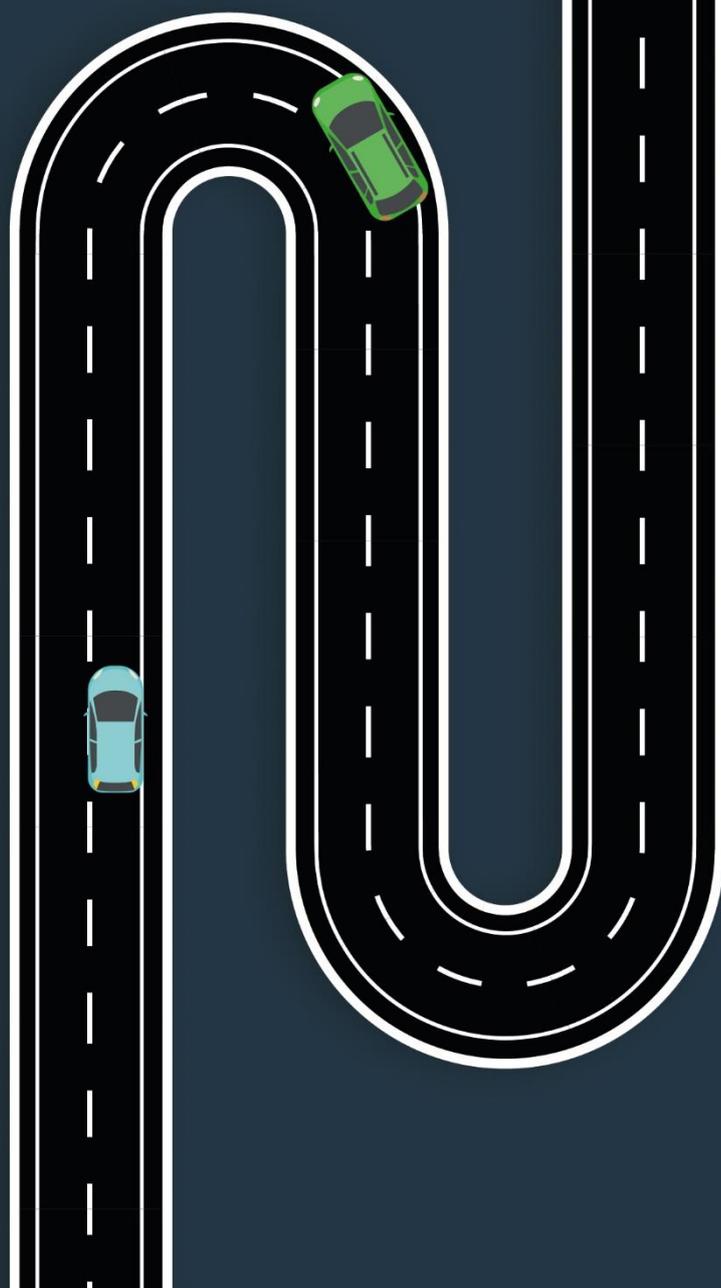


# PLAN RIOJANO DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN LA EMPRESA 2022

## Proyecto Circula Seguro



La Rioja



**Título:** Plan Riojano de Movilidad Segura y Sostenible en la Empresa. Febrero 2023.

**Realizado por:**

Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. Jefatura Provincial de Tráfico de La Rioja.  
Gobierno de La Rioja. Consejería de Desarrollo Autonómico. Dirección General de Empleo, Diálogo Social y Relaciones Laborales. Servicio de Salud Laboral.

**Edita:**

Consejería de Desarrollo Autonómico  
C/ Hermanos Hircio, nº 5  
26006 Logroño (La Rioja)  
Teléfono: 941 29 18 01  
Fax: 941 29 18 26  
E-mail: [srv.saludlaboral@larioja.org](mailto:srv.saludlaboral@larioja.org)  
<https://www.larioja.org/salud-laboral/es>

