

# GUÍA DE MOVILIDAD SEGURA EN LA EMPRESA

# circula

PLAN DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA



GOBIERNO  
de  
CANTABRIA

CONSEJERÍA DE INDUSTRIA, EMPLEO,  
INNOVACIÓN Y COMERCIO



Dirección General  
de Tráfico



Instituto Cántabro  
DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

# ÍNDICE

|    |   |    |  |    |   |
|----|---|----|--|----|---|
| 03 | <b>José Miguel Tolosa</b><br>Jefe Provincial de Tráfico<br>de Cantabria                                   | 13 | Los datos de la<br>siniestralidad vial laboral   | 43 | Catálogo de medidas<br>para un Plan de<br>Seguridad Vial en la<br>Empresa |
| 05 | <b>Ana González Salvador</b><br>Directora del Instituto<br>Cántabro de Seguridad<br>y Salud en el Trabajo | 24 | El marco legal y político<br>de referencia   | 88 | Los instrumentos de<br>mejora:<br>El intercambio de buenas<br>prácticas   |
| 08 | Justificación   | 28 | La organización de la<br>gestión de la movilidad y<br>Seguridad Vial                     | 91 | Recursos y fuentes de<br>información                                      |
| 09 | Los factores de riesgo<br>en los desplazamientos<br>al trabajo  | 31 | La elaboración de un<br>Plan de Seguridad Vial en<br>la empresa. Esquema de<br>sus fases | 95 | Anexos  |



La siniestralidad vial es un riesgo que siempre debe ser tenido en cuenta en el ámbito de la prevención de riesgos laborales. A nadie escapa que los accidentes de tráfico y sus enormes consecuencias humanas, sociales y económicas constituyen un auténtico problema de salud pública de gran magnitud.

Por su parte, los accidentes laborales de tráfico son un importante problema de la sociedad actual. Los desplazamientos por motivos laborales, ya sean durante la jornada de trabajo o al desplazarse entre el domicilio de los trabajadores y su puesto laboral, son un foco de riesgo en cuanto que contribuye a aumentar la siniestralidad vial y los costes inherentes a los mismos.

Las cifras que año a año publica el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo en sus informes de Accidentes Laborales de Tráfico, referidas a la siniestralidad laboral vial, son claras a la hora de valorar la importancia de estos accidentes: así, en 2023, del total de los 647.495 accidentes de trabajo con baja que se produjeron en España, 75.979 fueron accidentes laborales de tráfico (ALT), que representan un 11,7 % del total de accidentes de trabajo. De ellos, un 70,6 % fueron accidentes in itinere. En cuanto a la gravedad, el peso porcentual del ALT en los accidentes de trabajo leves es del 11,6 % y este porcentaje aumenta progresivamente a medida que los accidentes son más graves: así, los ALT representan el 21,9 % de los accidentes de trabajo graves y, en el caso de los accidentes de trabajo mortales constituyen el 29,7 %. Puede colegirse de estos datos que los accidentes laborales de tráfico se han convertido en los últimos años en una de las primeras causas de muerte por accidente laboral.

Asimismo, la Estrategia de Seguridad Vial 2030 establece dos objetivos generales a conseguir en 2030: una reducción del 50%, tanto en el número de fallecidos como en el número de personas gravemente heridas en accidente de tráfico. Para la consecución de estos objetivos la citada Estrategia propone la actuación en nueve Áreas Estratégicas, una de las cuales es la de Administraciones, Empresas y Organizaciones Seguras. Dentro de las líneas de actuación diseñadas en esa Área Estratégica destaca la de promover planes de movilidad segura y sostenible en las administraciones públicas y empresas, así como la de potenciar la formación, educación y sensibilización en riesgos viales.

La Seguridad Vial es una responsabilidad compartida y por ello debe involucrar a todos los agentes públicos y privados para la consecución de los objetivos de reducción de siniestralidad. En nuestra Comunidad Autónoma de Cantabria, desde el decenio pasado, se mantiene una importante colaboración entre la Dirección General de Tráfico y el Instituto Cántabro de Seguridad y Salud en el Trabajo, buscando siempre el objetivo de incrementar la prevención de los riesgos laborales viales.

Este interés común de ambos Organismos, nos llevó en 2019 a la firma de un Protocolo de actuación que nos ha permitido seguir desarrollando de forma conjunta la implementación de diversas medidas, siempre encaminadas a la consecución de una mejora en la Seguridad Vial Laboral. Dentro de este marco de colaboración, en concreto en el de favorecer y colaborar con el tejido empresarial cántabro en la puesta en marcha por las empresas de Planes de movilidad segura, nos llevó a la puesta en marcha del Proyecto CIRCULA, del cual estamos ya en la tercera edición y que supone un impulso a un sello de movilidad segura y sostenible entre las empresas y que está sirviendo de ejemplo para su extensión a otras comunidades autónomas.

Como complemento a este Proyecto está la Guía que ahora presentamos actualizada y que puede ayudar a quienes estén dispuestos a implementar en su organización medidas encaminadas a una movilidad segura y sostenible.

Por último, quiero dar la bienvenida a todas aquellas empresas y entidades dispuestas a dar este paso al frente en la ilusionante tarea de mejorar la seguridad vial de sus trabajadores. Pueden estar seguros de contar con la colaboración de la Dirección General de Tráfico.

**JOSÉ MIGUEL TOLOSA**

Jefe Provincial de Tráfico de Cantabria



Los accidentes laborales, junto a los de tráfico constituyen una de las más importantes lacras de las sociedades modernas, tanto por el coste económico y social como por el enorme coste humano que conllevan: muerte, invalidez y pérdida de salud y calidad de vida.

En este contexto, es importante destacar la importancia del accidente laboral de tráfico, ya que se trata de un tipo de accidentalidad que está experimentando un importante crecimiento en los últimos años, ya sean aquellos accidentes entre el domicilio y el lugar de trabajo (accidente in itinere) o durante los desplazamientos profesionales de los miembros de la plantilla (accidente en misión).

Las empresas, sin importar su tamaño o tipo de actividad, pueden contribuir a establecer, implementar, mantener y mejorar actuaciones de seguridad vial en su política y sistema de gestión desarrollando planes de acción que tengan en cuenta los requisitos legales y de otro tipo adaptados a su capacidad de organización.

La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, constituye el eje fundamental para el diseño de cualquier política de prevención de riesgos laborales en nuestro país y es a partir de ella y de sus principios orientadores lo que, ante un reto como el de la seguridad vial laboral, ha de servirnos de guía para incorporar la seguridad vial laboral en el conjunto de actuaciones ligadas a la gestión preventiva de la empresa.

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

En este sentido, la Estrategia Cántabra de Seguridad y Salud en el Trabajo para el 2023-2028, recoge entre sus prioridades el promover la seguridad vial laboral con acciones de apoyo, información y sensibilización relacionadas con la seguridad vial y los planes de movilidad, así como el establecimiento

y desarrollo de mecanismos de colaboración institucional con la Jefatura Provincial de Tráfico de Cantabria en el desarrollo de líneas de actuación de la Estrategia de Seguridad Vial 2030.

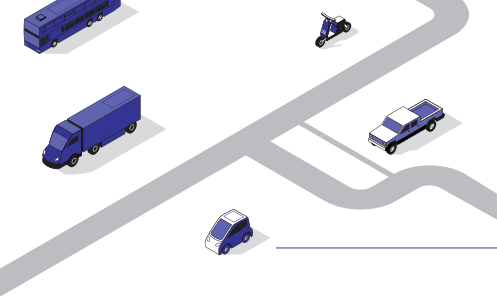
Desde la puesta en marcha de este proyecto se han implementado en Cantabria planes de movilidad que consisten, en líneas generales, en una hoja de ruta que incluye una serie de medidas para mejorar la seguridad, salud y movilidad de las personas trabajadoras de una empresa. Estas medidas se aplican en función de las necesidades y objetivos establecidos, siguiendo una planificación, control y evaluación de la eficacia de dichas medidas. Los planes permiten a las empresas regular y gestionar la seguridad y movilidad derivada de los desplazamientos laborales de sus empleados, favoreciendo la prevención de la accidentalidad vial laboral, apoyado siempre por la legislación vigente, tanto en materia preventiva como de seguridad vial.

Animo a las empresas de Cantabria a participar activamente en este objetivo común adhiriéndose al proyecto, sabiendo que contarán en todo momento con el apoyo y asesoramiento del Instituto Cántabro de SST.

**ANA M<sup>a</sup> GONZÁLEZ PESCADOR**

Directora del Instituto Cántabro de Seguridad  
y Salud en el Trabajo (ICASST)





## JUSTIFICACIÓN

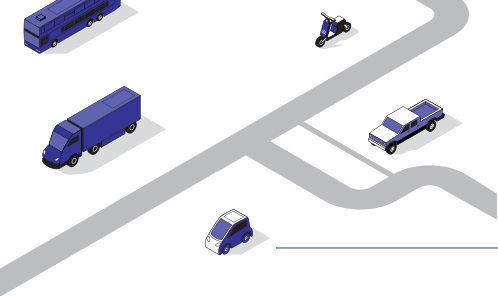
Los accidentes de tráfico y sus enormes consecuencias humanas, sociales y económicas constituyen un problema de seguridad pública, un problema de salud pública y un problema social. Entre todos hemos descubierto que los accidentes no son casuales, sino que son evitables, y poco a poco estamos obteniendo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

Las Administraciones Públicas y entidades privadas tienen una enorme influencia en la sociedad, que debe repercutir en la mejora de la seguridad vial. De forma directa, fomentando la seguridad vial de sus plantillas, clientes o proveedores; y de forma indirecta, mediante la adopción de criterios de seguridad vial en sus cadenas de valor y en sus decisiones de compras de los bienes y servicios necesarios para realizar sus funciones.

Por tanto, la mejora de la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo constituye una línea de acción estratégica tanto de la política de seguridad vial como de la política de prevención de riesgos laborales, por lo que parece razonable incorporar la cultura de la seguridad vial a las empresas como una buena práctica en la política de prevención de riesgos laborales. El impulso de esta iniciativa es fruto de la colaboración entre el Gobierno de Cantabria a través del Instituto Cántabro de Seguridad y Salud en el Trabajo y el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico en Cantabria, que desde el año 2019 vienen trabajando en diferentes acciones en este ámbito (Protocolo General de colaboración firmado el 23 de mayo de 2019).

Desarrollar la seguridad vial en el trabajo desde la prevención de riesgos y lograr un cambio hacia una movilidad más segura y sostenible constituye un reto y exige, además de la máxima colaboración entre todas las administraciones competentes, la participación de todos los sectores afectados: empresas, sindicatos, organismos técnicos especializados y, obviamente, la totalidad de las personas trabajadoras.





# LOS FACTORES DE RIESGO EN LOS DESPLAZAMIENTOS AL TRABAJO

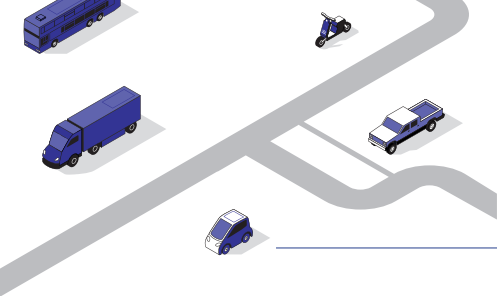
## LA MOVILIDAD EN EL TRABAJO Y SUS CONSECUENCIAS

Los estudios estadísticos demuestran que gran parte de los desplazamientos tienen su origen en el ámbito laboral. Según se desprende de los datos del Estudio de la Movilidad con Big Data elaborada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el año 2023 en Cantabria los residentes realizaron en un día medio laborable, más de 1,8 millones de desplazamientos, de los cuales se estima que un 49% (alrededor de 890.000) corresponden a desplazamientos a lugares a los que las personas acuden de forma frecuente. Entre éstos se encuentran los desplazamientos para acudir al trabajo, al centro de estudios o cualquier otra actividad que un individuo realice con la misma frecuencia (deporte, ocio, cuidado de familiares, etc.). Sin embargo, estudios anteriores indican que una gran proporción de estos desplazamientos son realizados para acudir al trabajo, a los que hay que añadirles los desplazamientos de vuelta al domicilio, lo que manifiesta la importancia del ámbito laboral en los desplazamientos diarios.

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

### El factor humano

Es un factor central en el Sistema de transporte y movilidad, independientemente de en qué forma las personas participen en él (conductores, pasajeros, en bicicleta, a pie).



## Los factores de riesgo en los desplazamientos al trabajo

Hace referencia a la capacidad de conducción e incluye, tanto la formación (proceso de capacitación formal y reglado), como la educación vial (actividades no regladas en el ámbito del tráfico y la seguridad vial), las condiciones psicofísicas, la actitud ante la seguridad y el creciente fenómeno de las distracciones causadas por dispositivos móviles.

Las interacciones en el ecosistema de tráfico tienen su origen en las decisiones del conductor. La formación vial es clave para que el trinomio conductor, vehículo y carretera se actualicen en sintonía.

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.

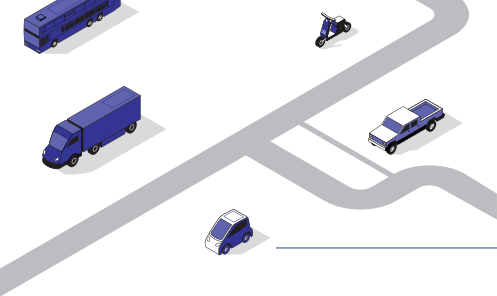
Al volante, hay factores que no podemos controlar: los cambios climatológicos, el estado de la carretera, las imprudencias o distracciones del resto de conductores, pero controlar nuestro estado mental es fundamental para reducir los siniestros viales.

La nueva regulación sobre los sistemas ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) en nuevos vehículos va a suponer una importante mejora en la seguridad vial, pero se debe educar al usuario final sobre el valor en seguridad que aportan estos sistemas.

### **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, airbags, depósitos antirotura y antiderrame, cabinas reforzadas, etc.

La movilidad está cambiando y los vehículos son más tecnológicos y conectados. El tráfico es más heterogéneo, con tipo de vehículos con muy diferentes masas, velocidades y vulnerabilidades. La



## Los factores de riesgo en los desplazamientos al trabajo

proliferación de vehículos de movilidad personal (VMP) es una realidad en la movilidad urbana con un uso cada vez más importante en el entorno laboral, y muy especialmente en el sector de la mensajería para el reparto de pequeña paquetería o comida.

en tramos urbanos. Muchas personas trabajadoras, ya sea por conciencia medioambiental, por necesidad o por el hecho de evitar retenciones y la dificultad de encontrar aparcamiento, utilizan los VMP para desplazarse de casa al trabajo y viceversa, o durante su jornada de trabajo ya que se han convertido en vehículos de trabajo habituales.

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

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

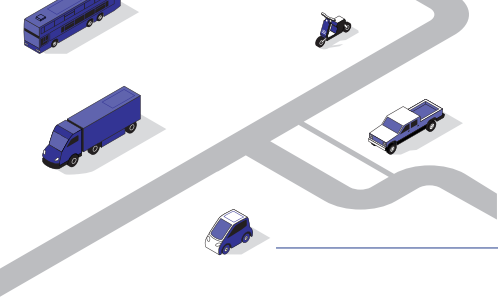
### **La vía**

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

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

### **Las condiciones del entorno**

La visibilidad e iluminación de las mismas, etc. Por otra parte, todo un conjunto de elementos “cambiantes” que modulan e influyen en la conducción de forma más imprevisible, intemporal o



incidental como son la climatología e incidencias u obstrucciones temporales. La empresa deberá informar de la previsión del tiempo, visibilidad, iluminación, posibles obras que interfieran en la circulación, etc.

