

La SEGURIDAD VIAL en el trabajo



Recomendaciones
para empresas



Josefa Valcárcel, 28 - 28027 Madrid

www.dgt.es

Colabora:



Índice

1. Introducción	2
2. Datos comparativos de los accidentes de trabajo relacionados con el tráfico	4
3. La seguridad vial en los planes de prevención de las empresas	8
3.1 Planteamiento general	8
3.2 La gestión de la seguridad vial laboral	10
3.3 La evaluación del riesgo vial relacionado con el trabajo	11
3.4 Registro e investigación de accidentes de tráfico	13
<hr/>	
Anexo	15
1. Riesgos relacionados con el conductor	16
2. Riesgos relacionados con el vehículo	18
3. Riesgos relacionados con el viaje	19
4. Riesgos relacionados con la ubicación de los centros de trabajo en polígonos industriales.	
Planes de movilidad	21
<hr/>	
Ficha I	22
Ficha II	23
Bibliografía	24

1

Introducción



El accidente de trabajo relacionado con el tráfico es a la vez accidente laboral y accidente de circulación. Como accidente laboral, concierne al Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), y como accidente de circulación, compete a la Dirección General de Tráfico (DGT). Esta es la razón por la cual ambos organismos han decidido aunar esfuerzos para mejorar la prevención de este tipo de accidentes, ya que localizar y comprender todos los factores que generan el riesgo constituye un paso fundamental para el establecimiento de las adecuadas medidas de prevención.

Como accidente de trabajo se entiende toda lesión corporal que sufre un trabajador con ocasión o como consecuencia de su trabajo, tanto en el trayecto de su domicilio al centro de trabajo y viceversa ("in itinere") como durante su jornada laboral. **El 39% de los fallecidos en accidente laboral tienen como causa los accidentes de tráfico.**

Esta publicación es producto de la colaboración entre ambas instituciones, con el objetivo de ser una herramienta útil en la prevención de este tipo de accidentes. Va dirigida a un amplio colectivo: empresarios, responsables de la prevención en las empresas, delegados de prevención, trabajadores por cuenta propia...

El trabajo no se centra exclusivamente en las personas cuya principal tarea es conducir, también en todos

aquéllos cuyas funciones no son exclusivamente la conducción: comerciales, técnicos, personal de mantenimiento, y personas que llevan a cabo desplazamientos debido a la naturaleza de su trabajo.

No hay sólo que contemplar la conducción de vehículos de motor (camiones, coches, motos) o bicicletas, sino la posibilidad de que trabajadores de la empresa puedan verse implicados como peatones en un accidente de tráfico durante su trabajo.

El estudio sugiere modos de gestionar los riesgos para la seguridad y salud a los que están expuestos los conductores. Las empresas que poseen vehículos de transporte de mercancías o pasajeros están también sujetas a requisitos legales específicos que deben cumplirse, además de los consejos generales que se dan en esta publicación.

En el trabajo se contemplan de manera sistemática los principales factores de riesgo que pudieran existir, con la intención de que se pueda abordar la tarea de evaluar los riesgos, y se dan algunas **orientaciones para abordar las acciones preventivas**. Se aconseja realizar la valoración de riesgos al menos una vez al año, y siempre que se produzca un cambio importante, una innovación o una ampliación en la empresa.

Accidente de trabajo: Toda lesión corporal que sufre un trabajador con ocasión o como consecuencia de su trabajo, tanto en el trayecto de su domicilio al centro de trabajo y viceversa "in itinere" como durante su jornada laboral.



2 Datos comparativos de los accidentes de trabajo relacionados con el tráfico

estadísticas

1 Comparación entre el nº total de accidentes laborales y el nº de accidentes laborales de tráfico

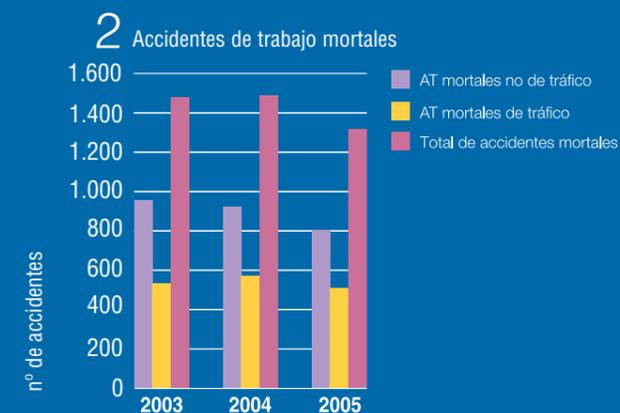


En 2005 se produjeron en España un total de 981.795 accidentes de trabajo, de los cuales un 7,32 % (71.854) corresponden a accidentes de tráfico, sumando tanto los que se produjeron durante la jornada de trabajo como los "in itinere". En el gráfico nº 1 se presentan los datos relativos a los años 2003, 2004 y 2005.