## PRÓLOGO

1.- JUSTIFICACIÓN.....	6
2.- CONCEPTOS Y DEFINICIONES .....	7
3.- FACTORES DE RIESGO EN LOS DESPLAZAMIENTOS .....	8
4.- DATOS DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL VIAL.....	10
5.- EL MARCO LEGAL Y JURÍDICO DE REFERENCIA.....	15
6.- LA ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.....	17
7.- LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD EN LA EMPRESA. FASES .....	19
8.- CATÁLOGO DE MEDIDAS PARA UN PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN LA EMPRESA .....	26
9.- RECURSOS Y FUENTES DE INFORMACIÓN.....	39
10.- ANEXOS .....	42

## PRÓLOGO

Los accidentes laborales de tráfico se han convertido en una de las primeras causas de muerte por accidente laboral. La mayor parte de estos accidentes son de vehículos a motor particulares, fundamentalmente automóviles y motocicletas, ya que una gran parte de los desplazamientos cotidianos de millones de trabajadores, tanto dentro de la jornada laboral como para acceder a sus centros de trabajo se realizan, precisamente, en este tipo de vehículos.

Este modelo actual de Movilidad, provocado en buena parte por el cambio urbanístico de nuestras ciudades, genera igualmente otros impactos que afectan de forma negativa al bienestar y la calidad de vida: las congestiones de tráfico, las emisiones contaminantes, el ruido del tráfico o la gran dependencia de los combustibles derivados del petróleo, se muestran como ejemplos evidentes de los impactos negativos producidos por este modelo.

Lograr un cambio modal hacia una Movilidad más Segura y Sostenible en los desplazamientos relacionados con el trabajo debe constituir un reto prioritario en la actuación de todos los sectores implicados; tanto de las diferentes Administraciones Públicas, como de las empresas, sindicatos y los propios trabajadores.

El objetivo final que se pretende con este proyecto es mejorar la Movilidad Segura en las empresas, promoviendo la concienciación en la necesidad de su gestión adecuada y fomentando la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Segura en las mismas, a través de la concesión de un Sello de Movilidad Seguro y Sostenible.

La consecución del objetivo prioritario de reducción de los accidentes laborales de tráfico, requiere de una implicación directa de las empresas. Es incuestionable que la Seguridad Vial debe estar plenamente integrada dentro de la Prevención de Riesgos Laborales de las mismas. La elaboración de Planes de Movilidad Segura y Sostenible, devienen un elemento básico para la consecución de este fin. La implantación de estos Sellos de Movilidad Segura y Sostenible pretenden ser un elemento incentivador para ello.

Se trata, en definitiva, de conceder un reconocimiento público a las empresas que apuestan por mejorar la Movilidad y reducir la siniestralidad Vial Laboral dentro de sus Planes de Prevención.

**BEATRIZ ZÚÑIGA REINARES**

Jefa Provincial de Tráfico de La Rioja

Los accidentes Laborales de tráfico constituyen un problema de salud, laboral y social que requiere la implicación de todos los agentes intervinientes (Administraciones Públicas, organización empresariales y sindicales, comunidad educativa, medios de comunicación, entre otros) para conseguir una mejora efectiva y eficaz de las condiciones de trabajo relacionadas con la Seguridad Laboral Vial y como consecuencia una reducción continuada de los datos de siniestralidad.

Los accidentes de trabajo de tráfico tienen unos mayores índices de gravedad que el resto de los accidentes laborales, y además de afectar a la salud de las personas, constituyen una de las principales causas de absentismo laboral, convirtiéndose en causante de un grave perjuicio económico, que desde el punto de vista de la Prevención de Riesgos Laborales puede ser minimizado.

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. A partir de los principios orientadores 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, se puede abordar también la Seguridad Laboral Vial.

Por ello, el Plan Director para la Estrategia de Seguridad y Salud Laboral 2021-2023 recoge, en su reto 3, entre sus prioridades, el promover el desarrollo de la gestión de la Seguridad Laboral Vial y favorecer el intercambio de buenas prácticas en esa materia.

La coordinación y la cooperación entre todos los agentes intervinientes es 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 que incluya la Seguridad Laboral Vial entre sus prioridades, y lograr un cambio modal hacia una Movilidad más Segura y Sostenible en los desplazamientos relacionados con el trabajo.

Ese espíritu de colaboración para la acción conjunta, es lo que ha movido al Gobierno de La Rioja, a través del Servicio de Salud Laboral de la Dirección General de Empleo, Diálogo Social y Relaciones Laborales y a la Jefatura Provincial de Tráfico de La Rioja, a poner sobre la mesa nuestra experiencia desde cada particular punto de vista, para dar solución a aquellas cuestiones que a ambos organismos preocupan.