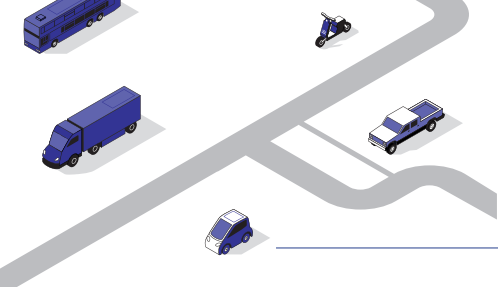
### La gestión de la actividad empresarial

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

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

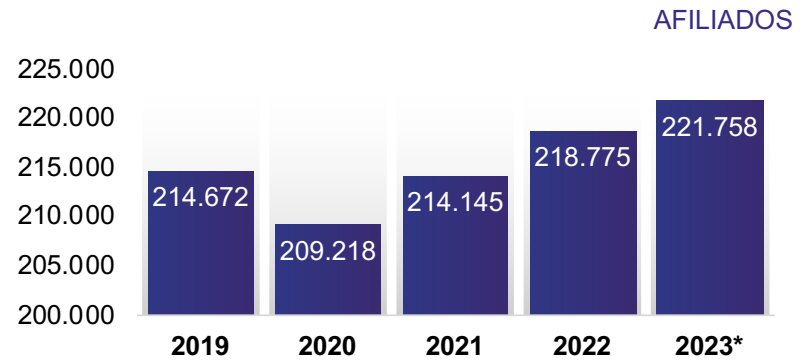
### La actividad profesional



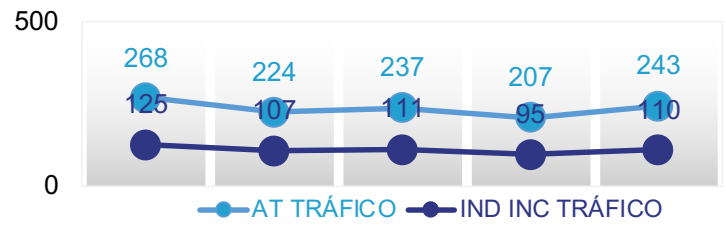


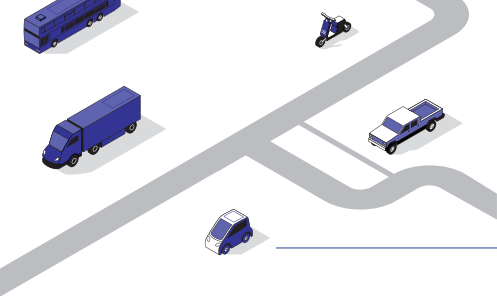
# LOS DATOS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL LABORAL

## EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁFICO EN CANTABRIA



\*Datos provisionales



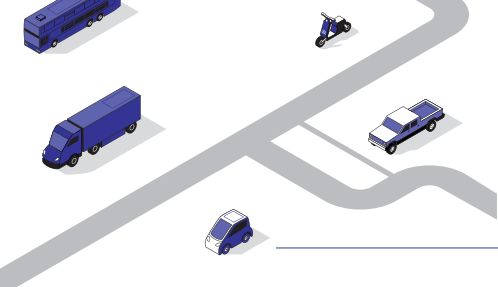


Analizando las cifras de accidentes laborales de tráfico en Cantabria de los últimos años se observa que entre 2010-2014 hubo una disminución progresiva, en los que se pasó de 272 a 185 accidentes de tráfico en jornada, que se mantuvieron hasta 2016, y en el periodo 2017-2023 ha habido un aumento general del número de accidentes de tráfico en jornada, con oscilaciones entre un máximo de 275 en 2017 y un mínimo de 207 en 2022.

En cuanto al índice de incidencia (número de accidentes por cada 100.000 trabajadores afiliados a la SS con la contingencia de accidente de trabajo y enfermedad profesional cubierta), en 2014-2016 se encontraba alrededor de 110 y se puede observar un incremento del mismo en 2017 que, progresivamente, ha ido disminuyendo hasta el nivel mínimo de 95 en 2022. En 2023 este índice de incidencia volvió a incrementarse a 110 accidentes por 100.000 trabajadores.

La accidentalidad laboral de tráfico en el último lustro sigue un patrón descendente mientras que la siniestralidad laboral en su conjunto parece mantenerse constante, pero se ha observado que cuando los índices de incidencia de accidentes de trabajo disminuyen, los índices de accidentes laborales de tráfico lo hacen en menor medida, y cuando los índices de incidencia de accidentes de trabajo aumentan, los índices de accidentes laborales de tráfico también lo hacen en mayor medida, lo que hace que en los últimos años, los accidentes de tráfico vayan tomando mayor relevancia.

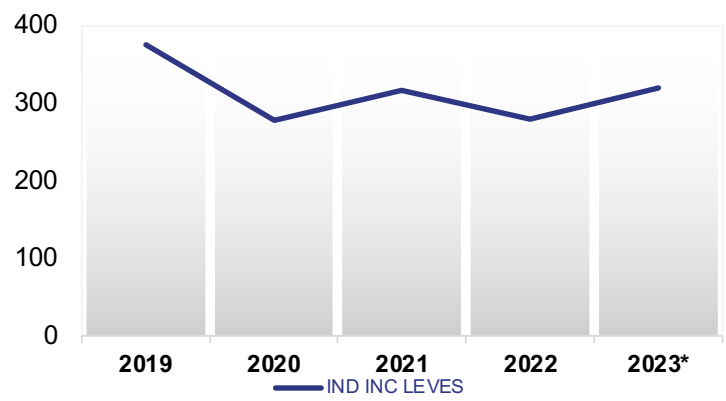
Poniendo el foco en la gravedad del accidente de trabajo, se ha observado que a medida que aumenta la gravedad de los mismos, mayor es el porcentaje de accidentes de trabajo relacionados con el tráfico. En 2023 los accidentes de trabajo – tráfico supusieron el 15% de los accidentes totales graves en jornada y el 50% de los graves in itinere. Por su parte, de los 11 accidentes mortales ocurridos en jornada de trabajo en 2023, tres fueron accidentes de tráfico y se registraron dos accidentes mortales in itinere, ambos accidentes de tráfico.

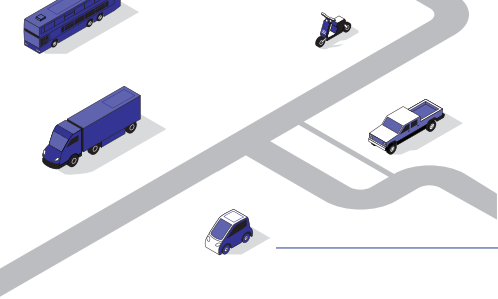


### Evolución de los accidentes de tráfico

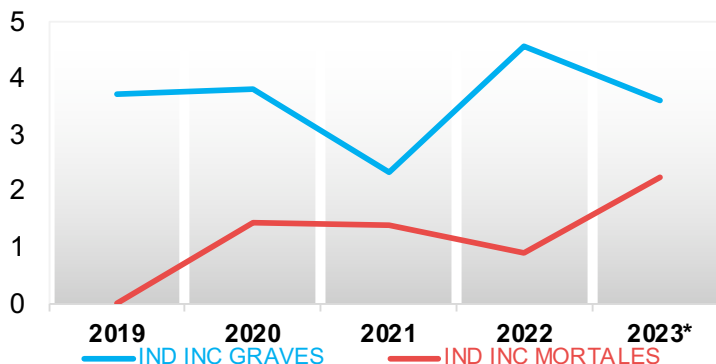
|       | AC. GRAVES |            |       | AC. MORTALES |            |       |
|-------|------------|------------|-------|--------------|------------|-------|
|       | Jornada    | In itinere | Total | Jornada      | In itinere | Total |
| 2019  | 1          | 7          | 8     | 0            | 0          | 0     |
| 2020  | 3          | 5          | 8     | 2            | 1          | 3     |
| 2021  | 0          | 5          | 5     | 1            | 2          | 3     |
| 2022  | 3          | 7          | 10    | 2            | 0          | 2     |
| 2023* | 6          | 2          | 8     | 3            | 2          | 5     |

\*Datos provisionales





Los datos de la siniestralidad vial



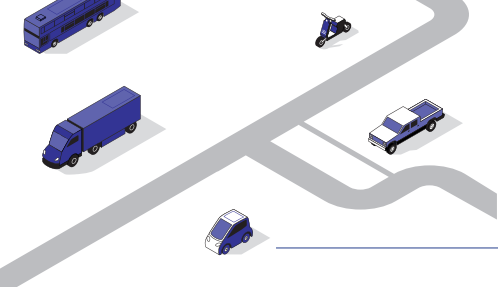
\*Datos provisionales

Los accidentes laborales de tráfico registrados por el ICASST representan un elevado porcentaje del total de accidentes de tráfico contabilizados por la DGT:

| DGT   | ICASST  |
|---|---|
| Accidentados viales con fallecidos/heridos en Cantabria 2022. | Accidentados Laborales viales con baja en Cantabria 2022. |
| <b>1.009</b>  | <b>625</b>  |

En lo referente a accidentes laborales de tráfico in itinere, su peso porcentual es mayor que el del accidente laboral de tráfico en jornada de trabajo, lo que confirma la importancia de estos accidentes dentro del conjunto del accidente laboral vial.





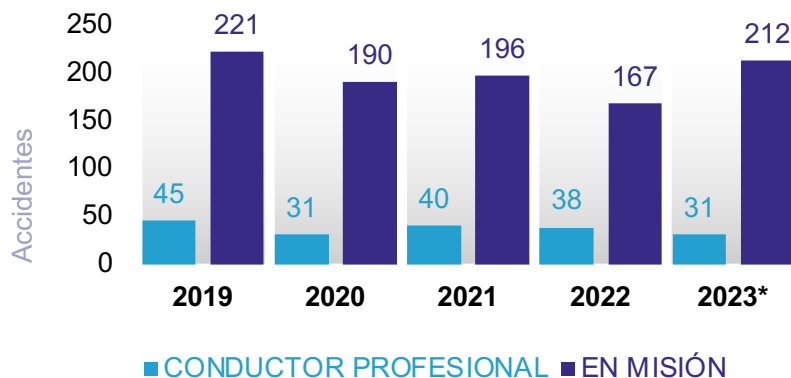
Respecto de los accidentes de trabajo de tráfico, excluidos los “in itinere”, ocurridos durante la jornada laboral pueden ser de dos tipos:

**Accidentes de conductores profesionales:** Son aquellos sufridos 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 transporte.

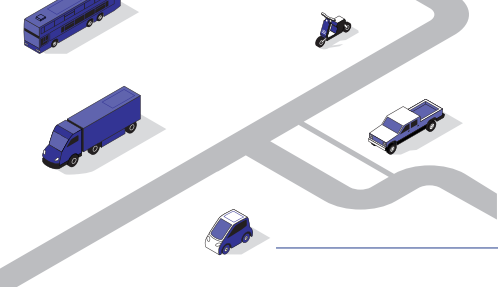
**Accidentes “en misión”:** Son aquellos sufridos por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con una misión.

A la vista de los datos, se observa que los accidentes “en misión” se han reducido en menor proporción que los ocurridos en el grupo de conductores profesionales.

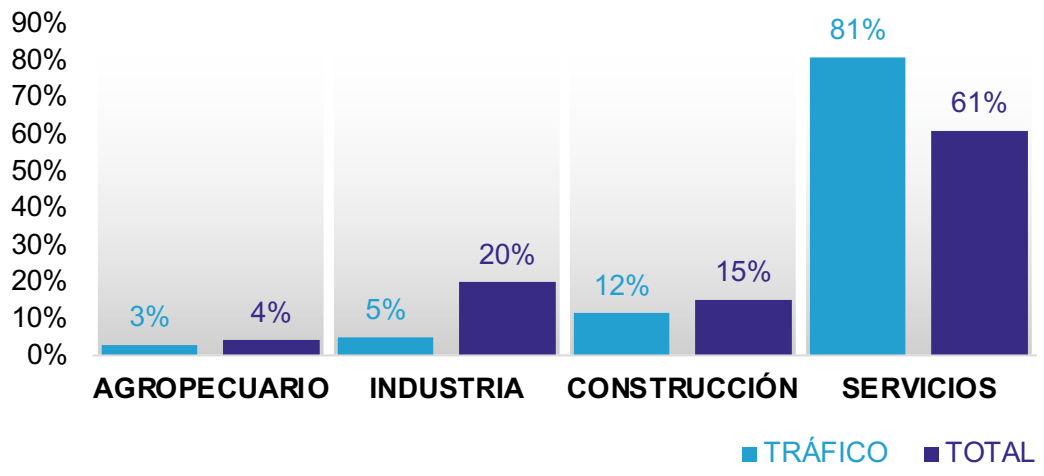
**AT de tráfico en jornada con baja – Comparación AT conductores profesionales / AT en misión**

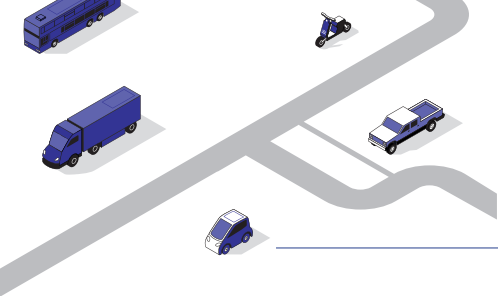


\*Datos provisionales



Comparación AT de tráfico en jornada con baja / Total AT en Jornada con baja - % según sector de actividad

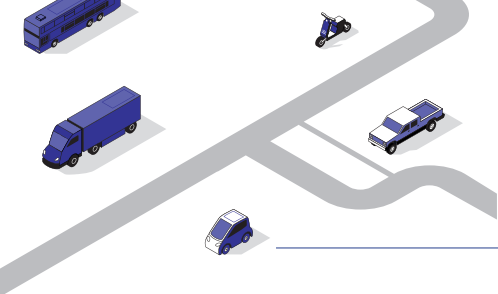




Teniendo en cuenta el sector de actividad de la empresa en la que está dado de alta el trabajador accidentado, se puede observar que el 81% de los accidentes de trabajo –tráfico en jornada se concentraron en el sector servicios.