	2003	%	2004	%	2005	%
AT no tráfico	893.843	93,61	890.118	93,13	909.941	92,68
AT tráfico	61.004	6,39	65.626	6,87	71.854	7,32
Total	954.847	100,00	955.744	100,00	981.795	100,00

Fuente: Fichero informatizado de las partes de accidentes 2003, 2004 y 2005. MTAS

En cuanto a los accidentes laborales mortales de tráfico, el porcentaje para el año 2005 es de 38,88%, para un total de 1.286 accidentes de trabajo mortales. En este caso, también se incluyen los accidentes mortales acaecidos "in itinere". En el gráfico nº 2 se presentan los datos relativos a los accidentes mortales de los años 2003, 2004 y 2005.



	2003	%	2004	%	2005	%
AT no tráfico	927	63,84	905	62,03	786	61,12
AT tráfico	525	36,16	554	37,97	500	38,88
Total	1.452	100,00	1.459	100,00	1.286	100,00

Fuente: Fichero informatizado de las partes de accidentes 2003, 2004 y 2005. MTAS

3 Distribución de los accidentes laborales de tráfico ("in itinere" y en jornada)



También se muestran en el gráfico nº 3 los datos que diferencian entre los accidentes laborales de tráfico "in itinere" y en jornada. En el año 2005, de los 71.854 accidentes laborales de tráfico que se produjeron, 50.311 fueron "in itinere", lo que representa un 70% del total.

	2003	%	2004	%	2005	%
AT en jornada	23.098	37,86%	20.368	31,04%	21.543	29,98%
AT "in itinere"	37.906	62,14%	45.258	68,96%	50.311	70,02%
Total	61.004	100%	65.626	100%	71.854	100%

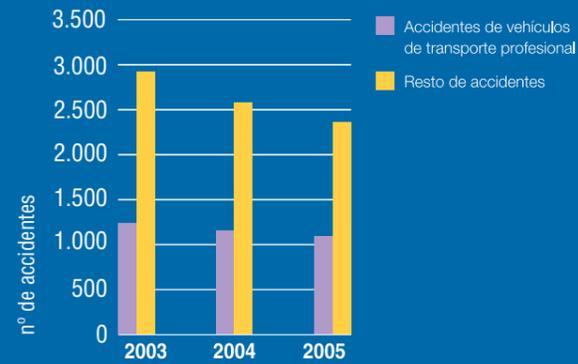
Fuente: Fichero informatizado de las partes de accidentes 2003, 2004 y 2005. MTAS



Siniestralidad



4 Accidentes de circulación mortales



Consideraciones generales:

Los accidentes considerados:

- Se han producido o han tenido su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Han tenido como consecuencia la muerte de una o varias personas.
- Han contado con al menos un vehículo en movimiento.

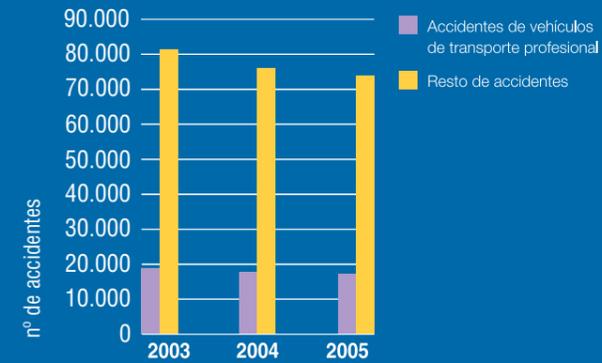
Consideraciones específicas:

- Por accidente mortal se considera aquel en que una o varias personas han resultado muertas dentro de las primeras veinticuatro horas.

	2003	%	2004	%	2005	%
Accidentes de vehículos de transporte profesional	1.212	29,68%	1.125	30,88%	1.060	31,39%
Resto de accidentes	2.872	70,32%	2.518	69,12%	2.317	68,61%

Fuente: Base de datos de accidentes de circulación con víctimas.
El cómputo de muertos se realiza a 24 horas.

5 Accidentes de circulación con víctimas



Consideraciones generales:

Los accidentes considerados:

- Se han producido o han tenido su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Han tenido como consecuencia bien la muerte o lesión de una o varias personas.
- Han contado con al menos un vehículo en movimiento.

Consideraciones específicas:

- Consideraciones específicas: por accidente con víctimas se considera aquel en que una o varias personas han resultado muertas o heridas.

	2003	%	2004	%	2005	%
Accidentes de vehículos de transporte profesional	18.593	18,60%	17.805	18,94%	17.127	18,78%
Resto de accidentes	81.394	81,40%	76.204	81,06%	74.060	81,22%

Fuente: Base de datos de accidentes de circulación con víctimas.

Datos comparativos



3 La Seguridad Vial en los planes de prevención de las empresas



Costes soportados

- Coste del personal dedicado a gestionar los accidentes.
- Sanciones económicas.
- Estrés y deterioro del clima laboral.
- Posibilidad de que a los empleados les sea retirado el permiso de conducción por ejemplo, por pérdida de puntos.

Finalmente, el corolario de toda política de seguridad vial laboral pasa por la extensión de la promoción de buenas prácticas de conducción a la conducción privada (accidentes "in itinere") relacionada con el trabajo.

De la misma manera que existen en toda empresa unos "principios generales de prevención" para evitar y reducir los riesgos vinculados con el trabajo, se puede establecer el marco adecuado para abordar la prevención del riesgo en las vías de circulación.