El resultado es este Plan Riojano de Movilidad Segura y Sostenible en la empresa que a continuación presentamos y que esperamos que sirva de impulso a aquellas empresas que deseen incorporar o mejorar sus políticas de Seguridad Laboral Vial en su gestión preventiva.

**IGNACIO ARRECHE GOITISOLO**

Director General de Empleo, Diálogo Social y  
Relaciones Laborales

## 1.- JUSTIFICACIÓN

Los accidentes de tráfico se han convertido en una de las primeras causas de muerte por accidente Laboral. Un porcentaje elevado de estos accidentes son de vehículos a motor particulares ya que una gran parte de los desplazamientos de los trabajadores para acceder a sus centros de trabajo se realizan en este tipo de vehículos. Pero además de los accidentes que se producen en el trayecto entre el domicilio y el puesto de trabajo, y viceversa, muchos otros tienen lugar durante la realización de desplazamientos durante la jornada laboral.

Los accidentes de tráfico constituyen un problema de seguridad pública, de salud pública y un problema social. La Comisión Europea indica que la Seguridad Vial es una responsabilidad compartida entre todos los agentes públicos y privados.

Los accidentes laborales viales no son casuales, sino que son evitables. En ese sentido, la Comisión Europea plantea como reto evitar todas las víctimas mortales del tráfico. Para abordar ese reto hay que planificar, marcarse objetivos posibles e implicar a la sociedad. La Prevención de los Riesgos Laborales está basada en el trabajador, la máquina y el entorno, similar a la prevención de los accidentes de tráfico en los que el factor humano, el vehículo y la infraestructura son los elementos sobre los que descansa este tipo de políticas.

Por lo 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 ello, parece razonable incorporar la cultura de la Seguridad Vial a las empresas como una buena práctica en la política de Prevención de Riesgos Laborales. El impulso de esta iniciativa es fruto de la colaboración entre el Gobierno de La Rioja, a través del Servicio de Salud Laboral, y el Ministerio del Interior, a través de la Jefatura Provincial de Tráfico de La Rioja.

Desarrollar la Seguridad Vial en el trabajo desde la Prevención de Riesgos Laborales, exige, además, de la máxima colaboración entre todas las Administraciones competentes, la participación de todos los agentes afectados: empresas, agentes sociales, organismos técnicos especializados y los propios trabajadores.

## 2.- CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Descripción de algunos conceptos que se tratan a lo largo del documento:

### **Movilidad Sostenible:**

Aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse y establecer relaciones, sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales, ni comprometer recursos futuros.

### **Planes de Movilidad Segura y Sostenible en empresas:**

Instrumento o herramienta que identifica y desarrolla el conjunto de actividades y acciones dirigidas a conseguir un desplazamiento seguro, eficiente y sostenible de los trabajadores, tanto en su jornada laboral, como en los itinerarios de ida y vuelta a su puesto de trabajo.

### **Accidente de trabajo:**

Para los trabajadores por cuenta ajena, se entiende por accidente de trabajo, toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que se ejecute por cuenta ajena (Artículo 156 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre). Tienen también la consideración de accidente de trabajo los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo, denominados accidentes “in itinere”.

Para trabajadores por cuenta propia, en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos, se entiende por accidente de trabajo el ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta y que determina su inclusión en el campo de aplicación de este régimen especial. También se considera como accidente de trabajo el sufrido al ir o al volver del lugar de prestación de la actividad económica o profesional.

Para los trabajadores autónomos económicamente dependientes, se entiende por accidente de trabajo, toda lesión corporal del trabajador que sufra con ocasión o por consecuencia de la actividad profesional, considerándose también como tal el que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de la prestación de la actividad, o por causa o consecuencia de la misma.

### **Accidente Laboral de tráfico:**

Accidente de trabajo que se produce a consecuencia de un accidente de tráfico (Guía Delta, enero 2019).

A su vez los accidentes Laborales de tráfico se dividen en accidentes “in itinere” y en jornada o desplazamiento.