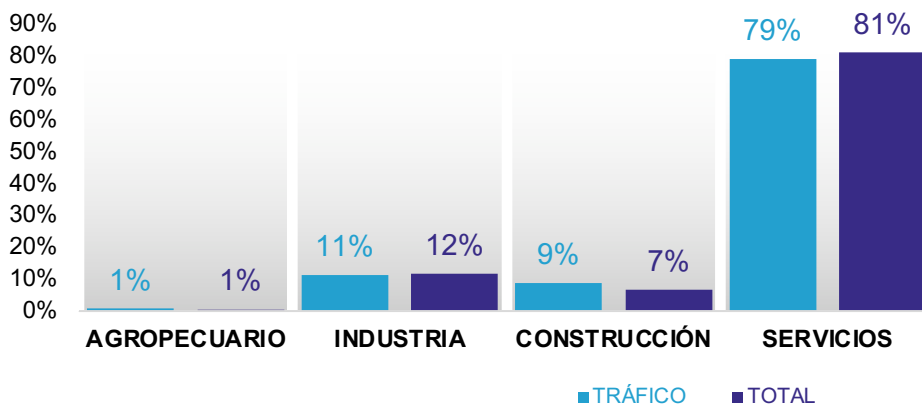
Precisamente este sector de actividad tuvo un índice de incidencia de 113 accidentes por cada 100.000 trabajadores con las contingencias cubiertas; construcción (que representaba un 12% del total de accidentes de trabajo- tráfico en jornada con baja) tuvo un índice de 167; e industria con un 5% del total aumenta su índice rompiendo con el considerable descenso que se venía produciendo hasta 2021 (38 en el año 2023, frente a 29 en 2022). Finalmente, el sector agropecuario registró un aumento muy significativo en la incidencia (145 en 2023 frente a un índice de 33 en 2022).

| ACCIDENTES LABORALES VIALES CON BAJA EN CANTABRIA EN 2023 |            |              |              |
|---|------------|--------------|--------------|
| En jornada  | In itinere | % En jornada | % In itinere |
| 243   | 478        | 34%          | 66%          |

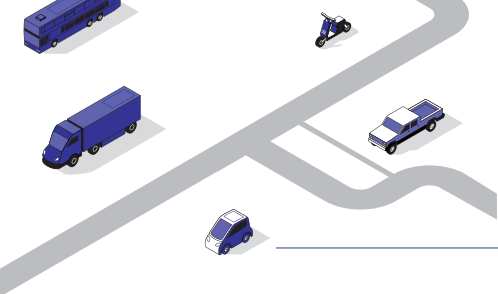


### Comparación AT de tráfico in itinere con baja/Total AT in itinere con baja año 2023

Los accidentes in itinere son aquéllos sufridos por el trabajador al ir o al volver de su trabajo. En el año 2023 se produjeron en Cantabria 822 accidentes in itinere con baja, de los cuales 478 (58%) fueron accidentes de tráfico.

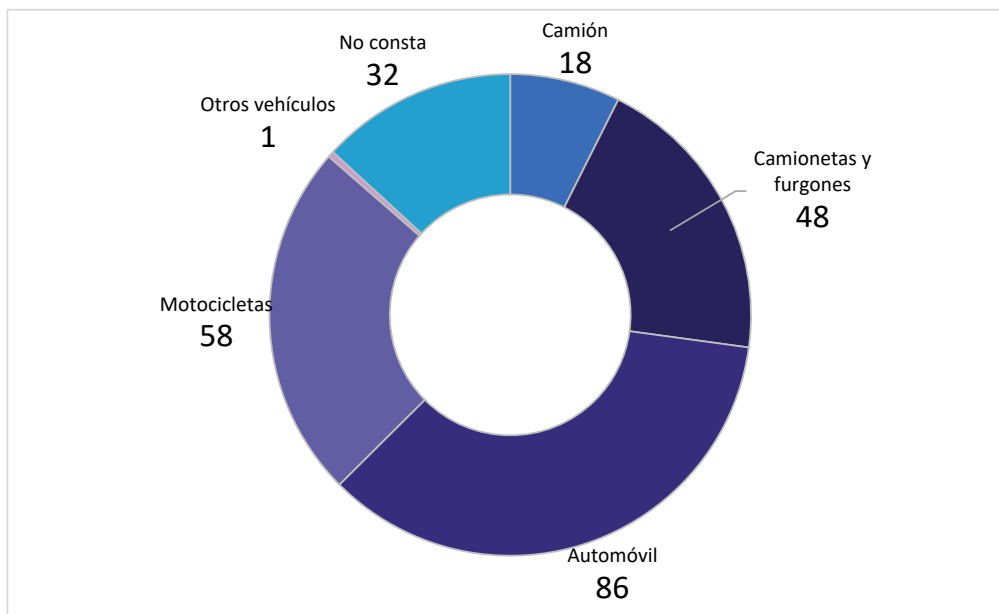


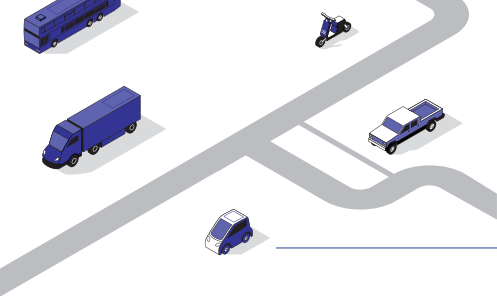
El sector servicios debe ser un sector prioritario a la hora de incidir en su movilidad laboral, ya que es el sector con mayor siniestralidad laboral y dentro de ella, mayoritariamente la siniestralidad vial.



### Accidentes de tráfico en jornada con baja según tipo de vehículo

Según la distribución de agentes asociados en los accidentes de trabajo-tráfico ocurridos durante la jornada laboral, los vehículos identificados más frecuentes fueron los automóviles (35%), seguido de las motocicletas (24%) y camionetas y/o furgonetas (20%).





## LOS COSTES DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL VIAL

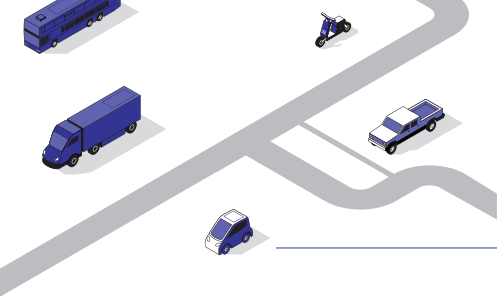
Los accidentes de tráfico laborales, al margen de las consecuencias trágicas o los daños físicos personales que puedan causar, suponen unos costes económicos, tanto para los trabajadores como las empresas, la Administración y la sociedad en general.

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

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

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

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

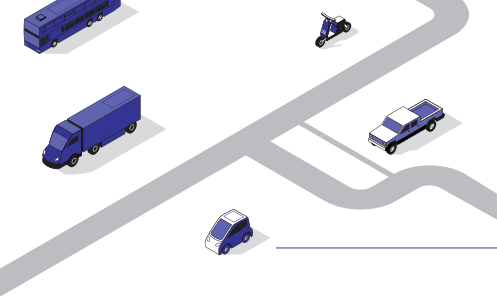


**Para la Administración** las consecuencias derivadas de un accidente de tráfico suponen:

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

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

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



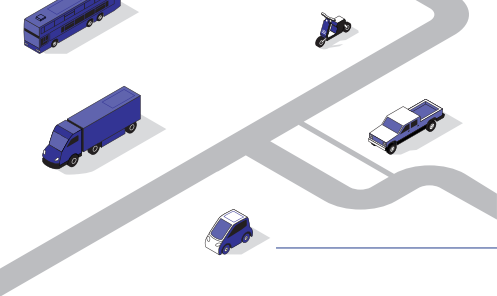
## EL MARCO LEGAL Y POLÍTICO DE REFERENCIA

### EL MARCO LEGAL APLICABLE

- Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, en su artículo 156, establece el concepto de accidente de trabajo y accidente laboral de tráfico.
- La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales. Establece el marco legal de aplicación en prevención de riesgos laborales.
- Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido, especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral. Este Real Decreto, surgió como resultado de las diferentes líneas de actuación que recoge la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, donde se recoge un sistema de incentivos en las cuotas por contingencias profesionales a aquellas empresas que alcancen índices de siniestralidad por debajo del promedio del sector.

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





- Ley 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y la Seguridad Social, regula las funciones del sistema de inspección y los cometidos competenciales y facultades de los funcionarios que lo integran, recogiendo aspectos normativos básicos y acordes con los Convenios 81 y 129 de la Organización Internacional del Trabajo e incorporando nuevas fórmulas de organización y desarrollo de la acción inspectora.
- A nivel internacional, la ISO 39001 para la gestión de la seguridad vial en el trabajo, la nueva norma, que es una guía básica para mejorar la prevención en este ámbito. Entró en vigor en el año 2013.

## EL MARCO POLÍTICO DE REFERENCIA

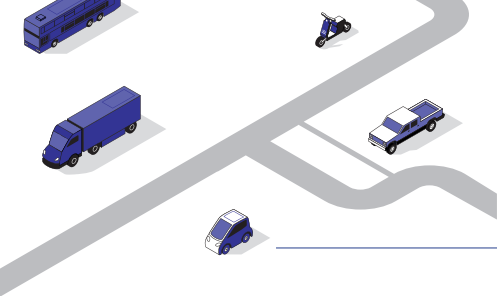
### La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030

Presentada el 9 de junio de 2022, quiere consolidar una cultura de la movilidad segura para avanzar hacia la Visión Cero en 2050, en la que ninguna persona resulte fallecida ni herida grave por un siniestro vial.

El principal objetivo de la estrategia es reducir en un 50% el número de personas fallecidas y heridas grave por siniestros viales para 2030.

Para conseguirlo, la estrategia adopta el enfoque del Sistema Seguro. Administraciones, poderes públicos, empresas, organizaciones y usuarios comparten la responsabilidad de prevenir los siniestros y evitar que los errores humanos provoquen muertes o heridos graves, protegiendo así a todas las personas que comparten las vías públicas.

Nace con la ambición de servir como marco nacional de referencia para todas las partes implicadas en la política de seguridad vial en nuestro país en el horizonte 2030; pero a la vez dando continuidad a los esfuerzos y los logros alcanzados por la anterior Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Además, en una época en la que la movilidad y la tecnología están inmersas en un proceso de cambios continuos, se requiere una Estrategia flexible, capaz de adaptarse



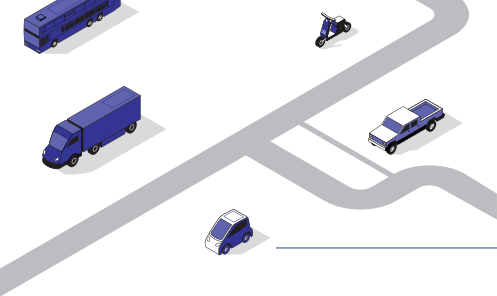
a ellos. Esta nueva Estrategia es el resultado de un proceso de reflexión en tres ámbitos. En primer lugar, interno, por parte de la Dirección General de Tráfico, realizando una evaluación de la estrategia anterior y de la situación de la seguridad vial, la actual y la prevista de cara al futuro. Por otra parte, del análisis de las estrategias y resoluciones internacionales más relevantes, para permanecer alineados con las tendencias y las propuestas más actuales y más eficientes en favor de la seguridad de todas las personas usuarias de las vías públicas. Y, por último, de un proceso de reflexión compartida con los principales actores de la seguridad vial en nuestro país, tanto de las diferentes Administraciones públicas competentes como de la sociedad civil.

### **La Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2023-2027**

Esta Estrategia pretende ser un nuevo marco de referencia que oriente las políticas públicas de prevención de riesgos laborales.

La EESST 2023-2027 adquiere un compromiso firme con los ejes prioritarios del Marco Estratégico Europeo de Seguridad y Salud en el Trabajo 2021-2027 y, particularmente, con el objetivo de anticiparse a los riesgos derivados de las transiciones digital, ecológica y demográfica. Entre sus objetivos figura:

- Se promoverá la mejora de la seguridad vial en las empresas, conforme al Plan de acción para minimizar el impacto del accidente de tráfico en la siniestralidad laboral aprobado por la CNSST y en consonancia con otras políticas públicas como la Estrategia de Seguridad Vial 202-2030 y el Plan Nacional sobre Drogas. Entre otras acciones, se activarán campañas de información y concienciación, se reforzarán los contenidos en materia de seguridad laboral vial en los programas formativos, se difundirán buenas prácticas de conducción segura de vehículos, se potenciará la vigilancia de la salud, así como la prevención de adicciones. El grupo de trabajo sobre seguridad vial, a su vez, abordará buenas prácticas para la reducción de accidentes in itinere, así como el análisis de factores de riesgo y colectivos emergentes, por su mayor siniestralidad laboral vial, acordados por el grupo. Se fomentará también la elaboración de planes de movilidad.



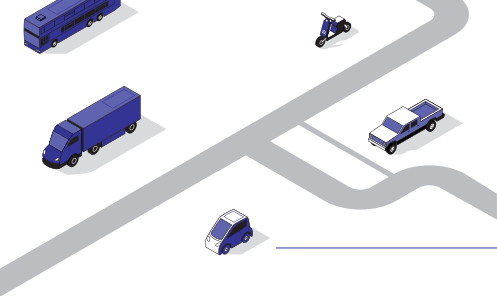
De manera específica, se impulsarán actuaciones de sensibilización que promuevan una reducción de los accidentes de tráfico, incidiendo en las principales causas que generan la pérdida de control de los vehículos en las actividades prioritarias identificadas en el informe de accidentes laborales de tráfico que publica el INSST en colaboración con los órganos técnicos de las CC AA.

### **La Estrategia Cántabra de Seguridad y Salud en el Trabajo 2023-2028**

Aprobada en el Pleno del Consejo Cántabro de Seguridad y Salud en el Trabajo el 30 de marzo de 2023, fruto de la colaboración y los acuerdos alcanzados por el Gobierno de Cantabria con las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, recoge entre sus prioridades el promover la seguridad vial laboral con acciones de apoyo, información y sensibilización relacionadas con la seguridad vial y los planes de movilidad, así como el establecimiento y desarrollo de mecanismos de colaboración institucional con la Jefatura Provincial de Tráfico de Cantabria en el desarrollo de líneas de actuación de la Estrategia de Seguridad Vial 2030.

### **Norma ISO 39001**

En otro ámbito, no se puede dejar de citar, a nivel internacional, la norma ISO 39001 para la gestión de la seguridad vial en el trabajo, que es una guía básica para mejorar la prevención en este ámbito. Entró en vigor en el año 2013.



## LA ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

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

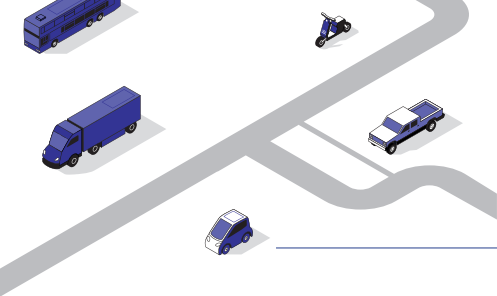
### EL EMPRESARIADO

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

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

### LA PLANTILLA Y SUS REPRESENTANTES

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



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

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

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

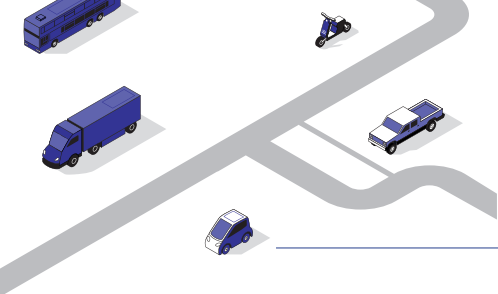
### **LOS GRUPOS DE TRABAJO Y EL COMITÉ DE SEGUIMIENTO**

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

### **EL MARCO DE GESTIÓN**

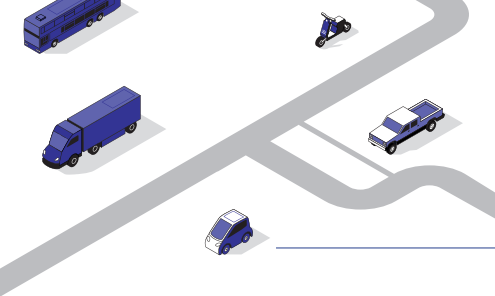
Las principales tareas de los grupos de trabajo consistirían en involucrar a la plantilla en el desarrollo del plan, discutiendo y comentando sus principales aspectos y manteniendo informados a los empleados sobre su proceso de ejecución. Por su parte, el comité de seguimiento, sería el encargado de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

Los elementos integrantes del marco de gestión para el desarrollo de una política de seguridad vial en la empresa son: una política de salud y seguridad que la integre, la identificación de responsabilidades y un elevado nivel de implicación de los distintos agentes, una adecuada organización que coadyuve a la



consecución de los objetivos establecidos y unos procesos y sistemas de información que den soporte a las actividades a realizar.





# LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA. ESQUEMA DE SUS FASES

## 0 FASE PRELIMINAR

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

## 1 DIAGNÓSTICO

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

## 2 EVALUACIÓN DE RIESGOS

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

## 3 ELABORACIÓN DEL PLAN

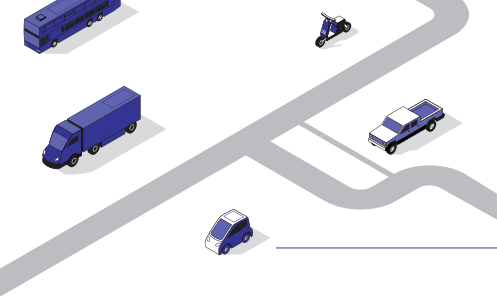
- 3.1. Definir los objetivos a alcanzar
- 3.2. Seleccionar acciones
- 3.3. Buscar sinergias y apoyos

## 4 IMPLANTACIÓN DEL PLAN

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

## 5 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

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



# 0 FASE PRELIMINAR

## 0.1 Implicar a la dirección y agentes participantes

- Se trata de un elemento fundamental a la hora de asegurar el éxito de un plan de seguridad vial en la empresa.
- No es una tarea sencilla, dado que está sujeta a muchos factores (las políticas de la empresa, la situación económica, etc.) y elementos subjetivos (el estilo de dirección, la actitud ante la seguridad vial, etc.).

## 0.2 Asignar a los responsables del plan

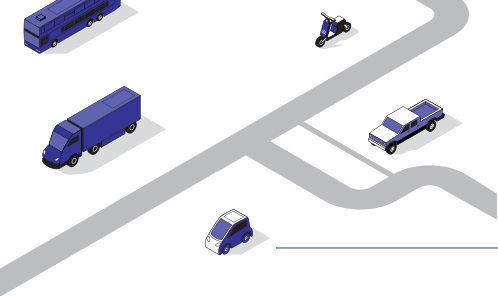
- La asignación de roles y responsabilidades dentro de la organización supone el inicio del proceso de desarrollo de una política de seguridad vial en la empresa.
- La elección de un departamento o persona responsable del desarrollo del plan, así como de los procedimientos de participación de los trabajadores son fundamentales para la implementación de las políticas y medidas en este ámbito.

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

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

- Informar, no solo a los responsables, de la existencia del proyecto de plan de seguridad vial en la empresa, sino también a toda la plantilla de la misma.
- Informar del objetivo principal del plan: introducir la seguridad vial en la empresa. Para ello, debe concienciar, sensibilizar y hacer ver a toda la organización la existencia del riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico basándose en experiencias propias, si existen, de la plantilla de la empresa, resaltando los riesgos más evidentes y las medidas adecuadas para eliminarlos o minimizar sus consecuencias.
- Las comunicaciones se llevarán a cabo a través de correos electrónicos, intranet, carteles, videos o campañas de comunicación de agentes como la DGT, etc.





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

# 1 DIAGNÓSTICO

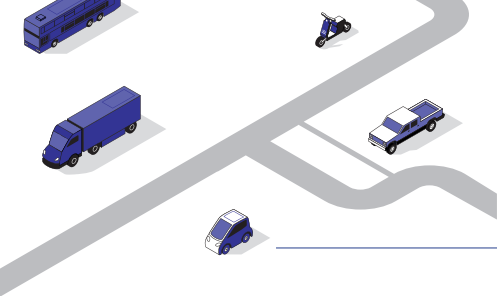
La etapa 1 consiste en el diagnóstico de situación de la empresa en cuanto a la seguridad vial.

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



## 1.1 Identificar las principales características de la empresa

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



## 1.2 Analizar la movilidad

Los desplazamientos de casa al trabajo y del trabajo a casa (in itinere) exigen que la empresa conozca los hábitos de desplazamiento y comportamiento de sus trabajadores, por lo que será necesario preguntar a los mismos trabajadores a través de un cuestionario (ver ANEXO I en página 89). Será imprescindible conseguir que el mayor número posible de los trabajadores rellenen el formulario para obtener la máxima información relativa a los desplazamientos realizados en el seno de la empresa. Igualmente importante será cumplimentar el cuestionario de diagnóstico de situación por parte de la empresa (ver ANEXO II en página 93).

## 1.3 Analizar los accidentes

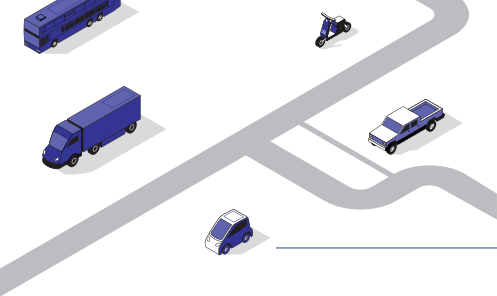
Sistematizar la recogida de información sobre los accidentes laborales viales, su gravedad y los factores concurrentes, generando un histórico de datos relativos tanto a los en misión como in itinere, permitirá analizar, diagnosticar y tomar decisiones. La información necesaria puede ser obtenida de partes de baja, partes de accidente, de las compañías de seguros o a directamente obtenida de los trabajadores (ver ANEXO III en página 96).

## 1.4 Analizar las condiciones reales de conducción

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

## 1.5 Analizar la gestión de los desplazamientos

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



## 2 EVALUACIÓN DE RIESGOS

### 2.1 Asignar el nivel de exposición al riesgo

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

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

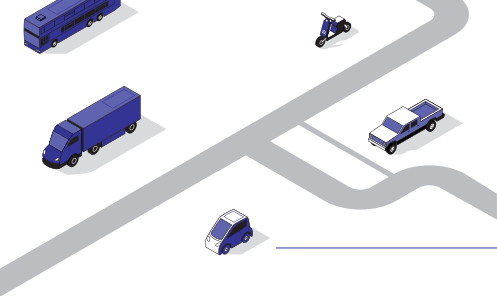
Y finalmente sobre los riesgos que se derivan del entorno de la empresa (ubicación del centro de trabajo y sus instalaciones, las políticas de empresa que afecten a la seguridad vial, las vías que lo comunican y sus condiciones, el clima de la zona y las condiciones meteorológicas, etc.).

### 2.2 Seleccionar colectivos prioritarios

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

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

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



# 3 ELABORACIÓN DEL PLAN

## 3.1 Definir los objetivos a alcanzar

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

Con respecto a los objetivos, aunque realizables, deben ser lo suficientemente ambiciosos para que promuevan el esfuerzo para su consecución. Así, podemos fijar objetivos dirigidos a

conseguir resultados cuantitativos, como, por ejemplo, reducir en un 25% las bajas por accidentes laborales de tráfico.

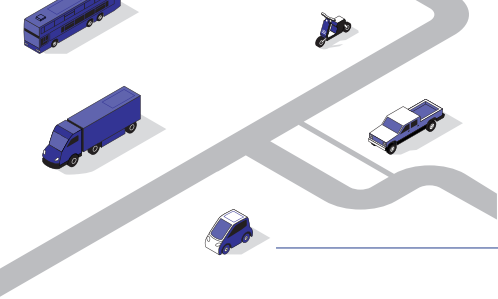
También pueden ser interesantes para la organización objetivos de tipo cualitativo, como, por ejemplo, conseguir que los trabajadores se comporten de manera segura durante la conducción. Se deberán cuantificar las acciones para poder priorizarlas posteriormente.

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

## 3.2 Seleccionar acciones

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

Estos criterios son ponderados según el peso específico que tenga dentro de la propia empresa. Teniendo en cuenta esa ponderación, la empresa valora (por ejemplo: de 1 a 10) cada una de las acciones que pretende incluir en el plan. De esta forma, con los resultados obtenidos de la valoración de las acciones, la empresa puede establecer una clasificación de las mismas y de esta forma poder decidir cuales incluir en el plan de empresa.



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

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

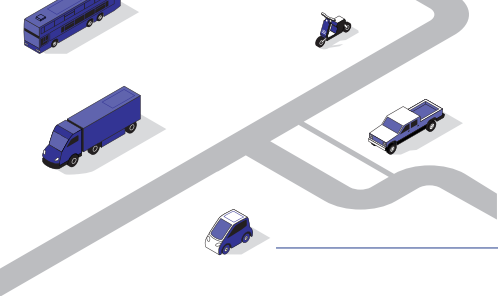


### 3.3 Buscar sinergias y apoyos

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

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

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



# 4 IMPLANTACIÓN DEL PLAN

## 4.1 Planificar las actividades a desarrollar

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

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

- Identificación de los agentes clave que participaran en la implementación del plan.
- ¿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).

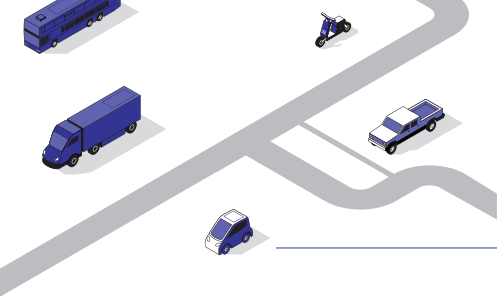
- Planificación temporal de las actividades a desarrollar.
- Es recomendable elaborar un cronograma de las diferentes acciones a desarrollar, indicando hitos y fechas de inicio y fin.

## 4.2 Comunicación inicial a la organización

Será factor clave la implicación de toda la organización.

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

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



### 4.3 Adecuación en su caso, de instalaciones y equipos

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

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

### 4.4 Establecimiento de procesos para la gestión del plan

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

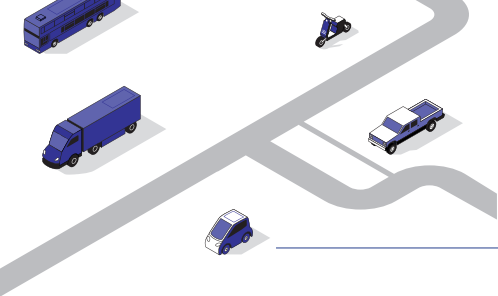
El seguimiento y soporte del plan de seguridad vial en la empresa se trata en mayor profundidad en la Fase 5.

### 4.5 Adaptación de la organización a los cambios

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

La empresa y los trabajadores deben asumir que el plan va a provocar cambios en su organización. El éxito de la implantación del mismo recae en gran parte en cómo la organización es capaz de asimilar estos cambios y/o adaptarse a ellos.

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



## 5 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

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

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

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

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

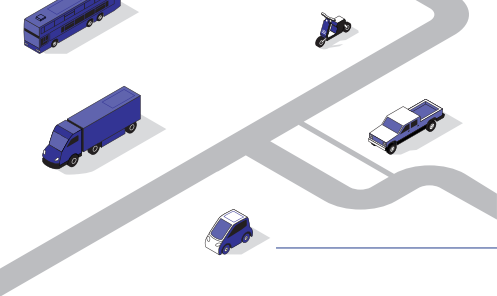
### 5.1 Definir los indicadores del plan de seguridad vial Existen dos tipos de indicadores:

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

Algunos ejemplos de indicadores son:

- Número de accidentes por kilómetro recorrido.
- Total accidentes ocurridos por kilómetros recorridos.





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

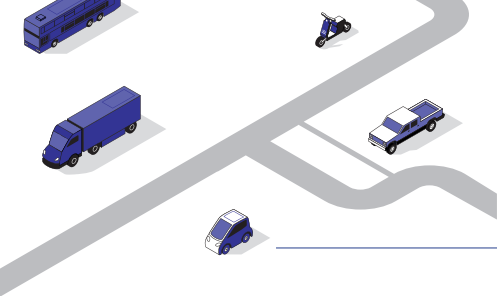
- Número de accidentes por vehículo o por conductor.
- Porcentaje de reducción de la tasa de accidentes.
- Número de puntos perdidos por infracciones.
- Número de trabajadores que han cambiado el vehículo privado por el transporte público, al menos tres días a la semana.
- Porcentaje de trabajadores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

### 5.2 Obtener el valor de los indicadores

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

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

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



### 5.3 Analizar y evaluar el resultado de los indicadores

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

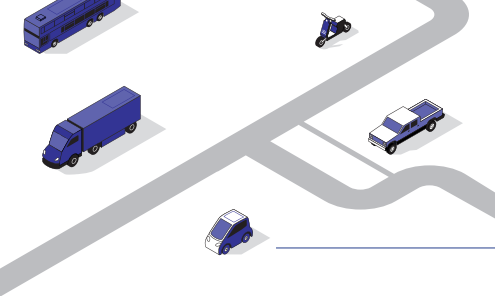
- Evaluaciones periódicas: en este sentido, en función de cada cuanto tiempo se realice la medición de estos indicadores, la empresa puede realizar evaluaciones periódicas sobre el desarrollo del plan y la consecución de los objetivos marcados. Esta evaluación durante el desarrollo del plan es útil para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

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

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

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

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



## CATÁLOGO DE MEDIDAS PARA UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA

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

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

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

- Iconos correspondientes al tipo de desplazamiento:



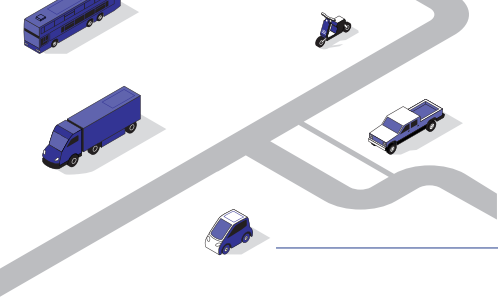
**IN ITINERE**



**EN MISIÓN  
VEHÍCULO PROPIO**



**EN MISIÓN  
VEHÍCULO EMPRESA**



- Iconos correspondientes al tamaño de la empresa:



**PEQUEÑA  
EMPRESA**



**MEDIANA  
EMPRESA**

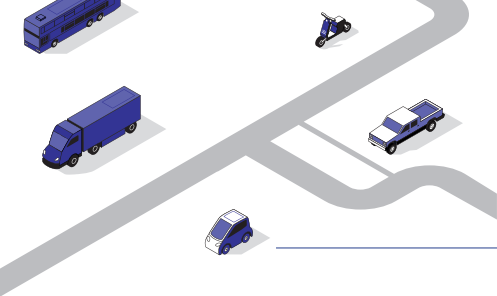


**GRAN  
EMPRESA**

### **ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE EL FACTOR HUMANO/CONDUCTOR DESDE LA FORMACIÓN**

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

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



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



### 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.

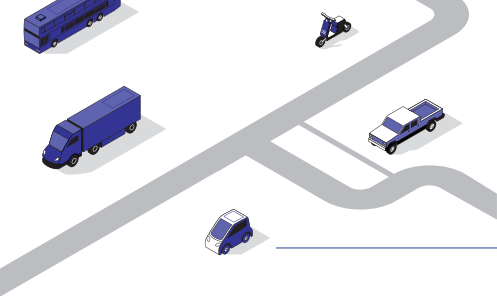
**Descripción:** Se trata de ofrecer a los trabajadores de la empresa formación específica en seguridad vial tanto adquisición de conocimientos teóricos sobre riesgos en carretera y en la ciudad como sobre la puesta en práctica de técnicas de conducción segura y eficiente, con el fin de corregir malos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

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

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

- La persona (percepción y respuesta, 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.

