir recopilando la información referente a los siguientes indicadores:

Cuadro Indicadores Plan Seguridad Vial en la Empresa					Seguimiento		
Objetivo	Indicador	Tipo Indicador	Valor 2011	Valor Objetivo 2013	Valor Actual	Variación	Observaciones
Reducción del número de accidentes laborales de tráfico en un 50%	Nº accidentes laborales de tráfico en misión	Resultado	7	3	7	0	
	Nº accidentes laborales de tráfico in itinere	Resultado	15	7	15		
	Total de accidentes ocurridos por kilómetros recorridos	Resultado	0,011	0,06	0,011		
Reducción de la edad media del parque de vehículos	Edad media (Fecha actual – Fecha fabricación)	Resultado	10	4	10	0	
Reducción del consumo de combustible	Consumo de combustible por kilómetro recorrido	Resultado	7 l/km	4 l/km	7 l/km		
Reducción del porcentaje de uso del móvil en la conducción	Porcentaje de uso declarado del móvil por el trabajador en la conducción	Resultado	75%	0%	75%		
Incrementar la formación en conducción segura y eficiente	Porcentaje de empleados formados	Actividad	0%	100%	0%		
Incrementar las rutas seguras en los desplazamientos en misión	Porcentaje de clientes con ruta segura asociada	Actividad	0%	100%	0%		

Paso 2: Obtener el valor de los indicadores

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

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

Paso 3: Analizar y evaluar el resultado de los indicadores

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

- Evaluaciones periódicas: en este sentido, en función de cada cuanto tiempo se realice la medición de estos indicadores, la empresa puede realizar evaluaciones periódicas sobre el desarrollo del plan y la consecución de los objetivos marcados. Esta evaluación durante el desarrollo del plan es útil para conocer si las acciones del plan están siendo desarrolladas conforme a lo planificado o para conocer si los objetivos del plan se están cumpliendo o por el contrario existen desviaciones que han de ser corregidas.

- Evaluación final: no solo al objeto de conocer si se han cumplido o no los objetivos marcados o si se han realizado satisfactoriamente cada una de las acciones incluidas en el plan, sino también con el fin de conocer las causas que han motivado esos resultados.

Paso 4: En su caso, establecer medidas correctivas, o revisar las ya adoptadas

Finalmente, el seguimiento del plan a través del análisis de indicadores, va a servir para verificar que las acciones que se están llevando a cabo son las programadas, que el ritmo de ejecución se adapta a lo previsto y que los resultados intermedios de avance del desarrollo que muestran los indicadores permiten prever que se alcanzarán los resultados objetivos.
O bien, si es necesario el establecimiento de nuevas medidas o la revisión de medidas ya adoptadas cuyos indicadores reflejan que no se están desarrollando según lo previsto.

Además se ha de tener en cuenta, que incluso con la implantación exitosa de un plan de seguridad vial en la empresa, la posibilidad, por reducida que sea, de que algún trabajador sufra un accidente laboral de tráfico, permanece. En caso de que un accidente ocurra, se deberá hacer un registro del mismo haciendo uso de un cuestionario para el trabajador, a fin de recopilar toda la información sobre el mismo (ver Anexo III. Propuesta de cuestionario a cumplimentar por el trabajador en caso de accidente de tráfico laboral). El plan de seguridad vial debe contemplar, en los casos que se prevean, la **reincorporación de los trabajadores** que han sufrido lesiones (físicas o psicológicas) en un accidente laboral de tráfico o incluso en los casos más graves, la adaptación de sus puestos de trabajo o la reubicación de estos trabajadores. En la mayoría de los casos, esta situación exigirá estudios médicos individualizados para determinar la conveniencia o no, y los métodos y plazos de la reincorporación del trabajador.

¿Cómo?
Transcurridos 7 meses desde la implantación del Plan de Seguridad Vial de Dynamic S.L, la empresa registra 1 único accidente de tráfico laboral.
Se trata de un accidente sufrido por Rubén Buenadicha, uno de los técnicos que trabajan en el centro de trabajo del polígono industrial de Coslada. El accidente se produjo cuando Rubén regresaba a casa en su coche, después de finalizar la jornada de trabajo, en el cruce del acceso del polígono con la carretera, al ser embestido por otro coche. El parte de la autoridad de tráfico estableció que el accidente fue motivado por la mala señalización del cruce, si bien ninguno de los conductores resultó herido.

Alejandro Escudé y Marina Salvador, se ponen en contacto con los responsables de prevención de riesgos del resto de empresas que comparten polígono industrial, averiguando que no es la primera vez que el mismo accidente ocurre en el mismo cruce. Deciden poner este problema en conocimiento de la empresa que gestiona el polígono industrial, para presionarles a que insten a la administración pública competente a mejorar la señalización de ese cruce.
Mientras tanto, y como medida correctiva, se decide realizar una comunicación oficial a todos los trabajadores de la empresa, alertando sobre este riesgo.

5 Catálogo de medidas para un plan de Seguridad Vial en la Empresa

A partir del análisis de los principales riesgos que afectan a la seguridad vial laboral y el enfoque sistémico en el que se viene trabajando en las políticas de seguridad vial, se plantea el desarrollo de actuaciones desde las siguientes perspectivas:

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

El nivel de respuesta del conductor varía en función de sus habilidades y capacidades, del conocimiento de la normativa y seguridad vial, así como de su estado psicofísico. Es por ello, por lo que las acciones encaminadas a prevenir los factores de riesgo derivados de este factor humano, se extienden al trabajador y a la empresa, siendo unas específicas para el trabajador y otras a adoptar por la empresa.
No obstante, la concienciación del conductor es la mayor aportación a la disminución de los accidentes.

b) Acciones orientadas a influir sobre el factor humano / conductor desde la sensibilización

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

c) Acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo.

El vehículo no suele intervenir como causa directa, pero sí influye asociado a los demás factores como elemento que puede incrementar o reducir el riesgo que se plantea en cada situación concreta. Se debe considerar al vehículo como una herramienta más de trabajo, en particular si se desplaza habitualmente con él durante la jornada. Para ello, el vehículo ha de responder en todo momento con eficacia y precisión a todas las órdenes ejecutadas por el conductor, y sobre todo muy especialmente, sus mecanismos y órganos básicos de seguridad. Es necesario llevar un control exhaustivo y un mantenimiento adecuado de los elementos principales del vehículo. El vehículo tiene distintos componentes diseñados para aportar seguridad en la conducción, no obstante pueden llegar a ser inoperantes si no se utilizan adecuadamente.

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

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

  - o Avisadores acústicos o visuales
  - o Limitadores de velocidad
  - o Neumáticos

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

• Seguridad pasiva secundaria: son elementos que actúan sin intervención del conductor, tratando de disminuir los daños de un accidente:
  - Airbag
  - Carrocería
  - Cinturón de seguridad
  - Reposacabezas
  - Volante
  - Dispositivos de empotramiento y equipo de extinción de incendios, para los vehículos utilizados en el transporte profesional.
  - Uso del casco para el manejo de vehículos de dos ruedas.
  - Asientos antideslizantes
  - Depósito de combustible inteligente
  - Ropa y calzado especial

d) Acciones orientadas a influir sobre la vía y el entorno.

Es complejo realizar acciones para incidir en este factor, ya que no se puede influir sobre aspectos externos a la propia conducción. Por tanto la empresa ha de incidir, sobre todo, en los ámbitos formativos e informativos y el trabajador, por su parte, ser consciente de los riesgos que puede sufrir.

Conducir ante situaciones adversas nos exige variar nuestro modo de conducción y readaptarlo a las nuevas circunstancias. Las reacciones del vehículo serán distintas y el trabajador debe ser consciente de ello. El trabajador debe estar atento a las circunstancias y condiciones que tiene en el espacio que le rodea, de ese modo podrá anticipar lo que pueda ocurrir a su alrededor y tomar la decisión más adecuada, maniobrando en consecuencia.

La conducción en condiciones climatológicas adversas, presenta una serie de dificultades muy importantes: pérdida de adherencia, aumento de la distancia de frenada, falta de visibilidad, etc.

En cuanto a las actuaciones sobre la vía (y otras infraestructuras), las posibilidades de la empresa a la hora de actuar son más reducidas, centrándose principalmente en medidas orientadas a la coordinación con las autoridades competentes (por ejemplo a la hora de realizar modificaciones o mantenimientos sobre las vías) o medidas de aplicación únicamente sobre aquellas infraestructuras de las que la propia empresa es responsable (el aparcamiento, vías y accesos dentro de las propias instalaciones de la empresa, etc.) .

e) Acciones dirigidas a la seguridad de la gestión de los desplazamientos.

No se trata tanto de actuaciones dirigidas a concienciar a sus destinatarios sobre la relevancia de la seguridad vial de una manera genérica, sino que avanzando un paso más en ese itinerario de fomento de la cultura de la seguridad vial, este tipo de acciones proponen soluciones prácticas para atajar problemas específicos como:

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

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

f) Acciones dirigidas a la seguridad en las comunicaciones.

Las prácticas de la empresa en relación con la comunicación con sus trabajadores inciden en la seguridad al volante. Por ejemplo, enviar sms o realizar llamadas mientras se conoce que el empleado está en ruta es promover el incumplimiento de la normativa si no se dispone de un sistema de manos libre. Este tipo de aparatos está permitido legalmente dado que no requiere de las manos para manipularlo pero eleva el riesgo de accidente por distracción.

A continuación se presenta un catalogo de acciones, probadas y contrastadas por diferentes empresas que están obteniendo resultados en la gestión de la seguridad vial. Para cada una de ellas se identifica si pueden aplicarse al tratamiento de los accidentes en misión, a los accidentes "in itinere", o bien a ambos. Para ello, se incorpora la siguiente leyenda:

en misión

in itinere

A. **Acciones orientadas a influir sobre el factor humano / conductor desde la formación. Curso de formación en seguridad vial**

Curso de formación en seguridad vial	
Objetivo: crear una cultura de empresa que fomente la conducción segura y eficiente, actuando sobre el comportamiento del empleado al volante, sensibilizándole y formándole.	
Descripción: se trata de ofrecer a los trabajadores de la empresa formación específica en seguridad vial tanto adquisición de conocimientos teóricos sobre los riesgos en carretera y en la ciudad como sobre la puesta en práctica de técnicas de conducción segura y eficiente, con el fin de corregir malos hábitos y aprender a actuar rápida y eficazmente en situaciones de emergencia. El curso puede ofrecerse de forma independiente o como un módulo específico dentro del plan de formación en materia de seguridad laboral de la empresa. El curso trata los factores fundamentales en la generación de accidentes: - la persona (percepción y repuesta, condiciones físicas, fatiga, somnolencia, estado anímico, alcohol y drogas, etc.) - el vehículo (seguridad activa, seguridad pasiva, mantenimiento, etc.) - la vía (consejos para una conducción segura y situaciones de emergencia). - el conocimiento de las normas y la legislación en materia de seguridad vial (por ejemplo: el reglamento de circulación, el funcionamiento del carné por puntos, etc.). - los factores de riesgo	

Esta formación debe mantenerse actualizada de manera frecuente, ofrecerse a todos los trabajadores de nueva incorporación y revisarse en función de los resultados obtenidos por los trabajadores, especialmente en caso de que se produzcan incidentes relacionados con la seguridad vial en la empresa (accidente de un vehículo de reparto, comercial, etc.…).
Los cursos de formación pueden presentarse en diversas modalidades, en función de las necesidades de la empresa o de su situación particular:

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

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

Viabilidad: Alta (bajo coste)

Formación en conducción segura de vehículos

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

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

El curso también trata de formar en conceptos tales como la influencia del estado físico y mental sobre la conducción, adoptar una actitud relajada y educada en la conducción, el respeto y la tolerancia hacia los demás conductores, identificar los potenciales indicios de riesgo y anticipación a los riesgos de forma que no se conviertan en accidentes.
Estos cursos de formación suelen estar enfocados según el tipo de vehículo, y especialmente en aquellos vehículos distintos de los turismos: conducción segura de motos, camiones, autobuses, etc.…

Viabilidad: Alta (bajo coste fácil implementación)

Elaboración de un Manual para la Prevención de Accidentes

Objetivo: establecer entre los trabajadores unas pautas de conducta responsable a la hora de circular con sus vehículos.