### **Accidentes “in itinere”:**

Se producen en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo. Existen tres criterios o elementos determinantes del accidente “in itinere”: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente y que se emplee el itinerario habitual.

### **Accidentes en jornada laboral:**

Se producen durante la jornada laboral por motivos de trabajo. A su vez pueden tratarse de:

-Accidentes sufridos por trabajadores cuya labor fundamental es la conducción, como es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de transportes, entre otros.

-Accidentes sufridos por trabajadores que necesitan realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión, pero su labor fundamental no es conducir si no otra, como es el caso de visitantes médicos, operarios de reparaciones domésticas, agentes comerciales, etc.

### 3.- FACTORES DE RIESGO EN LOS DESPLAZAMIENTOS

#### LA MOVILIDAD EN EL TRABAJO Y SUS CONSECUENCIAS

La movilidad con motivo laboral es una de las principales causas de desplazamiento. Los registros estadísticos demuestran que gran parte de los desplazamientos tienen su origen en el ámbito laboral. El 67% de los desplazamientos de las personas ocupadas en un día medio laborable corresponden a viajes de ida al trabajo y de vuelta al domicilio (según Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España del Ministerio de Fomento del año 2006).

El riesgo de sufrir un accidente de Seguridad Laboral Vial implica la confluencia de varios elementos: el factor humano, el vehículo, la vía y las condiciones del entorno, así como la gestión de la actividad empresarial.

#### El factor humano

Es el principal factor que interviene en un accidente de tráfico. Está relacionado con:

- Distracciones: puede ser ocasionado por la utilización de aparatos tecnológicos de forma simultánea con la conducción (como teléfonos móviles, GPS, manos libres, DVD, radio/MP3, etc). También por factores como la fatiga física o psíquica, el sueño, fumar al volante, no mantener una temperatura adecuada, etc.
- Velocidad: tiene una influencia directa en la ocurrencia y severidad de los accidentes de tráfico. Con una velocidad de conducción más elevada, el número de siniestros y su gravedad aumentan de forma exponencial. Los asistentes de velocidad inteligente, pueden suponer, además de un gran avance en la seguridad activa del vehículo, la pérdida de influencia de este factor.
- Alcohol, estupefacientes o medicamentos psicotrópicos: constituyen uno de los principales factores de siniestralidad y morbilidad en los accidentes de tráfico.

#### El vehículo

Es un elemento que se utiliza para el desplazamiento hasta el centro de trabajo y también como herramienta profesional. Entre los riesgos asociados al mismo se incluyen: el inadecuado estado de los neumáticos, frenos, la fijación de la carga a transportar, la inexistencia de disipación de gases, parachoques, estructuras absorbentes, la no utilización de cinturones de seguridad, cascos, airbags, depósitos antirotura y antiderrame, 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 los trabajadores utilizados en desplazamientos relacionados con el trabajo, para los que facilitar posibilidades de mantenimiento, mejora o incluso cambio, puede convertirse en una medida muy adecuada.

#### 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, etc), 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 aspectos tales como: las vías a utilizar, su estado, el número de accidentes que ocurren en ellas, la existencia de puntos negros, etc, al objeto tanto de promover la utilización de aquellas vías de circulación que ofrezcan mayores garantías de seguridad, así como de proporcionar información a los trabajadores sobre dichos aspectos.

### Las condiciones del entorno

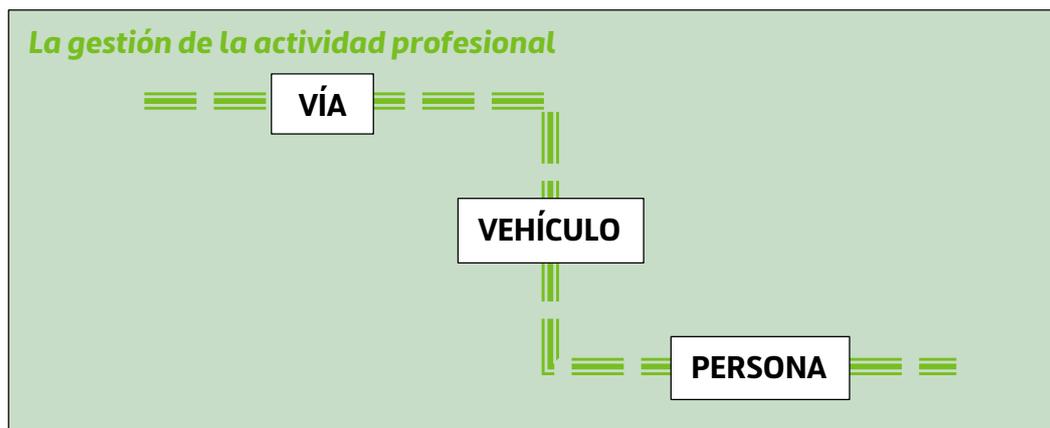
Comprenden, por un lado, la visibilidad e iluminación de las vías de circulación, y por otro, todo un conjunto de elementos “cambiantes” que modulan e influyen en la conducción de forma más imprevisible, intemporal o incidental como son la climatología o las incidencias u obstrucciones temporales.