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



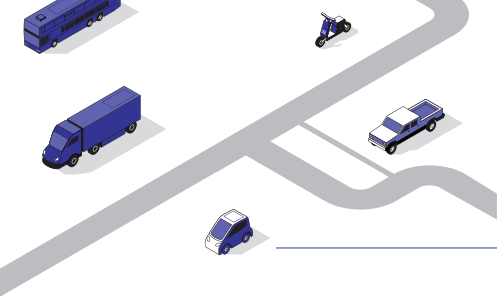
Para llevar a cabo la formación pueden presentarse diversas modalidades, en función de las necesidades de la empresa o de su situación particular:

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

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

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

**Viabilidad:** alta (bajo coste).



## FORMACIÓN EN CONDUCCIÓN SEGURA DE VEHÍCULOS

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

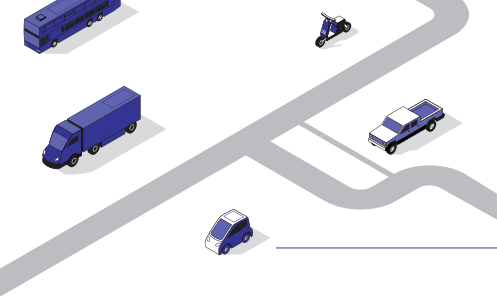
**Descripción:** Se trata de formación específica, normalmente en colaboración con escuelas de conducción, en la que se enseña a los empleados de la empresa, técnicas de conducción defensivas, a través de un comportamiento adecuado del conductor que contribuya a evitar accidentes.

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

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

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

**Viabilidad:** alta (bajo coste, fácil implementación).



## SIMULADOR DE CONDUCCIÓN

**Objetivo:** Reducir la siniestralidad vial laboral formando a los trabajadores para poder afrontar situaciones de riesgo durante la conducción.

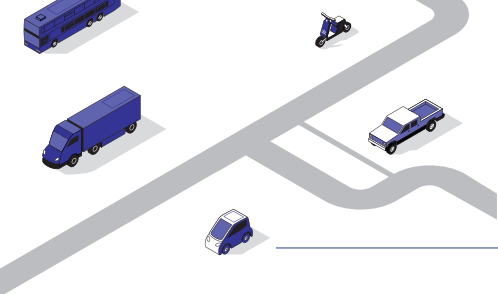
**Descripción:** Se trata de un curso de formación especial a través de un simulador de conducción. A través de la simulación se pretende incrementar la percepción del riesgo que el conductor tiene ante situaciones de conducción cotidianas como peligrosas. Así mismo, permite poner al sujeto en situaciones 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 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 de un 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 como mejorar.
- Finalmente, a partir del feedback recibido, los alumnos realizarán un segundo trayecto controlado en el simulador donde tendrán que aplicar las técnicas aprendidas y compararán sus resultados iniciales con estos últimos

**Viabilidad:** alta (bajo coste).





## JORNADA FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

**Objetivo:** Dotar a los empleados de aquellos conocimientos sobre los factores de riesgo recurrentes

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.

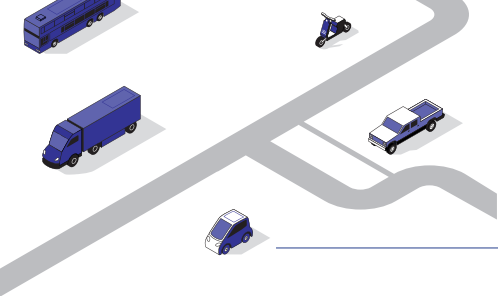
**Viabilidad:** alta (bajo coste).



## CAMPAÑAS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

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

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

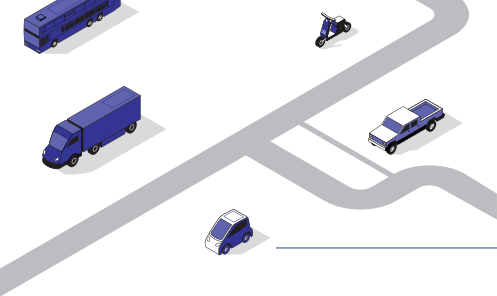


## FORMACIÓN DE NORMA ISO 39001 PARA EL COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL

**Objetivo:** Formación relativa a la norma ISO 39001:2013 para el responsable de seguridad vial

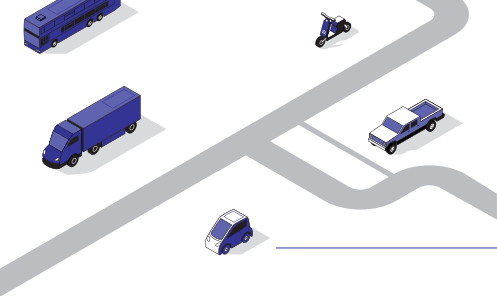
Descripción: Impartir formación relativa a la norma ISO 39001:2013

**Viabilidad:** Baja por alto coste para la empresa



### **ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE EL FACTOR HUMANO/CONDUCTOR A TRAVÉS DE LA SENSIBILIZACIÓN. CAMPAÑAS DIVULGATIVAS DE CONCIENCIACIÓN EN SEGURIDAD VIAL**

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



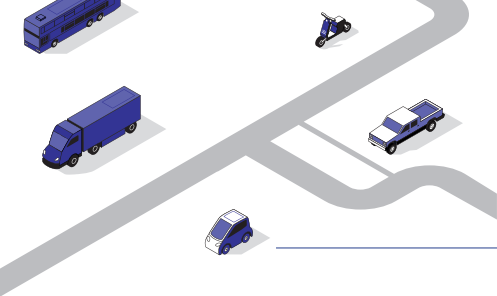
## CAMPAÑAS DIVULGATIVAS DE CONCIENCIACIÓN EN SEGURIDAD VIAL ORIENTADA AL USO DEL VEHÍCULO FUERA DEL ENTORNO LABORAL

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

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

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

**Viabilidad:** alta (bajo coste).



## PLAN PARA PROMOCIONAR EL USO DE TRANSPORTE PÚBLICO

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

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

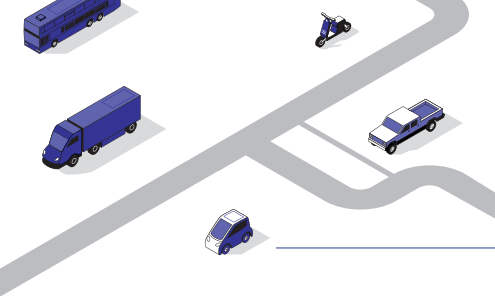
Para ello se proponen las siguientes medidas para su inclusión en el plan:

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

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

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

**Viabilidad:** alta (bajo coste, fácil implementación).



## FOMENTO DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS EMPLEADOS EN MOVILIDAD SEGURA

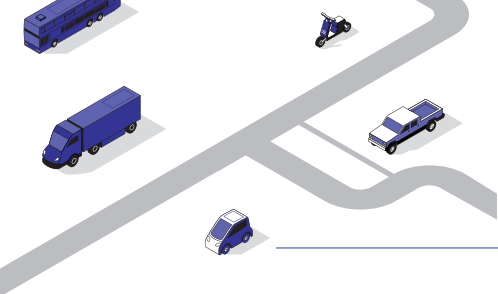
**Objetivo:** Facilitar vías para que los trabajadores puedan hacer llegar sus propuestas. De esta manera se obtendrán más ideas a desarrollar relacionadas con seguridad vial y se posibilitará que los empleados sientan las medidas a aplicar como suyas consiguiendo que tengan mejor disposición para ponerlas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

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

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

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

**Viabilidad:** alta (bajo coste, fácil implementación).



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



### PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL A TRAVÉS DEL SERVICIO DE VIGILANCIA DE LA SALUD

**Objetivo:** Concienciar a los trabajadores de la influencia de su estado de salud para sus condiciones en la conducción

**Descripción:** El servicio médico crea sus propias fichas de salud y conducción que se entregan a los trabajadores en el examen de salud cuando se detectan patologías que influyen en la conducción.

**Viabilidad:** Alta por bajo coste para la empresa y fácil implementación

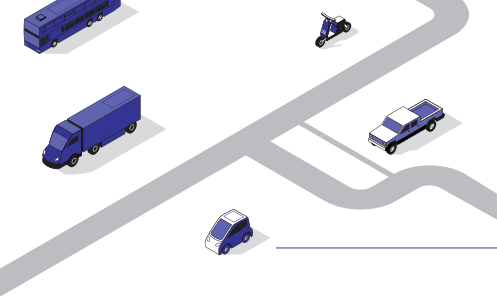


### IMPARTICIÓN DE CHARLAS POR PERSONAL DE LA DGT EN LA EMPRESA Y DISTRIBUCIÓN DE FOLLETOS INFORMATIVOS

**Objetivo:** Concienciar a los trabajadores sobre los principales riesgos asociados al tráfico y hacerles conocedores de los consejos emitidos por la DGT

**Descripción:** Difusión a través del correo corporativo de todos los empleados de las notificaciones que emite la DGT

**Viabilidad:** Alta por bajo coste para la empresa y fácil implementación



### FORMACIÓN DE RECICLAJE EN SEGURIDAD VIAL PARA PERSONAS QUE HAN SUFRIDO MÁS DE UN ACCIDENTE/INCIDENTE

**Objetivo:** Concienciar a los trabajadores sobre los principales riesgos asociados al tráfico y mejorar sus capacidades de conducción

**Descripción:** Se ofrece a los trabajadores que han sufrido más de un accidentes la posibilidad de realizar cursos de conducción y formación en seguridad vial de diferentes maneras:

- De forma presencial
- A través de simuladores
- Estudio de la causalidad de los accidentes

**Viabilidad:** Media por la variabilidad de los costes de los cursos



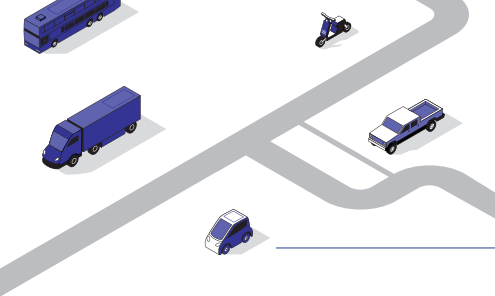
### PANEL, EN LA ZONA DE PERSONAL, EXCLUSIVO PARA EL PROYECTO CON INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL

**Objetivo:** Concienciar a los trabajadores de la importancia de los riesgos asociados al tráfico.

**Descripción:** Colocación de un panel con información y folletos sobre seguridad vial, en la zona de paso del personal

**Viabilidad:** Alta por bajo coste para la empresa





### MEJORA DE PROTOCOLOS DE EMERGENCIA EN CASO DE ACCIDENTES DE TRÁFICO REALIZACIÓN DE SIMULACROS

**Objetivo:** Concienciar a los trabajadores de la importancia de conocer los protocolos de actuación en caso de accidentes y tener práctica en acometer la situación. Descripción: Analizar los protocolos existentes en caso de accidentes de tráfico y la forma correcta de actuar en cada una de las posibles situaciones.

**Descripción:** El trabajador recibirá en su domicilio una carta personalizada con indicaciones sobre seguridad vial acompañada de un tríptico con buenas prácticas en la conducción.

**Viabilidad:** Alta por bajo coste para la empresa y obligación legal de su realización

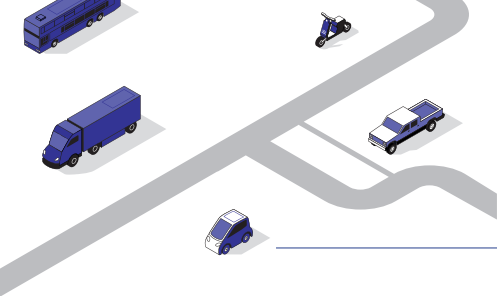


### IMPLICACIÓN DEL ENTORNO FAMILIAR DEL TRABAJADOR MEDIANTE CARTA PERSONALIZADA

**Objetivo:** Concienciar al trabajador y su entorno de los riesgos de la conducción

Descripción: El trabajador recibirá en su domicilio una carta personalizada con indicaciones sobre seguridad vial acompañada de un tríptico con buenas prácticas en la conducción.

**Viabilidad:** Alta por bajo coste para la empresa



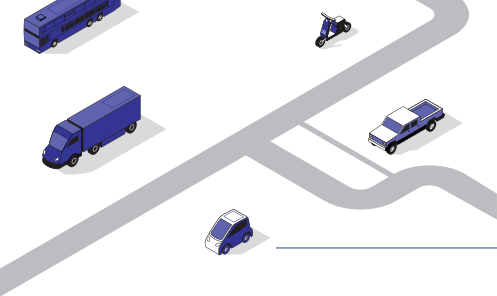
## ACCIONES ORIENTADAS A MEJORAR LA SEGURIDAD DEL VEHÍCULO

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

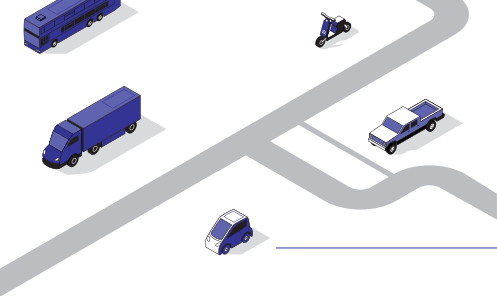
Se debe considerar al vehículo como una herramienta más de trabajo, en particular si se desplaza habitualmente con él durante la jornada. Para ello, el vehículo ha de responder en todo momento con eficacia y precisión a todas las órdenes ejecutadas por el conductor, y sobre todo muy especialmente, sus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

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

- Seguridad activa o primaria: son elementos que garantizan el buen funcionamiento del vehículo, proporcionando seguridad y buena respuesta a las órdenes del conductor. Son dispositivos sobre los que el conductor puede actuar directamente. Su objetivo es tratar de evitar que se produzcan los accidentes. Los elementos de seguridad activa más utilizados en la actualidad son:
  - Avisadores acústicos o visuales.
  - Limitadores de velocidad.
  - Neumáticos.
  - Retrovisores.
  - Alumbrado y señalización óptica.
  - 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 cruce (ACC).
- Uso de prendas reflectantes para el manejo de vehículos de dos ruedas que circulen por vías interurbanas.
- Extintores.
- Seguridad pasiva o 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.



## PLAN DE DOTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD

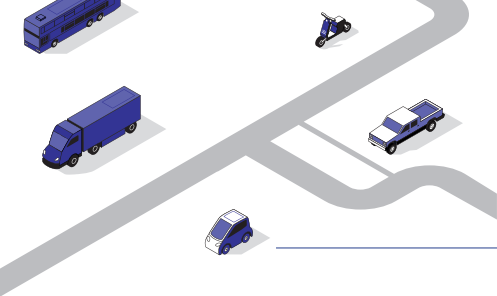
**Objetivo:** Mejorar la seguridad de los vehículos de los trabajadores.

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

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



## CRITERIOS DE SEGURIDAD EN LAS FLOTAS DE VEHÍCULOS DE LA EMPRESA

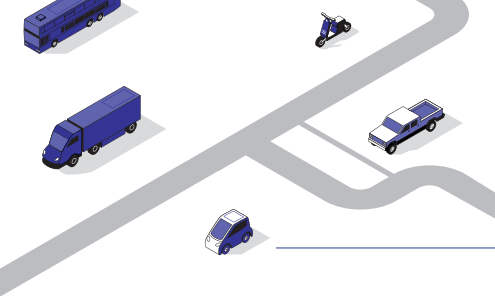
**Objetivo:** Mejorar la seguridad de la flota de vehículos de la empresa.