Descripción: el manual sirve principalmente como recordatorio de los riesgos propios de desplazamientos dentro y fuera de los horarios laborales.
Se entrega a todos los empleados, en especial a los que ocupan los puestos comerciales y puestos con desplazamientos dentro de sus funciones.

Viabilidad: Alta (bajo coste fácil implementación)

Simulador de conducción	
Objetivo: reducir la siniestralidad vial laboral formando a los trabajadores para poder afrontar situaciones de riesgo durante la conducción.	
Descripción: se trata de un curso de formación especial a través de un simulador de conducción. A través de la simulación se pretende incrementar la percepción de riesgo que el conductor tiene ante situaciones de conducción tan cotidianas como peligrosas. Así mismo, permite poner al sujeto en situaciones de riesgo no frecuentes y entrenar las respuestas más adecuadas. La acción consta de las siguientes etapas: - En primer lugar, una fase teórica donde se imparten conceptos generales de seguridad vial y una fase práctica, donde el alumno se pone al mando del simulador. - En segundo lugar, se presentan a los alumnos una serie de situaciones sobre las que se desee incidir en la formación (seguridad vial, conducción eficiente, reacción ante peligros en la carretera, conducción de vehículos especiales, etc.…) - En tercer lugar los alumnos experimentarán esas situaciones a los mandos del simulador de conducción, recibiendo una puntuación en función de su desempeño ante las situaciones expuestas. - Después de la primera experiencia en el simulador, los alumnos recibirán feedback de las actuaciones realizadas y cómo mejorar. - Finalmente, a partir del feedback recibido, los alumnos realizarán un segundo trayecto controlado en el simulador dónde tendrán que aplicar las técnicas aprendidas y compararán sus resultados iniciales con estos últimos.	
Viabilidad: Baja (coste para la empresa)	

Jornadas formación en seguridad vial	
Objetivo: dotar a los empleados de aquellos conocimientos sobre los factores de riesgo recurrentes.	
Descripción: las jornadas se dividen en varios bloques en los que se tratan las siguientes cuestiones: principios de la conducción defensiva, factores de riesgo intrínsecos de la circulación, análisis de los conflictos entre incidente y medidas preventivas, riesgos laborales con incidencia en la seguridad vial, principios patológicos asociados a la conducción y medidas de prevención. Las jornadas pueden tomar distintas modalidades: - Ponencias - Charlas debate - Participación del público	
Viabilidad: Alta (bajo coste)	

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

Campañas divulgativas de concienciación en seguridad vial	
Objetivo: reducir los accidentes de tráfico de los empleados durante los periodos vacacionales	
Descripción: en cada campaña de vacaciones: período estival, puentes, etc., se lanza una campaña corporativa informativa mediante correo electrónico, tríptico, carteles informativos y otro material de divulgación, en puntos estratégicos del centro de trabajo. Se puede utilizar material de creación propia, o utilizar material de sensibilización creado por la DGT y otros agentes similares (cartelería, campañas oficiales, …)	
Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil implementación)	

Vigilancia de la salud y consejo sanitario	
Objetivo: sensibilizar e informar a los trabajadores, de los riesgos derivados de su salud que influyen en su capacidad para conducir.	
Descripción: consiste, en primer lugar, en elaborar un plan de reconocimientos médicos voluntarios para los trabajadores que usan el coche o la moto en sus desplazamientos diarios, para su inclusión dentro del marco del plan de prevención de riesgos general de la empresa. Este reconocimiento médico podría incluir aspectos tales como: 1. Historia clínico-laboral - Antecedentes personales y familiares. - Hábitos: ejercicio, tabaco, alcohol, - Trabajos anteriores: empresas, puestos, riesgos, tiempo y accidentes. - Consumo de medicamentos y otros 2. Exploración física - Biometría: peso y talla - Constantes vitales; frecuencia cardiaca y tensión arterial. - Cabeza y cuello. Otoscopia. - Auscultación cardiopulmonar - Espalda. Puño-percusión renal bilateral - Fuerza y reflejos 3. Exploración específica del riesgo de conducción: - Pruebas exploratorias (Schöber, Lasègue, Tinnel) 3. Pruebas complementarias - Control visión lejana y cercana. - Visión cromática - Audiometría - Análisis de sangre En segundo lugar, esta medida pretende sensibilizar e informar al trabajador de los efectos que tienen las enfermedades y algunos medicamentos en la conducción. Para ello se recomienda que, una vez conocida la historia clínica del trabajador, se le proporcione Consejo sanitario su incidencia en la conducción. La Guía del Consejo Sanitario en Seguridad Vial Laboral (Dirección General de Tráfico 2010) permite identificar cada caso de manera específica facilitando la administración del consejo sanitario vial personalizado como medida encaminada a reducir el riesgo atribuible a las aptitudes (condiciones) y actitudes (comportamientos) psicofísicas en los accidentes de tráfico.	
Viabilidad: Media (voluntariedad de los reconocimientos)	

Seguridad vial en el entorno familiar	
Objetivo: difundir entre los empleados prácticas seguras de conducción aplicables en sus desplazamientos diarios con sus vehículos, para transmitir a su entorno familiar.	
Descripción: se trata de una campaña que puede tomar distintas modalidades enfocadas entorno a la familia: - Concursos entre empleados y concursos dirigidos a hijos de empleados. - Actividades para la familia fuera del horario de trabajo alrededor de la temática de seguridad vial - Premios al mejor conductor	
Viabilidad: Alta (bajo coste)	

Plan para promocionar el uso de transporte público	
Objetivo: fomentar el uso del transporte público (autobuses, metro, cercanías) entre los empleados para sus desplazamientos al centro de trabajo.	
Descripción: el plan consiste en sensibilizar a los empleados en el uso del transporte público para acudir al centro de trabajo, a través de una campaña divulgativa en el propio centro. Para ello se proponen las siguientes medidas para su inclusión en el plan: - Creación de una campaña interna publicitaria de sensibilización. Puede ser una campaña realizada por la propia empresa, por una empresa especializada o utilizar algunos de los elementos de campañas utilizadas por otros agentes, como por ejemplo la propia DGT o los ayuntamientos. - Instalación de carteles en las zonas comunes del centro de trabajo - Envío masivo de correo electrónico corporativo animando a los empleados a utilizar el transporte público para acudir a trabajar. - Instalar paneles en las áreas comunes del centro de trabajo con información sobre el tráfico dirigida a visitantes y empleados: paradas más cercanas, horarios, intervalos, tarifas, etc.… Existen una serie de beneficios indirectos derivados de esta acción como la reducción de contaminación, atascos, etc.…	
Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil implementación)	

