

Fomento de la Seguridad Vial en la empresa: Líneas de Actuación.

Madrid, 13 diciembre 2012



MINISTERIO
DEL INTERIOR



1

En España, los accidentes laborales mortales son en un 34,8% accidentes de tráfico.

2

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**.

3

Incorporar la **cultura de la seguridad vial** a las empresas como una práctica en la política de prevención de riesgos laborales, es vital para atajar el problema

Empresas

- **Días de baja del trabajador a cargo de la empresa.**
- **La pérdida de negocio ocasionado por la pérdida de capacidad productiva debido al accidente.**
- **Desmotivación de los empleados que se han visto implicados en el accidente.**
- **Primas de seguros y reparaciones por las flotas de vehículos accidentados.**

Sociedad

- **Pérdida de años potenciales de vida respecto a la esperanza de vida media nacional.**
- **La cifra de AVAD (años de vida adaptados a discapacidad) en el mundo aumentará de 34,3 millones a 71,2 millones (lo que representa el 5,1% de la carga mundial de morbilidad). Fte: OMS**

Administración

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

PRINCIPALES LÍNEAS DE ACTUACIÓN LLEVADAS A CABO EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL

- 1.- Puesta en marcha del portal de Seguridad Vial Laboral
- 2.- Convenio de colaboración entre M^o Empleo e Interior
- 3.- Realización anual desde 2010 de una jornada para intercambio de buenas prácticas de empresas
- 4.- Realización de campañas informativas
- 5.- Elaboración de una Guía del Consejo Sanitario en seguridad vial laboral
- 6.- Medidas específicas para el transporte profesional
- 7.- La seguridad vial laboral en la nueva Estrategia 2011-2020

1. PUESTA EN MARCHA DEL PORTAL DE SEGURIDAD VIAL LABORAL

- El portal “Seguridad Vial Laboral”, promovida por el INSHT y la DGT es un punto de encuentro, para empresas, trabajadores, prevencionistas de riesgos laborales y formadores.

- Se creó en el año 2011. Accesible desde la página Web de la DGT, o bien directamente en la siguiente URL: <http://www.seguridadviallaboral.es/>

- Recoge y actualiza la normativa sobre la materia, los principales estudios, las jornadas y eventos, así como las buenas prácticas que van incorporando las empresas (actualmente hay 59).

3. REALIZACIÓN ANUAL DE UNA JORNADA PARA INTERCAMBIO DE BUENAS PRÁCTICAS DE EMPRESAS

- ✓ se han realizado tres jornadas
(Madrid, Palma de Mallorca y Toledo)
- ✓ Ampla participación institucional y de empresas

4. REALIZACIÓN DE CAMPAÑAS INFORMATIVAS

“La seguridad en el trabajo comienza al salir de casa”. Octubre 2011

Campaña de accidentes de tráfico in itinere: “De casa al trabajo y del trabajo a casa” Enero 2012



Medios: Prensa (y revistas especializadas), radio e Internet.

Tv

5. ELABORACIÓN DE LA GUÍA DEL CONSEJO SANITARIO



- PRESENTACIÓN
- INSTRUCCIONES DE GUÍA
- ÍNDICE PATOLOGÍAS
- GUÍA SOLO REFERENCIAS
NORMATIVAS Y CONSEJOS
PARA EL PACIENTE

Guía de consejo sanitario en SEGURIDAD VIAL LABORAL

CDTA
Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT)
José Rodríguez - 46
28011 MADRID

GRUPO
Instituto de Prevención y Promoción de la Seguridad Vial
dgt.es/proyectos/1

NIPC: 128-05-1787



6. Actuaciones específicas para el transporte profesional

Campaña anual intensiva de vigilancia y control de camiones y furgonetas



- Los camiones matriculados a partir del 10 de julio de 2011 deberán llevar obligatoriamente un marco reflectante del contorno.
- Se estima que la aplicación de la medida podrá reducir en un 30% los accidentes en los que se ven implicados

7. LA SEGURIDAD VIAL LABORAL EN LA NUEVA ESTRATEGIA 2011-2020

La seguridad vial en la empresa está recogida dentro de los colectivos y temas clave de la Estrategia, así como una de las áreas de actuación.

La reducción del 30% de fallecidos por accidentes “in itinere” : 170 (2009) ~ 128 (2011) ~ 119 (2020)

***“Reducir los riesgos
de los
desplazamientos
relacionados con el
trabajo”***

8.1. Incorporar la cultura de la seguridad vial de la empresa

8.2. Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo

8.3. Las furgonetas

8.4. El transporte profesional de mercancías y viajeros

8. Empresa y transporte profesional

Agentes implicados | Plazos

8.1. *Ámbito de intervención “Incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas”*

		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.1.1	Incorporar la prevención de los accidentes de tráfico en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios.	Mº Empleo.	DGT	✓		
8.1.2	Elaborar el contenido de la guía de formación sobre prevención de los accidentes de tráfico para los trabajadores.	INSHT		✓		
8.1.3	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos in itinere.	DGT		✓	✓	✓
8.1.4	Promover la realización de cursos prácticos de conducción segura para los trabajadores.	INSHT		✓		
8.1.5	Realizar encuentros periódicos para el intercambio de buenas prácticas para la seguridad vial en las empresas.	INSHT	DGT	✓		
8.1.6	Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.	INSHT	✓ DGT	✓		



8. Empresa y transporte profesional

Agentes implicados | Plazos

8.2. Ámbito de intervención “Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo”

		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.2.1	Revisar y ampliar los campos de los partes de accidente de trabajo y de accidente de tráfico para mejorar su interrelación y complementariedad.	INSHT	DGT, ATGC, Empresas	✓	✓	
8.2.2	Elaborar un estudio en profundidad sobre los accidentes in itinere.	INSHT	DGT, ATGC,		✓	
8.2.3	Promover la investigación de los accidentes de tráfico de los trabajadores por los responsables de prevención de riesgos laborales en las empresas dentro del marco legal establecido.	INSHT	Empresas	✓		
8.2.4	Potenciar la coordinación entre la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la Fiscalía y la policía en relación con los procesos y la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.	DGT	Fiscalía, INSHT	✓		



8. Empresa y transporte profesional

Agentes implicados | Plazos

8.3. *Ámbito de intervención “Las furgonetas”*

		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.3.1	Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogenización y regulación de las furgonetas.	MºITYC	MºF(DGTT)		✓	✓
8.3.2	Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.	DGT	MºF(DGTT)	✓		

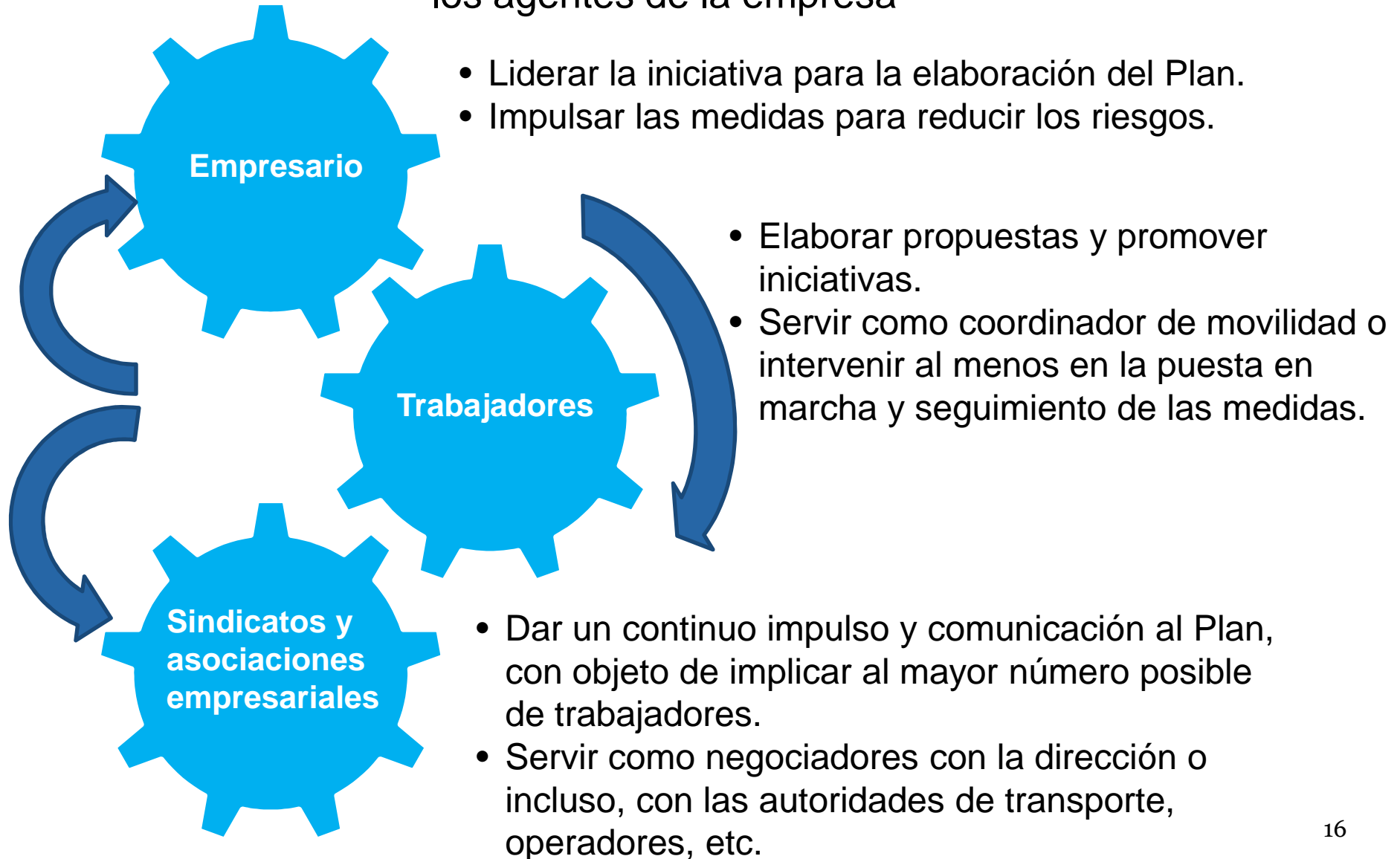
8.4. *Ámbito de intervención “El transporte profesional de mercancías y viajeros”*

		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.4.1	Realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional.	DGT	ATGC, MºF(DGTT)	✓		
8.4.2	Promover la señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.	DGT	ONSV, MºF(DGTT)	✓		
8.4.3	Desarrollar, seguir y actualizar la oferta formativa en todos los niveles profesionales y especialidades del sector, así como la implantación de los planes de formación obligatoria (inicial y continua).	MºF(DGTT)		✓	✓	✓
8.4.4	Incluir en el futuro título de “Técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera” los contenidos del Certificado de Aptitud Profesional (CAP).	MºF(DGTT)	MºEd.	✓		



**La actuación planificada: Plan
Tipo de Seguridad Vial en la
empresa.**

La elaboración de un Plan de este tipo requiere la implicación de todos los agentes de la empresa



El alcance del plan tipo de seguridad vial en la empresa

Accidentes de trabajo: toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.



Accidente de tráfico laboral: aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio- trabajo.



Accidente de tráfico “in itinere”: aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo.

in itinere

Accidente de tráfico en jornada laboral: aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo.



en misión



Fase Preliminar

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



Etapa 1. Diagnóstico

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



Etapa 2. Evaluación de riesgos

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



Etapa 3. Elaboración del plan

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



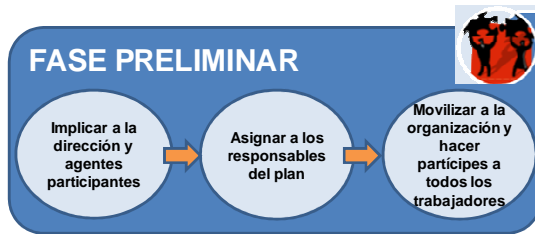
Etapa 4. Implantación del plan

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

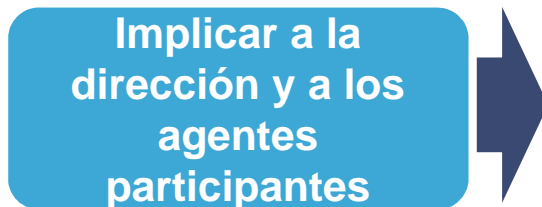


Etapa 5. Seguimiento y evaluación

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



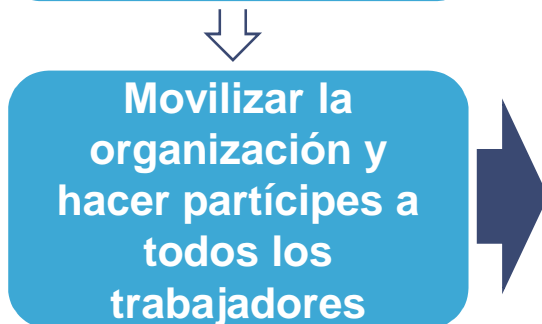
La **fase preliminar** es fundamental para movilizar a la organización y hacer partícipes a todos los trabajadores



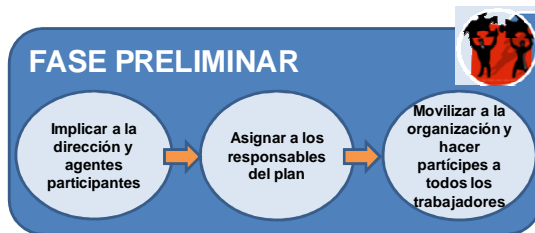
Atendiendo a varios factores: las políticas de la empresa, la situación económica, etc... y elementos subjetivos como el estilo de dirección, la actitud ante la seguridad vial, etc.



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.



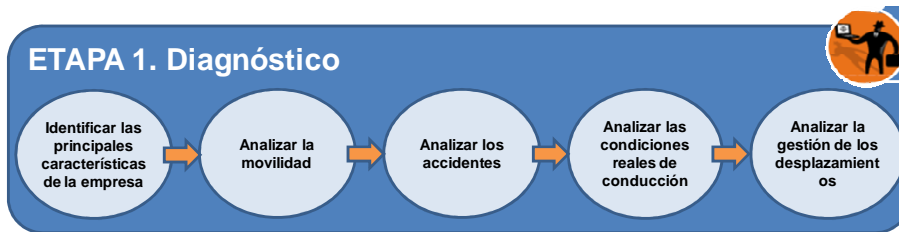
Concienciar, sensibilizar, y **hacer ver** a toda la organización la existencia del riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico, especialmente si existe un historial de este tipo de accidentes en la empresa, cuáles son los riesgos más evidentes y qué va a hacer el plan para eliminarlos o mitigarlos.



El Plan deberá contemplar los desplazamientos dentro de la jornada de trabajo (tanto en misión como en el centro de trabajo), así como los desplazamientos in itinere,



La movilidad con origen en el ámbito laboral es uno de los principales motivos de desplazamiento.



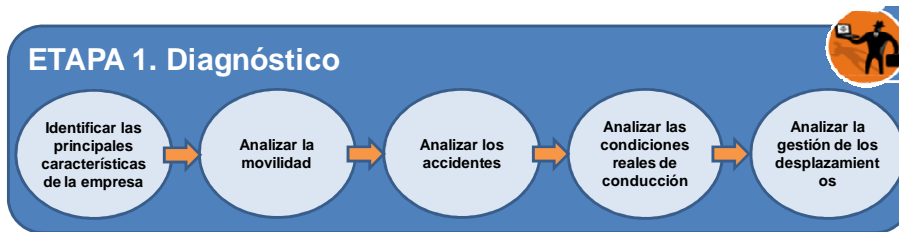
La **fase de diagnóstico** se compone del análisis de diferentes aspectos de la seguridad vial y puede realizarse con la ayuda de herramientas de autodiagnóstico

Identificar las principales características de la empresa

- Características de la organización y actividades.
- Tamaño y sector.
- Cualificación y número de trabajadores. Colectivos.
- Centros de trabajo y ubicación.

Analizar la movilidad

- Conocer la exposición al riesgo:
- Medios de transporte utilizados y los kilómetros recorridos.
- Conductas que pueden afectar a la capacidad de conducción.
- Teniendo en cuenta si son desplazamientos en misión o in itinere.



Analizar los accidentes

El origen de la información de los accidentes puede ser: los partes de baja, los partes de accidente, la información transmitida por las compañías de seguros y la información procedente de los propios trabajadores.

Analizar las condiciones reales de conducción

Qué factores, relacionados con la propia gestión de la empresa están influyendo en el riesgo de sus trabajadores de sufrir un accidente de tráfico. (ej. Servicio a clientes)

Analizar la gestión de los desplazamientos en la empresa

Entre los ámbitos a analizar se encuentran:

- La organización de los itinerarios y de los tiempos.
- La gestión de los medios de transporte..
- La gestión de las comunicaciones..
- Las políticas de empresa.

ETAPA 2. Evaluación de riesgos



Asignar el nivel de exposición al riesgo



Seleccionar colectivos prioritarios

La **fase de evaluación de riesgos** parte de la asignación de un nivel de riesgo a cada una de los problemas detectados durante la etapa de análisis.

Asignar el nivel de exposición al riesgo de cada colectivo



Se trata de medir el riesgo de accidente de tráfico con origen en:

- las conductas, hábitos y condiciones reales de conducción de los trabajadores.
- la gestión de la empresa sobre los desplazamientos.
- riesgos que se derivan del entorno de la propia empresa.

Seleccionar colectivos prioritarios



En el proceso se podrán identificar colectivos prioritarios (alto riesgo): focalizar acciones.

Impacto general sobre colectivos no prioritarios (bajo riesgo).



La **fase de elaboración del plan** y las medidas a implementar, exige la aplicación de dos enfoques claramente diferenciados según se trate de accidentes en itinere o accidentes en misión

Definir los objetivos a alcanzar

Deben ser **realizables** y lo suficientemente **ambiciosos** para que promuevan el esfuerzo para su consecución. Indicadores (% reducción accidentes, % renovación flota con criterios seguridad vial)

Seleccionar acciones

Catálogo de acciones.

Aplicar criterios de priorización (coste, beneficios esperados, dificultades, plazos, etc).

Buscar sinergias y apoyos. Favorecer la concertación

La **asociación con otras empresas**, o las sinergias con otras actuaciones que se estén llevando a cabo en la empresa en ese momento, adhesión a posibles **planes de seguridad vial promocionados por agentes públicos** o privados.



La **fase de implantación del plan** requiere definir las acciones que formaran parte de él y de las actividades a llevar a cabo para el desarrollo de cada una de las acciones

Planificar las actividades a desarrollar

- Identificación de los agentes clave: responsables y participantes
- Planificación temporal de las actividades a desarrollar.
- Elaborar un cronograma de acciones

Comunicación inicial a la organización

Se puede hacer uso de los medios de comunicación interna que tenga a su disposición: correo electrónico corporativo, paneles informativos, web corporativa, reuniones de empleados, etc.

Adecuación, en su caso, de las instalaciones y equipos

¿Son adecuados los recursos disponibles para la implantación de las medidas? ¿Es necesario modificar o adquirir nuevo equipamiento para poder ejecutar las medidas planificadas? →



Establecimiento de procesos para la gestión del plan

Establecer 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.

Adaptación de la organización a los cambios

La empresa, y los trabajadores, deben tener en cuenta que el plan va a provocar **cambios en su organización**.

El éxito de la implantación del mismo recae en gran parte, en como la organización es capaz de **asimilar** estos cambios y/o **adaptarse** a ellos.

ETAPA 5. Seguimiento y evaluación



La **fase de seguimiento y evaluación** va a permitir a la empresa obtener información sobre la materialización real de las acciones y sobre sus resultados

Definir los indicadores

Permite 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.

Ejemplos de indicadores:

- Total accidentes
- Número de accidentes por vehículo o por conductor
- Tasa de utilización de transporte colectivo (t colectivo/ total trab)

Obtener el valor de los indicadores

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



Analizar y evaluar el resultado de los indicadores



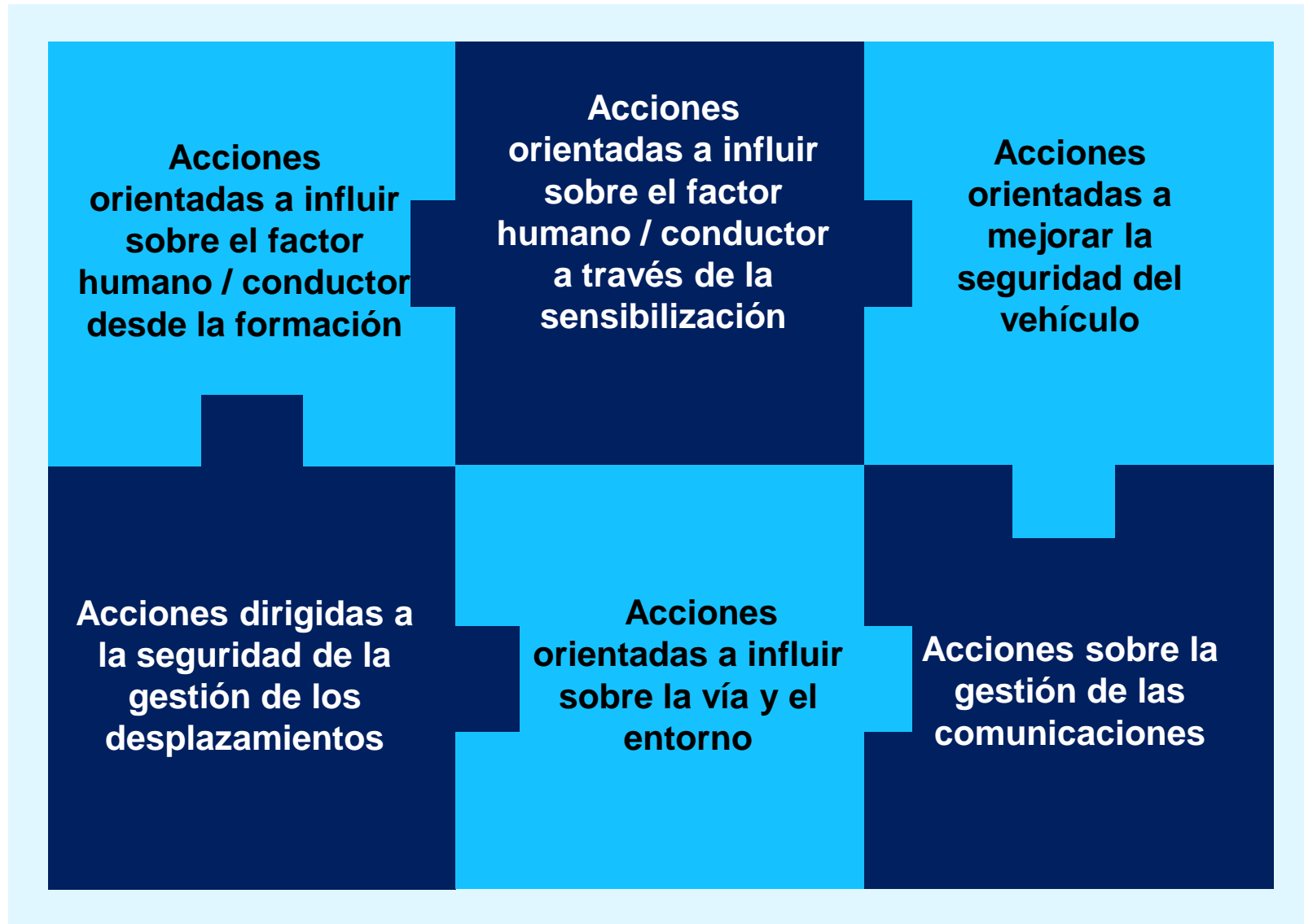
- **Evaluaciones periódicas:** útil para conocer si las acciones del plan están siendo desarrolladas conforme a lo planificado.
- **Evaluación final:** al objeto de conocer si se han cumplido o no los objetivos marcados, y las causas que los han motivado.

Establecer medidas correctivas, o revisar las ya adoptadas

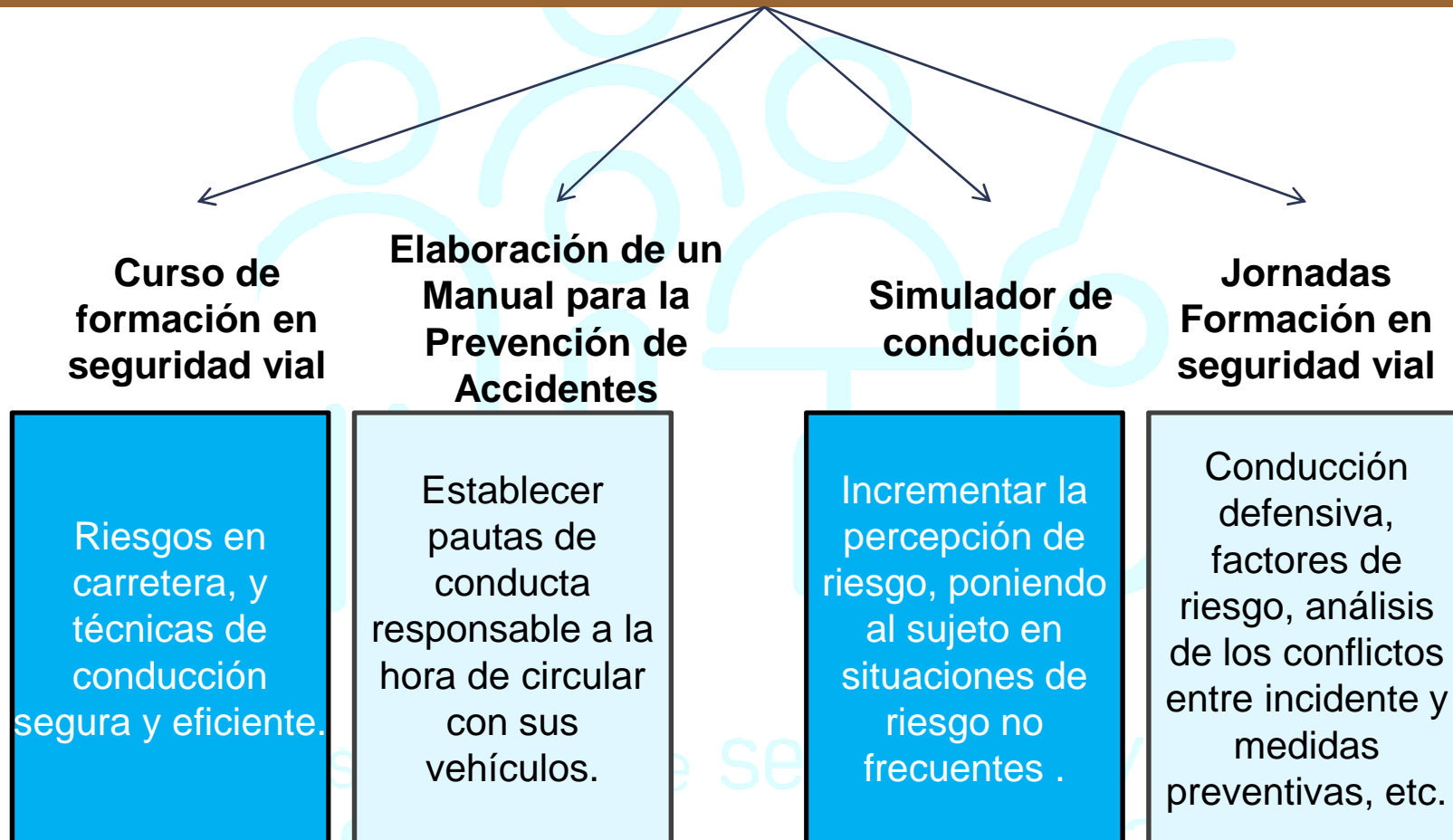


En ocasiones, podría ser necesario el establecimiento de **nuevas medidas** o la **revisión** de medidas ya adoptadas cuyos indicadores reflejan que no se están desarrollando según lo previsto.

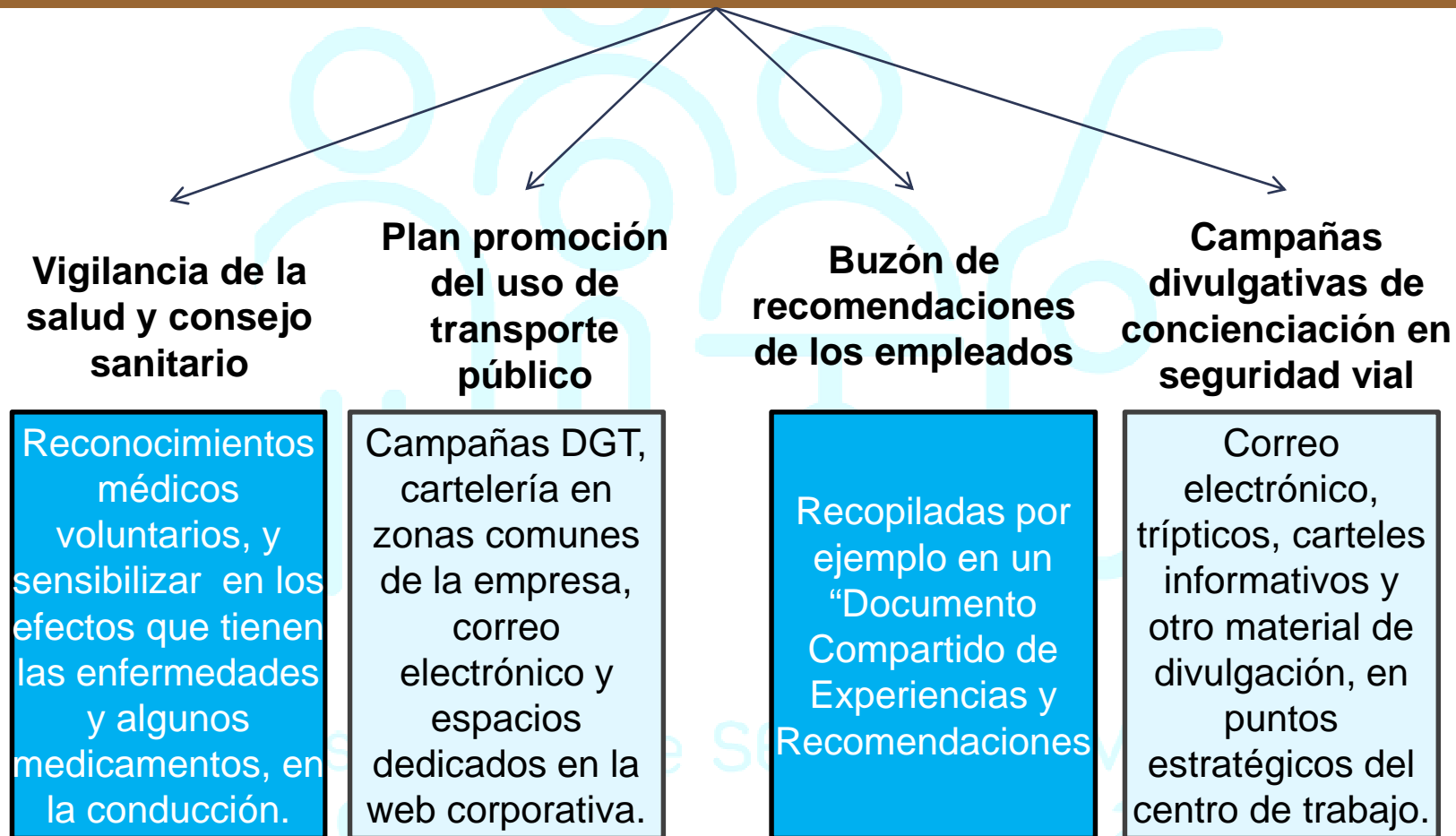




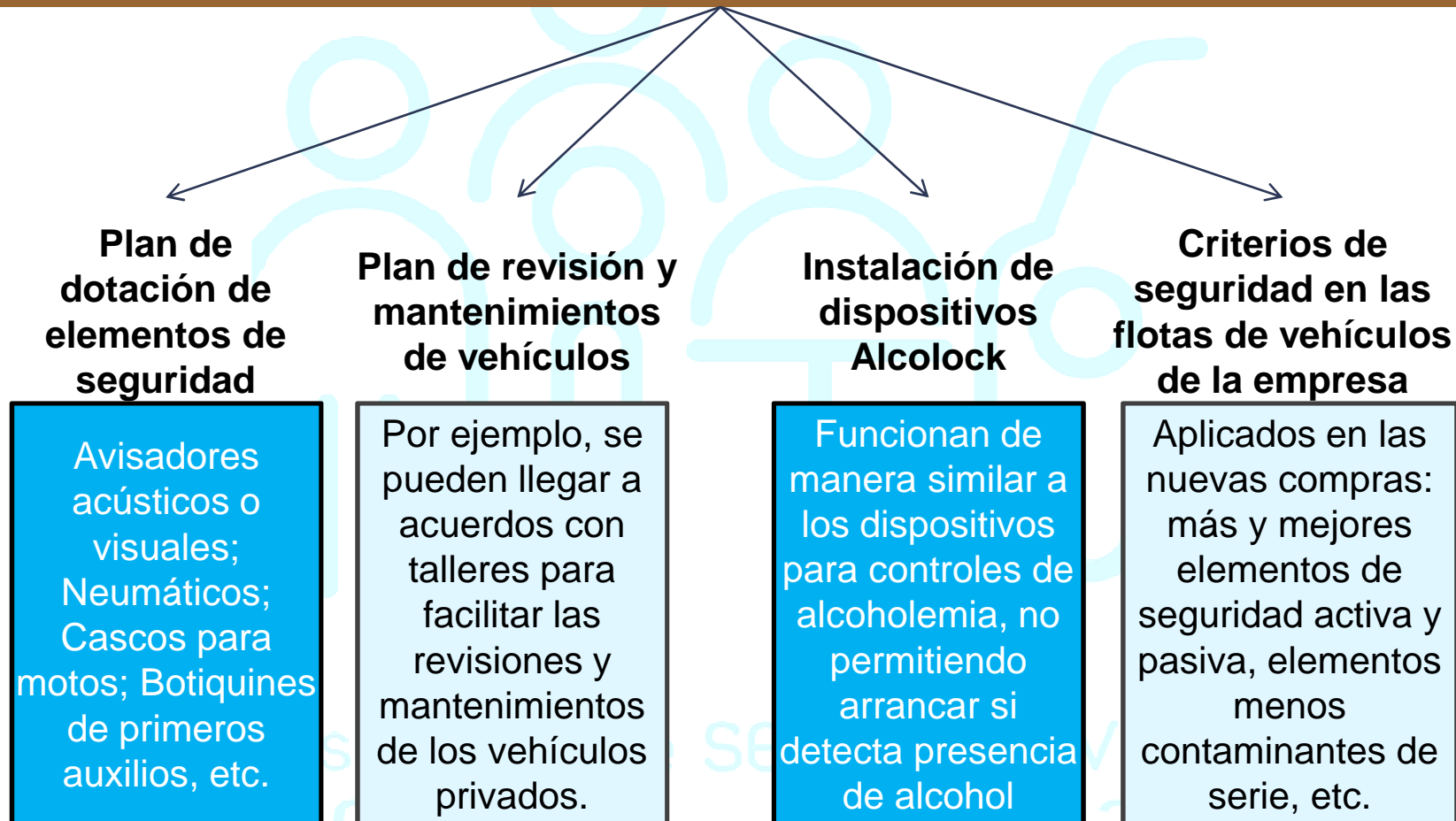
Ejemplos de acciones orientadas a influir sobre el factor humano / conductor desde la formación



Ejemplos de acciones orientadas a influir sobre el factor humano / conductor a través de la sensibilización



Ejemplos de acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo



Ejemplos de acciones orientadas a influir sobre la vía y el entorno

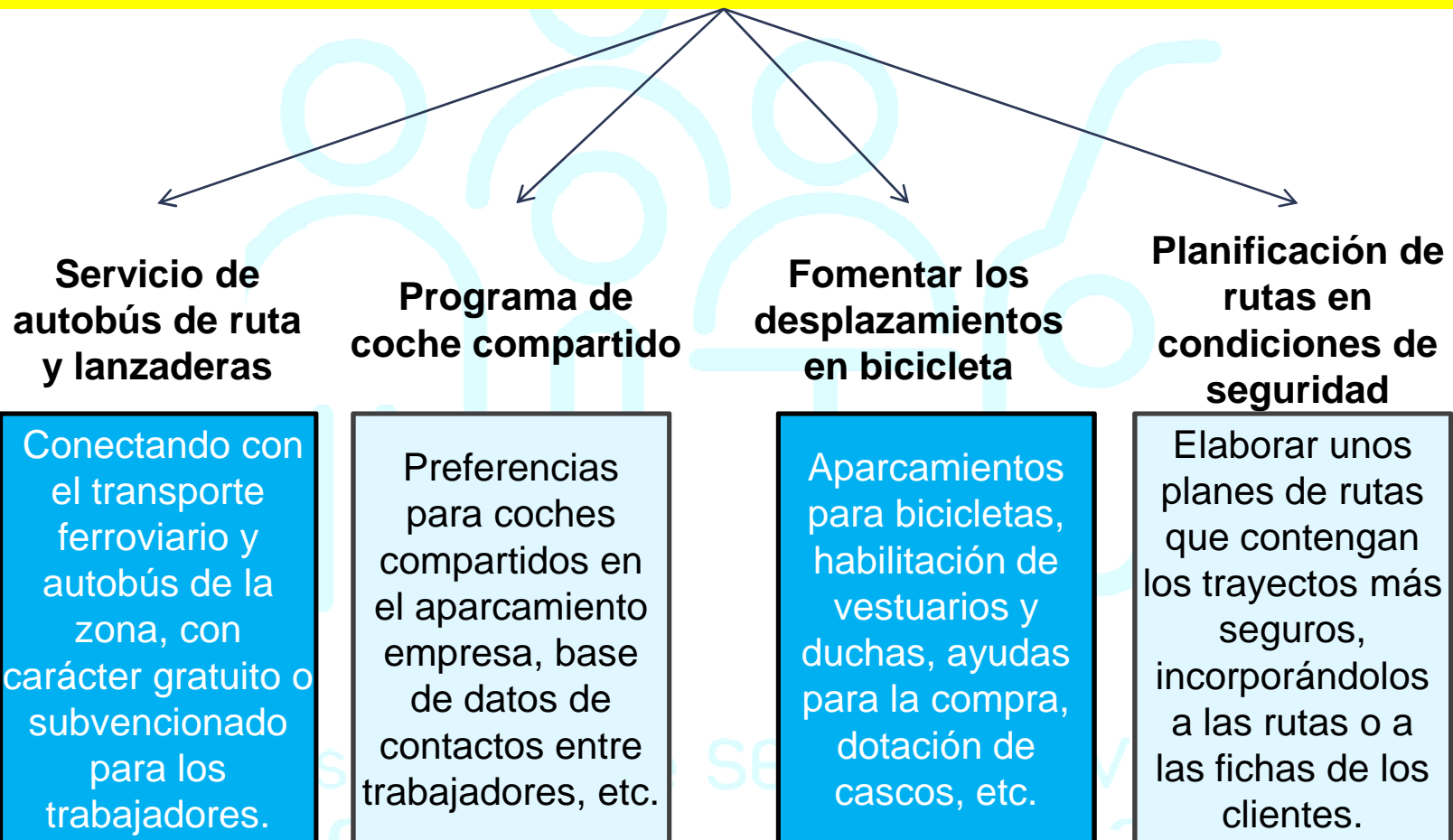
Señalización de riesgos

Indicando en los mapas de rutas o fichas de clientes los eventos y circunstancias que afecten a la conducción (obras, puntos negros, mala señalización)

Alertas de tráfico

A través de links con las web de autoridades de tráfico (p.ej DGT) sobre el estado de la circulación

Acciones dirigidas a la seguridad de la gestión de los desplazamientos



Ejemplos de acciones dirigidas a influir sobre la seguridad de las comunicaciones

Desarrollo de una política clara en relación con las comunicaciones

No realizar llamadas cuando se conoce la existencia de un desplazamiento en misión o restringir llamadas antes del inicio de la jornada (trayectos in itinere)

Instalación de aplicaciones Email&Drive

Aplicaciones para móviles, que permiten escuchar los correos electrónicos del trabajador sin necesidad de leerlos.

CONCLUSIONES

- **La movilidad de nuestros trabajadores les expone a RIESGO.**
- La implicación de las empresas con la seguridad vial no es un coste: es una **INVERSIÓN.**
- El **CONOCIMIENTO** de su incidencia real y los perjuicios sociales y económicos que conlleva constituye una premisa necesaria para lograr minimizar sus consecuencias.
- Se puede gestionar de una forma **más eficaz** si está **PLANIFICADA**, con unos objetivos claros y medibles; e **INTEGRADA** en la organización en sus estrategias de prevención de la seguridad y salud en el trabajo.
- Iniciar a la empresa en la gestión de la seguridad vial no requiere de elevadas inversiones, es posible diseñar y acometer **INICIATIVAS QUE SUMEN** e integren a los distintos colectivos que componen la organización.



MUCHAS GRACIAS



MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General
de Tráfico