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

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

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

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



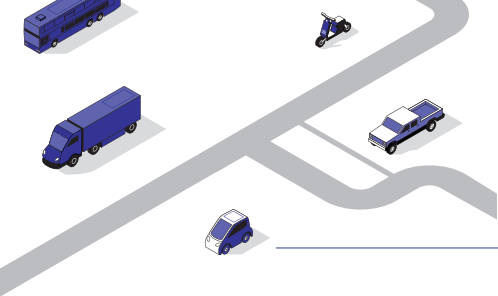
## PLAN DE REVISIÓN Y MANTENIMIENTOS DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS

**Objetivo:** Disponer de vehículos en perfecto estado para reducir el riesgo de accidentes.

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

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

**Viabilidad:** alta (fácil implementación).



## INSTALACIÓN DE DISPOSITIVOS ALCOLOCK

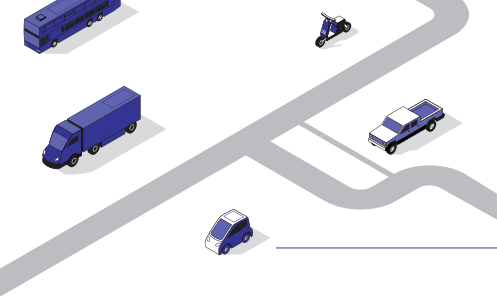
**Objetivo:** Reducir el número de accidentes en la empresa relacionados con el consumo de alcohol.

**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 está 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 espirado 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

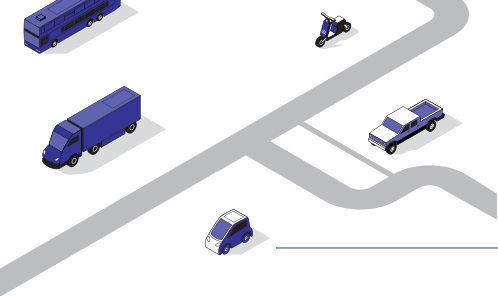
Para garantizar la confidencialidad y la privacidad del usuario, el acceso a los datos recogidos está protegido bajo las condiciones definidas por el marco jurídico y normativo de protección de datos. Los datos se recogen durante las visitas periódicas de inspección. En caso de infracción, un informe 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 conocido como programa de Rehabilitación cuenta 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)





### REVISIÓN PRE ITV EN ÚLTIMA HORA DE TRABAJO Y CON ACUERDO CONTALLER DE DESCUENTO EN VEHÍCULOS PARTICULARES

**Objetivo:** Concienciar a los trabajadores de la importancia de la seguridad de los vehículos

**Descripción:** La empresa ha contactado con talleres de la zona en los que se realiza un descuento a los trabajadores que acudan a realizar la revisión pre ITV y además se les facilita que realicen la misma en la última hora de trabajo.

**Viabilidad:** Alta por bajo coste para la empresa

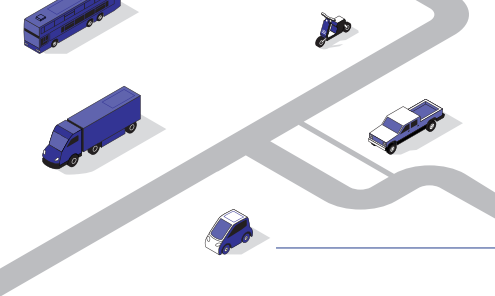


### INCORPORACIÓN DE SISTEMAS DE DETECCIÓN ANTIFATIGA

**Objetivo:** Mejorar la seguridad de los trabajadores y los vehículos de la empresa

**Descripción:** Instalar sistemas de detección antifatiga del conductor del vehículo en aquellos vehículos de empresa que no dispongan de ello.

**Viabilidad:** Media dependiendo del número de vehículos de empresa que no dispongan de este sistema



### ENTREGA DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD NO OBLIGATORIOS COMO EXTINTOR Y DISPOSITIVO LUMINOSO PARA VEHÍCULOS PARTICULARES

**Objetivo:** Mejorar la seguridad de los trabajadores

**Descripción:** La empresa proporciona la dotación de medidas de seguridad a sus trabajadores para sus vehículos particulares.

**Viabilidad:** Media dependiendo del número de trabajadores de la empresa

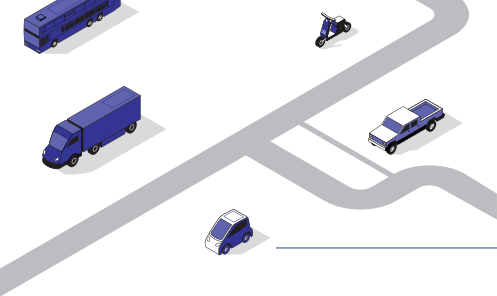


### CONVENIO CON EMPRESAS PARA COMPRA/MANTENIMIENTO DE NEUMÁTICOS EN VEHÍCULOS PRIVADOS

**Objetivo:** Mejorar la seguridad de los trabajadores

**Descripción:** La acción consiste en la generación de convenios con talleres para el mantenimiento y sustitución de neumáticos para los vehículos de empresa y particulares.

**Viabilidad:** Alta por bajo coste para la empresa



## ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE LA VÍA Y EL ENTORNO



### SEÑALIZACIÓN DE RIESGOS

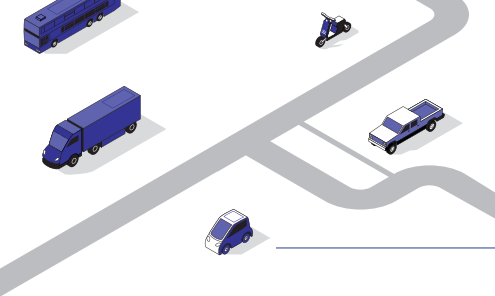
**Objetivo:** Facilitar a los empleados los desplazamientos en condiciones de seguridad.

**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 los empleados en sus desplazamientos diarios, especialmente las rutas de reparto o 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 de la vía:

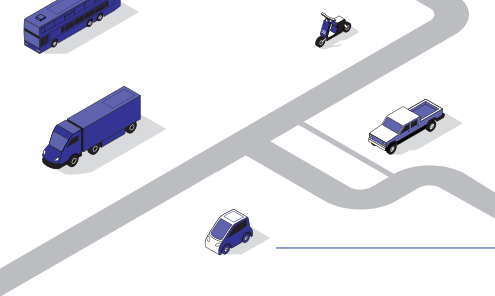
- Trayectos más rápidos
- Obras en una ruta determinada
- Señalización de lugares dónde se ha producido un accidente anteriormente
- Vías defectuosas o de especial precaución

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).



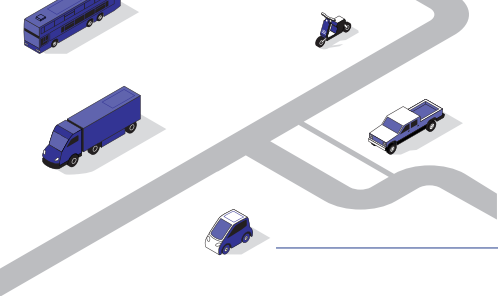
## ALERTAS DE TRÁFICO

**Objetivo:** Facilitar a los empleados La información actualizada de la situación de tráfico en las rutas de desplazamientos laborales

Descripción: Consiste en implantar un sistema de información sobre el estado de tráfico. Para ello, la empresa puede utilizar diversas medidas:

- Crear links con las webs de las autoridades de tráfico (por ejemplo la DGT <http://infocar.dgt.es/etraffic/>)
- 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 facilidad de implementación).



## MEJORAS DE 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 acceso 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).

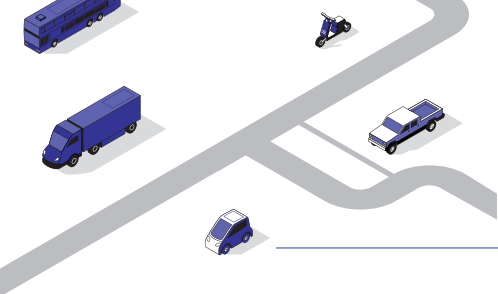


## POTENCIAR LA SEGURIDAD VIAL ENTRE LAS SUBCONTRATAS

**Objetivo:** Concienciar de la seguridad vial al entorno de la empresa (trabajadores, empresas,...)

**Descripción:** Pedir en la CAE información sobre sus políticas de seguridad vial favoreciendo a aquellas empresas que contemplan dentro de sus políticas acciones encaminadas a potenciar la seguridad vial.

**Viabilidad:** Alta por bajo coste para la empresa

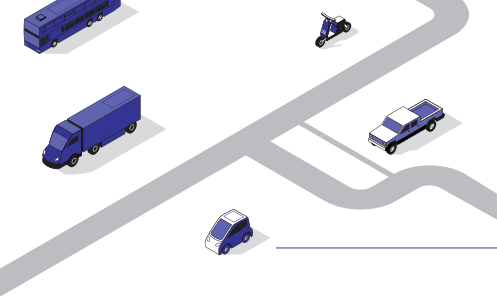


## MEJORAR LA EVALUACIÓN DE RIESGOS DEL PUESTO DE TRABAJO EN LO RELATIVO AL RIESGO DE TRÁFICO

**Objetivo:** Revisar la Evaluación de Riesgos de los distintos puestos de trabajo, incidiendo en las medidas preventivas referidas al riesgo de tráfico y la seguridad vial.

Descripción: Revisar las Evaluaciones de Riesgos existentes dando la importancia que merece el riesgo de tráfico, estableciendo las medidas preventivas oportunas en relación a ese riesgo.

**Viabilidad:** Alta por bajo coste para la empresa



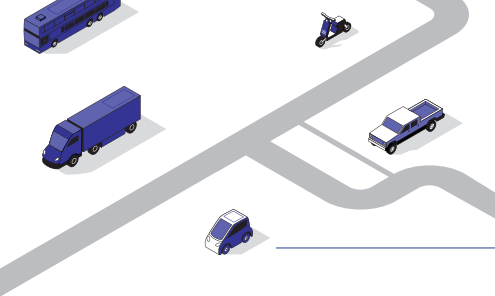
## ACCIONES DIRIGIDAS A LA SEGURIDAD DE LA GESTIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS

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

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

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





## PLAN DE REVISIÓN Y MANTENIMIENTOS DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS

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

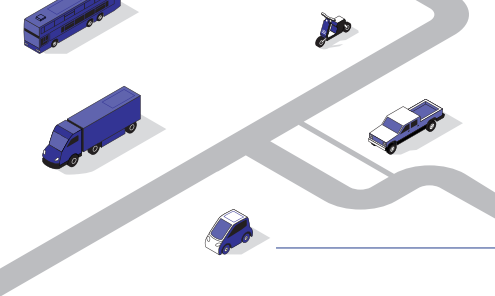
**Descripción:** La acción consiste en la puesta en marcha de rutas de autobuses de la empresa y/o autobuses lanzadera desde las principales estaciones de autobús/tren de la ciudad o a puntos de recogida y depósito acordado con los trabajadores.

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

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

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

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



## PROGRAMA DE COCHE COMPARTIDO

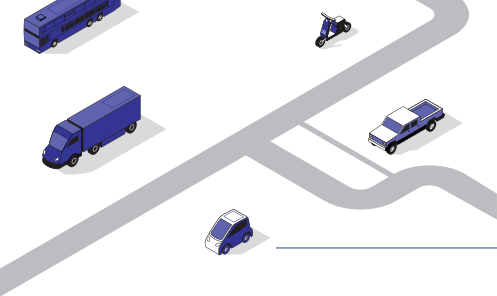
**Objetivo:** Reducir el número de vehículos que se desplazan en la empresa fomentando el uso del vehículo compartido.

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

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

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

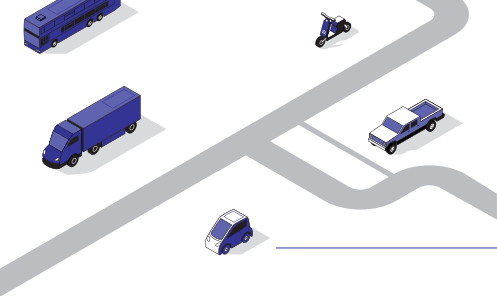
- Facilitar la coordinación de horarios de aquellos trabajadores que vayan a compartir vehículo.
- Implantación de un sistema de base de datos de contactos entre los trabajadores para consultar la disponibilidad o demanda de coche compartido: el sistema puede ser más o menos sofisticado, desde una lista de correo, un foro o incluso una plataforma o página 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.



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

- Garantizar la vuelta a casa para los usuarios de coche compartido: por ejemplo, establecer un programa de “vuelta a casa” garantizada que asegure a los trabajadores el retorno al domicilio en caso de problemas con el coche compartido. Este programa puede contemplar aspectos tales como, destinar fondos económicos para hacer frente a los posibles gastos que se originen (transporte público, taxi, etc.), definir qué tipo de imprevistos serán los que den lugar a la aplicación de esta partida de dinero (enfermedad del conductor/a, necesidades del trabajo, etc.) o definir bajo qué condiciones se establecerá la compensación.
- Recompensar con tickets para gasolina o vales descuento a los propietarios de coches compartidos.
- Preferencias para coches compartidos en el aparcamiento de la empresa: dar prioridad a los vehículos compartidos a la hora de asignar plazas de garaje, asignar mejores plazas de garaje o las más cercanas a las oficinas a los coches compartidos, etc.

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



## FLEXIBILIDAD HORARIA PARA FOMENTAR LA SEGURIDAD EN DESPLAZAMIENTOS IN ITINERE

Objetivo: Mejorar la seguridad en los desplazamientos “in itinere” de los empleados.

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

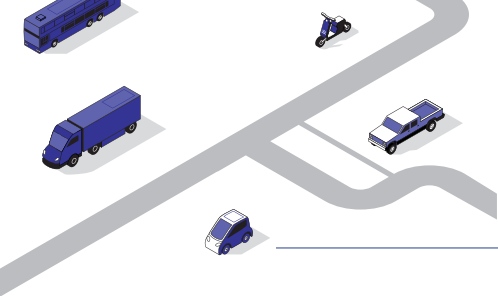
- Organizar la flexibilidad de la hora de llegada y salida para evitar excesos de velocidad en los desplazamientos “in itinere” y otros riesgos derivados de la conducción, condicionada por la presión ejercida por la fijación de la hora de entrada al centro de trabajo.

Se recomienda a la empresa interesada que realice un estudio interno con el fin de conocer los hábitos de movilidad de sus empleados. De esta forma, la empresa podrá adaptar los horarios de trabajo de una forma más eficiente evitando la congestión en horas puntas (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 10:00h (entrada).
- De 18:00 a 19:30 horas (salida).

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



## PLANIFICACIÓN DE RUTAS EN CONDICIONES DE SEGURIDAD

**Objetivo:** Mejorar las condiciones de seguridad en los desplazamientos de los trabajadores.

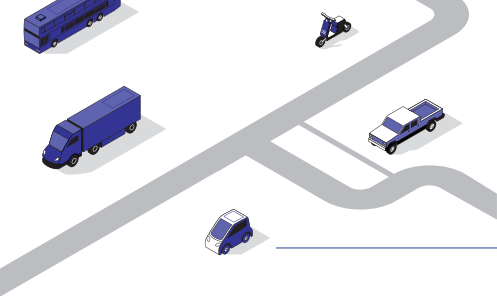
**Descripción:** La acción consiste en realizar un estudio de los desplazamientos que realizan los empleados, tanto “in itinere” como rutas de reparto, visitas comerciales, etc. con el fin de conocer los itinerarios que siguen estos desplazamientos.

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.