Buzón de recomendaciones de los empleados	
Objetivo: concienciar a los empleados en la educación vial	
Descripción: se trata de una acción de muy fácil implementación, a través de un acto divulgativo o cualquier otro medio de comunicación corporativa, se solicita a los trabajadores que aporten recomendaciones que puedan ser útiles para mejorar la conducción de los empleados. Estas recomendaciones son recogidas por un responsable de la acción en un buzón de recomendaciones (puede ser un buzón físico instalado en las zonas comunes de la empresa, una dirección de correo electrónico, un foro de discusión, un cuestionario repartido entre los empleados, o cualquier otro medio).	

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

C. **Acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo.**

Plan de dotación de elementos de seguridad	
Objetivo: mejorar la seguridad de los vehículos de los trabajadores	
Descripción: el plan consiste en facilitar la dotación de equipos específicos para mejorar la seguridad de los vehículos de los empleados con el fin de promover el uso de estos elementos: - Avisadores acústicos o visuales - Neumáticos - Cascos para motos - Botiquines de primeros auxilios - Elementos de seguridad para los niños - Equipos de extinción de incendios - Detectores de fatiga Se pueden llegar a acuerdos con proveedores de elementos de seguridad del vehículo para facilitar la sustitución de elementos no seguros en los vehículos privados de los empleados de la empresa.	
Viabilidad: Baja (coste para la empresa)	

Criterios de seguridad en las flotas de vehículos de la empresa	
Objetivo: mejorar la seguridad de la flota de vehículos de la empresa	
Descripción: la acción consiste en la aplicación de criterios de seguridad a la hora de adquirir los vehículos que formaran parte de la flota de la empresa, dando preferencia a aquellos que incluyan más y mejores elementos de seguridad activa y pasiva y elementos menos contaminantes y más respetuosos con el medio ambiente. A modo de ejemplo, los test NCAP (New Car Assessment Programme) y similares, que valoran los vehículos desde el punto de vista de la seguridad, ofrecen un buen elemento de juicio a la hora de valorar la seguridad de los vehículos a adquirir.	
Viabilidad: Baja (coste para la empresa)	

Plan de revisión y mantenimientos de la flota de vehículos	
Objetivo: disponer de vehículos en perfecto estado para reducir el riesgo de accidente.	
Descripción: el plan consiste en realizar una revisión y mantenimiento de los vehículos de la flota de la empresa. Se pueden llegar a acuerdos con talleres para facilitar las revisiones y mantenimientos de los vehículos privados de los empleados, especialmente antes de las épocas de vacaciones.	
Viabilidad: Alta (fácil implementación)	

Instalación de dispositivos Alcolock	
Objetivo: reducir el número de accidentes en la empresa relacionados con el consumo de alcohol	
Descripción: la acción consiste en la dotación de equipos Alcolock en la flota de vehículos de la empresa. Estos equipos funcionan de manera similar a los dispositivos que usa la policía para realizar los controles de alcoholemia, no permitiendo arrancar el vehículo si el dispositivo detecta que el conductor esta bajo los efectos del alcohol: El dispositivo cuenta con las siguientes características técnicas: - es un dispositivo que consta de un alcoholímetro instalado en un vehículo para detectar el nivel de alcohol en el aire respirado por el conductor. - está conectado al sistema de arranque del coche y cuenta con una caja electrónica para recopilar datos desde el dispositivo y conservarlos. - permite el arranque del vehículo si el nivel de alcohol es inferior a la tasa legal establecida por las autoridades de tráfico. - exige una muestra de aire para arrancar y también a intervalos aleatorios durante el viaje. - se comprueba periódicamente (cada 30 o 60 días) para verificar su integridad y recoger los datos almacenados. Para garantizar la confidencialidad y la privacidad del usuario, el acceso a los datos recogidos está protegido bajo las condiciones definidas por el marco jurídico y normativo de protección de datos. Los datos se recogen durante las visitas periódicas de inspección. En caso de infracción un informe se transmite a las autoridades El Alcolock se instala como parte de un programa supervisado, cuyo principal objetivo es el seguimiento y control de los conductores sancionados por conducir bajo los efectos del alcohol como condición para el restablecimiento de la licencia. Comúnmente conocidos como Programas de rehabilitación cuentan con experiencias satisfactorias de uso en Suecia, Holanda y Finlandia, especialmente en los sectores del transporte de mercancías y viajeros.	
Viabilidad: Baja (elevado coste y alto nivel de compromiso de la empresa y sus trabajadores)	

D. **Acciones orientadas a influir sobre la vía y el entorno.**

Señalización de riesgos	
Objetivo: facilitar a los empleados los desplazamientos en condiciones de seguridad	
Descripción: se trata de una acción orientada principalmente a empresas con una alta actividad de transporte o comercial. Consiste en indicar en los mapas de rutas las circunstancias inherentes a la vía (tramos de concentración de accidentes, mala pavimentación, obras …) y otros eventos (señalización deficiente, accesos inadecuados), que pudieran tener consecuencias sobre la conducción. La empresa debe realizar previamente un estudio sobre las principales rutas que utilizan sus empleados en sus desplazamientos diarios, especialmente las rutas de reparto o a los principales clientes. A través de la información oficial de las autoridades de tráfico, o a partir de las experiencias personales recogidas de los trabajadores (por ejemplo a través de un buzón de correo) se señalizan en los mapas de rutas comerciales y de reparto información de la vía: - trayectos más rápidos y seguros - obras en una ruta determinada - señalización de lugares dónde se ha producido un accidente anteriormente - vías defectuosas o de especial precaución El empleado cuando consulta la dirección de destino en el plano, estudia la mejor ruta a seguir y de esta forma es informado de los riesgos de tráfico que se puede encontrar. Para ello se puede distribuir entre los centros de trabajo adhesivos con simbología específica que reflejan los riesgos de la vía que se pueden encontrar los trabajadores durante su conducción. El responsable de la empresa para esta medida, a través de la información que le transmiten los trabajadores, traslada mediante los adhesivos dicha información al plano que van a utilizar los empleados y mantiene actualizada la señalización en los mismos. De la misma forma, la empresa puede emplear este sistema de señalizaciones para las rutas más habituales para llegar al centro de trabajo, de forma que los empleados también cuenten con estas señales en sus desplazamientos "in itinere".	
Viabilidad: Alta (bajo coste y facilidad para ponerlo en marcha)	

Alertas de tráfico	
Objetivo: facilitar a los empleados información actualizada de la situación del tráfico en las rutas de desplazamientos laborales	
Descripción: consiste en implantar un sistema de información sobre el estado del tráfico. Para ello, la empresa puede utilizar diversas medidas: - crear links con las web de las autoridades de tráfico (por ejemplo la DGT http://www.dgt.es/portal/es/informacion_carreteras/incidencias/) sobre el estado de la circulación - habilitar un área en la intranet corporativa o en la web para empleados, en la que se publiquen y mantengan actualizados los mensajes de la autoridad de tráfico sobre alertas, eventos, estado de la circulación, etc. - instalar paneles electrónicos en las áreas comunes del centro de trabajo con información actualizada sobre el tráfico.	
Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil implementación)	

Mejoras del acceso al centro de trabajo	
Objetivo: mejorar la infraestructura de acceso de los empleados a los centros de trabajo para aumentar su seguridad.	
Descripción: la acción implica la mejora, conservación y adecuación de accesos al centro de trabajo o de vías de titularidad privada del propio centro (polígonos industriales, ciudades de la empresa, etc.). Se pueden llegar a acuerdos con los ayuntamientos para la construcción o reforma de los accesos por carretera / calle al centro de trabajo	
Viabilidad: Baja (al depender de la actuación de otros organismos)	

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

Servicio de autobús de ruta y lanzaderas	
Objetivo: reducir el número de vehículos en las vías mediante el aumento en la ocupación de estos vehículos.	
Descripción: la acción consiste en la puesta en marcha de rutas de autobuses de la empresa y/o autobuses lanzadera desde las principales estaciones de autobús/tren/metro de la ciudad. La lanzadera conecta con el transporte ferroviario y autobús de la zona, con carácter gratuito para los trabajadores. Los servicios se distribuyen en turnos que se corresponden con las franjas horarias de entrada y salida de la empresa, por ejemplo: – dos por la mañana a las 7:45 y a las 8:45 horas – dos de regreso por la tarde: a las 18:30 y a las 19:15 horas. De manera complementaria, la empresa puede instalar en las dependencias de la empresa un sistema análogo al de las rutas de autobuses de la EMT, para informar del tiempo que falta para la salida y llegada de la lanzadera desde las estaciones ferroviarias. Además de los beneficios relacionados con la seguridad vial se consiguen otra serie de beneficios paralelos: disminución de la contaminación, del consumo energético y mejora de la utilización del espacio público	
Viabilidad: Baja (coste para la empresa)	

Programa de coche compartido	

Objetivo: fomentar el uso de transporte alternativo.

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

- Se reducen los gastos del uso del vehículo, tanto en lo referente a la inversión y amortización como al uso (combustible, mantenimiento, reparación y los asociados al aparcamiento) puesto que se comparten.

- Se consiguen además una serie de beneficios indirectos: uso más racional del coche, disminución de la contaminación, fomento de las relaciones personales entre trabajadores, reducción de la tensión, el cansancio y el stress en los trabajadores, etc.…

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

- Preferencias para coches compartidos en el aparcamiento de la empresa: dar prioridad a los vehículos compartidos a la hora de asignar plazas de garaje, asignar mejores plazas de garaje o las más cercanas a las oficinas a los coches compartidos, etc.…

- Implantación de un sistema de base de datos de contactos entre los trabajadores para consultar la disponibilidad o demanda de coche compartido: el sistema puede ser más o menos sofisticado, desde una lista de correo, un foro o incluso una plataforma o pagina web en la intranet de la empresa. Para ello, se puede crear un Fichero de Coche Compartido con los datos de los trabajadores interesados en compartir coche con otros compañeros. Las fichas, contendrán la información necesaria para elaborar los posibles agrupamientos de personas cuyos desplazamientos son susceptibles de ser realizados conjuntamente en cuanto a origen, itinerario, horario, etc.

- Diseñar un distintivo (tarjeta, pegatina, etc.) que diferencie al coche compartido del resto de vehículos.

- Garantizar la vuelta a casa para los usuarios de coche compartido: por ejemplo establecer un programa de "vuelta a casa" garantizada que asegure a los trabajadores el retorno al domicilio en caso de problemas con el coche compartido. Este programa puede contemplar aspectos tales como, destinar fondos económicos para hacer frente a los posibles gastos que se originen (transporte público, taxi, etc.), definir qué tipo de imprevistos serán los que den lugar a la aplicación de esta partida de dinero (enfermedad del conductor/a, necesidades del trabajo, etc.) o definir bajo qué condiciones se establecerá la compensación.

- Recompensar con tickets para gasolina o vales descuento a los propietarios de coches compartidos.