La empresa podrá actuar informando de la previsión del tiempo, visibilidad, posibles obras que interfieran en la circulación, etc, y gestionando los desplazamientos en función de este factor.

### 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 la organización de la actividad empresarial. Se trata de aspectos como la planificación y gestión 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, por ejemplo, provocará el incumplimiento de las normas de tráfico y el aumento de la probabilidad de sufrir un accidente vial.



#### 4.- DATOS DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL VIAL

##### LA ACCIDENTALIDAD

- En 2021 se registraron 322 accidentes Laborales de tráfico (6,8% del total de accidentes: 4.720). De éstos, 4 fueron calificados como graves, 1 como muy grave y 1 fue mortal.
- El número de estos accidentes desde el año 2012 se ha incrementado un 29,8%, al pasar de 248 en 2012 a 322 en el año 2021.
- Respecto a los accidentes de trabajo de tráfico “in itinere”, durante el año 2021 se registraron un total de 232 (4,9% del total), de los cuales 3 fueron graves (7,0% del total de accidentes graves).
- En este mismo período se notificaron 73 accidentes de tráfico en desplazamiento o jornada (1,5% del total). De éstos, 1 ha sido grave (2,3% del total de accidentes graves), 1 muy grave y 1 mortal (14,3%).
- El 52,2% de los accidentados “in itinere” fueron mujeres. Este porcentaje disminuye hasta el 21,9% en el caso de los accidentes en desplazamiento.
- Por intervalos de edad, la mayor frecuencia de accidentes “in itinere” corresponde al intervalo de 45-49 años (15,5%). En el caso de los accidentes en desplazamiento el intervalo con mayor frecuencia es de 40-44 años (21,9%).
- El día de la semana con más frecuencia de accidentes “in itinere” (28,5%) fue el lunes. También en el caso de los accidentes en desplazamiento (26,3%).
- Los accidentes “in itinere” se produjeron con mayor frecuencia entre las 7-8 horas (25,0%) y las 14-15 horas (20,7%). Los accidentes en desplazamiento tuvieron lugar, principalmente, entre las 11 y las 13 horas (28,5%).
- Los accidentes de tráfico “in itinere” se han incrementado un 28,9% (de 180 a 232) respecto al 2020 y los accidentes en desplazamiento un 4,3% (de 70 a 73).

##### ANÁLISIS DE LOS ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO

###### 1. ACCIDENTES DE TRÁFICO SEGÚN GRAVEDAD Y LUGAR DEL ACCIDENTE AÑO 2021

CÓD.	LUGAR DEL ACCIDENTE	GRADO DE LA LESIÓN				TOTAL
		Leves	Graves	Muy graves	Mortales	
1	En el centro de trabajo habitual	16	0	0	0	16
2	Desplazamiento en su jornada Laboral	70	1	1	1	73
3	Al ir o volver del trabajo	229	3	0	0	232
4	En otro centro o lugar de trabajo	1	0	0	0	1
<b>TOTAL</b>		<b>316</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>322</b>

Fuente: elaboración propia

En lo referente a accidentes Laborales de tráfico “in itinere”, su peso porcentual es mayor que el accidente laboral de tráfico en desplazamiento o jornada de trabajo, lo que confirma la importancia de estos accidentes dentro del conjunto de accidentes Laborales Vial.