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

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

**Viabilidad:** alta (bajo coste y fácil implementación).



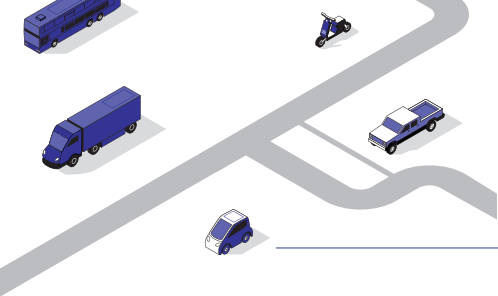
## GESTIÓN DEL RÉGIMEN DE APARCAMIENTO CON CRITERIOS DE SEGURIDAD VIAL Y EFICIENCIA

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

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

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

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



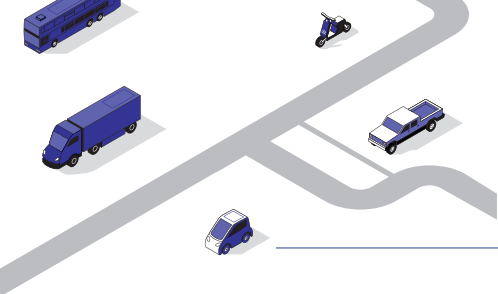
## SUBVENCIONAR EL COSTE DEL BILLETE DE TRANSPORTE PÚBLICO

**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 diferentes fórmulas:

- 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 premios ventajosos para los trabajadores
- Fórmulas mixtas como por ejemplo el cobro de plazas de aparcamiento de la empresa para emplear los ingresos en financiar el billete del transporte público.

**Viabilidad:** Baja (coste para la empresa).



### SUSTITUCIÓN DEL COCHE PARTICULAR POR TAXI EN CASO DE AMPLIACIÓN HORARIA LABORAL

**Objetivo:** Evitar posibles accidentes por cansancio en la conducción tras prolongar la jornada laboral más del tiempo establecido

**Descripción:** La empresa se hará cargo del coste de los desplazamientos tanto de regreso al domicilio como ida al trabajo al día siguiente siempre que el trabajador haya tenido que prolongar su jornada laboral más de lo establecido.

**Viabilidad:** Media por la variabilidad de las ocasiones que sea necesario utilizar este método



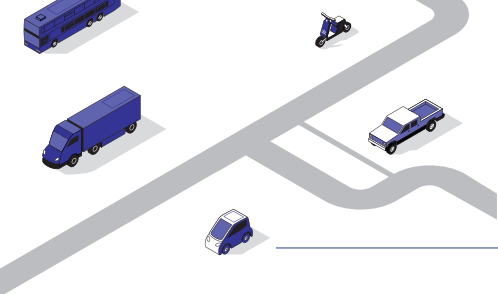
### FLEXIBILIDAD HORARIA EN PUESTOS COMPATIBLES Y FOMENTAR EL COCHE COMPARTIDO

**Objetivo:** Facilitar la flexibilidad de horario en aquellos puestos de trabajo que sea posible y además, puedan compartir coche.

**Descripción:** Facilitar la flexibilidad de horario en aquellos puestos de trabajo que sea posible para evitar atascos y excesos de velocidad para llegar a la hora.

**Viabilidad:** Alta por bajo coste para la empresa.





### CREACIÓN O POSIBILIDAD DE APARCAMIENTO PARA LOS VMP CERRADO Y VIGILADO

**Objetivo:** Facilitar el estacionamiento del vehículo utilizado en los desplazamientos

**Descripción:** Crear una zona donde se pueda aparcar los VMP o queden guardados en tanto no son utilizados por el trabajador.

**Viabilidad:** Alta por bajo coste para la empresa

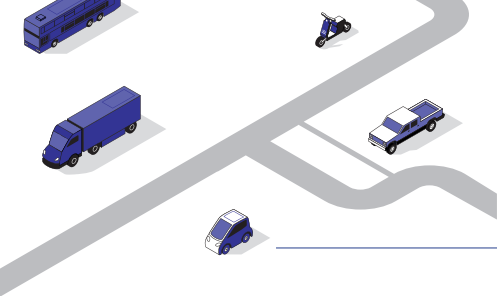


### IMPLANTACIÓN DEL TELETRABAJO Y VIDEOREUNIONES

**Objetivo:** Evitar desplazamientos y disminuir el tráfico

**Descripción:** Siempre que exista la posibilidad de realizar teletrabajo los días que sean posibles así como evitar desplazamientos a reuniones planificándolas o haciendo videoreuniones..

**Viabilidad:** Alta por bajo coste para la empresa



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



### CREACIÓN DE COMEDOR/SALA DE DESCANSO Y/O ACUERDOS CON RESTAURANTES DE LA ZONA

**Objetivo:** Evitar desplazamientos en aquellos puestos de trabajo que tienen jornada partida

**Descripción:** Habilitar una zona de comedor o zona de descanso que evite que el trabajador se desplace a su domicilio para comer. También acuerdos con restaurantes de la zona que ofrezcan a sus trabajadores menús a precios reducidos.

**Viabilidad:** Media dependiendo de los trabajadores que hagan uso de la misma y la disponibilidad de local para instalar el comedor.

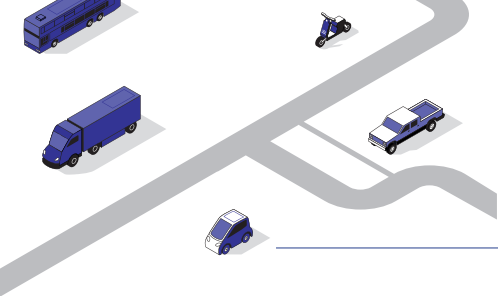


### GESTIÓN DE LOS APARCAMIENTOS DE LOS VEHÍCULOS COMPARTIDOS

**Objetivo:** Reducir el número de vehículos que se desplazan en la empresa, potenciando de esta manera el uso de coche compartido

**Descripción:** Se facilitará el aparcamiento de aquellos vehículos que estén en el programa de coche compartido y, si es posible se le facilitará un aparcamiento determinado dentro del disponible en la empresa.

**Viabilidad:** Media dependiendo del interés de los trabajadores que hagan uso de la misma y los aparcamientos disponibles.



### ESTABLECER PRIORIDADES ENTRE VEHÍCULOS Y RUTAS ESTABLECIENDO PRIORIDADES ENTRE EL TIPO DE VEHÍCULO Y LA RUTA A SEGUIR

**Objetivo:** Priorizar el tipo de vehículos a utilizar según el desplazamiento que se vaya a realizar

**Descripción:** Una vez establecida la ruta a seguir y el motivo del desplazamiento se elegirá el vehículo más adecuado para realizarla.

**Viabilidad:** Alta por bajo coste para la empresa al disponer de todos los vehículos

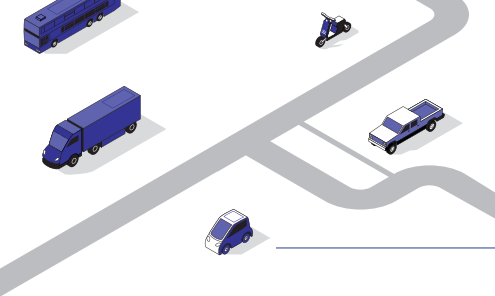


### REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE KILÓMETROS REALIZADOS

**Objetivo:** Reducir el número de km anuales totales que se realizan en la empresa

**Descripción:** Planificar y coordinar los desplazamientos que se realizan para disminuir el total de km que se realizan

**Viabilidad:** Alta por suponer una disminución de costes para la empresa.



## ACCIONES ORIENTADAS A EVITAR DISTRACCIONES POR EL USO DE DISPOSITIVOS DE COMUNICACIÓN

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

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



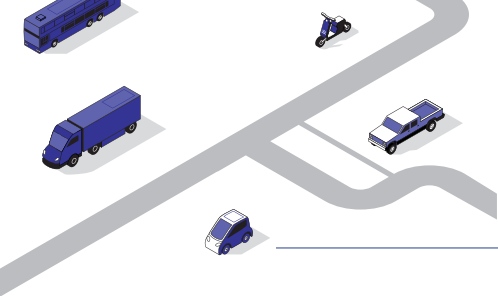
### DESARROLLO DE UNA POLÍTICA CLARA EN RELACIÓN CON LAS COMUNICACIONES

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

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

La política deberá definir claramente dos aspectos:

- **Formación/sensibilización:** Este aspecto será fundamental para el objetivo a conseguir. Los trabajadores deberán ser conscientes de los riesgos generados y asumir las medidas a aplicar como necesarias y no como una imposición. Será imprescindible conseguir modelar su actitud ante el problema.
- **Reglamentación:** Se especificarán claramente las reglas a seguir en materia de comunicaciones ligadas a conducción. Se deben definir claramente medidas como:

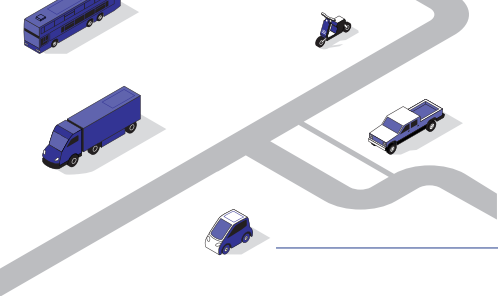


### Catálogo de medidas para un Plan de Seguridad Vial en la Empresa

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

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

**Viabilidad:** alta (bajo coste).

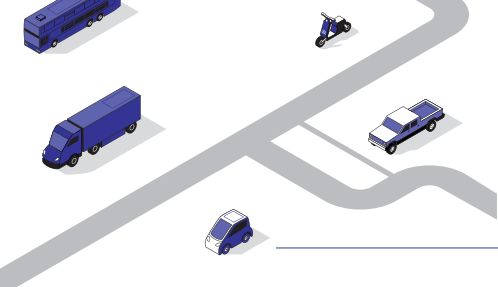


## INCORPORAR A LOS DISPOSITIVOS MÓVILES SISTEMAS QUE EVITEN DISTRACCIONES

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

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

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

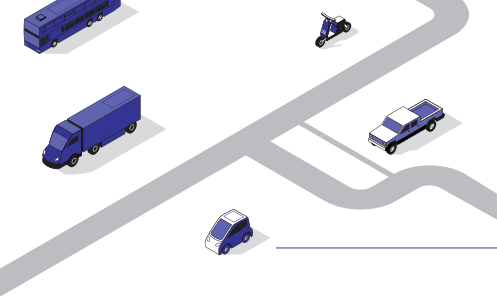


## REVISIÓN DE LA POLÍTICA DE COMUNICACIONES DE LA EMPRESA

**Objetivo:** Reducir las situaciones de riesgo en relación a los dispositivos de comunicación mientras se está conduciendo

Descripción: Se hará pública la política de comunicaciones de la empresa y las medidas adoptadas por la misma en este sentido para evitar distracciones de los trabajadores mientras conducen.

**Viabilidad:** alta por bajo coste para la empresa



## LOS INSTRUMENTOS DE MEJORA: EL INTERCAMBIO DE BUENAS PRÁCTICAS

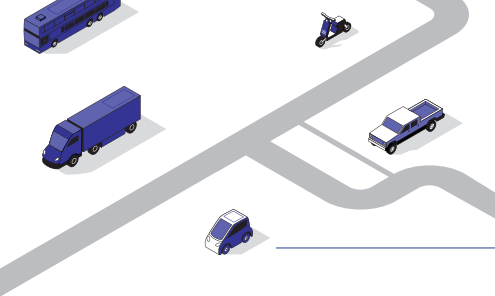
La necesidad de extender las actitudes y hábitos propios de la seguridad vial al mundo laboral es un cometido de todos los agentes con responsabilidad en materia de prevención de riesgos laborales, tanto empresas como administraciones, organizaciones sindicales y empresariales y mutuas de seguros.

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

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

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





### Los instrumentos de mejora: El intercambio de buenas prácticas

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

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

Quiénes Somos   Accidente de tráfico laboral   Buenas practicas   Documentación   Consejos   Iberoamérica

**SVL**  
Seguridad vial laboral

100

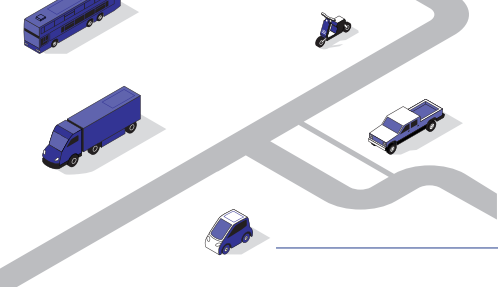
Cada día se producen 143 accidentes viales laborales

Descubre como más de 60 empresas previenen esos accidentes

Leer más   Registrarse

GOBIERNO DE ESPAÑA   MINISTERIO DEL INTERIOR   DGT Dirección General de Tráfico

GOBIERNO DE ESPAÑA   MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL   insbtt



Los instrumentos de mejora: El intercambio de buenas prácticas

También se podrá encontrar información útil referente a la seguridad vial laboral en la página web del Instituto Cántabro de Seguridad y Salud en el Trabajo, que tiene un apartado dedicado específicamente a la seguridad vial:

MENÚ | GOBIERNO DE CANTABRIA | CIUDADANÍA | EMPRESAS | SEDE ELECTRÓNICA

**INSTITUTO CANTABRO DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (ICASST)**  
Consejería de Industria, Empleo, Innovación y Comercio

**Próximamente.....**

**8 Nov.** Incapacidad Temporal: una arquitectura en permanente evolución  
Paramo de la Universidad de Cantabria, Sala Fray Antonio de Guersa  
09:00 - 14:30

**4 Dic. / 3 Ene.** Curso básico en prevención de riesgos laborales  
50 HORAS  
ON LINE

**4 Ene. / 3 Feb.** Curso básico en prevención de riesgos laborales  
50 HORAS  
ON LINE

**FINALIZA EL PLAZO**  
**31 Ene.** Obtención del distintivo "Seguridad Vial Laboral"

<https://www.icasst.es>

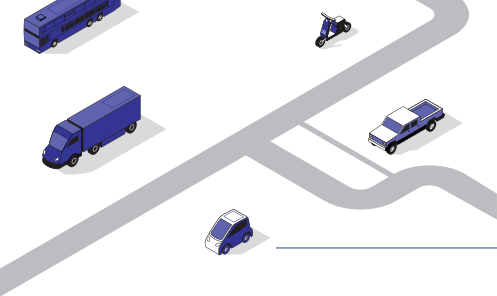
## III SIMPOSIO DE HIGIENE INDUSTRIAL

Santander, 28 y 29 de octubre 2024

PLAZA DE OCCASIONES EN LA EMPRESA

**MEMORIA 2023 DE ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES EN CANTABRIA**

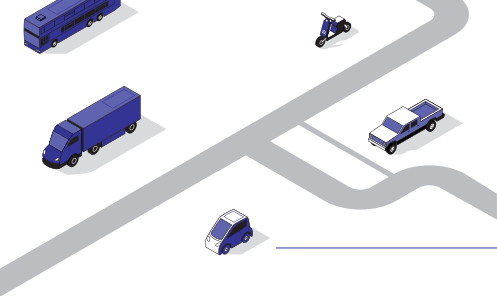
**MEMORIA ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES 2023**