Viabilidad: Media (su desarrollo depende del interés de terceros)

Fomentar los desplazamientos en bicicleta	
Objetivo: reducir el uso del coche para aquellos trabajadores que realizan desplazamientos cortos	
Descripción: el plan consiste en favorecer el uso de la bicicleta para acudir al centro de trabajo. La empresa puede poner en práctica alguna de las siguientes medidas orientadas a promover y facilitar el desplazamiento al centro de trabajo en bicicleta: - Habilitación de aparcamientos especiales para bicicletas cerca de las oficinas - Creación de carriles bicis dentro de las instalaciones de las empresas (polígonos industriales, "ciudades" de la empresa, …) - Subvenciones para la compra de bicicletas - Dotación de cascos, candados y otros elementos de seguridad para bicis - Establecimiento de un sistema de préstamos de bicicletas de empresa - Habilitación de vestuarios y duchas para aquellos trabajadores que acudan al centro de trabajo en bicicleta - Acuerdos con proveedores y talleres especializados para facilitar la adquisición y el mantenimiento de bicicletas para los trabajadores objetivo. - Formación de los trabajadores en el uso seguro de la bicicleta. Se trata de una medida innovadora y con una tendencia al alza en otros países europeos, y con la cual se consiguen además una serie de beneficios indirectos relacionados con la preservación del medio ambiente.	
Viabilidad: Alta (bajo coste)	

Adaptación de los horarios de trabajo	
Objetivo: mejorar la seguridad en los desplazamientos "in itinere" de los empleados	
Descripción: se trata de una actuación encaminada a implantar una serie de medidas sobre la organización de la empresa que ayuden a reducir el número de accidentes en los desplazamientos hogar – centro de trabajo: - Organizar la flexibilidad de la hora de llegada y salida para evitar excesos de velocidad en los desplazamientos "in itinare" Se recomienda a la empresa interesada que realice un estudio interno con el fin de conocer los hábitos de movilidad de sus empleados. De esta forma, la empresa podrá adaptar los horarios de trabajo de una forma más eficiente evitando la congestión en horas punta (entradas y salidas a trabajar), con el riesgo que ello conlleva, y produciendo una distribución más homogénea a lo largo del día. Por ejemplo, los trabajadores podrían tener la posibilidad de organizar su entrada y salida en un abanico horario: - de 07:40 a 10:00 horas (entrada) - de 18:00 a 19:30 horas (salida)	
Viabilidad: Media (su desarrollo depende del contexto especifico de la empresa)	

Gestión de los desplazamientos en misión
Objetivo: mejorar la seguridad en los desplazamientos en misión de los empleados
Descripción: se trata de actuaciones encaminadas a implantar una serie de medidas sobre la organización de la empresa que ayuden a reducir el número de accidentes en los desplazamientos en misión: - Reducir en la medida de lo posible las reuniones que supongan desplazamientos - Planificar con antelación suficiente - Uso de conference calls, videoconferencias, etc. para las reuniones - Evitar el incremento de presión sobre los trabajadores, especialmente aquellos puestos de trabajo muy relacionados con los desplazamientos en horario laboral: o Horarios nocturnos desproporcionados o Incentivos económicos por rapidez Se recomienda a la empresa interesada que realice un estudio interno sobre los requerimientos de sus diferentes departamentos en cuanto a los desplazamientos en misión que realizan. En base a ese estudio, la empresa puede establecer una serie de pautas como las arriba mencionadas dirigidas a evitar desplazamientos no necesarios durante la jornada de trabajo y, que los desplazamientos en misión que se realicen, sean lo más seguros y eficientes posible.
Viabilidad: Media (su desarrollo depende del contexto especifico de la empresa)

Planificación de rutas en condiciones de seguridad
Objetivo: mejorar las condiciones de seguridad en los desplazamientos de los trabajadores
Descripción: la acción consiste en realizar un estudio de los desplazamientos que realizan los empleados, tanto "in itinere" como rutas de reparto, visitas comerciales, etc.… con el fin de conocer los itinerarios que siguen estos desplazamientos. A partir de los datos de ese estudio, se elaboran unos planes de rutas que contengan los trayectos más seguros y eficientes para los principales desplazamientos de los empleados.
Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil implementación)

Gestión del régimen de aparcamiento con criterios de seguridad vial y eficiencia
Objetivo: potenciar otros modos de desplazamiento tales como el transporte público, la bicicleta o a pie.
Descripción: esta medida consiste en la adecuación del aparcamiento para su uso como elemento de apoyo en las acciones que se emprendan en materia de seguridad vial laboral. Por ejemplo: - Reducción de plazas como medida disuasoria y fomento del empleo de transporte público. - Reservar las plazas de parking únicamente para empleados que no dispongan de otros medios para acudir al trabajo, o que presenten muchas dificultades para acudir en transporte alternativo (personas con movilidad reducida, distancia al centro de trabajo, horarios laborales especiales, situación familiar especial, trabajadores de perfil comercial o transportista, etc.…) - Aparcamientos para bicicletas como medida para facilitar el desplazamiento al centro - Reserva de plazas para coches compartidos - Cobro de un importe por el uso del parking de la empresa y utilización de esos ingresos para la aplicación de otras medidas en materia de seguridad vial laboral (por ejemplo subvencionar el coste del transporte público) - Compensación a los trabajadores que no utilicen el aparcamiento de la empresa (vales, tickets descuento, premios, etc.…)
Viabilidad: Baja (coste para la empresa)

Subvencionar el coste del billete del transporte publico	
Objetivo: incrementar el uso del transporte público (autobuses, metro, cercanías) entre los empleados	
Descripción: la acción consiste en compensar el precio del billete o abono, económicamente o por otras vías, a los trabajadores que utilicen el transporte público. Esta subvención se puede obtener a través de diversas formulas: - Establecer un convenio para financiar el billete de autobús o bien parte del coste del abono mensual para el trabajador - Establecer acuerdos con el ayuntamiento para ofrecer precios ventajosos para los trabajadores - Formulas mixtas como por ejemplo el cobro de plazas de aparcamiento de la empresa para emplear los ingresos en financiar el billete de transporte público	
Viabilidad: Baja (coste para la empresa)	

Creación de una Comisión o Gestor de Desplazamientos	
Objetivo: obtener información específica sobre el estado de situación de la empresa en cuanto a la seguridad vial laboral y las necesidades de acciones a emprender	
Descripción: esta medida consiste en la creación de un perfil específico, el Gestor de Desplazamientos o una Comisión de Transporte para conocer el comportamiento de los trabajadores ante la seguridad vial en sus desplazamientos dentro de la jornada laboral e "in itinere", el grado de preparación de la empresa en cuanto a seguridad vial y estudiar las nuevas necesidades que puedan surgir. El Gestor de Desplazamientos también es el responsable de: - Crear actividades de divulgación, asesoramiento y planificación de actuaciones de mejora de las condiciones de movilidad - Actuar como responsable de las medidas expuestas que la empresa pueda aplicar (itinerarios a pie y en bicicleta, coordinar el servicio de transporte público, fomentar el coche compartido, en general, impulsar un cambio de hábitos de movilidad entre los empleados) - Actuar como enlace entre los propios trabajadores y la empresa, transmitiendo las necesidades que los trabajadores detecten, o las recomendaciones y obligaciones que la empresa tome como medidas de aplicación para sus empleados	
Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil implementación)	

F. Acciones sobre la gestión de las comunicaciones: orientadas a influir sobre la seguridad de las comunicaciones

Desarrollo de una política clara en relación con las comunicaciones	
Objetivo: impulsar el cumplimiento de la normativa y reducir las situaciones de riesgo con respecto al uso de dispositivos de comunicación	
Descripción: establecer unos compromisos o principios en relación con las comunicaciones durante la conducción permitirá a los trabajadores tener claras las prioridades de la empresa en esta materia y así facilitar su cumplimiento. Principios de actuación como: - No realizar llamadas ni enviar mensajes de correo electrónico no sms, ni videos, cuando se conoce la existencia de un desplazamiento - Denunciar el incumplimiento de este principio ya sea por parte del trabajador o por parte de la empresa en la estructura responsable de la política de seguridad vial. - Proporcionar información sobre la normativa de aplicación en esta materia y sus sanciones económicas De manera adicional, la empresa puede poner en práctica otras medidas de control y penalización sobre el uso adecuado del teléfono móvil y el correo electrónico mientras se conduce. Por ejemplo: realizar llamadas a los empleados durante los horarios de desplazamientos in itinere y en misión (por ejemplo en hora punta de entrada y salida), para comprobar si responden las llamadas o los correos electrónicos durante estas franjas de tiempo.	
Viabilidad: Alta (bajo coste)	

Instalación de aplicaciones Email&Drive	
Objetivo: reducir el número de accidentes en la empresa cuya causa es el uso del móvil durante la conducción	
Descripción: la acción consiste en la dotación de aplicaciones que al instalarse en los teléfonos móviles, permiten escuchar los correos electrónicos del trabajador sin necesidad de leerlos. Estas aplicaciones también permiten contestar esos correos electrónicos también a través de la voz: Al no requerir el pulsar teclas para su utilización, si no que se activa con comandos de voz, permite al trabajador mantener la atención en su conducción y evitar distracciones que pueden provocar accidentes.	
Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil implementación)	

6 Los instrumentos de mejora: El intercambio de buenas prácticas

La necesidad de extender las actitudes y hábitos propios de la seguridad vial al mundo laboral es un cometido de todos los agentes con responsabilidad en materia de prevención de riesgos laborales, tanto empresas como administraciones, organizaciones sindicales y empresariales y mutuas de seguros. Uno de los instrumentos en los que la Dirección General de Tráfico se apoya para dar respuesta a este problema, son las propias experiencias de estos agentes. Los casos concretos con los que se encuentran día a día las empresas españolas, los problemas que suponen y la forma de abordarlos

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

- Favorecer la reducción de los accidentes viales laborales
- Concienciar sobre los accidentes viales laborales y la importancia de su prevención a empresarios, trabajadores y responsables de la prevención de riesgos y contribuir a implantar una cultura preventiva de la seguridad vial en la empresa.
- Ofrecer una visión de las buenas prácticas desarrolladas en España para reducir los accidentes, por parte de los diferentes agentes con responsabilidad en el ámbito de la prevención de riesgos laborales: empresas, administración, organizaciones empresariales y sindicales y mutuas de seguros.

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

- Recopilar las experiencias de las propias empresas y agentes implicados en materia de seguridad vial en la empresa, de manera que puedan ser adoptadas y aplicadas a su vez por otras empresas.
- Conformar una herramienta de trabajo para posibilitar que la seguridad laboral vial sea uno de los pilares fundamentales en la gestión de la prevención de riesgos laborales en las empresas.

7 Recursos y fuentes de información

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

- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.
  "Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012".
  Disponible en:
  http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Instituto/Estrategia_Seguridad_Salud/estrategia_2007_2012.pdf

- DGT, 2011. **"El valor monetario de una vida estadística en España"**, Estimación en el contexto de los accidentes de tráfico. Universidad de Murcia y Universidad Pablo Olavide de Sevilla. 2011. Disponible en www.dgt.es

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

- FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial), 2010. **"Manual de Buenas Prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales"** elaborado para la Dirección General de Tráfico y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Accesible en: http://www.seguridadviallaboral.es

- Fundación Mapfre. Instituto de Seguridad Vial. **"Informe PRAISE".**
  http://www.seguridadvialenlaempresa.com/praise-informes.php

- Ministerio de Fomento, 2009. **"Estrategia Española de Movilidad Sostenible".** Disponible en
  http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/149186F7-0EDB-4991-93DD-CFB76DD85CD1/46435/EstrategiaMovilidadSostenible.pdf

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

- Unión Europea, 2010. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 20 de julio de 2010 titulada **"Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020"** [COM(2010) 389 final]

- Organización Mundial de la Salud, 2009. **Primera Conferencia Ministerial Mundial de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial.** Disponible en http://www.1300000.net/

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

- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), 2008. **"Objetivo cero: objetivos ambiciosos para la seguridad vial y el enfoque sobre un sistema seguro"** - © OCDE/FIT, 2008.

- Ministerio de Fomento, 2009. **"Estrategia Española de Movilidad Sostenible"**. Disponible en http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/149186F7-0EDB-4991-93DD-CFB76DD85CD1/46435/EstrategiaMovilidadSostenible.pdf

- Fundación FITSA, 2008. **"El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para invertir más en su prevención"**.

- Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo (IRSST), 2010, Comunidad de Madrid. **"Guía para la prevención de los accidentes de tráfico con relación laboral"**. Accesible online en: irsst.formación@madrid.org

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

- Instituto Navarro de Salud Laboral. Gobierno de Navarra., 2009. **"Guía para promover la seguridad vial en la empresa"**. Accesible en: http://www.Fnavarra.es/insl

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

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

A. NACIONALES:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ONG STOP ACCIDENTES
http://stopaccidentes.org/

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

SERVEI CATALA DE TRANSIT
http://www.gencat.cat/

SERVICIO DE COCHE COMPARTIDO EN CATALUNYA
http://www.avancar.es/cat/index.php

B. INTERNACIONALES

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

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

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

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

CARPOOLING (Servicio de coche compartido en el Reino Unido)
http://www.carpooling.co.uk/

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

DRIVING FOR BETTER BUSSINESS
http://www.drivingforbetterbusiness.com/

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

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

FUNDACION ROAD SAFETY
http://www.roadsafe.com/news/default.aspx

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

GRSP PROGRAMME of the International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies (Global Road Safety Partnership)
http://www.grsproadsafety.org/page-what_is_grsp-1.html

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

IRF (International Road Federation)
http://www.irfnet.org/

NACIONES UNIDAS
http://www.un.org/esa/sustdev/documents/ agenda21/index.htm

OBSERVATORIO EUROPEO DE CONDICIONES DE TRABAJO
http://www.oect.es/

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

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

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

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

ANEXO I

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

Sexo: ☐ hombre
☐ mujer

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

Horarios de trabajo:
☐ jornada partida
☐ turno de mañana
☐ turno de tarde
☐ turno de noche
☐ turnos rotativos

Puesto de trabajo:.....

Experiencia en la conducción:.....años

Accidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico?
☐ si ☐ no

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

¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?
☐ A diario ☐ Alguna vez a la semana
☐ Una o dos veces al mes ☐ Varias veces al año

¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?
☐ si ☐ no

Mis desplazamientos en misión son, en general, planificados por:
☐ yo mismo
☐ la empresa

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

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

☐ andando ☐ coche
☐ en bicicleta ☐ transporte público
☐ moto o ciclomotor ☐ transporte colectivo de empresa

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

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

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

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

- ☐ estado de la infraestructura / vía
- ☐ mi vehículo
- ☐ la organización del trabajo
- ☐ mi propia conducción
- ☐ otros.....

Concrete los principales riesgos que percibe.....
.....
.....
.....

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidentes serían: .....
.....
.....
.....

Trayecto realizado: punto origen _____ punto final _____
Fecha: _____/_____/_____
El riesgo se produce en:
☐ trayecto ida o regreso al puesto de trabajo ☐ en jornada laboral

Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso):
- ☐ intensidad del tráfico
- ☐ condiciones climatológicas
- ☐ tipo de vehículo o sus características
- ☐ estado del vehículo
- ☐ organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)
- ☐ su propia conducción
- ☐ su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
- ☐ otros conductores
- ☐ estado de la infraestructura / vía
- ☐ falta de información o formación en seguridad vial
- ☐ otras _____

Concrete el riesgo que percibe:
_____
_____
_____
_____

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

ANEXO II

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

¿Considera su empresa el tráfico como un riesgo de salud laboral?
☐ si ☐ no

¿Cuenta su empresa con una política de seguridad vial en el entorno laboral?
☐ si ☐ no

¿Ha explicado en su política de empresa su aspiración a prevenir accidentes de tráfico en la medida de lo posible?¿Ha comunicado esta aspiración a los empleados?
☐ si ☐ no

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

_____

_____

_____

¿Se realiza algún tipo de control de los factores sanitarios que influyen en la seguridad vial a través del servicio médico de la empresa o de otra instancia similar?
☐ si ☐ no ☐ a veces cada _____ años

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

_____

_____

_____

¿Dispone la empresa de una política sobre alcohol y drogas?
☐ si ☐ no

¿Qué nivel de seguridad exige la compañía a la hora de comprar vehículos para su flota de empresa?
☐ Prueba de choque básica según Euro NCAP, por ejemplo, cuatro estrellas.
☐ Requisitos de tara mínima aceptable.
☐ Cinturón de seguridad de tres puntos en todos los asientos.
☐ Indicador de uso del cinturón de seguridad, que avisa si no se está usando el cinturón cuando el motor está en marcha.
☐ Carrete inercial de cinturón de seguridad.
☐ Reposa cabezas en todos los asientos.
☐ Airbag tanto en el asiento del conductor como en el del acompañante.
☐ Airbag lateral.
☐ Frenos ABS.
☐ Sistema antideslizamiento.
☐ Sistema anti rotación en frenada de emergencia.
☐ Aire acondicionado.
☐ Equipo de manos libres para el teléfono móvil.
☐ Sistema de bloqueo según índice de alcoholemia.
☐ Otro equipamiento de seguridad como chaleco reflectante, linterna, bengalas de emergencia, etc.

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

☐ Siempre ☐ Rara vez

☐ Casi siempre ☐ Nunca

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

_____

_____

_____

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

☐si ☐no

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

☐si ☐no

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

_____

_____

_____

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

☐si ☐no

ANEXO III

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

Fecha del accidente: _____/_____/_____.
Momento del accidente:
☐ trayecto ida o regreso al puesto de trabajo ☐ en jornada laboral
Implicado como: ☐ conductor ☐ viajero
Consecuencias del accidente:
☐ daños materiales _____
☐ heridas corporales, sin baja _____
☐ heridas corporales, con baja ? días de baja: _____
Localización del accidente (punto kilométrico, vía, calle, localidad etc.):

_____

_____

Vehículo en el que iba: ☐ particular ☐ empresa
Tipo de vehículo:
☐ de dos ruedas. ☐ turismo. ☐ furgoneta. ☐ vehículo pesado.

¿Ha estado implicado en otros accidentes de tráfico con relación laboral durante los 3 años anteriores a este accidente?:
☐ si ☐ número de veces: _____ ☐ no
Causas que a su juicio motivaron el accidente (indique todos los que considere adecuados, en su caso):
☐ intensidad del tráfico
☐ condiciones climatológicas
☐ tipo de vehículo o sus características
☐ estado del vehículo
☐ organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)
☐ su propia conducción
☐ su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
☐ otros conductores
☐ estado de la infraestructura / vía
☐ falta de información o formación en seguridad vial
☐ otras _____

Sus preocupaciones personales sobre el riesgo de tráfico:

_____

_____

_____

_____

_____

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

_____

_____

_____

_____

_____

A RELLENAR POR LA EMPRESA

Propuesta de medida correctiva aplicable:

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____..

estrategia de seguridad vial
2011 2020

MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

Josefa Valcarcel, 28 - 28071 Madrid