A la obligación legal se suman los beneficios que reporta la gestión de la seguridad vial relacionada con el trabajo y que pueden ser importantes, sea cual sea el tamaño de la empresa, ya que el accidente de tráfico tiene consecuencias económicas que en muchas ocasiones no se tienen en cuenta. Los perjuicios económicos de un accidente para un trabajador por cuenta propia así como para las pequeñas empresas serán proporcionalmente más elevados que para las grandes empresas ya que éstas disponen de mayores recursos.

Los costes reales del accidente de tráfico son mayores que los simples costes por reparaciones e indemnizaciones de seguros. En líneas generales podemos destacar los siguientes costes financieros:

• Aumento de las primas de los seguros.

El nivel de primas es directamente proporcional al coste de los accidentes en los que se ven envueltos los vehículos. Una prima por vehículo en aumento año tras año es un índice de que la siniestralidad de la empresa necesita ser controlada para volver a un nivel de costes razonable.

• Costes indirectos soportados por la empresa.

Algunos de sus componentes son:

- Días de baja pagados por la empresa.
- Días de trabajo perdidos debido a lesiones.
- Pérdida de tiempo debido a la reorganización del trabajo.
- Pérdida de oportunidades de negocio, pérdida de pedidos, con riesgo de pérdida del fondo de comercio de clientes.
- Reparaciones de vehículos.
- Reemplazo de vehículos con siniestro total.
- Sustitución de vehículos en reparación (coste de los vehículos inmovilizados).

3.1. Planteamiento general



Algunos empresarios piensan que al cumplir ciertos requisitos legales relativos al tráfico rodado (p. ej. el certificado en vigor de la ITV para los vehículos y un permiso de conducción válido para los conductores), ya es suficiente para garantizar la seguridad tanto de sus empleados como de otras personas cuando se encuentran en la vía pública. Sin embargo, ha de tenerse en cuenta que la legislación en materia de prevención de riesgos laborales se ha de aplicar a las actividades laborales relacionadas con la conducción de igual manera que al resto de actividades laborales. Desde el mundo de la empresa pueden y deben adoptarse acciones preventivas y correctivas en esta materia, incorporando la seguridad vial en sus planes de movilidad y prevención de riesgos laborales.



Planes de prevención





Posibles afectados

3.2. La gestión de la seguridad vial laboral



La gestión eficaz de la seguridad vial laboral depende de su grado de integración preventiva dentro de la empresa. Cada organización debe revisar su sistema preventivo y sopesar si cubre de manera adecuada este área de trabajo, especialmente:

- Si su política de seguridad y salud laboral comprende la seguridad vial laboral.
- Si existen objetivos y metas, relevantes, medibles y respaldados a nivel directivo.
- Si su estructura garantiza la cooperación de todos los departamentos que tengan distintas responsabilidades en la seguridad vial (empresas de gran tamaño) y toma en consideración las distintas relaciones entre las actividades de conducción.

- Si existen procedimientos que garanticen la seguridad vial laboral (por ejemplo, el mantenimiento periódico de los vehículos conforme a las instrucciones de los fabricantes y las inspecciones reglamentarias).
- Si existen procedimientos que aseguren la fiabilidad de la información sobre los accidentes producidos.
- Si existen procedimientos para valorar la eficacia del sistema de gestión del riesgo vial laboral.

Cualquier gestión de prevención empieza por una recopilación de información. Esta primera etapa tiene una importancia fundamental: las empresas están en mutación constante (nuevos mercados, nuevas funciones...). Sólo una localización sistemática de los desplazamientos de los trabajadores permite que la empresa tenga una visión global cercana a la realidad.



3.3. La evaluación del riesgo vial relacionado con el trabajo



La herramienta básica en torno a la que ha de estructurarse la política preventiva de seguridad vial laboral partirá de la evaluación de riesgos, si bien en este supuesto, dadas las características en las que se desarrolla esta actividad, la metodología será específica y distinta a la general utilizada para evaluar el común de los puestos de trabajo. Una vez realizadas las evaluaciones, la normativa exige que de manera periódica sean revisadas de modo que se asegure su adecuación y procedencia. La evaluación de riesgos debe realizarse por personal cualificado y ser adecuada a las características de cada empresa.

Los pasos a seguir en el proceso de evaluación podrían ser los siguientes:

- **Determinación de los posibles afectados.** En la mayoría de los casos será el conductor, pero también podrían verse dañados los pasajeros, otros usuarios de la vía pública y/o peatones. También deberían considerarse grupos especialmente sensibles, como los conductores jóvenes o noveles y quienes conducen largas distancias.



Política de seguridad



- **Analizar los desplazamientos.**

Hacer inventario de todo lo que es susceptible, en la actividad de la empresa, de acarrear desplazamientos. Hacer inventario de las funciones que generan desplazamientos. Solicitar información a los trabajadores para conocer mejor su trayecto domicilio / trabajo. Para ello puede resultar de utilidad la Ficha I que se encuentra en el *anexo* del presente trabajo.

- **Analizar las condiciones reales de conducción.**

Analizar las tareas reales de conducción, las condiciones reales de trayecto, las presiones de tiempo.

- **Analizar la gestión de los desplazamientos.**

Organización de los desplazamientos, gestión del parque de vehículos, gestión del personal que tiene tareas de conducción, organización del tráfico cerca y dentro de la empresa.

- **Evaluación del riesgo vial relacionado con el trabajo y de las medidas adoptadas.**

Esto indicará si necesita hacer más o no para reducir el riesgo. Lo que ha de decidir es si para cada uno de los peligros importantes es o no aceptable el riesgo que perdura. El técnico que realice la evaluación habrá de preguntarse si puede eliminarse el peligro, y si esto no es posible, deberá pensar cómo controlar el riesgo para reducir la posibilidad de daños.

- **Establecimiento de un plan de acción.**

Supone la planificación de acciones preventivas y correctivas. Es necesaria también una revisión, y actualización en su caso, de las evaluaciones y planificaciones realizadas inicialmente, para tener en consideración los cambios de circunstancias como puedan ser la introducción de nuevas rutas, nuevos equipos o cambios en la especificación de los vehículos. En estas revisiones es aconsejable recabar las opiniones de los empleados y de los representantes de seguridad si se les hubiese designado.

- **Control de la eficacia de la política de seguridad vial laboral.**

Para ello precisará un adecuado sistema de recogida, registro y análisis de la información relativa a los accidentes de tráfico y de las acciones adoptadas y pendientes para eliminar o, en su defecto, controlar este tipo de riesgos.

Las pautas que se establecen en el anexo de esta Guía pueden ser de utilidad en la gestión de la seguridad vial de la empresa.

3.4. Registro e investigación de accidentes de tráfico



Mantener un registro de accidentes de tráfico relacionados con el trabajo es de gran utilidad para abordar la política de seguridad vial en este sentido. Estos datos también pueden utilizarse para mantener informados a los trabajadores de los accidentes ocurridos y sus consecuencias, las causas posibles y las recomendaciones a seguir. Además de los datos obtenidos a partir de este registro, se pueden obtener datos muy valiosos a partir de la investigación y análisis de los accidentes (tanto en misión como "in itinere"). El análisis de los accidentes puede ofrecer una primera información interesante, referente a las circunstancias del accidente, naturaleza de la misión, horarios, condiciones climáticas, personas accidentadas, época del año... Para el registro e investigación de accidentes puede resultar de utilidad la Ficha II que se encuentra en el *anexo* del presente trabajo.



Análisis

Planes de acción



Factores de riesgo



Hay que tener en cuenta para la prevención de los accidentes de tráfico el peso de las presiones profesionales como factor de riesgo: la carga de trabajo, los horarios, el cansancio y el estrés, la preparación y la organización de los desplazamientos. Esta etapa de la investigación incluye la recogida de testimonios para profundizar en el análisis de los accidentes, y es muy importante para entender mejor por qué se produjo el accidente.

Más allá de las circunstancias del accidente, a menudo este análisis permite poner en evidencia cuestiones de organización en la empresa que no corresponden únicamente a cuestiones de seguridad.

Otra fuente de información a tener en cuenta son los "casi" accidentes, en los que no se ha producido ninguna consecuencia material o humana. El análisis de estos incidentes podría permitir, si se da uno el tiempo de escuchar y analizar, entender mejor cómo sería posible evitar una situación semejante que puede derivar en un verdadero accidente.

RESUMEN DE LOS FACTORES A ANALIZAR Y QUE PUEDEN ESTAR EN EL ORIGEN DE UN ACCIDENTE

INFRAESTRUCTURA

Acceso a la empresa
Plan de circulación
Estado de la carretera
Zona rural o urbana

VEHÍCULO

Estado del vehículo
Vehículo adaptado al trabajo
Materiales y mercancías transportados, estibá...

ACTIVIDAD DEL TRABAJADOR, PRESIONES

Urgencias, demoras, imprevistos,
exigencias de rendimiento,
preparación y planificación de
misiones, conocimiento de lugares...

CONDICIONES DE DESPLAZAMIENTO

Día / noche,
estación,
meteorología,
circulación...

Anexo

En este anexo se analizan de manera sistemática los principales riesgos y situaciones que han de tenerse en cuenta a la hora de realizar una evaluación de riesgos y se proponen una serie de medidas preventivas.

1 Riesgos relacionados con el conductor



Las medidas preventivas que se proponen a continuación son aplicables para cualquier persona que conduzca un vehículo, sea conductor profesional o no, aunque algunas de estas medidas están enfocadas prioritariamente a los conductores profesionales.

La política de la empresa sobre seguridad vial relacionada con el trabajo debe darse a conocer a todo el personal, incluyendo también la formación e información sobre los riesgos derivados del tráfico. Esta formación, sin ser tan exhaustiva para los trabajadores en general como la que podría ser necesaria para los conductores profesionales, especialmente en el caso de transporte de mercancías o personas, puede ser de gran ayuda para mejorar las condiciones de conducción de los trabajadores en general.

La promoción de buenas prácticas de conducción se extiende así a la conducción privada, lo que se traduciría en la reducción de las posibilidades de que los miembros de su plantilla resulten heridos en un accidente fuera del centro de trabajo.

Los conductores han de ser competentes y estar capacitados para realizar su trabajo de una manera segura para ellos y para terceros. Ha de tenerse en cuenta la experiencia de los conductores, su estado físico y salud general, su edad, su formación, el kilometraje que realizan... Además de establecer una serie de normas en cuanto a la seguridad en la conducción, es necesario controlar su correcto cumplimiento (p.ej. el uso del cinturón de seguridad).



1.1 Medidas preventivas relativas a su preparación

- Comprobar al inicio de la relación laboral y después periódicamente que los permisos de conducción se encuentran en vigor, y que son los adecuados para el tipo de vehículos que se han de conducir.
- Realizar pruebas prácticas de circulación o pruebas psicotécnicas de personalidad que determinen el nivel de pericia y las necesidades de formación para las circunstancias de las tareas a desarrollar.
- Establecer planes específicos para los conductores más jóvenes e inexpertos y también para los conductores de mayor edad.
- Informar a los conductores acerca de la política interna de seguridad vial y difundir el compromiso expreso de la empresa en relación con el cumplimiento de la normativa de tráfico.
- Completar el documento de política interna con instrucciones escritas y sesiones de información o reuniones de grupo.
- Informar a los conductores acerca de los accidentes ocurridos, las consecuencias, las causas posibles y las recomendaciones a seguir.

- Proponer programas de incentivos para el personal conductor de nula o escasa siniestralidad.

1.2 Medidas preventivas relativas a la formación

- Formar a los conductores tanto inicialmente como de forma periódica (reciclaje).
- Organizar la formación dando prioridad a los que están expuestos a los mayores riesgos (con mayor kilometraje anual, con un historial negativo de accidentes, conductores jóvenes, conductores de mayor edad).
- Tener en cuenta para la formación los resultados de las investigaciones de accidentes de tráfico y la información procedente de los puntos negros dentro del recinto y en las vías de comunicación más utilizadas para acceder al centro de trabajo.
- Evaluar periódicamente la eficacia y calidad de la formación.
- Proporcionar, si es necesario, un manual para los conductores en el que se les dé información y consejos sobre seguridad vial y sobre comprobaciones de seguridad rutinaria: luces, presión y estado de las ruedas, cambio de ruedas, niveles de agua, aceite...

- Dar instrucciones acerca de:
 - Utilización de ropa visible en zonas con tránsito de vehículos.
 - Ajuste correcto de mecanismos de seguridad como por ejemplo, los cinturones de seguridad y los reposacabezas.
 - Evitar la obstrucción de la visibilidad de los vehículos por colgantes o adhesivos en las ventanillas.
 - No responder a llamadas de teléfono móvil durante la conducción.
 - Utilización de cascos y ropa protectora, que deben cumplir el estándar apropiado, para los que conducen motos y otros vehículos de dos ruedas.
 - Utilización de frenos antibloqueo (ABS) y demás dispositivos de seguridad activa de los vehículos.
 - Acciones a seguir en caso de somnolencia o situaciones adversas (niebla, hielo, nieve, lluvia).
 - Actuaciones a seguir en caso de avería; utilización de herramientas, inmovilización del vehículo.
 - Actuaciones a seguir en caso de accidente, incendio o situaciones de emergencia.
 - Cómo adecuar la altura del reposacabezas al conductor.
- Informar acerca del vehículo que han de conducir: altura máxima, carga máxima, comprobaciones básicas de seguridad, distribución y sujeción óptima de la carga...

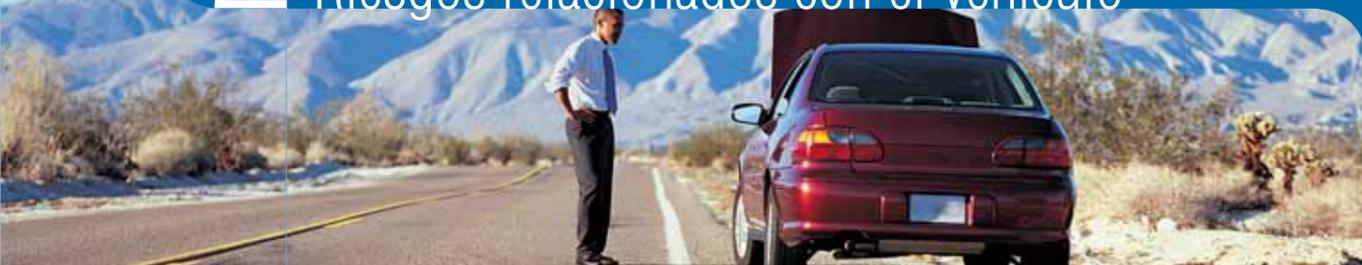


- Informar acerca de los factores que pueden influir en la conducción: fatiga, tipo de calzado, de ropa, protección de los ojos (gafas de sol), adaptación al asiento...
- Informar sobre los efectos que pueden tener sobre la capacidad de conducción ciertas sustancias como colas, disolventes, pesticidas, algunos medicamentos...
- Concienciar a los conductores de que fumar conduciendo, además de suponer una distracción y un riesgo, puede provocar somnolencia, al reducir el anhídrido carbónico el oxígeno del habitáculo e incrementarse el índice de monóxido de carbono en sangre.
- Impartir formación sobre primeros auxilios.
- Seguridad personal (actuaciones a seguir al viajar solos: circular por carreteras principales, mantener el depósito de combustible al menos en 1/4 de su capacidad, aparcar en áreas bien acondicionadas, ser reservados, etc).
- Concienciar a los conductores de que la programación de los navegadores debe realizarse siempre con el vehículo parado, nunca en marcha, al suponer una distracción y un riesgo.

1.3 Medidas preventivas relativas al estado físico y de salud

- Realizar reconocimientos médicos específicos para los conductores.
- Dar a los conductores orientaciones sobre buenas posturas y sobre cómo colocar correctamente su asiento.
- Orientar en la mejor manera de preparar un viaje en condiciones de seguridad (descanso previo, tipo y cantidad de comida antes del inicio del viaje, etc).
- Programas de reducción del consumo de alcohol (protocolos de detección y campañas de información).
- Programas de detección de enfermedades / deficiencias más prevalentes con riesgo vial.

2 Riesgos relacionados con el vehículo



A la hora de elegir un vehículo para la empresa, es importante tener en cuenta diversos factores, para implantar una serie de medidas preventivas desde el momento de la compra o alquiler. Después, el mantenimiento de los vehículos en condiciones seguras y adecuadas es fundamental, además de dotarlos con todo lo necesario para mejorar sus condiciones de uso.

2.1 Medidas preventivas en cuanto a la elección del vehículo

- Elegir el vehículo más adecuado según el uso que se le vaya a dar.
- Tener en cuenta cuál de los posibles vehículos ofrece mayores garantías de seguridad.
- Tener en cuenta los aspectos ergonómicos del vehículo antes de comprarlos o alquilarlos.
- Asegurar que no se utilicen vehículos particulares para fines laborales, salvo que estén asegurados para uso empresarial.
- Para transporte de mercancías, el vehículo debe disponer de literas para copilotos con dispositivos de sujeción.
- Considerar la posibilidad de aplicar la estrategia de “un conductor, un vehículo” para incrementar el sentido de responsabilidad de los conductores sobre el vehículo y el conocimiento anticipado de posibles disfunciones.

2.2 Medidas preventivas en cuanto al estado de los vehículos

- Cumplir con los calendarios de mantenimiento, recurriendo si es posible a inspecciones con personal competente, para asegurar las reparaciones y el mantenimiento preventivo de acuerdo con unos estándares aceptables.



- Tener presente que el certificado de la ITV solamente comprueba los defectos básicos y es garantía de la total seguridad de un vehículo.
- Vigilar la instalación y mantenimiento correcto de limpiaparabrisas, cinturón de seguridad, reposa cabezas.
- Dotar a los vehículos de botiquines de primeros auxilios.

3 Riesgos relacionados con el viaje

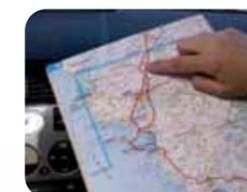


En muchos casos, la política de distribución de los coches de la empresa fomenta de manera clara que los empleados conduzcan en lugar de pensar en medios de transporte alternativos, o incluso eviten ciertos viajes no imprescindibles, mediante la utilización de otros medios (teléfono, videoconferencias). Cuando el viaje es imprescindible, la organización y planificación previa del mismo puede mejorar las condiciones de seguridad en que se realiza.

Las condiciones en las que se desempeña el trabajo, dejando aparte el tiempo de conducción, son también importantes para diseñar otra serie de medidas preventivas que mejoren las condiciones de seguridad vial. La urgencia, la recuperación del tiempo perdido y los retrasos repetidos son factores de riesgo. Pueden ser el indicio de un problema de gestión del tiempo en la empresa. Se deben tener en cuenta los tiempos de conducción y el trabajo fuera de la conducción, las condiciones en que se realizan las pausas, el aparcamiento, la carga y la descarga del vehículo... Las presiones profesionales también pueden tener influencia sobre la actividad de conducción y la toma de riesgo.

3.1 Medidas preventivas en cuanto a la ruta

- Promover la eliminación de los viajes que no son imprescindibles.
- Plantear la sustitución del transporte individual por carretera por el público por otros medios (aéreo, marítimo o mediante ferrocarril) o el colectivo (ocupación de dos o más plazas en los vehículos de empresa de modo que se reduzca el porcentaje de kilómetros recorridos y por tanto la exposición al riesgo, etc.).





4 Riesgos relacionados con la ubicación de los centros de trabajo en polígonos industriales. Planes de movilidad



- Planificar las rutas de forma sistemática, teniendo en cuenta la adopción de rutas alternativas más seguras conforme al tipo de vehículo que realiza el viaje (algunas empresas elaboran mapas de riesgos de los recorridos más usuales para informar a sus trabajadores y pactar rutas alternativas).
- Optar por los tipos de carretera más seguros, siempre que sea posible (mejor autopistas que carreteras secundarias).
- Tener en cuenta en los planes y programación del trabajo el tipo de vías de circulación y sus características.

3.2 Medidas preventivas en cuanto a los planes y programación del trabajo

- Planificar y organizar el trabajo para evitar, en la medida de lo posible, las presiones, tanto de tiempo como de rendimiento.
- Procurar no imponer horas de llegada.
- Gestionar los imprevistos y urgencias de manera que no incidan de manera negativa en el trabajo a realizar incrementando la presión sobre los conductores.
- Tener en cuenta los riesgos añadidos de los trabajadores que tienen horarios nocturnos o a turnos.
- Prestar atención al hecho de que los sistemas de incitación financiera pueden tener consecuencias negativas sobre la seguridad en los desplazamientos.
- La planificación del viaje debe tener en cuenta los periodos en los que los conductores pueden adormilarse con más probabilidad (entre las 2 a.m. y las 6 a.m. y entre las 2 p.m. y las 4 p.m.).
- Intentar evitar la circulación de tráfico en horas punta.

- Establecer un horario con paradas de descanso, y jornadas no excesivamente largas, permitiendo a los conductores la posibilidad pernoctar, en lugar de tener que terminar un largo viaje por carretera al final de un día de trabajo.
- Los planes y programaciones de trabajo deben ser realistas, conceder el tiempo suficiente para finalizar los viajes de manera segura, sin poner a los conductores bajo presión, fomentando riesgos innecesarios como por ejemplo, que excedan los límites seguros de velocidad debido a las horas de llegada impuestas.
- Los conductores deben tener cierta autonomía para alterar los planes y organización del trabajo en atención a condiciones de seguridad adversas o presiones a las que se enfrentan.

3.3 Medidas preventivas en cuanto a la distancia y meteorología

- Comprobar regularmente los tacógrafos.
- Reducir los viajes largos por carretera combinándolos con otros medios de transporte (transportando por ejemplo mercancías en grandes cantidades por tren y organizar su distribución local en furgoneta o camión).
- Al planificar las rutas tener en cuenta las condiciones meteorológicas adversas (nieve, lluvia, vientos fuertes, etc.).

Se puede tratar de mejorar las condiciones de seguridad de los trabajadores cuya tarea fundamental no es la conducción, mediante programas consensuados de escalonamiento de entrada y salida a las empresas (polígonos, etc.), el fomento del uso del transporte colectivo y la información al personal que trabaja en horas irregulares sobre los peligros de conducir a casa desde el trabajo cuando se encuentran excesivamente cansados.

Uno de los problemas más frecuentes en relación a las condiciones de seguridad vial se da en el interior de los polígonos industriales. Para este caso, la coordinación entre todas las empresas del polígono es fundamental para diseñar un plan de movilidad dentro del propio polígono, incluso designando un gestor de movilidad que asuma la gestión conjunta de la movilidad del conjunto de empresas ubicadas en el polígono industrial. Como medidas preventivas en este sentido, también sería recomendable estudiar las posibilidades de:

- Poner a disposición de los trabajadores servicios de autocares de empresa gratuitos. Si este servicio no es conjunto para todas las empresas del polígono, deberían coordinarse entre sí para racionalizar y optimizar los recursos.
- Arbitrar medidas como el establecimiento de autobuses lanzadera desde las estaciones de tren/metro o paradas de autobús más cercanas.
- Proporcionar ayudas y subvenciones para el transporte público, informando a los trabajadores de las líneas regulares (horarios, frecuencias, itinerarios, etc.) que circulan cerca o por el polígono.
- Favorecer la práctica "coche compartido".
- Realizar periódicamente inventarios de la red vial (calzada y aceras) del polígono para facilitar un desplazamiento seguro entre paradas y empresas.
- Analizar y mejorar periódicamente las estructuras viales (intersecciones, semáforos, prohibición de determinados giros, estado de la iluminación,

- etc.) del polígono, prestando especial atención a la seguridad de peatones y ciclistas y a los puntos en los que se hayan producido accidentes de tráfico.
- Analizar también los problemas de seguridad vial en los accesos y alrededores del polígono, informando al respecto a las autoridades competentes.
- Flexibilizar horarios de entrada y salida para favorecer la fluidez del tráfico.



FICHA I

CUESTIONARIO PARA TODOS LOS MIEMBROS DE LA EMPRESA

Este cuestionario podrá ayudarle. Sólo es una propuesta y puede adaptarse en función de las características de la empresa.

Sexo: hombre
 mujer

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

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

Puesto de trabajo: _____

Experiencia de conducción: ____ años

Medios de desplazamiento para ir a mi trabajo (trayecto)

andando coche
 en bicicleta transporte urbano o interurbano
 vehículo de 2 ruedas motorizado transporte colectivo de la empresa

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

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

Kilometraje mensual efectuado en el marco profesional: _____ Km

Tiempo medio diario que utilizo para desplazarme en el marco profesional: _____

Principales factores de riesgo con los que me encuentro cuando me desplazo en misión: _____

el medio ambiente de carretera vinculado con mi desplazamiento
 mi vehículo
 la organización de mi trabajo
 mi propia conducción

Mis desplazamientos en misión son en general planificados por:

yo mismo la empresa

¿Con cuánto tiempo de antelación se ha previsto mi misión? Número de días: _____



FICHA II

CUESTIONARIO A CUMPLIMENTAR EN CASO DE ACCIDENTE

Este cuestionario podrá ayudarle. Sólo es una propuesta y puede adaptarse en función de las características de la empresa. (Rellenar un cuestionario por cada accidente que se haya tenido)

Fecha del accidente (sea cual sea el año):

trayecto misión

Implicado como: conductor
 viajero

Consecuencias:

daños materiales
 heridas corporales (sin baja)
 heridas corporales (con baja) Días de interrupción de trabajo: _____

Localización del accidente (punto kilométrico, vía, calle...): _____

Vehículo en el que iba:

particular empresa

He estado implicado en otros accidentes de trayectos y/o de misión durante los 3 años anteriores: ____ Número de veces: ____

Causas que a mi juicio motivaron el accidente:

Mis preocupaciones personales sobre el riesgo de tráfico:

Mis propuestas para reducir el riesgo de accidente:



Bibliografía

- 1. Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo. Dirección General de Energía y Transportes.**
"Lista de Control de Buenas Prácticas para los Conductores." [S.L.]. [s.n.].
- 2. Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo. Dirección General de Energía y Transportes.**
"Lista de Control de Buenas Prácticas para las Empresas." [S.L.]. [s.n.].
- 3. ÁLVAREZ GONZÁLEZ, F.J.**
"Seguridad vial y medicina de tráfico". Masson. [s.n.], 1997.
- 4. Bhaskar Karnick & V. Krshna Moorthy.**
"Commuting Accident free on Roads". [S.L.]. [s.n.], 2005.
- 5. Broughton, J., et al.**
"Work-related road accidents. Prepared for Road Safety Division, Department for Transport". [S.L.]. [s.n.], 2003
- 6. Carre, Jr.; Paran, F.**
"Les trajets domicile-travail et professionnels: entre le risque travail et le risque routier". [S.L.]. [s.n.], 1991.
- 7. Charbotel, B.**
"Les accidents de la route liés à l'exercice d'une profession, caractéristiques et prévention". [S.L.]. [s.n.], 2000.
- 8. Department of Transport (U.K.).**
"Driving at work. Managing work-related road safety". [S.L.]. [s.n.], 2000.
- 9. Department of Transport (U.K.).**
"Road Safety Research. Compendium of research Projects 2004/2005". [S.L.]. [s.n.], 2005.
- 10. Health & Safety Executive & Department for Transport Local Government Regions (U.K.).**
"Reducing al work-road traffic incidents". [S.L.]; ed. Crown. 2001.
- 11. Health & Safety Executive (U.K.).**
"Management of work related road safety. Research Report 018". Penicuik. Midlothian; ed. Crown. 2002.
- 12. Health & Safety Executive (U.K.).**
"The contribution of individual factors to driving behaviour: Implications for managing work-related road safety. Research Report 020". Penicuik. Midlothian; ed. Crown. 2002.
- 13. Instituto MAPFRE de Seguridad Vial.**
"Seguridad Vial en el Entorno Laboral". [S.L.]. [s.n.], 2004.
- 14. Moltó, J.I.; Pedragosa, J.L.**
"La prevención de riesgos laborales y la seguridad vial". Madrid. Fundación ADA y Editorial Pons, 2001.
- 15. Seguridad y Prevención (SYP), Etrasa- CDEC.**
"Evaluación de los Riesgos Laborales del Conductor Profesional", 1ª ed. Madrid; ed. ETRASA, 2002.
- 16. EUROGIP.**
"Accidents de mission en Europe: quelle prévention?". Actes. Paris. [s.n.], 2003.
- 17. Hanappe, P.; et al.**
"Pratiques de transport des industries et des commerces de gros. Résultats de l'analyse de 5000 chaînes de transport". [S.L.]. [s.n.], 1989.
- 18. Organización Internacional del Trabajo.**
"Occupational Hygiene and Diseases". Codes of Practice. [S.L.]. [s.n.].
- 19. Mutua Fraternidad-Muprespa.**
"Accidentes laborales de tráfico: entre la carretera y las condiciones de trabajo". Revista La Mutua nº 13. Madrid; ed. Fraternidad - Muprespa, 2005.
- 20. National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH).**
"Alert. Preventing Worker Injuries and Deaths Traffic-Related Motor Vehicle Crashes". Publication No. 98-142. Cincinnati; ed: Publications Dissemination, 1998.
- 21. National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH).**
"Work-Related Roadway Crashes- Challenges and Opportunities for Prevention". Cincinnati; ed. Publications Dissemination, 2003.
- 22. National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH).**
"Accidentes viales relacionados con el trabajo. Estrategias de prevención para los empleadores". Publicación no. 2004-136Sp. Cincinnati; ed. Publications Dissemination, 2004.
- 23. National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH).**
"Accidentes viales relacionados con el trabajo. ¿Quién corre peligro?". Publicación No. 2004-137 Sp. Cincinnati; ed. Publications Dissemination, 2004.
- 24. National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH).**
"Older Drivers in the Workplace. Crash Prevention for Employers and Workers". Fact Sheet. Publication No. 2005-159. Cincinnati; ed. Publications Dissemination, 2005.
- 25. Verdeguer Cuesta, Miguel.**
"La prevención de accidents in itinere". Técnica Industrial. [S.L.]. [s.n.], volumen 1, 2003.