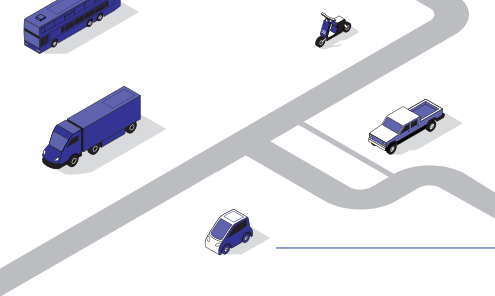
## RECURSOS Y FUENTES DE INFORMACIÓN

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

- Dirección General de Tráfico e Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. “Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa. Guía Metodológica”.  
<https://www.insst.es/noticias-insst/plan-movilidad-segura-sostenible-en-la-empresa>
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Portal de Seguridad vial.  
<https://www.insst.es/materias/transversales/seguridad-vial-laboral>
- DGT. Nuevo portal temático sobre las nuevas leyes de tráfico.  
<https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/conoce-las-normas-de-trafico/>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT. Ministerio del Interior, 2010. “Guía del consejo sanitario en seguridad vial laboral”.  
<https://www.sesst.org/wp-content/uploads/2015/02/Guia-de-consejo-sanitario-en-seguridad-vial-laboral.pdf>
- FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial), 2010. “Manual de Buenas Prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales” elaborado para la Dirección General de Tráfico y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. <http://www.seguridadviallaboral.es>  
<http://www.erscharter.eu/es/content/manual-de-buenas-pr%C3%A1cticas-en-la-prevenci%C3%B3n-de-accidentes-de-tr%C3%A1fico-laborales>
- Fundación Mapfre. Instituto de Seguridad Vial. “Informe PRAISE”.  
<https://www.seguridadvialenlaempresa.com/marco-internacional/informes/>



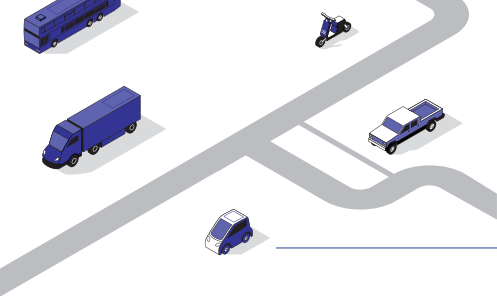
- Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible. “Estrategia Española de Movilidad Segura, Sostenible y conectada 2030.”.  
<https://esmovilidad.transportes.gob.es/ejes-estrategicos>
- IDAE Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2019. “Guía PTT: Planes de Transporte al Trabajo”.  
<https://www.idae.es/publicaciones/guia-ptt-planes-de-transporte-al-trabajo>
- 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].  
<https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/784b4415-fb29-4cfc-b840-db34acd3bc13/language-es>
- Organización Mundial de la Salud, 2009. “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción”.  
<https://www.who.int/es/publications/i/item/9789241563840>
- Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo (IRSST), 2010, Comunidad de Madrid. “Guía para la prevención de los accidentes de tráfico con relación laboral”.  
<http://www.madrid.org/bvirtual/BVCM015615.pdf>
- Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud. Comisiones Obreras (CCOO), 2006. “Catálogo de buenas prácticas en la movilidad al trabajo”.  
<https://istas.net/descargas/Cat%C3%A1logo%20de%20buenas%20pr%C3%A1cticas%20en%20la%20movilidad%20al%20trabajo.pdf>
- Instituto Navarro de Salud Laboral. Gobierno de Navarra., 2009. “Guía para promover la seguridad vial en la empresa”.  
<http://www.navarra.es/NR/rdonlyres/A4545548-AFCD-444E-804D-D5D47B59E44C/146013/GuiaSegVial.pdf>
- Real Automóvil Club España. Informe “La Seguridad Vial Laboral en España”.  
[https://www.race.es/landings/imagenes/Informe\\_RACE\\_SegVialLaboralEspana.pdf](https://www.race.es/landings/imagenes/Informe_RACE_SegVialLaboralEspana.pdf)



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:

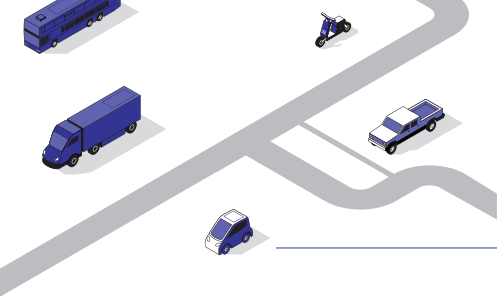
### NACIONALES

- AESLEME (Asociación de Prevención y de Víctimas de Accidentes)  
<http://www.aesleme.es>
- ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones)  
<http://www.anfac.com/>
- ASOCIACION DE PREVENCIÓN 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  
<https://www.dgt.es/inicio/>
- FESVIAL (Fundación para la Seguridad Vial)  
[www.fesvial.es](http://www.fesvial.es)
- FUNDACIÓN MAPFRE  
<https://www.fundacionmapfre.org/buscar/?query=seguridad%20vial>
- FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES  
[www.funprl.es/](http://www.funprl.es/)
- IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía)  
[www.idae.es](http://www.idae.es)
- INE (Instituto Nacional de Estadística)  
[www.ine.es](http://www.ine.es)
- INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO  
[www.insst.es](http://www.insst.es)
- INSTITUTO ASTURIANO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES  
<http://www.iaprl.org/>
- INSTITUTO SINDICAL DE TRABAJO AMBIENTE Y SALUD (CCOO)  
<https://istas.net/>
- ONG STOP ACCIDENTES  
<http://stopaccidentes.org/>
- RACE  
<https://www.race.es/noticias-y-actualidad/seguridad-vial>
- SERVEI CATALA DE TRANSIT  
<http://transit.gencat.cat/ca/>



## INTERNACIONALES

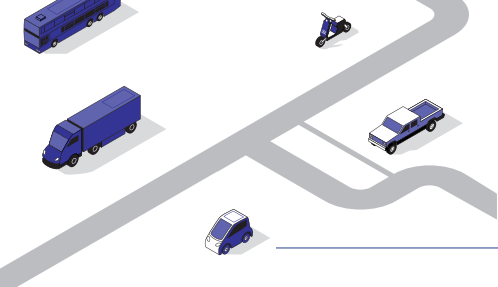
- AGENCIA EUROPEA PARA LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO  
<https://osha.europa.eu/es>
- ASIRT (Association for Safe International Road Travel de los EE.UU)  
<https://www.asirt.org/>
- ASOCIACION EUROPEA DE FABRICANTES DE AUTOMOVILES  
<http://www.acea.be/>
- BANCO MUNDIAL  
<https://www.bancomundial.org/ext/es/home>
- DFT (Department for Transport)  
<https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport>
- DRIVING FOR BETTER BUSSINESS  
<https://www.drivingforbetterbusiness.com>
- EURORAP (European Road Assessment Programme)  
<https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/eurorap.pdf>
- FIA Foundation for the Automobile and Society (Fundación)  
<http://www.fiafoundation.org>
- FUNDACION ROAD SAFETY  
<http://www.roadsafe.com/>
- GRSP (Global Road Safety Partnership)  
<http://www.grsproadsafety.org/>
- IRAP (International Road Assessment Programme)  
<http://www.irap.org>
- IRF (International Road Federation)  
<https://www.irfnews.org/>
- OBSERVATORIO EUROPEO DE CONDICIONES DE TRABAJO  
<https://www.eesc.europa.eu/es/sections-other-bodies/observatories/labour-market-observatory>
- OBSERVATORIO EUROPEO DE RIESGOS  
<https://osha.europa.eu/es/user/login?destination=/es/about-eu-osha/what-we-do/european-risk-observatory>
- OBSERVATORIO EUROPEO DE SEGURIDAD VIAL  
<https://www.eca.europa.eu/es/publications?ref=SR-2024-04>
- SECTOR TRANSPORTE DE LA COMISIÓN EUROPEA  
[https://commission.europa.eu/topics/transport\\_es](https://commission.europa.eu/topics/transport_es)
- UNECE (United Nations Economic Commission for Europe)  
<https://unece.org/>



## ANEXOS

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

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



## ANEXO I

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

**Sexo:**  Hombre  Mujer

**Edad:**  16-17 años  18-25 años  26-40 años  
 41-50 años  50-60 años  61 años o más

### Horarios de trabajo:

Jornada partida  Turno de mañana  Turno de tarde  
 Turno de noche  Turnos rotativos

**Puesto de trabajo:** .....

**Experiencia en la conducción:** .....años

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

Sí  No

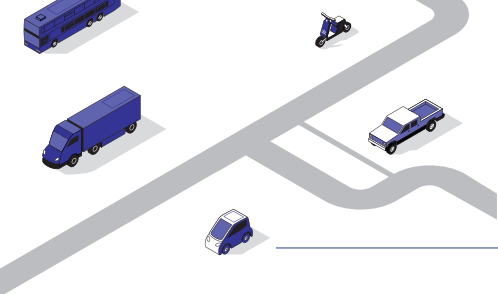
**Incidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tráfico produciéndose daños materiales, pero no personales?**

Sí  No

**¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?**

A diario  Alguna vez a la semana  
 Una o dos veces al mes  Varias veces al año





**¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?**

- Sí
- No

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

- Yo mismo
- La empresa

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

**Trayectos “in itinere”**

**Medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo**

- Andando
- En bicicleta
- Moto o ciclomotor
- VMP
- Coche
- Transporte público
- Transporte colectivo de empresa

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

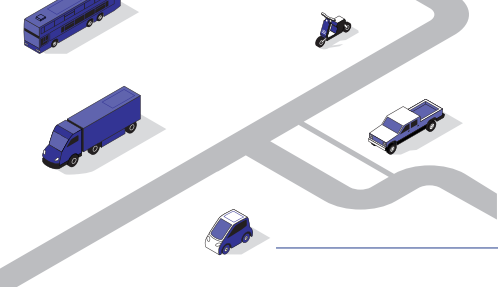
..... km.

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

.....

**Número de kilómetros mensuales efectuados en el marco profesional**

..... km.



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

- Estado de la infraestructura / vía
- La organización del trabajo
- Mi vehículo
- Mi propia conducción

**Otros**..... km.

**Concrete los principales riesgos que percibe**

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

**Sus propuestas para reducir el riesgo de accidentes serían**

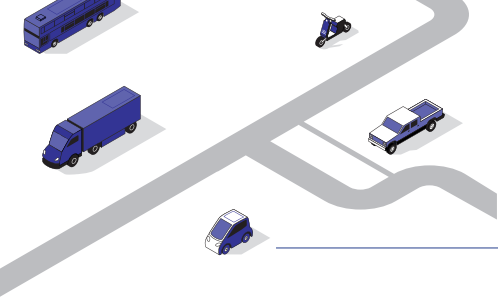
.....  
.....  
.....  
.....

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

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

**El riesgo se produce en:**

- Trayecto ida o regreso al puesto de trabajo
- En jornada laboral



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

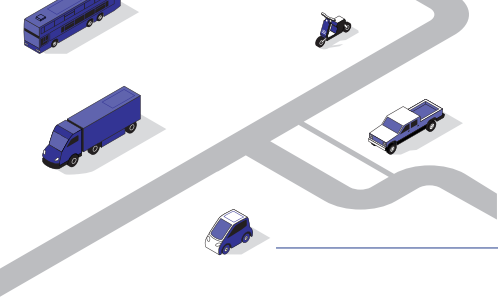
- Intensidad del tráfico
- Condiciones climatológicas
- Tipo de vehículo o sus características
- Estado del vehículo
- Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)
- Su propia conducción
- Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
- Otros conductores
- Estado de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

**Concrete el riesgo que percibe**

.....  
.....

**Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente**

.....



## ANEXO II

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

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

- Sí                       No

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

- Sí                       No

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

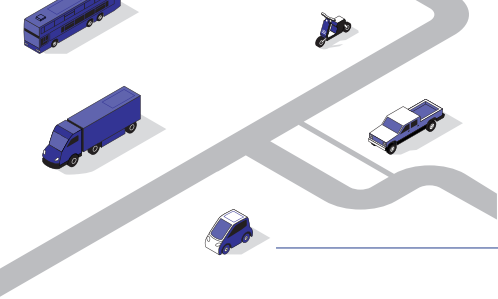
- Sí                       No

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

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

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

- Sí                       No  
 A veces             Cada.....años



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

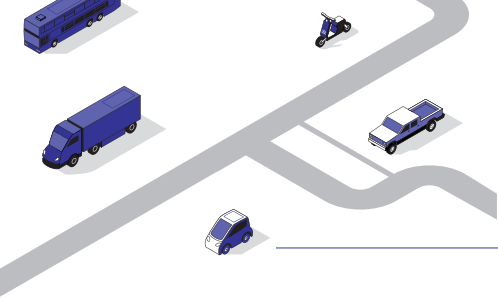
.....  
.....  
.....  
.....

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

- Sí       No

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

- Prueba de choque básica según Euro NCAP, por ejemplo, cuatro estrellas
- Requisitos de tara mínima aceptable
- Cinturón de seguridad de tres puntos en todos los asientos
- Indicador de uso del cinturón de seguridad, que avisa si no se está usando el cinturón cuando el motor está en marcha
- Carrete inercial de cinturón de seguridad
- Reposacabezas en todos los asientos
- Airbag tanto en el asiento del conductor como en el del acompañante
- Airbag lateral
- Frenos ABS
- Sistema antideslizamiento
- Sistema antirotación en frenada de emergencia
- Aire acondicionado
- Equipo de manos libres para el teléfono móvil
- Sistema de bloqueo según índice de alcoholemia
- Otro equipamiento de seguridad como chaleco reflectante, linterna, etc.



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

- Siempre
- Rara vez
- Casi siempre
- Nunca

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

.....

.....

.....

.....

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

- Sí
- No

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

- Sí
- No

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

.....

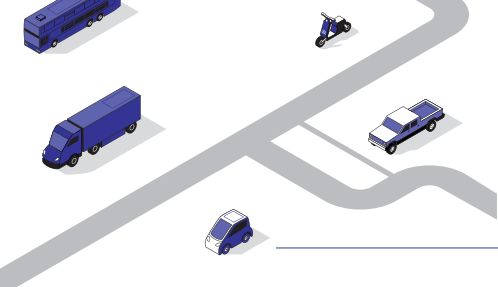
.....

.....

.....

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

- Sí
- No



### ANEXO III

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

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

**Momento del accidente:**

- Trayecto ida o regreso al puesto de trabajo       En jornada laboral

**Implicado como:**

- Conductor       Viajero       Peatón

**Consecuencias del accidente:**

- Daños materiales .....
- Heridas corporales, sin baja .....
- Heridas corporales, con baja. Días de baja: .....

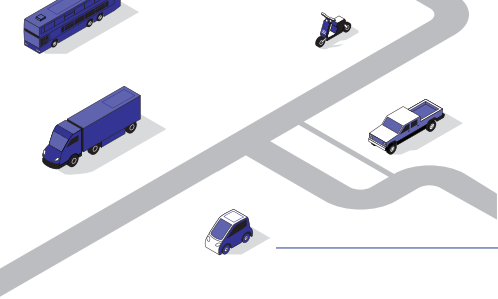
**Localización del accidente (punto kilométrico, vía, calle, localidad etc.):**

.....

.....

**Vehículo en el que iba:**

- Particular       Empresa



**Tipo de vehículo:**

- Bicicleta
- Furgoneta
- Otros (especificar)
- VMP
- Vehículo pesado
- Turismo
- Transporte público

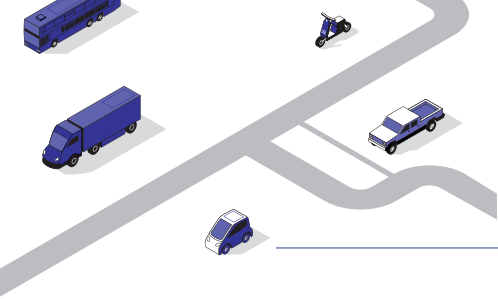
**¿Ha estado implicado en otros accidentes de tráfico con relación laboral durante los 3 años anteriores a este accidente?:**

- Sí. Número de veces: .....
- No

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

- Intensidad del tráfico
- Condiciones climatológicas
- Tipo de vehículo o sus características
- Estado del vehículo
- Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)
- Su propia conducción
- Otros conductores
- Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
- 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:

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

**circula**

PLAN DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA