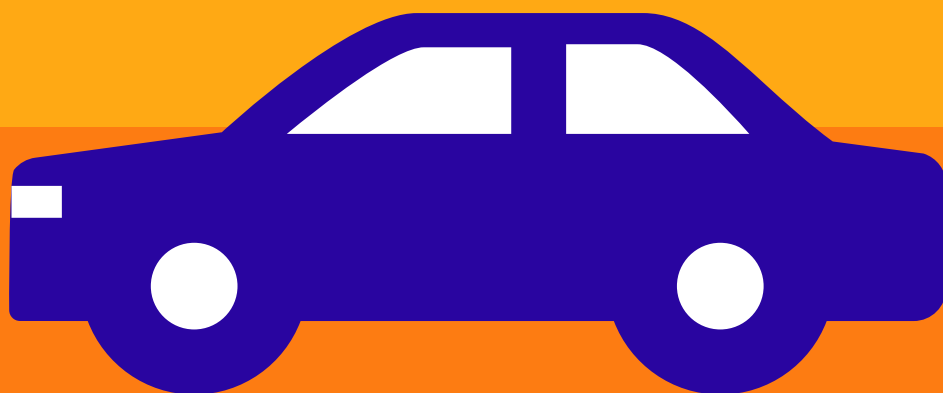


Guía de movilidad segura en la empresa

3ª Edición



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



INSTITUTO ASTURIANO DE
PREVENCIÓN
DE RIESGOS LABORALES

GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

Guía de movilidad segura en la empresa

3ª Edición



Agradecemos a las siguientes empresas su colaboración
en la elaboración de esta Guía:



Edita:
Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales

Autores:
Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. Jefatura Provincial de Tráfico de Asturias
Gobierno del Principado de Asturias. Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales

Diseño: Santamarina Diseñadores

Impresión: Gráficas Walfer S.L.

D. Legal: AS-00308-2024

3ª Edición: Actualización datos estadísticos a 2022 e inclusión Anexo 2024

Índice

6	Raquel Casado Martínez <i>Jefa Provincial de Tráfico de Asturias</i>
8	Miryam Hernández Fernández <i>Directora del Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales</i>
11	Justificación
12	Los factores de riesgo en los desplazamientos al trabajo
14	Los datos de la siniestralidad vial laboral
17	El marco legal y político de referencia
21	La organización de la gestión de la movilidad y Seguridad Vial
23	La elaboración de un Plan de Seguridad Vial en la empresa. Esquema de sus fases
34	Catálogo de medidas para un Plan de Seguridad Vial en la Empresa
58	Los instrumentos de mejora: El intercambio de buenas prácticas
60	Recursos y fuentes de información
64	Anexos
78	Anexo 2024
90	Galería fotográfica

El coste de vidas humanas que suponen los accidentes de tráfico ha exigido planificar políticas activas por parte de la Unión Europea, OCDE y el Banco Mundial, bajo el principio del derecho de los ciudadanos a trasladarse por los diferentes tipos de vías bajo unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras con el mínimo impacto ambiental posible, en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tienen su responsabilidad.

La Estrategia de Seguridad Vial 2030 nace con la idea de servir como marco de referencia nacional para todos los actores implicados en las políticas de seguridad vial con el horizonte 2030 y para dar continuidad a los esfuerzos iniciados y los logros alcanzados con la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.

La evolución de la seguridad vial que cabe esperar en los próximos años no solo va a depender de factores endógenos asociados a las políticas de seguridad vial, sino también de tendencias exógenas en el ámbito de la movilidad. Cabe destacar:

- El cambio climático
- Envejecimiento poblacional
- Aumento de la población urbana y despoblación
- Nuevas formas de movilidad
- Avances tecnológicos
- La nueva cultura de las personas jóvenes
- Seguridad vial en las organizaciones

La ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2030 establece como Área estratégica Nº 8 “Administraciones, empresas y organizaciones seguras”, que parte de la idea de que tanto las organizaciones sociales (empresas, asociaciones o universidades), como las Administraciones públicas, tienen una enorme influencia en la sociedad a través de una gran variedad de factores que pueden emplearse en la mejora de la seguridad vial:

- De forma directa, fomentando la seguridad vial de empleados y empleadas, clientes y proveedores, dentro de sus actividades de seguridad en el trabajo y responsabilidad social corporativa, incluyendo la filantropía y el apoyo a asociaciones relacionadas con la seguridad vial, en particular las asociaciones de víctimas.

- Y de forma indirecta, mediante la adopción de criterios de seguridad vial en su cadena de valor, en sus decisiones de compras de los bienes y servicios necesarios para realizar sus funciones y garantizar la seguridad de sus productos. La influencia social de este gasto, si se orienta a incentivar prácticas sostenibles, incluida entre ellas el fomento de la seguridad vial, puede ser considerable.

La implicación de empresas y Administraciones de todos los niveles y sectores, no solo de los directamente relacionados con la movilidad y el transporte, en el esfuerzo común de mejora de la seguridad vial, es un claro exponente de los principios de responsabilidad compartida y enfoque integral del concepto de Sistema Seguro.

La Dirección General de Tráfico y el Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales de la Consejería de Ciencia, Empresa, Formación y Empleo del Gobierno del Principado de Asturias firmaron un convenio de colaboración el 1 de diciembre de 2015, que se renovó posteriormente con el objeto de establecer el marco formal de colaboración entre los dos organismos públicos para establecer las investigaciones, programas, campañas, etc.

Como primer fruto de esta colaboración surgió esta Guía, que constituye una herramienta de trabajo puesta a disposición de todo el tejido empresarial del Principado de Asturias. En la tercera edición se pretende, entre otras cosas, introducir criterios de sostenibilidad como nuevos objetivos con el fin de poner en manos del empresariado asturiano nuevos instrumentos que nos permitan a todos reducir la siniestralidad laboral y, en especial en el ámbito de la movilidad segura, alcanzar el objetivo del sistema seguro y sostenible.

Raquel Casado Martínez
Jefa Provincial de Tráfico de Asturias

Es un hecho ya ampliamente compartido que los accidentes de tráfico constituyen un problema de salud, un problema laboral y un problema social que requieren de la coordinación de todos los agentes intervinientes, Administraciones públicas, empresas, equipo humano, e incluso comunidad educativa y medios de comunicación, para conseguir una mejora efectiva y eficaz de las condiciones de trabajo relacionadas con la seguridad laboral vial y en consecuencia, una reducción continuada y permanente de los datos de siniestralidad laboral vial.

A día de hoy, existen herramientas diseñadas para promover actuaciones empresariales encaminadas a la implantación de políticas de seguridad vial laboral en los entornos de trabajo:

La Carta Europea de la Seguridad Vial promovida por la Comisión Europea y aprobada en el año 2004, es una iniciativa de participación y diseño de actividades enfocadas a la mejora de las condiciones de seguridad vial a las que se comprometen, mediante la firma de la Carta Europea, empresas e instituciones del entorno de la UE.

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.

Esos principios que indican evitar los riesgos, evaluar los riesgos 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.

Por otro lado, la Estrategia de Acción por el Clima del Principado de Asturias 2023-2030, es la agenda que orienta la transición ecológica como acción frente al cambio climático del Gobierno autonómico y como contribución a los objetivos establecidos a nivel europeo y estatal, respectivamente, por la Ley Europea del Clima y la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, ambas derivadas de las obligaciones asumidas en el marco del Acuerdo de París de 2015 sobre el Cambio Climático.

La Estrategia define 10 ámbitos dentro de los cuales estructura las líneas de acción y medidas concretas que propone desarrollar. En concreto, el Ámbito 3 desarrolla los objetivos en Movilidad sostenible y baja en emisiones:

1. Minimizar la huella de carbono de los modos de transporte motorizados.
2. Garantizar la accesibilidad de personas y mercancías, con un enfoque integrado y multimodal.
3. Adaptar infraestructuras, vehículos y sistemas a los nuevos requerimientos introducidos por los efectos del cambio climático.

Para alcanzar los objetivos de ese ámbito define entre otras líneas de actuación: “Fomentar la elaboración de planes de movilidad sostenible específicos para los centros de trabajo”.

Pero es la acción conjunta, la coordinación y la cooperación entre todos los agentes intervinientes, la herramienta más eficaz para realizar una correcta identificación de factores de riesgo y una adecuada evaluación de los mismos que sustenten una gestión preventiva y sostenible global que incluya la Seguridad Laboral Vial entre sus prioridades.

Ese espíritu de colaboración para la acción conjunta, es lo que ha movido al IAPRL y a la DGT desde su jefatura de Asturias, con la inestimable ayuda de importantes empresas tractoras de nuestra región, a poner sobre la mesa nuestra experiencia desde cada particular punto de vista, para dar solución a aquellas cuestiones que nos preocupan.

El resultado es la Guía que les presentamos. Sirvan sus páginas como impulso a aquellas empresas que deseen incorporar o mejorar sus políticas de Seguridad Vial Laboral en su gestión preventiva. Espero y deseo que sean muchas.

Miryam Hernández Fernández

Directora del Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales

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.

Además plantea como reto evitar todas las víctimas mortales del tráfico (visión cero). Para abordar ese reto no sirven las iniciativas aisladas, hay que planificar, marcarse objetivos posibles e implicar a la sociedad civil. La prevención de los riesgos laborales está basada en las personas trabajadoras, la máquina y el entorno, similar a la prevención de los accidentes de tráfico en los que el factor humano, el vehículo y la infraestructura son los elementos sobre los que descansa este tipo de políticas.

Por tanto, la mejora de la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo constituye una línea de acción estratégica tanto de la política de seguridad vial como de la política de prevención de riesgos laborales, por lo que parece razonable incorporar la cultura de la seguridad vial a las empresas como una buena práctica en la política de prevención de riesgos laborales. El impulso de esta iniciativa es fruto de la colaboración entre el Gobierno del Principado de Asturias a través del Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales, y el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, que desde el año 2014 vienen trabajando en diferentes acciones en este ámbito (Convenio de colaboración firmado el 1 de diciembre de 2015).

Desarrollar la seguridad vial en el trabajo desde la prevención de riesgos y lograr un cambio modal 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 los sectores afectados: empresas, sindicatos, organismos técnicos especializados y, obviamente, la totalidad de trabajadoras y trabajadores.

Los factores de riesgo en los desplazamientos al trabajo

La movilidad en el trabajo y sus consecuencias

Los registros estadísticos demuestran que gran parte de los desplazamientos tienen su origen en el ámbito laboral. Según se desprende de los datos de la Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España (MOVILIA) elaborada por el Ministerio de Fomento, en el año 2006, las personas ocupadas realizaban en un día medio laborable más de 62 millones de desplazamientos, lo que supone la mitad del total de los desplazamientos realizados. De esos 62 millones de desplazamientos, alrededor de un 67% (41 millones) correspondían a viajes de ida al trabajo y de vuelta al domicilio.

El 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

En lo que respecta al factor humano, se hace referencia a la capacidad de conducción (incluyendo tanto la formación como el entrenamiento), la actitud ante la seguridad, la utilización de aparatos tecnológicos de forma simultánea con la conducción (teléfonos móviles, GPS, manos libres, blackberry, DVD, etc.)

Estas circunstancias pueden verse alteradas por el consumo de alcohol, estupefacientes o medicamentos psicotrópicos. Asimismo, son elementos potenciadores, la fatiga física o psíquica o el sueño que, según determinados estudios, comienzan a situarse como una de las causas principales de los accidentes de trabajo.

En los tiempos actuales, no tendría sentido hacer referencia a la influencia del factor humano en la conducción ignorando el exponencial proceso de automatización y autonomía de los vehículos que, inexorablemente, llevará en un futuro cercano a la paulatina pérdida de influencia de dicho factor, hasta quedar reducido, probablemente, a un aspecto insignificante.

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, para-choques, estructuras absorbentes, cinturones de seguridad, cascos, air-bags, depósitos anti-rotura y anti-derrame, cabinas reforzadas, etc.

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 la plantilla 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 -trazado, 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 equipos con el fin de seleccionar aquellas que ofrezcan mayores garantías de seguridad.

Las condiciones del entorno

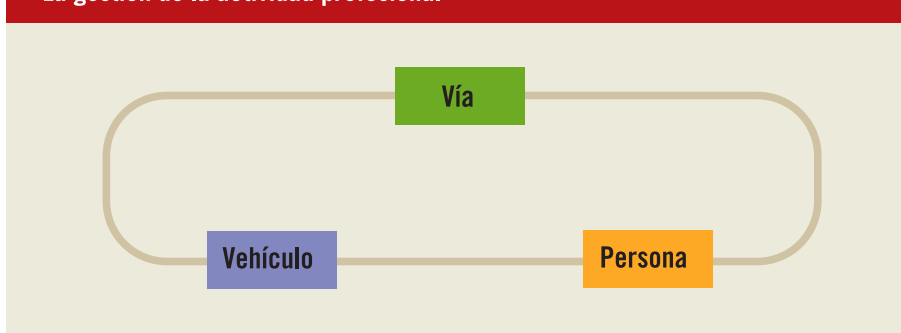
La visibilidad e iluminación de las mismas, etc. Por otra parte, todo un conjunto de elementos “cambiantes” que modulan e influyen en la conducción de forma más imprevisible, intemporal o incidental como son la climatología e incidencias u obstrucciones temporales. La empresa deberá informar de la previsión 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.

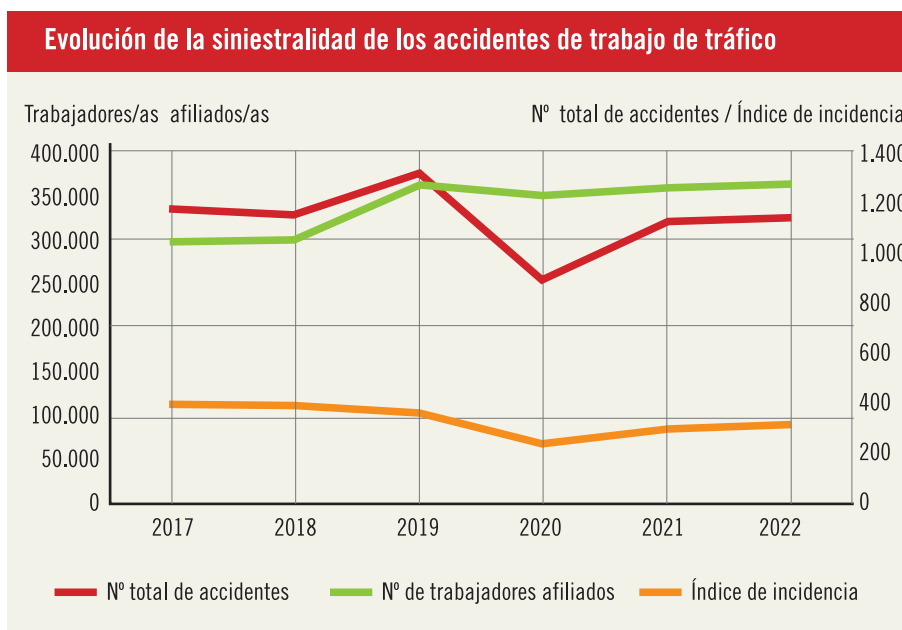
La gestión de la actividad profesional



Los datos de la siniestralidad vial laboral

La accidentalidad

Dado el ámbito de aplicación de esta guía, es interesante validar la vigencia de la Encuesta (MOVILIA), comparándola con datos correspondientes al Principado de Asturias del año 2022.



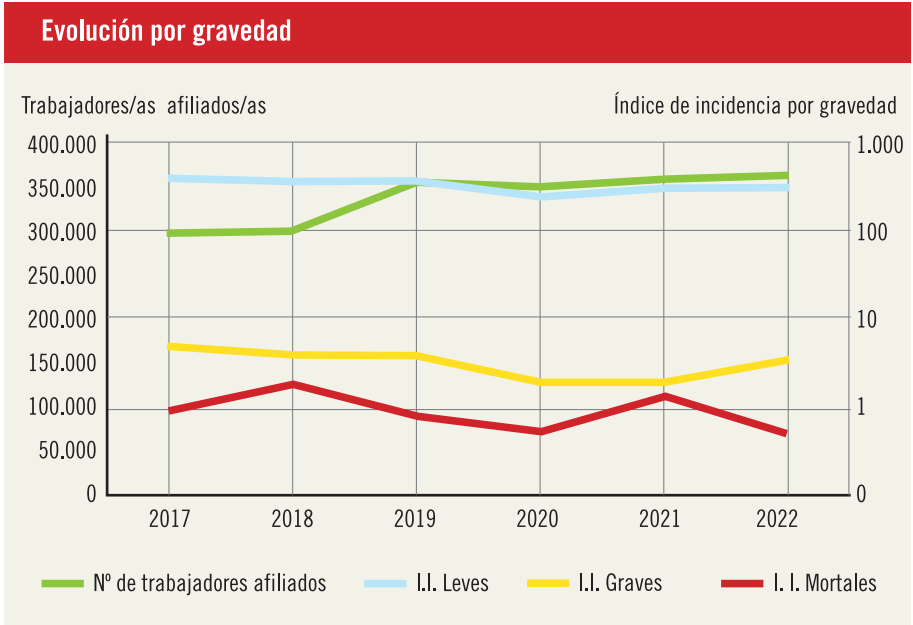
El primer aspecto a destacar es la evolución de los accidentes laborales viales en los últimos años. Hasta el año 2014 se observaba una marcada tendencia a la baja, pero no se debe obviar que a ello contribuyó, en gran medida, el descenso de afiliación en ese periodo. Desde entonces, se observa que la progresiva recuperación ha comportado, por desgracia, un nuevo incremento del número total de accidentes.

Desde 2017 la recuperación de la afiliación se ha incrementado, sobre todo en 2019, y esto ha conllevado un comportamiento similar del número de ALT, que sufrieron un repunte importante en 2019 y luego una drástica bajada en 2020 relacionada con la reducción de actividad debida a la pandemia. Tras la bajada de 2020, se observa una tendencia ascendente en el número de accidentes.

En cuanto al índice de incidencia, sufre idéntico fenómeno al número de accidentes, con una pronunciada bajada en 2020, que ha vuelto, en 2021, a un nivel menor que en 2019, pero se ha estabilizado en los dos últimos años.

Observando los índices de incidencia agrupados por gravedad, podemos concluir que accidentes leves, obviando el descenso evidente de 2020, han mantenido una ligera tendencia a la baja durante los últimos seis años, estabilizándose en los dos últimos. Los accidentes graves se mantienen en similares magnitudes, tras el descenso de 2020 han vuelto exactamente al mismo nivel, y los mortales tienen una gran variabilidad entre años.

No debemos perder de vista que, debido a que las cifras de accidentes graves y mortales son mucho menores, una mínima alteración en número implica importantes variaciones en porcentaje.



Analizando los datos específicos del año 2022, se puede comprobar que los accidentes laborales viales, registrados por el IAPRL, representan un elevado porcentaje del total de accidentes viales contabilizados por la DGT:

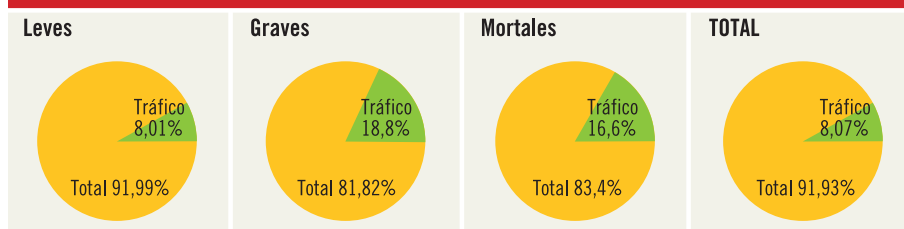
(DGT)	(IAPRL)	Proporción ALT
Accidentes viales con víctimas en diferentes grados Principado de Asturias 2022	Accidentes Laborales de Trabajo (ALT) con baja Principado de Asturias 2022	64,25%
1.762	1.132	

Los datos publicados por el IAPRL en 2022 muestran que se mantiene la proporción de accidentes *in itinere*. Esta cuestión debe ser contemplada por las empresas, aunque el éxito de las medidas a desarrollar dependerá de voluntad de colaboración, tanto por parte de la empresa como de su plantilla.

(DGT)	(IAPRL)	Proporción <i>in itinere</i>
En jornada	<i>In itinere</i>	64,22%
405	727	

Finalmente, resta comprobar la relevancia de los accidentes laborales viales dentro del conjunto de accidentes de trabajo. Es importante destacar que el peso de los accidentes laborales viales respecto al total se incrementa con la gravedad de los mismos. Es decir, el porcentaje de accidentes laborales graves y mortales viales respecto del total de accidentes laborales graves y mortales es mucho más elevado que el de leves, como se puede observar en los gráficos siguientes.

Accidentes relacionados con el tráfico y la seguridad vial, respecto al total de accidentes de trabajo. Fecha de baja: 1 enero - 31 diciembre 2022. Fecha de recepción: 1 enero 2022 - 17 abril 2023



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 la plantilla como para las empresas, la Administración y la sociedad en general.

Para la plantilla 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 la persona accidentada 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 de la persona trabajadora a cargo de la empresa.
- La pérdida de negocio ocasionado por la pérdida de capacidad productiva debido al accidente.
- Desmotivación de las personas implicadas en el accidente y de sus compañeras y 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 persona fallecida 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.
- 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 231/2017, de 10 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 disminuido de forma considerable la siniestralidad laboral.
- Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023. Disposición adicional nonagésima séptima. Suspensión del sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales por disminución de la siniestralidad laboral.

“Se suspende la aplicación del sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan disminuido de manera considerable la siniestralidad laboral, prevista en el Real Decreto 231/2017, de 10 de marzo, para las cotizaciones que se generen durante el año 2023. Esta suspensión se extenderá hasta que el Gobierno proceda a la reforma del citado real decreto”

- Convenio de colaboración que los Ministerios del Interior y Trabajo firmaron el 1 de Marzo de 2011. 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.

El presente convenio entrará en vigor el día siguiente al de su firma y tendrá vigencia durante un año, prorrogándose tácitamente por sucesivos periodos anuales, salvo que se resuelva por las causas siguientes:

a) Mutuo acuerdo de las partes manifestado por escrito.

b) Denuncia del Convenio hecha por una de las partes en cualquier momento, surtiendo efecto, salvo acuerdo en otro sentido, a los tres meses de su notificación fehaciente.

c) Por voluntad de una de las partes por incumplimiento grave de cualquiera de las cláusulas del Convenio, notificando previamente dicha voluntad de resolución, con independencia de la necesaria continuidad de aquellas actuaciones que se encontraran en ejecución en el momento de la resolución.

Conforme al clausulado del convenio cabe entenderlo en vigor, salvo que haya tenido lugar alguna de las circunstancias que provocan su resolución, pero hay que valorar la posible suspensión de efectos derivada de lo establecido en la Ley de Presupuestos de 2023 y que se recoge en el apartado anterior.

- Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, regula las funciones del sistema de inspección y los cometidos competenciales y facultades de los funcionarios y funcionarias que lo integran, recogiendo aspectos normativos básicos y acordes con los Convenios 81, 129 y 187 de la Organización Internacional del Trabajo e incorporando nuevas fórmulas de organización y desarrollo de la acción inspectora.

El marco político de referencia

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020

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

Estrategia de Seguridad Vial 2030

Esta Estrategia de Seguridad Vial 2030 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 2015-2020

Esta estrategia recoge entre sus objetivos:

- Mejorar la eficiencia de las instituciones dedicadas a la prevención de riesgos laborales.
- Potenciar actuaciones de las Administraciones Públicas en materia de análisis, investigación, promoción, apoyo, asesoramiento, vigilancia y control de la prevención de riesgos laborales.
- Promover, con la participación de los Interlocutores Sociales y las comunidades autónomas, la mejora de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo, especialmente en sectores, actividades, colectivos y empresas de mayor riesgo.
- Fortalecer la participación de los Interlocutores Sociales y la implicación de las personas Empresarias y Trabajadoras en la mejora de la seguridad y salud en el trabajo.

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.

Sus líneas de actuación también se han alineado con otras estrategias y planes nacionales en materias fundamentales como la salud mental, la igualdad de hombres y mujeres, el cáncer laboral, la seguridad vial y el cambio climático, entre otras.

La Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2023-2027 aspira, en definitiva, a lograr entornos de trabajo seguros y saludables, que contribuyan positivamente a la salud de las personas trabajadoras, y al progreso de las empresas y de la sociedad.

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

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

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

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

Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030 define los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, de penetración de energías renovables y de eficiencia energética. Determina las líneas de actuación y la senda que, según los modelos utilizados, es la más adecuada y eficiente, maximizando las oportunidades y beneficios para la economía, el empleo, la salud y el medio ambiente; minimizando los costes y respetando las necesidades de adecuación a los sectores más intensivos en CO₂.

El sector de movilidad y transporte reducirá sus emisiones en 28 MtCO₂-eq entre 2021 y 2030. La principal fuerza motriz que logra ese resultado será el cambio modal que, según las previsiones del plan, implicará que el 35% de los pasajeros-kilómetro que hoy se cubren mediante vehículos convencionales de combustión sean realizados con otros modos no emisores (transporte público, bicicleta, a pie...)

La penetración de renovables en el sector de la movilidad alcanzará el 22% en 2030 a través de la incorporación de unos cinco millones de vehículos eléctricos (coches, furgonetas, motocicletas...) -aproximadamente, el 16% del parque móvil que se espera en 2030, según los modelos empleados en el PNIEC- y el uso de biocarburantes avanzados. El Gobierno acompañará al sector de la automoción en el proceso de descarbonización a lo largo de la próxima década. De hecho, trabaja en el Acuerdo Estratégico del Sector de la Automoción, que determinará la colaboración público-privada para el impulso del sector y la atracción de nuevas inversiones.

En base a este compromiso, ya se ha fijado un Plan de Apoyo Integral al Sector de la Automoción 2019-2020 dotado con 562 millones de euros para fomentar acciones de movilidad sostenible y conectada, rejuvenecimiento de las plantillas y mayor participación de la mujer, apoyo a la innovación en el sector y formación.

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 el empresariado y alta dirección hasta los niveles más bajos en el escalafón de la empresa, huyendo de la sensación de imposición del plan.

El empresariado

Dentro de este concepto, quedan englobados gerentes, personal directivo, 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 la plantilla y de su representación sindical.

La plantilla y sus representantes

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

El personal puede 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 (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 en sus primeras fases que surjan signos de agotamiento, es importante mantener vivo el interés de todas las partes implicadas, 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 informada a la plantilla 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 deberían formar parte representantes de la dirección de la empresa y de cada uno de los departamentos clave (recursos humanos, producción, finanzas, servicio de prevención, etc.) y los 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 partícipe a toda la plantilla

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 del personal son fundamentales para la implementación de las políticas y medidas en este ámbito.

0.3

Movilizar a la organización y hacer partícipe a todo el personal

Los responsables del plan de seguridad deberán movilizar a toda la organización y conseguir la implicación de toda la empresa. Para ello deberán:

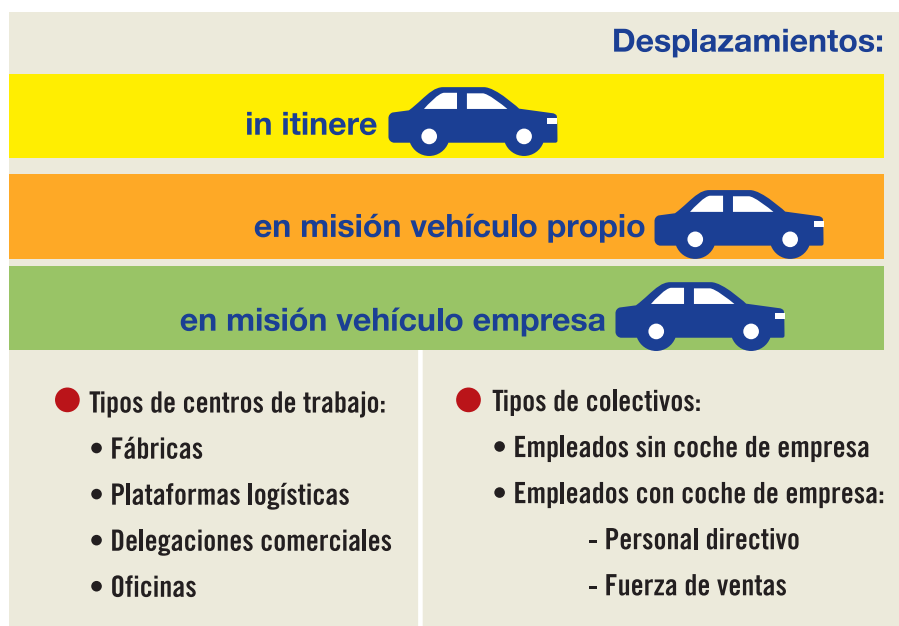
1. Informar, no solo a aquellas personas responsables, de la existencia del proyecto de plan de seguridad vial en la empresa, sino también a toda la plantilla de la misma.
2. Informar del objetivo principal del plan: introducir la seguridad vial en la empresa. Para ello, debe concienciar, sensibilizar y hacer ver a toda la organización la existencia del riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico 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.
3. Las comunicaciones se llevarán a cabo a través de correos electrónicos, intranet, carteles, videos o campañas de comunicación de agentes como la DGT, etc.

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 su plantilla 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 de desplazamiento utilizada 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 su plantilla, por lo que será necesario preguntar a la misma a través de un cuestionario (ver ANEXO I en página 65). Será imprescindible conseguir que el mayor número posible de personas 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 73).

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 directamente obtenida de las personas implicadas (ver ANEXO III en página 76).

1.4

Analizar las condiciones reales de conducción

La persona responsable de la elaboración del plan debe analizar los factores relacionados con la propia gestión de la empresa que influyan en el riesgo que pueda tener su personal, motivado 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, 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

2.1

EVALUACIÓN DE RIESGOS

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 (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 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 un comportamiento seguro del personal 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 selección de acciones a incluir en el plan se puede resumir en el siguiente esquema:

CATÁLOGO DE MEDIDAS

1. Identificación de acciones

2. Definición de criterios de priorización

3. Ponderación según relevancia de los criterios de priorización

4. Valoración de las acciones

Selección de acciones a incluir en el plan

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.

Los responsables del plan de seguridad deberán tener en cuenta, al menos, las siguientes cuestiones:

1. Identificación de agentes clave que participarán en la implementación del plan.
2. ¿Quiénes van a responsabilizarse de la ejecución, y las personas de contacto de las acciones que incluye el plan?, ¿quiénes deberán estar involucrados en las fases posteriores del trabajo? (revisión y validación del trabajo).
3. Planificación temporal de las actividades a desarrollar.
4. Es recomendable elaborar un cronograma de las diferentes acciones a desarrollar, indicando hitos y fechas de inicio y fin.

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, acciones que incluye, objetivos, contenido, participantes y 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 internas, 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.

Los responsables del plan deberán 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 quienes promueven el plan y la plantilla.

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

Los responsables del plan de seguridad vial en la empresa deben 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 su personal 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 informada a toda la plantilla 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 quienes 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 personal formado).

Algunos ejemplos de indicadores son:

- Número de accidentes por kilómetro recorrido.
- Total accidentes ocurridos por kilómetros recorridos.
- Número de accidentes por vehículo o por persona.
- Porcentaje de reducción de la tasa de accidentes.
- Número de puntos perdidos por infracciones.
- Número de personas que han cambiado el vehículo privado por el transporte público, al menos tres días a la semana.
- Proporción de la plantilla que ha asistido a formación en seguridad vial.
- 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.
- Personal acogido 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, 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 se produzca un accidente laboral de tráfico. En ese caso se deberá cumplimentar el cuestionario correspondiente (Anexo III página 76) 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:



- Iconos correspondientes al tamaño de la empresa:



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

El nivel de respuesta de la persona trabajadora 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 a la persona trabajadora y a la empresa, siendo unas específicas para la persona y otras a adoptar por la empresa.

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



Formación en seguridad vial

Objetivo: crear una cultura de empresa que fomente la conducción segura y eficiente, actuando sobre el comportamiento de quienes integran la plantilla al volante.

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

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 repuesta, condiciones físicas, fatiga, somnolencia, estado anímico, alcohol y drogas, etc.).
- El vehículo (seguridad activa, seguridad pasiva, mantenimiento, etc.).
- La vía (consejos para una conducción segura y situaciones de emergencia).
- El conocimiento de las normas y la legislación en materia de seguridad vial (por ejemplo: el reglamento de circulación, el funcionamiento del carné por puntos, etc.).
- Los factores de riesgo.

Esta formación debe mantenerse actualizada de manera frecuente, ofrecerse a todo el personal de nueva incorporación y revisarse en función de los resultados obtenidos, 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 en diversas modalidades, en función de las necesidades de la empresa o de su situación particular:

- Formación online.
- Formación presencial.
- En combinación con otras medidas.
- Sistema de autoevaluación, siendo necesario responder con acierto un mínimo de preguntas incluidas en el cuestionario para completar el curso con éxito.
- Sistema de evaluación 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 la plantilla, 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).

P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa

 in itinere	Formación en conducción segura de vehículos	P pequeña empresa
 en misión vehículo propio	Objetivo: formar a la plantilla de la empresa en técnicas de conducción segura con el fin de evitar accidentes de tráfico.	M mediana empresa
 en misión vehículo empresa	Descripción: se trata de formación específica, normalmente en colaboración con escuelas de conducción, en la que se enseña a la plantilla de la empresa técnicas de conducción defensiva, a través de un comportamiento adecuado de quienes conduzcan, 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 y conductoras, 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.	G gran empresa
	Viabilidad: alta (bajo coste fácil implementación).	
 in itinere	Jornadas formación en seguridad vial	M mediana empresa
 en misión vehículo propio	Objetivo: dotar a las personas empleadas de aquellos conocimientos sobre los factores de riesgo recurrentes.	G gran empresa
 en misión vehículo empresa	Descripción: las jornadas se dividen en varios bloques en los que se tratan las siguientes cuestiones: principios de la conducción defensiva, factores de riesgo intrínsecos de la circulación, análisis de los conflictos entre incidente y medidas preventivas, riesgos laborales con incidencia en la seguridad vial, principios patológicos asociados a la conducción y medidas de prevención. Las jornadas pueden tomar distintas modalidades: - Ponencias. - Charlas debate. - Participación del público.	
	Viabilidad: alta (bajo coste).	



Campañas de formación en seguridad vial

Descripción: esta medida tiene el mismo fin que la anterior, pero adaptada a pequeñas empresas, que no podrían asumir el desarrollo de unas jornadas para formar a su plantilla 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,...

P
pequeña
empresa



Percepción del riesgo mediante simulación

Objetivo: Reducir la siniestralidad laboral formando a las plantillas para poder afrontar situaciones de riesgo durante la conducción.

Descripción: Cursos de formación usando un simulador de conducción, de vuelco o cualquier otra herramienta de percepción del riesgo vial (gafas simuladoras de los efectos del alcohol y/o drogas). A través de la simulación se pretende incrementar la percepción de situaciones de conducción peligrosa.

La acción constará de las siguientes etapas:

- Una fase teórica donde se imparten conceptos generales de seguridad vial y una fase práctica donde el alumnado se pone o utiliza los elementos de simulación.
- Posteriormente se presentan al alumnado una serie de situaciones sobre las que se desea incidir en la formación (conducción eficiente, reacción ante peligros en la carretera, resto de factores de riesgo...)
- En tercer lugar el alumnado experimentará esas situaciones a los mandos de un simulador.
- Después de la primera experiencia en el simulador, el alumnado recibirá un feedback de las actuaciones realizadas y cómo mejorar.
- Finalmente, a partir del feedback recibido, se realizará un segundo trayecto controlado donde tendrán que aplicar las técnicas aprendidas y compararán sus resultados iniciales.

Viabilidad: alta (bajo coste).

P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa

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

Se trata de acciones dirigidas a concienciar a la plantilla 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 y cómo pueden afectar a su capacidad de conducción las enfermedades, las patologías físicas o el consumo de medicamentos; y finalmente, aspectos psicosociales (estrés, depresión y agresividad, conocimientos, destrezas y capacidades de conducción entre otras).

 in itinere	Campañas divulgativas de concienciación en seguridad vial orientadas al uso del vehículo fuera del entorno laboral	P pequeña empresa
 en misión vehículo propio	Objetivo: reducir el volumen de accidentes de tráfico fuera del entorno laboral a través de la concienciación en seguridad vial.	M mediana empresa
 en misión vehículo empresa	Descripción: realización de campañas, generalmente coincidiendo con momentos en que se incrementa el número de desplazamientos de ámbito no laboral (vacaciones, puentes, ...), que recuerden 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 la plantilla o a sus familiares. - Actividades destinadas a involucrar a familiares de la plantilla. - Premios por buena conducción y fomento de la seguridad vial. - Merchandising sobre seguridad vial. Viabilidad: alta (bajo coste).	G gran empresa

	Plan para promocionar el uso de transporte público	P pequeña empresa
	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 la plantilla 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 la plantilla 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 plantilla: 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 quienes utilicen transporte público.	M mediana empresa
	Viabilidad: alta (bajo coste y fácil implementación).	G gran empresa

 in itinere	Fomento de la participación de la plantilla en movilidad segura	P pequeña empresa
 en misión vehículo propio	Objetivo: facilitar vías para que se puedan hacer llegar propuestas. De esta manera se obtendrán más ideas a desarrollar relacionadas con seguridad vial y se posibilitará que los empleados y empleadas sientan las medidas a aplicar como suyas consiguiendo que tengan mejor disposición para ponerlas en marcha.	M mediana empresa
 en misión vehículo empresa		G gran empresa
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 la plantilla que aporte recomendaciones que puedan ser útiles para mejorar la conducción. Estas recomendaciones son recogidas por responsables 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 la plantilla, o cualquier otro medio). Cada cierto tiempo, los responsables de la medida recopilan todas las recomendaciones realizadas y las compilan para su divulgación, por ejemplo, a través de la publicación interna de un “Documento Compartido de Experiencias y Recomendaciones”, se hacen públicos los incidentes y accidentes con el fin de evitar su repetición. Los resultados obtenidos se pueden utilizar como una manera de conocer la realidad de la empresa en cuanto a su seguridad vial laboral, con el fin de aplicar alguna otra medida o acción.		
Viabilidad: alta (bajo coste y fácil implementación).		

 en misión vehículo propio	Campañas para fomentar la seguridad vial y la sostenibilidad en el entorno familiar	P pequeña empresa
 sostenibilidad	Objetivo: Formar y difundir entre las plantillas prácticas seguras de conducción aplicables en sus desplazamientos diarios con sus vehículos, para transmitir a su entorno familiar.	M mediana empresa
		Descripción: Se trata de una campaña que puede tomar distintas modalidades enfocadas en torno a la familia: - Concursos dirigidos tanto a las plantillas como a sus hijos e hijas.
Viabilidad: Alta (Bajo coste).		

 in itinere	Campañas divulgativas de concienciación en movilidad sostenible	P pequeña empresa
 en misión vehículo propio	Objetivo: Sensibilizar y concienciar en la cultura de la movilidad sostenible, sus beneficios y cómo modificar la pauta modal.	M mediana empresa
 en misión vehículo empresa	Descripción: Se trata de una campaña que debe dar a conocer los costes ambientales, de salud pública y económicos de una movilidad no sostenible (impacto ambiental, contaminación atmosférica, acústica, etc.) y mostrar los beneficios de otros sistemas de desplazamiento más sostenibles: transporte público, desplazamientos a pie, bicicleta.	G gran empresa
 sostenibilidad	Viabilidad: Alta (Bajo coste).	

 in itinere	Jornadas/ponencias/talleres de concienciación sobre los desplazamientos a pie y en bicicleta	P pequeña empresa
 en misión vehículo propio	Objetivo: Concienciar en las necesidades de lograr una movilidad sostenible, fomentando un cambio modal hacia modos de desplazamiento más sostenibles.	M mediana empresa
 en misión vehículo empresa	Descripción: Las jornadas pueden estar constituidas por diversos bloques en los que se traten las siguientes cuestiones: la movilidad actual como factor contaminante, beneficios del uso de la bicicleta, beneficios de los desplazamientos a pie.	G gran empresa
 sostenibilidad	Viabilidad: Alta (Bajo coste y fácil implementación).	

C. Acciones orientadas a mejorar la seguridad y eficiencia de los vehículos

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 quien lo conduce, 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 de quien lo conduce. Son dispositivos sobre los que se 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 óptico.
 - Sistema de antibloqueo (ABS).
 - Sistemas de control de estabilidad (ESP).
 - Sistemas de control de tracción (TSC) y tracción integral.
 - Sistemas de dirección.
 - Sistemas de frenado.
 - Sistemas de iluminación.
 - Sistemas de suspensión (amortiguadores).
 - Sistemas ISA (control de velocidad).
 - Avisadores acústicos de marcha atrás y sistema de control activo de la velocidad de 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 de quien conduce, 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	P pequeña empresa
	Objetivo: mejorar la seguridad de los vehículos de los trabajadores y trabajadoras. Descripción: el plan consiste en facilitar la dotación de equipos específicos para mejorar la seguridad de los vehículos de la plantilla 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 acuerdos con proveedores de elementos de seguridad del vehículo para facilitar la sustitución de elementos no seguros en los vehículos privados de la plantilla 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 su plantilla, la medida no resultará de un alto coste y, además de conseguir el objetivo, permitirá fidelizar tanto a la plantilla como a proveedores del sector.	M mediana empresa G gran empresa



Criterios de seguridad en las flotas de vehículos de la empresa

Objetivo: mejorar la seguridad de la flota de vehículos de la empresa.

Descripción: la acción consiste en la aplicación de criterios de seguridad a la hora de adquirir los vehículos que 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).

P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa



Plan de revisión y mantenimientos de la flota de vehículos

Objetivo: disponer de vehículos en perfecto estado para reducir el riesgo de accidente.

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

El mantenimiento de los vehículos de 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).

M
mediana
empresa

G
gran empresa

 en misión vehículo propio	Aplicación de criterios de seguridad y sostenibilidad en la adquisición de vehículos de la empresa	P pequeña empresa
 en misión vehículo empresa	Objetivo: Mejorar la seguridad y sostenibilidad de la flota de vehículos de la empresa.	M mediana empresa
 sostenibilidad	Descripción: Consiste en priorizar en la estrategia de compras de la empresa la elección de vehículos más seguros y sostenibles. Según la capacidad económica de la empresa y el uso del vehículo, se priorizará la compra de vehículos con los mayores niveles de seguridad activa y pasiva posibles, y con la menor emisión de contaminantes. Existen test que valoran los vehículos desde el punto de vista de la seguridad (por ejemplo <i>NCAP-New Car Assessment Programme</i>) que pueden consultarse para la elección. Asimismo, se podrá considerar la clasificación de vehículos existente en función de las emisiones contaminantes que generan, con su correspondiente distintivo ambiental. Viabilidad: Variable. Esta acción deberá tenerse en cuenta a medida que se vayan renovando las flotas.	G gran empresa
 in itinere	Instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en los <i>parkings</i> u otras zonas	P pequeña empresa
 en misión vehículo propio	Objetivo: Mejorar la eficiencia de los vehículos de la plantilla, así como los de la propia flota de la empresa.	M mediana empresa
 en misión vehículo empresa	Descripción: Instalación de puntos de recarga en el <i>parking</i> o zonas que puedan habilitarse para ello.	G gran empresa
	Viabilidad: Baja (Alto coste para la empresa)	

D. 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 toda la plantilla 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 la plantilla (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 su plantilla.



Servicio de autobús de ruta y lanzaderas



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/metro de la ciudad o a puntos de recogida y depósito acordados.

La lanzadera conecta con el transporte ferroviario y autobús de la zona, con carácter gratuito para la plantilla. 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 trabajadores y trabajadoras 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 ocupantes 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, reducción de la tensión, el cansancio y el estrés, 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 quienes vayan a compartir vehículo.
- Implantación de un sistema de base de datos de contactos entre la plantilla 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 del personal interesado en compartir coche. Las fichas, contendrán la información necesaria para elaborar los posibles agrupamientos de personas cuyos desplazamientos son susceptibles de ser realizados conjuntamente en cuanto a origen, itinerario, horario, etc.
- Diseñar un distintivo (tarjeta, pegatina, etc.) que diferencie al coche compartido del resto de vehículos.
- Garantizar la vuelta a casa para integrantes de coche compartido: por ejemplo establecer un programa de “vuelta a casa” garantizada que asegure 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 quienes provean los 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).

P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa



Flexibilidad horaria para fomentar la seguridad en desplazamientos in itinere

Objetivo: mejorar la seguridad en los desplazamientos “in itinere”.

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

- Organizar la flexibilidad de la hora de llegada y salida para evitar excesos de velocidad en los desplazamientos “in 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 su plantilla. De esta forma, la empresa podrá adaptar los horarios de trabajo de una forma más eficiente evitando la congestión en horas punta (entradas y salidas a trabajar), con el riesgo que ello conlleva, y produciendo una distribución más homogénea a lo largo del día.

Por ejemplo, se dotará de la posibilidad de organizar su entrada y salida en un abanico horario:

- de 07:40 a 10:00 horas (entrada)
- de 18:00 a 19:30 horas (salida)

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

P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa

	Planificación de rutas en condiciones de seguridad	P pequeña empresa
	Objetivo: mejorar las condiciones de seguridad en los desplazamientos de la plantilla.	M mediana empresa
	Descripción: la acción consiste en realizar un estudio de los desplazamientos tanto “<i>in itinere</i>” 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 registrados. Una vez obtenido el estudio se podrán definir medidas encaminadas a reducir el número de desplazamientos, que como consecuencia, posibilitará la reducción del número de 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 la videoconferencia, la compartición de archivos,... - Planificar con antelación suficiente los desplazamientos - Erradicar medidas que supongan presión sobre quienes efectúen desplazamientos (incentivos por rapidez, número de visitas, tiempos de entrega, horarios nocturnos,...).	G gran empresa
	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 quienes 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, personal 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 quienes 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,...

P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa



Fomentar los desplazamientos a pie

Objetivo: Reducir el uso del coche durante los desplazamientos cortos.

Descripción: El plan consiste en favorecer el desplazamiento a pie:

- Estudio de rutas más seguras de desplazamientos a pie.
- Elaboración de un plano de rutas a pie hasta determinados puntos (paradas de bus, ubicación estaciones de Metro, de Cercanías, etc....)
- Se pueden otorgar beneficios económicos o materiales a aquellos trabajadores y trabajadoras que se acojan a este plan.

Viabilidad: Alta (Bajo coste).

P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa



Fomentar los desplazamientos en bicicleta

Objetivo: Reducir el uso del coche, sustituyéndolo por la utilización de la bicicleta en los desplazamientos medios y cortos.

Descripción: El plan consiste en favorecer el uso de la bicicleta para acudir al centro de trabajo. La empresa puede poner en práctica alguna de las siguientes medidas orientadas a promover y facilitar el desplazamiento al centro de trabajo en bicicleta:

- Habilitación de aparcamientos especiales para bicicletas cerca de las oficinas.
- Dotación de cascos, candados, luces y otros elementos de seguridad para bicicletas.
- Habilitación de vestuarios y duchas para aquellos empleados y empleadas que acudan al centro de trabajo en bicicleta.
- Acuerdos con talleres especializados para facilitar la adquisición y el mantenimiento de las bicicletas.
- Formación a las plantillas interesadas en el uso seguro de la bicicleta.
- Se pueden otorgar beneficios económicos o materiales a aquellos trabajadores y trabajadoras que se acojan a este plan.

Viabilidad: Alta (Bajo coste).

P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa



Implantación del teletrabajo

Objetivo: Reducir el número de desplazamientos y consecuentemente la exposición al riesgo, contribuyendo al desarrollo de una movilidad más segura y sostenible.

Descripción: Plantear la posibilidad de que toda o parte de la plantilla pueda desempeñar su horario completo o parte del mismo desde sus hogares, disminuyendo con ello drásticamente su exposición a los riesgos viales. Además, esta medida puede ser bien acogida por la plantilla, contribuyendo a su mayor motivación, y mejorar con ello aspectos de la conciliación de su vida personal, familiar y laboral.

Viabilidad: Variable según las características de la empresa.

P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa



Implantación de las videoconferencias y otras herramientas de trabajo en red

Objetivo: Reducir el número de desplazamientos y consecuentemente la exposición al riesgo, contribuyendo al desarrollo de una movilidad más segura y sostenible.

Descripción: Fomentar por parte de la empresa la sustitución de una parte significativa de los desplazamientos de su plantilla a reuniones de trabajo fuera de los centros, poniendo a su disposición diversas herramientas y aplicaciones de sistemas de videoconferencia o trabajo en red, disminuyendo con ello drásticamente su exposición a los riesgos viales.

Viabilidad: Variable según las características de la empresa.

P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa



Control de los tiempos de trabajo

Objetivo: Evitar la fatiga física y mental de los conductores y conductoras.

Descripción: La acción consiste en realizar estudios de los desplazamientos que se llevan a cabo, rutas de reparto, visitas comerciales, etc. con el fin de conocer la duración de los mismos.

Obviamente, la primera medida es cumplir la normativa relativa a los tiempos de conducción y descanso.

Además se debe valorar la necesidad de añadir pausas adicionales en función de las particularidades del puesto de trabajo y de las características del trabajador o trabajadora.

Es recomendable instruir al empleado o empleada y fomentar su autonomía en la toma de decisiones respecto a las pausas según su estado físico y psicológico durante la conducción.

Viabilidad: Variable según las características de la empresa.

P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa



Gestión de los condicionantes del ritmo de trabajo

Objetivo: Planificar el trabajo con el fin de evitar presiones de tiempo y rendimiento.

Descripción: La acción consiste en realizar estudios de los desplazamientos que se llevan a cabo, rutas de reparto, visitas comerciales, etc., con el fin de conocer la duración de los mismos.

En esta línea se recomienda:

- Ajustar el tiempo necesario para los desplazamientos de forma que puedan hacerse de forma segura sin asumir riesgos por exceso de velocidad, infracciones, etc.
- No sobrecargar las rutas, planificarlas con el número necesario de vehículos, así como el de trabajadores y trabajadoras.
- Eliminar las formas de remuneración que van ligadas al número de entregas o servicios.
- Diseñar un sistema de apoyo en el caso de que surjan incidencias durante el servicio.
- Dotar de autonomía para que puedan modificarse las entregas ante cualquier imprevisto.

Viabilidad: Variable según las características de la empresa.

P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa

E. 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 quienes conforman la plantilla 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. La plantilla debe 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 y trabajadoras 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:

- Prohibir la utilización de dispositivos móviles siempre que el vehículo no se encuentre parado.
- Evitar, por parte de la empresa, intentar comunicarse con personal que se sepa que está en un desplazamiento, así como asegurar que dicho personal nunca compagine ambas actividades.
- Denunciar a la estructura responsable de la política de seguridad vial incumplimientos, tanto por parte de la plantilla 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.

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 a quienes conducen, así como fomentar la incorporación de los mencionados sistemas a los vehículos particulares de la plantilla.

Viabilidad: alta (bajo coste).

P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa

F. Acciones orientadas a influir sobre la vía y el entorno

   	Alertas de tráfico y de protocolos anticontaminación		P pequeña empresa
	Objetivo: Facilitar a las plantillas información actualizada de factores que puedan influir en los desplazamientos <i>in itinere</i> y en los desplazamientos en jornada.		M mediana empresa
	Descripción: Consiste en facilitar información actualizada sobre condiciones meteorológicas adversas, obras, aplicación de protocolos anticontaminación, etc... Puede enviarse la información vía correo electrónico y/o anunciarla en la intranet.		G gran empresa
	Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil implementación) .		
   	Mejora del acceso al centro de trabajo		P pequeña empresa
	Objetivo: Mejorar la infraestructura de acceso de los empleados y empleadas a los centros de trabajo para aumentar su seguridad.		M mediana empresa
	Descripción: La acción implica la mejora, conservación y adecuación de acceso al centro de trabajo, o de vías de titularidad privada del mismo. También incluirá aquellas acciones relacionadas con la señalización de las zonas inherentes a los desplazamientos dentro del centro de trabajo. Se puede llegar a acuerdos con los Ayuntamientos u otras Corporaciones para la construcción o reforma de los accesos por carretera, calle, al centro de trabajo, etc...		G gran empresa
	Viabilidad: Baja (al depender de la actuación de otros Organismos) .		

G. Acciones a influir sobre la comunicación interna de la empresa

 in itinere	Creación de un espacio en Intranet	P pequeña empresa
	Objetivo: Informar sobre los avances de implementación del Plan de Movilidad segura y sostenible de la empresa y concienciar sobre los distintos aspectos que se vayan desarrollando.	M mediana empresa
	Descripción: Permitirá a la plantilla tener claras las prioridades de la empresa en esta materia y conocer las acciones que se desarrollan, así como las herramientas que se establezcan para ello.	G gran empresa
	Viabilidad: Alta (bajo coste).	
 in itinere	Creación de un buzón de sugerencias	P pequeña empresa
	Objetivo: Conocer las necesidades de la plantilla así como de las iniciativas que puedan resultar de aplicación.	M mediana empresa
	Descripción: La acción consiste en crear un buzón de sugerencias virtual en el espacio de la intranet que se determine para el Plan de movilidad segura y sostenible	G gran empresa
	Viabilidad: Alta (bajo coste).	
 in itinere	Creación De Un Tablón De Movilidad Segura Y Sostenible	P pequeña empresa
	Objetivo: Ubicado en un lugar visible, permitirá informar sobre las diversas acciones que se vayan desarrollando, así como transmitir mensajes de sensibilización..	M mediana empresa
	Descripción: La acción consiste en adquirir un tablón que se denominará “Tablón de Movilidad segura y sostenible” en el que se irán colgando contenidos e informaciones relativas a las acciones que se vayan desarrollando.	G gran empresa
	Debe estar ubicado en lugar visible y de paso. Permitirá facilitar información a aquellas personas que por las características de sus puestos no acceden directamente a un ordenador y no tienen otro medio para recibir información.	
	Viabilidad: Alta (bajo coste y fácil implementación).	

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

Para la consecución de estos objetivos, se ha creado el portal “Seguridad Vial Laboral”: <http://www.seguridadviallaboral.es/> 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.



También se podrá encontrar información útil referente a la seguridad vial laboral en la página web del Instituto Asturiano de Prevención de Riesgos Laborales, que tiene un apartado dedicado específicamente a la seguridad vial:



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 y Salud en el Trabajo. “Plan tipo de Seguridad vial en la Empresa. Guía Metodológica”. Año 2011. Disponible en www.dgt.es
- Dirección General de Tráfico e Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. “Plan tipo de Movilidad Segura y Sostenible en la Empresa. Año 2021. Disponible en www.dgt.es
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. “Seguridad y Salud en el Trabajo. Estrategia española 2023-2027”. Disponible en www.insst.es
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. 2022. “Informe sobre los accidentes laborales de tráfico. Año 2022”. Disponible en www.insst.es
- DGT, 2011. “El valor monetario de una vida estadística en España”, Estimación en el contexto de los accidentes de tráfico. Universidad de Murcia y Universidad Pablo Olavide de Sevilla. 2011.
- DGT. Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030 https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/conocimiento-internacional-2030/Políticas-internacionales-de-SV-para-2021-2030-COMPLETO.PDF
- DGT e IDAE. “La movilidad al trabajo. Un reto pendiente”. 2019. Disponible en https://www.idae.es/sites/default/files/la_movilidad_al_trabajo_un_reto_pendiente_dgt_idae_junio_2019.pdf
<https://www.mscbs.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Lesiones/JornadaDecenioAccionSeguridadVial/docs/InformeVVEJorgeMartinez.pdf>
- IDAE Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2019. “Guía PPT: Planes de transporte al trabajo. Muévete con un Plan”.
<https://www.idae.es/publicaciones/guia-ptt-plan-de-transporte-al-trabajo>
- Naciones Unidas. Nueva York 2022. “Informe de los objetivos de desarrollo sostenible”. Disponible en https://unstats.un.org/sdgs/report/2022/The-Sustainable-Development-Goals-Report-2022_Spanish.pdf
- Ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico. “Estrategia Española de Movilidad Sostenible”.
https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacion-publica/estrategia_esp_movilidad.html

- Inspección de Trabajo y Seguridad Social, 2011. “Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en materia de seguridad vial en las empresas”. Disponible en: https://www.mites.gob.es/itss/itss/itss_descargas/atencion_ciudadano/normativa_documentacion/docum_itss/guiaitss_vial.pdf
- Organización Mundial de la Salud, 2018. “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción”. <https://www.sanidad.gob.es/areas/promocionPrevencion/lesiones/seguridadVial/internacional/oms/informeMundial2018.htm>
- 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. https://oiss.org/wp-content/uploads/2018/11/Manual_Preencion_Accidentes_Trafico_Laborales.pdf
- Fundación Mapfre. Instituto de Seguridad Vial. “Informe PRAISE”. www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/proyecto-europeo-praise/informes
- Fundación Mapfre. “Estado de la seguridad vial en las empresas españolas” <https://www.fundacionmapfre.org/publicaciones/todas/estado-seguridad-vial-empresas-espanolas/>
- 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/BVCM019124.pdf>
- Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud. Comisiones Obreras (CCOO), 2006. “Catálogo de buenas prácticas en la movilidad al trabajo”. <http://www.istas.ccoo.es>
- Instituto Navarro de Salud Laboral. Gobierno de Navarra, 2009. “Guía para promover la seguridad vial en la empresa”. http://www.navarra.es/NR/rdonlyres/E46B0DFD-79A1-4A64-872B-9153486A6172/325828/SegVIAL_INSLweb.pdf
- OSALAN, “Guía práctica de seguridad vial laboral. Guía de recursos y contenidos. 2019. https://www.osalan.euskadi.eus/contenidos/libro/seguridad_201690/es_doc/adjuntos/guia_seguridad_vial_laboral.pdf
- Generalitat de Catalunya. 2009. “Manual para la identificación y evaluación de riesgos laborales de los conductores del sector transporte por carretera”. https://treball.gencat.cat/web/.content/09_-_seguretat_i_salut_laboral/publicacions/imatges/lilibre_autobusos_cast.pdf
- Real Automóvil Club España. “Informe sobre la seguridad vial laboral en España”. 2019. Disponible en: 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:

A. NACIONALES:

- AESLEME (Asociación de Prevención y de Víctimas de Accidentes)
www.aesleme.es
- ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones)
www.anfac.com
- DIA (Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico)
www.asociaciondia.org
- DIRECCION GENERAL DE TRÁFICO
www.dgt.es
- FESVIAL (Fundación para la Seguridad Vial)
www.fesvial.es
- FUNDACIÓN MAPFRE
www.mapfre.com/fundacion/es/seguridad-vial.shtml
- FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES
www.funprl.es
- IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía)
www.idae.es
- INE (Instituto Nacional de Estadística)
www.ine.es
- INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO
www.insst.es
- INSTITUTO ASTURIANO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES
www.iaprl.org
- INSTITUTO SINDICAL DE TRABAJO, AMBIENTE Y SALUD (CCOO)
istas.net
- OBSERVATORIO ESTATAL DE CONDICIONES DE TRABAJO
www.insst.es/el-observatorio/el-observatorio-estadisticas-laborales/observatorio-estatal-de-condiciones-de-trabajo
- ONG STOP ACCIDENTES
stopaccidentes.org

- RACE
www.race.es
- SERVEI CATALA DE TRANSIT
transit.gencat.cat

B. INTERNACIONALES

- AGENCIA EUROPEA PARA LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO
osha.europa.eu/es
- ASIRT (Association for Safe International Road Travel de los EE.UU)
www.asirt.org
- ASOCIACION EUROPEA DE FABRICANTES DE AUTOMOVILES
www.acea.be
- DFT (Department for Transport)
www.dft.gov.uk
- DRIVING FOR BETTER BUSSINESS
www.drivingforbetterbusiness.com
- FIA Foundation for the Automobile and Society (Fundacion)
www.fiafoundation.org
- FUNDACION ROAD SAFETY
www.roadsafe.com
- GRSP (Global Road Safety Partnership)
www.grsproadsafety.org
- IRAP (International Road Assessment Programme)
irap.org/es
- IRF (International Road Federation)
www.irfnews.org
- OBSERVATORIO EUROPEO DE RIESGOS
osha.europa.eu/es/riskobservatory/index_html
- SECTOR TRANSPORTE DE LA COMISIÓN EUROPEA
europa.eu/european-union/topics/transport_es
- UNECE (United Nations Economic Commission for Europe)
www.unece.org/trans/Welcome.html

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 quienes las respondan. 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 a la persona encuestada, hecho poco recomendable en este tipo de encuestas.

ANEXO I

ENCUESTA DE MOVILIDAD

Sexo:

- ☐ Mujer
- ☐ Hombre

Edad:

- ☐ Entre 18 y 25 años
- ☐ Entre 26-40 años
- ☐ Entre 41-50 años
- ☐ 51 años o más

Jornada:

- ☐ Jornada partida
- ☐ Jornada de mañana
- ☐ Jornada de tarde
- ☐ Jornada de noche
- ☐ Jornada de turnos rotativos

¿Existe flexibilidad de horario para la entrada/salida?

- ☐ Sí
- ☐ No

¿Cuántos años llevas conduciendo?

- ☐ 0
- ☐ 5 o menos de 5
- ☐ Entre 6 y 15
- ☐ Entre 16 y 25
- ☐ Entre 26 y 40
- ☐ Entre 41 y 50
- ☐ Más de 51
- ☐ No sabe / No contesta

Aproximadamente, ¿a cuántos kilómetros está tu domicilio de tu lugar de trabajo?

- ☐ Menos de 1 km
- ☐ Entre 1 y 5 km
- ☐ Entre 6 y 10 km
- ☐ Entre 11 y 20 km
- ☐ Entre 21 y 30 km
- ☐ Más de 50 km

¿Qué tiempo medio dedicas a desplazarte de tu casa a tu lugar de trabajo?

- ☐ Menos de 30 minutos
- ☐ Entre 30 minutos y una hora
- ☐ Entre 1 hora y dos horas
- ☐ Mas de dos horas

¿Qué medio de desplazamiento utilizas habitualmente para desplazarte entre tu casa y el trabajo?

- ☐ Andando
- ☐ Transporte público
- ☐ Coche
- ☐ Moto o ciclomotor
- ☐ Bicicleta
- ☐ VMP
- ☐ Otros

Si tu respuesta anterior es en bicicleta:

¿Te desplazas por carril bici?

- ☐ No
- ☐ Sí

¿Dónde aparcas habitualmente?

- ☐ En el aparcamiento del centro de trabajo
- ☐ En la calle
- ☐ En un aparcamiento de pago

Si tu respuesta anterior es en coche

¿Estarías dispuesto a compartir coche en tu desplazamiento?

- ☐ A veces
- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ No sabe / no contesta

¿Bajo qué condiciones te animarías a utilizar la bicicleta en tu desplazamiento diario al centro de trabajo?

- ☐ En ningún caso
- ☐ Si hubiera ayudas económicas para la compra de la bicicleta o el equipamiento
- ☐ Si hubiera duchas, taquillas y vestuario en el centro de trabajo
- ☐ Si hubiera un carril bici hasta el centro de trabajo
- ☐ No sabe / no contesta

¿Qué motivos te llevarían a compartir coche?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

¿En qué condiciones utilizarías el transporte público en tu desplazamiento diario al centro de trabajo?

- ☐ En ningún caso
 - ☐ Si hubiera ayudas económicas
 - ☐ Si hubiera flexibilidad horaria
 - ☐ Si hubiera transporte complementario al transporte público (por ejemplo: autobús lanzadera entre el centro de trabajo y el medio de transporte público utilizado)
 - ☐ Otras condiciones. Especificar
-
-
- ☐ No sabe / no contesta

HÁBITOS DE CONDUCCIÓN

¿Dispones de vehículo propio?

- ☐ No
- ☐ Sí
- ☐ No sabe / no contesta

Responde sólo si tu respuesta anterior es afirmativa:

¿Revisas el vehículo de acuerdo con los criterios del fabricante?

- ☐ Siempre
- ☐ Habitualmente
- ☐ Algunas veces
- ☐ Nunca
- ☐ No sabe / no contesta

¿Revisas el estado de las ruedas?

- ☐ Siempre
- ☐ Habitualmente
- ☐ Algunas veces
- ☐ Nunca
- ☐ No sabe / no contesta

¿Revisas los niveles de agua, aceite, etc.?

- ☐ Siempre
- ☐ Habitualmente
- ☐ Algunas veces
- ☐ Nunca
- ☐ No sabe / no contesta

¿Revisas el estado de la rueda de repuesto?

- ☐ Siempre
- ☐ Habitualmente
- ☐ Algunas veces
- ☐ Nunca
- ☐ No sabe / no contesta

¿Usas el cinturón de seguridad / casco?

- ☐ Siempre
- ☐ Habitualmente
- ☐ Algunas veces
- ☐ Nunca
- ☐ No sabe / no contesta

¿Conduces después de consumir alcohol?

- ☐ Siempre
- ☐ Habitualmente
- ☐ Algunas veces
- ☐ Nunca
- ☐ No sabe / no contesta

¿Utilizas el móvil sin manos libres cuando conduces?

- ☐ Siempre
- ☐ Habitualmente
- ☐ Algunas veces
- ☐ Nunca
- ☐ No sabe / no contesta

¿Superas la velocidad de circulación permitida en la vía?

- ☐ Siempre
- ☐ Habitualmente
- ☐ Algunas veces
- ☐ Nunca
- ☐ No sabe / no contesta

ACCIDENTES (exclusivamente en jornada de trabajo)

¿Has tenido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico con personas heridas o fallecidas?

- ☐ No
- ☐ Sí

Responde sólo si tu respuesta anterior es afirmativa:

¿En estos accidentes eras...?

- ☐ Conductor
- ☐ Ocupante
- ☐ Peatón

Indica el número de accidentes de tráfico que has sufrido

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4
- ☐ Más de 4

En estos casos ¿qué medio de transporte utilizabas?

- ☐ Andando
- ☐ En bicicleta
- ☐ En coche
- ☐ En moto
- ☐ En Otros

¿Has tenido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico produciéndose daños materiales, pero no personales (no se incluyen golpes al vehículo aparcado)?

- ☐ No
- ☐ Sí

Responde sólo si tu respuesta anterior es afirmativa:

En estos casos ¿qué medio de transporte utilizabas?

- ☐ Andando
- ☐ En bicicleta
- ☐ En coche
- ☐ En moto
- ☐ En Otros
- ☐ En transporte público

ACCIDENTES (exclusivamente *in itinere*)

¿Has tenido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico con personas heridas o fallecidas?

- ☐ No
- ☐ Sí

Responde sólo si tu respuesta anterior es afirmativa:

¿En estos accidentes eras...?

- ☐ Conductor
- ☐ Ocupante
- ☐ Peatón

Indica el número de accidentes de tráfico que has sufrido

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4
- ☐ Más de 4

En estos casos ¿qué medio de transporte utilizabas?

- ☐ Andando
- ☐ En bicicleta
- ☐ En coche
- ☐ En moto
- ☐ En Otros

¿Has tenido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico produciéndose daños materiales, pero no personales (no se incluyen golpes al vehículo aparcado)?

- ☐ No
- ☐ Sí

Responde sólo si tu respuesta anterior es afirmativa:

En estos casos ¿qué medio de transporte utilizabas?

- ☐ Andando
- ☐ En bicicleta
- ☐ En coche
- ☐ En moto
- ☐ En Otros
- ☐ En transporte público

DESPLAZAMIENTOS EN JORNADA LABORAL

Cuando te desplazas por motivos laborales durante la jornada de trabajo ¿con qué frecuencia lo haces?

- ☐ Nunca
- ☐ Menos de 1 vez a la semana
- ☐ 1 ó 2 veces al mes
- ☐ 3 o más veces al mes
- ☐ No sabe / no contesta

Habitualmente ¿qué tipo de desplazamientos realizas?

- ☐ Urbano
- ☐ Interurbano
- ☐ Ambos

¿Qué medio de transporte utilizas habitualmente en estos desplazamientos?

.....

.....

.....

Aproximadamente, ¿cuántos kilómetros te desplazas de media al mes durante tu jornada de trabajo?

- ☐ Menos de 500
- ☐ Entre 500 y 1.000
- ☐ Entre 1.000 y 5.000
- ☐ Más de 5.000
- ☐ No sabe / no contesta

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 la plantilla?

- ☐ 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 y empleadas 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 en los asientos delanteros
- ☐ 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 DE LA EMPRESA A CUMPLIMENTAR POR LA PERSONA TRABAJADORA EN CASO DE ACCIDENTE DE TRÁFICO LABORAL

Fecha del accidente: ____/____/____

Momento del accidente:

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

Implicado como:

- ☐ Conductor
- ☐ Viajero
- ☐ 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
- ☐ Andando

Tipo de vehículo:

- ☐ Andando
- ☐ En bicicleta
- ☐ En coche
- ☐ En moto
- ☐ En Otros
- ☐ En 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
- ☐ Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
- ☐ Otros conductores
- ☐ Estado de la infraestructura / vía
- ☐ Falta de información o formación en seguridad vial
- ☐ Otras:

.....

.....

.....

.....

Sus preocupaciones personales sobre el riesgo de tráfico:

.....

.....

.....

.....

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

.....

.....

.....

.....

A RELLENAR POR LA EMPRESA

Propuesta de medida correctiva aplicable:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Anexo 2024

En la segunda edición de la *Guía de movilidad* se incorporó el presente anexo con el fin de incluir en sus páginas una breve descripción de las iniciativas surgidas tras la publicación de la Guía. El anexo se ha revisado y ampliado con las novedades surgidas desde su incorporación.

Tras la publicación de la Guía en 2016, la colaboración entre la Jefatura Provincial de Tráfico y el IAPRL continuó generando nuevas iniciativas y permitió el nacimiento del *Sello Asturiano de Movilidad Segura en la Empresa*.



El Sello Asturiano de Movilidad Segura en la Empresa nació con el objetivo de ser un distintivo institucional de reconocimiento a aquellas empresas que invirtiesen esfuerzos en implantar medidas en el campo de la seguridad vial laboral y en integrarlas en su acción preventiva.

La primera edición del Sello Asturiano de Movilidad Segura en la Empresa se desarrolló a lo largo del año 2017. Se inició con un taller informativo para detallar el proyecto a aquellas organizaciones interesadas. Posteriormente, se abrió el plazo de solicitud, en el que, además de documentación administrativa, las organizaciones debieron aportar un Plan de seguridad vial, acorde con la filosofía y estructura de la Guía, detallando las medidas que estaban llevando a cabo o que iban a iniciar con el fin de erradicar los accidentes laborales relacionados con desplazamientos.

En la primera edición veintitrés organizaciones obtuvieron el Sello. Cabe destacar que las organizaciones galardonadas provenían de sectores muy dispares, desde empresas de transporte de pasajeros a empresas que únicamente realizan desplazamientos andando. También llama la atención que fueron galardonadas organizaciones de todos los tamaños, desde grandes grupos empresariales a microempresas, tanto del sector privado como administraciones públicas.

El éxito de la primera convocatoria propició que el Sello no se limitase únicamente a ser un reconocimiento institucional sino que adicionalmente aportase otras ventajas a las organizaciones que lo conformaron. Se creó un foro para compartir las últimas novedades relacionadas con el Sello y para fomentar el intercambio de información y la ayuda entre las organizaciones involucradas en la iniciativa. Además, se definió el propósito de realizar, de forma periódica, actividades formativas y divulgativas destinadas a la comunidad del Sello con el fin de adquirir más conocimientos en seguridad vial laboral y de poder conocer de primera mano proyectos y técnicas novedosas que puedan sugerir iniciativas a emprender.

Tras la primera edición, se han sucedido las convocatorias anuales de 2018 y 2019, 2021, 2022 y 2023, iniciándose en paralelo con la publicación de esta tercera edición de la Guía, la edición 2024, consolidando la iniciativa y consiguiendo que la comunidad siga creciendo hasta conformar un total de cerca de cien organizaciones, tras tres ediciones.

No se realizó convocatoria en el año 2020 debido a que la situación generada por la pandemia para las empresas era suficientemente compleja, y se estimó que no estarían en disposición de preparar lo requerido para poderse presentar a una edición del Sello de Movilidad.

La iniciativa ha provocado que otras comunidades autónomas crearan distintivos similares, en algunos casos siguiendo el modelo de colaboración entre la entidad de referencia en prevención de riesgos laborales y las respectivas Jefaturas Provinciales de Tráfico, y en otros por iniciativa de las propias entidades de referencia. En todos los casos las entidades impulsoras del Sello Asturiano de Movilidad Segura en la Empresa han ofrecido todo su apoyo y ayuda técnica a estas iniciativas.

Tal como se definió en la concepción del Sello, las organizaciones deberán desarrollar e implantar las medidas indicadas en sus respectivos Planes. Al finalizar el segundo año de vigencia del Sello, deberán someterse a un proceso de revisión que tendrá por objetivo verificar que se produzca un grado de implantación de las medidas del Plan aceptable. Posteriormente, al cuarto año de obtención del Sello, se deberá proceder a la renovación, en la que se evaluará el grado de consecución de los objetivos marcados y se podrán definir nuevas directrices para seguir avanzando en la implantación de medidas destinadas a reducir la siniestralidad relacionada con los desplazamientos.

Como muestra de las medidas definidas por las organizaciones que ostentan el Sello hasta el momento, creemos interesante incluir, en este punto, un listado no exhaustivo de medidas recogidas en los Planes presentados:

Factor Humano

1. Campañas informativas sobre incompatibilidad de drogas, alcohol y determinados fármacos con la conducción.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

2. Obligatoriedad de notificación de pérdida de permiso de conducir por parte de la plantilla.

	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
--	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

3. Creación de cultura de empresa fomentando conducción segura y eficiente.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

Factor Humano

4. Difusión de información de seguridad vial por los canales habituales de comunicación de la organización.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

5. Campañas de concienciación y difusión, tema del mes..., relacionados con seguridad vial laboral. Incluyendo a toda la plantilla y sus familias. Utilizar información de sanciones a personal de la organización y de siniestralidad, reflejando costes, para sensibilizar.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

6. Campañas de concienciación y difusión sobre seguridad vial fuera del entorno laboral, enfatizando en periodos vacacionales que impliquen desplazamientos fuera del entorno laboral.

 in itinere			P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
--	--	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

7. Formación teórico-práctica usando tecnologías al alcance (vehículos, simuladores, monitorización de conducción para fomentar mejoras, cursos de reciclaje, simulacros de actuación en caso de accidente). La formación puede ser específica y adaptada para cada uno de los colectivos definidos en la empresa. Será conveniente incluir formación sobre primeros auxilios.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

8. Cursos de conducción segura en condiciones adversas y de conducción eficiente.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

9. Cursos de conducción segura con todoterrenos.

	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
--	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

10. Protocolos de actuación para desplazamiento de personal especialmente sensible.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

11. Evitar uso del móvil en desplazamientos.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------



sostenibilidad



sostenibilidad



sostenibilidad



sostenibilidad

Factor Vehículo					
1. Renovación frecuente de flota de vehículos mediante contratos de <i>leasing</i> primando criterios de seguridad y de sostenibilidad, verificando la realización de un mantenimiento actualizado.					
		P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa	
2. Participación áreas PRL, calidad y sostenibilidad en establecimiento de criterios de adquisición y mantenimiento de flota.					
		P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa	
3. Establecer como prioridad criterios de seguridad en la compra y alquiler de vehículos de flota. Además, incorporar criterios de sostenibilidad en las compras e incorporar vehículos eléctricos, híbridos, GLP...					
		P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa	
4. Compromisos de renovación de vehículos de flota al cabo de un determinado tiempo o kilometraje.					
		P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa	
5. Exigencia en revisiones de vehículos de empresa.					
		P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa	
6. Sistemas GPS, manos libres y email&drive.					
			P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
NOTA: Se recuerda que esta medida, que ha sido propuesta por diferentes empresas que ostentan el Sello, se orientará siempre al uso recomendado en el apartado E del catálogo de medidas para un Plan de Seguridad Vial en la Empresa incluido en esta misma Guía.					
7. Dotar a todos los vehículos de empresa de elementos que mejoren la seguridad de los vehículos (botiquín, extintor...).					
		P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa	
8. Dotar a los vehículos particulares de la plantilla de elementos que mejoren la seguridad de los vehículos (botiquín, extintor...).					
		P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa	

Factor Vehículo

9. Dotar a los vehículos de empresa de sistemas avanzados de seguridad (e-call, detector de fatiga).



10. Dotar a los vehículos de empresa de neumáticos de invierno o válidos para cualquier época del año pero homologados para circular en nieve.



11. Sustituir desplazamientos en vehículo particular por desplazamientos en vehículos de empresa.



12. Uso de geolocalización en los desplazamientos de la empresa.



13. Subvencionar y conseguir ofertas para el mantenimiento y para la adquisición de dispositivos de seguridad en vehículos particulares de la plantilla.



14. *Check-list* de comprobación del estado del vehículo antes de cada uso. Difusión y potenciación de estas medidas por parte de los mandos intermedios.



15. En organizaciones con flotas de vehículos de marcas y modelos diferentes, disponer pegatinas para señalar los elementos de seguridad de forma que sea fácil identificarlos en los diferentes modelos.



16. Instalación de dispositivos emisores de ultrasonidos para evitar colisiones con animales.



Factor Vehículo

17. Instalación de dispositivos de detección de apriete de tornillos en ruedas de vehículos.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

18. Gestión de fechas de revisión ITV de los vehículos de la plantilla y permiso dentro del horario laboral para acudir a pasar dicha revisión.

 in itinere	 en misión vehículo propio		P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

19. Instalación de puntos de recarga en centros de trabajo.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

20. Dotar a los vehículos de flota de distintivos indicando los ángulos muertos y de sistemas de detección de otros vehículos en zonas de ángulos muertos.

	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
--	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------



Factor Vía y entorno

1. Mantenimiento, correcta señalización e iluminación de los centros de trabajo y sus accesos.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

2. Dotar a la plantilla de chalecos de alta visibilidad.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

3. Diseñar rutas seguras y eficientes para los desplazamientos de la organización. Para ello se deberá tener información actualizada de obras, atascos, incorporar información que haga llegar la propia plantilla... Evitar horas punta y horas de mayor somnolencia. Evitar determinadas rutas cuando las condiciones climatológicas impliquen riesgos.



	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
--	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

4. Plan específico para empresas que tienen que operar en condiciones adversas (nevadas).

	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
--	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

5. Comunicación con administraciones gestoras para la mejora de la infraestructura relacionada con los centros de trabajo. Incluye tanto infraestructuras para vehículos como las que gestionan transporte público.



 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

Factor Gestión actividad empresarial						
sostenibilidad	1. Protocolos de vigilancia de la salud con aspectos específicos para quienes deben conducir.					
	 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
	2. Fomentar el uso de videoconferencias y herramientas informáticas para trabajo en la nube para reducir desplazamientos.					
sostenibilidad		 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
	3. Fomento del teletrabajo. Modalidades de teletrabajo a tiempo completo, modalidades híbridas....					
	 in itinere			P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
sostenibilidad	4. Horarios flexibles de entrada y salida para evitar prisas por cumplir un horario rígido.					
	 in itinere			P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
	5. Escalonamiento de entradas y salidas del centro de trabajo.					
sostenibilidad	 in itinere				M mediana empresa	G gran empresa
	6. Adaptación calendario para favorecer puentes y jornada continua.					
	 in itinere			P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
sostenibilidad	7. Plan de conciliación de vida familiar y laboral.					
	 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
	8. Creación de comedores en la empresa y servicios de catering para evitar desplazamientos para almuerzos.					
sostenibilidad	 in itinere			P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
	9. Uso de autobuses y lanzaderas desde la empresa.					
	 in itinere				M mediana empresa	G gran empresa



sostenibilidad

Factor Gestión actividad empresarial

10. Fomentar el uso de transporte público. Información, ayudas económicas, convenios con empresas y fomento del uso del transporte público. Difusión de la información sobre transporte público disponible cerca del centro de trabajo.

 in itinere	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	-----------------------------	-----------------------------	--------------------------



sostenibilidad

11. Fomento de desplazamientos andando o usando bicicletas (aparcamientos, rutas seguras...) u otros medios sostenibles.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	--	---	-----------------------------	-----------------------------	--------------------------



sostenibilidad

12. Fomento del uso de coche compartido para acceder al trabajo. Gestión para facilitar compartir vehículos. Incentivos a quienes participen en la compartición de vehículos.

 in itinere	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	-----------------------------	-----------------------------	--------------------------



sostenibilidad

13. Fomento del uso de coche compartido en desplazamientos de empresa.

 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
--	---	-----------------------------	-----------------------------	--------------------------



sostenibilidad

14. Gestión de plazas de aparcamiento para fomentar determinadas actuaciones (plazas reservadas a vehículos compartidos con alta ocupación).

 in itinere	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	-----------------------------	-----------------------------	--------------------------

15. Investigación de accidentes e incidentes relacionados con desplazamientos. Investigación de infracciones de tráfico como accidentes laborales. Comunicación de investigaciones y estadísticas de siniestralidad a comité de seguridad y salud y a toda la plantilla.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	--	---	-----------------------------	-----------------------------	--------------------------

16. Buscar sinergias y ayudas colaborando con otras entidades.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	--	---	-----------------------------	-----------------------------	--------------------------

17. Uso de *alcolock* (alcoholímetro que impide que el vehículo se ponga en marcha si se detecta alcohol).

 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	-----------------------------	-----------------------------	--------------------------

Factor Gestión actividad empresarial

18. Prohibir uso de vehículos de empresa fuera de jornada laboral.



P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa

19. Contemplar riesgos específicos de personal que efectúe conducción nocturna, turnos,...



P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa

20. Organización del trabajo para evitar presiones de tiempo, horas de llegada, contemplar imprevistos,... Planificación anticipada de los desplazamientos, selección de rutas primando la seguridad de las vías...



P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa

21. Acciones para reducir el estrés y que esta reducción impacte positivamente en la conducción.



P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa

22. Relacionar exposición a determinados productos en la actividad laboral (colas, disolventes, pesticidas,...) con efectos en conducción y tomar medidas para evitar la coincidencia de ambos factores.



P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa

23. Incluir en retribución por objetivos de responsables de sección criterios relacionados con seguridad vial o sostenibilidad.



P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa

24. Premiar a quienes no se hayan visto envueltos en accidentes o infracciones dentro de su actividad laboral.



P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa

25. Obligatoriedad de aparcar marcha atrás en aparcamientos en batería.



P
pequeña
empresa

M
mediana
empresa

G
gran empresa



Factor Gestión actividad empresarial

26. Consulta y participación de la plantilla (buzón u otros medios para recibir sugerencias).

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

27. Prohibir explícitamente fumar, ingerir alcohol y uso de drogas cuando se utilicen vehículos de empresa.

 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

28. Minimizar desplazamientos seleccionando personal, priorizando minimizar el impacto de los desplazamientos entre su lugar de residencia y su centro de trabajo.



 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

29. Gestionar comunicaciones (llamadas y mensajes por dispositivos móviles) al personal de forma que se realicen en periodos de no conducción.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

30. Gestionar y controlar tramitación de renovaciones de Certificado de Aptitud Profesional de aquellas personas que deban mantenerlo activo para realizar su actividad en la empresa.

 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

31. Gestionar desplazamientos de personal a larga distancia (con pernoctas) priorizando los medios de transporte en función de su seguridad y sostenibilidad.



en misión sin vehículo	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

32. Adhesión a la Carta Europea de Seguridad Vial.

P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
--------------------------------	--------------------------------	--------------------------



sostenibilidad

Factor Gestión actividad empresarial

33. Asegurar que las medidas definidas en el Plan de movilidad y su seguimiento incluyan a todas las personas que colaboren con la organización (personas autónomas, personal de empresas externas, personal en prácticas...).

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------



sostenibilidad

34. Medición desplazamientos plantilla y sus emisiones hasta sistematizar el cálculo de la huella ambiental.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------



sostenibilidad

35. Provisión de dispositivos de seguridad, como adaptadores de cinturón de seguridad para embarazadas, para uso en vehículos de flota y vehículos particulares de la plantilla.

 in itinere	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
---	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------



sostenibilidad

36. Implantación de telemedicina y videoconsultas a pacientes para minimizar desplazamientos de personal sanitario.

	 en misión vehículo propio	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
--	---	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------



sostenibilidad

37. Dotar de material antiderrame a vehículos de empresa que operen en determinados lugares en los que se puedan necesitar.

	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
--	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------



sostenibilidad

38. Acceso a toda la información relacionada con seguridad laboral vial mediante códigos QR ubicados en vehículos y lugares frecuentados por la plantilla.

	 en misión vehículo empresa	P pequeña empresa	M mediana empresa	G gran empresa
--	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------

Galería fotográfica

Taller del Sello



Presentación del Taller del Sello por parte de la Jefa Provincial de Tráfico, Dña Raquel Casado Martínez, la Directora del IAPRL, Dña. Miryam Hernández Fernández y el Gerente del Club de Calidad, D. Marino Zapatero Zamora



Asistencia al Taller del Sello



Impartición del Taller del Sello por parte de Dña. Gema Caramés Santabaya (Club de Calidad), D. Andrés Medina Braña (DGT) y D. Humberto Saez Cuervo (IAPRL)

Entrega Sello 2017



Foto de familia de empresas del Sello 2017 junto al Consejero de Empleo, Industria y Turismo, D. Isaac Pola Alonso, la Jefa Provincial de Tráfico, Dña. Raquel Casado Martínez y la Directora del IAPRL, Dña. Miryam Hernández Fernández

Entrega Sello 2018



Foto de familia de empresas del Sello 2018 junto a la Jefa Provincial de Tráfico, Dña. Raquel Casado Martínez y la Directora del IAPRL, Dña. Miryam Hernández Fernández

Entrega Sello 2019



Foto de familia de empresas del Sello 2019. Junto los representantes de las empresas galardonadas, de izquierda a derecha, la Jefa Provincial de Tráfico, Dña. Raquel Casado Martínez, el Consejero de Industria, Empleo y Promoción económica, D. Enrique Fernández Rodríguez, la Delegada del Gobierno en el Principado de Asturias, Dña. Delia Losa Carballido y la Directora del IAPRL, Dña. Miryam Hernández Fernández

Entrega Sello 2021



Foto de familia de empresas del sello 2021, junto a Dña. Raquel Casado Martínez, Jefa Provincial de Tráfico, D. Enrique Fernández Rodríguez, Consejero de Industria, Empleo y Promoción Económica, Dña. María Lidón Lozano Pérez, Secretaria General de Tráfico, y Dña. Miryam Hernández Fernández, Directora del IAPRL

Entrega Sello 2022



Foto de familia de empresas del sello 2022, junto a Dña. Raquel Casado Martínez, Jefa Provincial de Tráfico, D. Álvaro Gómez Méndez, Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial DGT, Dña. Miryam Hernández Fernández, Directora del IAPRL y Pedro Fernández-Raigoso Castaño, Director General de Empleo y Asuntos Laborales

Entrega Sello 2023



Foto de familia de empresas del sello 2023, junto a Dña. Guiomar Álvarez Reyes, Gerente del Club de Calidad, D. Pedro Fernández-Raigoso Castaño, Director General de Empleo y Asuntos Laborales, Dña. Miryam Hernández Fernández, Directora del IAPRL, D. Borja Sánchez García, Consejero de Ciencia, Empresas, Formación y Empleo, D. Álvaro Gómez Méndez, Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial DGT, y Dña. Raquel Casado Martínez, Jefa Provincial de Tráfico

Actividades del Sello



Curso de seguridad vial laboral para técnicos en prevención (13-12-2017)



Seminario Uso de bicicletas eléctricas en seguridad vial laboral (21-5-2018)



Curso de conducción segura con Javi Villa (9-10-2018)



Seminario primer interviniente en accidentes de tráfico (13-3-2019)



Actividad ángulos muertos en Oviedo (13-05-2022)



Actividad ángulos muertos en Gijón (21-09-2022)



Imagen de la intervención de SIALTRONICA en la Jornada de diciembre 2022



Imagen de la intervención de DGT en la Jornada de junio 2023