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

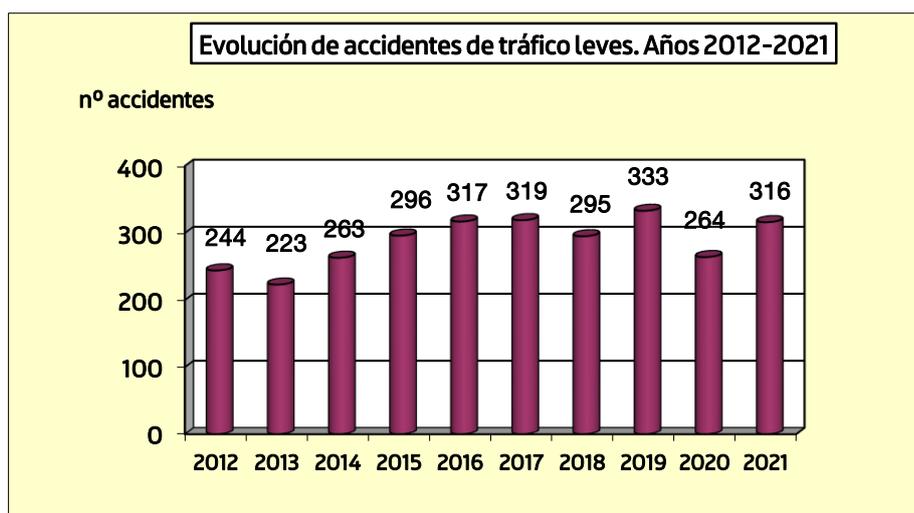
**Accidentes de conductores profesionales:** son aquellos sufridos por el trabajador que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de transporte, entre otros.

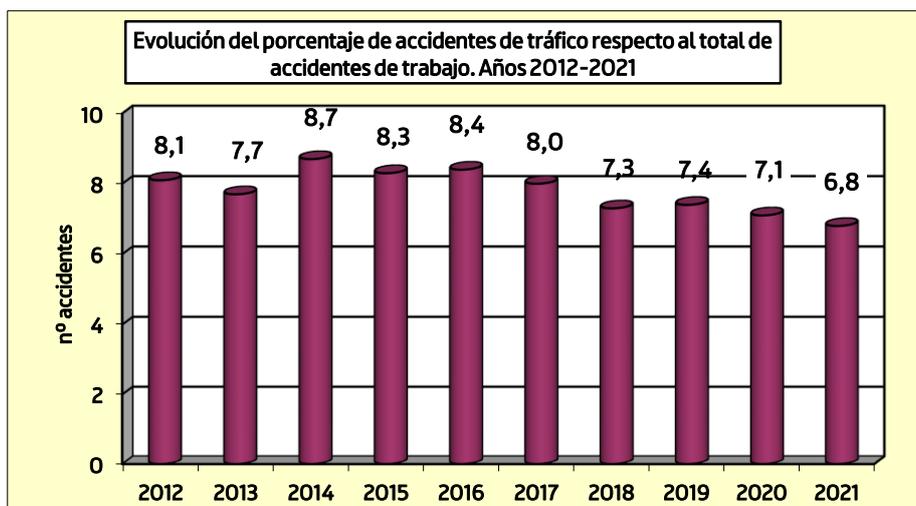
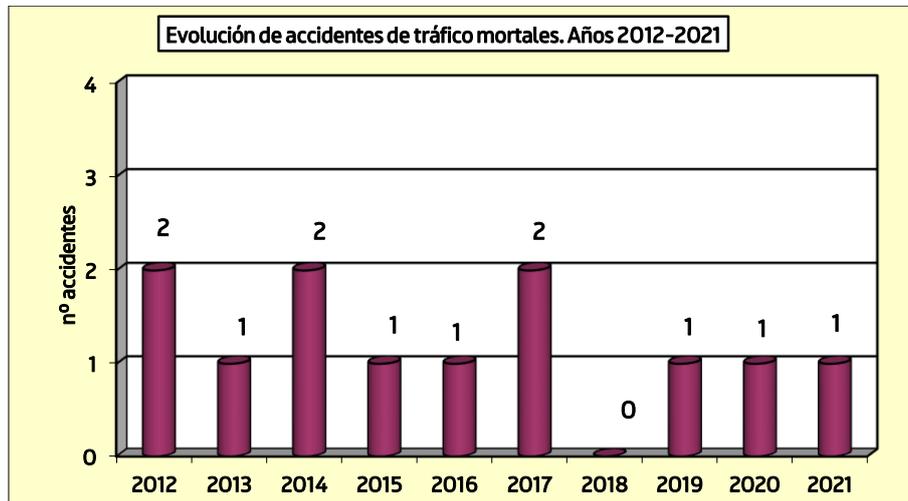
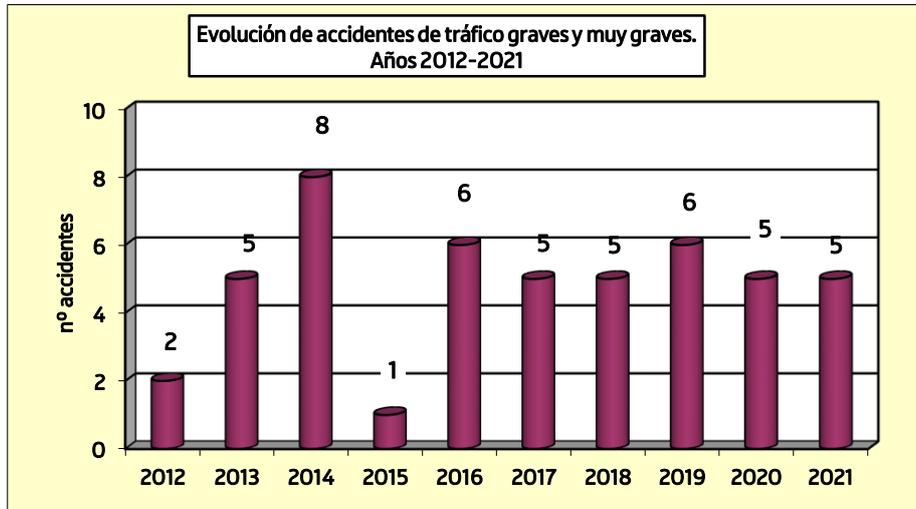
**Accidentes “en misión”:** son aquellos sufridos por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con una misión.

## 2. EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO SEGÚN GRAVEDAD

AÑO	GRADO DE LA LESIÓN				TOTAL
	Leves	Graves	Muy graves	Mortales	Nº
2012	244	2	0	2	248
2013	223	5	0	1	229
2014	263	8	0	2	273
2015	296	1	0	1	298
2016	317	6	0	1	324
2017	319	5	0	2	326
2018	295	5	0	0	300
2019	333	6	0	1	340
2020	264	4	1	1	270
2021	316	4	1	1	322

Fuente: elaboración propia

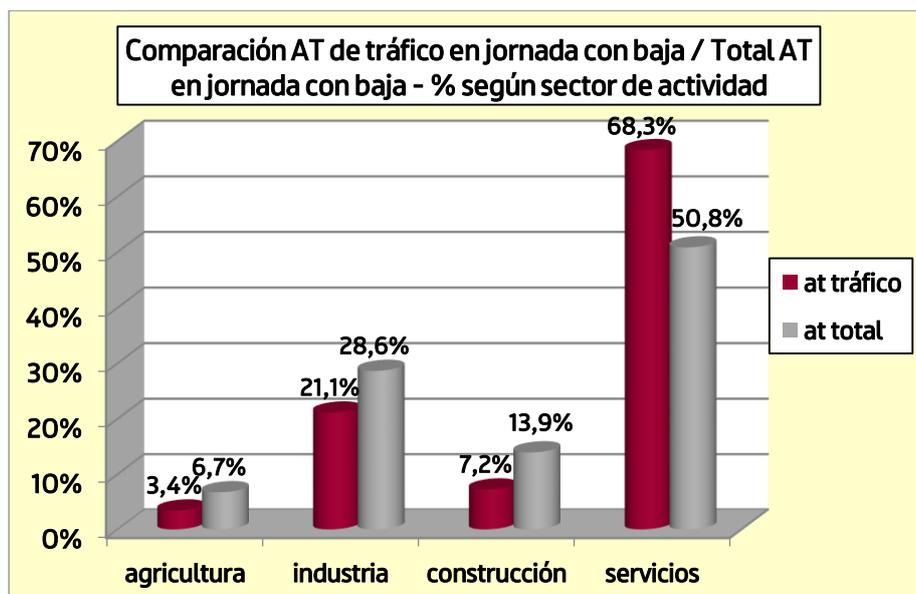




**3. COMPARACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO CON EL TOTAL DE LOS ACCIDENTES LABORALES EN % SEGÚN SECTOR DE ACTIVIDAD**

SECTOR DE ACTIVIDAD	GRADO DE LA LESIÓN			
	AT de TRÁFICO		TOTAL AT	
	TOTAL	%	TOTAL	%
AGRICULTURA	11	3,4%	293	6,7%
INDUSTRIA	68	21,1%	1.235	28,6%
CONSTRUCCIÓN	23	7,2%	600	13,9%
SERVICIOS	220	68,3%	2.195	50,8%
TOTAL	322	100,0%	4.323	100,0%

Fuente: elaboración propia



Según los datos analizados, el sector servicios deberá ser un sector prioritario a la hora de incidir en su Movilidad Laboral, ya que es el sector con mayor siniestralidad Laboral y dentro de ella, mayoritariamente la siniestralidad vial.

### LOS COSTES DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL VIAL

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

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

- Días de baja del trabajador a cargo de la empresa.
- Pérdida de negocio ocasionado por la incapacidad productiva debido al accidente.
- Desmotivación de los empleados que se han visto implicados en el accidente.
- Reparación de vehículos.
- Daños de imagen.
- Posibles recargos de prestaciones y seguros por la accidentabilidad.

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

- Vehículos de emergencias: ambulancias, bomberos, agentes de tráfico, etc.
- Recursos sanitarios dedicados al accidentado: hospitalización, etc.
- Pensiones derivadas de accidentes de tráfico.
- Daños producidos en la vía pública y el mobiliario urbano.

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

- Pérdida de vidas humanas. Los años potenciales de vida que ha perdido cada trabajador muerto en accidente de trabajo respecto a la esperanza de vida media nacional en ese año.
- Incapacidad. Años de Vida Ajustados a la Discapacidad (medida utilizada para estimar la pérdida de calidad de vida introducida por la OMS y el Banco Mundial en 1993).

## 5.- EL MARCO LEGAL Y JURÍDICO DE REFERENCIA

### MARCO LEGAL APLICABLE

- Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social en el que se define el concepto de accidente de trabajo.
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, que tiene por objeto promover la Seguridad y la Salud de los trabajadores mediante la aplicación de medidas y el desarrollo de las actividades necesarias para la Prevención de Riesgos derivados del trabajo, regulando las actuaciones a desarrollar por las Administraciones Públicas, así como por los empresarios, los trabajadores y sus respectivas organizaciones representativas.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en el que se definen conceptos como conductor y conductor profesional, entre otros.
- Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos que regula, entre otros muchos aspectos, el uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible que tiene por objeto introducir en el ordenamiento jurídico las reformas estructurales necesarias para la creación de condiciones que favorezcan un desarrollo económico sostenible. Recoge disposiciones relativas a distintos ámbitos de la sostenibilidad ambiental, entre los que se encuentra la Movilidad Sostenible en las empresas.
- Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, de aplicación a los vehículos de transporte como equipo de trabajo.
- Real Decreto 487/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de Seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores, donde se define la manipulación manual de cargas como “*cualquier operación de transporte o sujeción de una carga por parte de uno o varios trabajadores, como el levantamiento, la colocación, el empuje, la tracción o el desplazamiento, que por sus características o condiciones ergonómicas inadecuadas entrañe Riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores*”. Entre dichas operaciones se encuentran la carga y descarga.
- 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 manera considerable la siniestralidad laboral.
- Acuerdo entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Trabajo e Inmigración para la prevención de los accidentes de trabajo relacionados con el trabajo, firmado con fecha 01 de marzo de 2011.

### OTRAS NORMAS

- Norma ISO 39001 de Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial que especifica los requisitos de éstos que permiten a aquellas organizaciones que interactúan con los sistemas viales reducir la siniestralidad derivada de los accidentes de tráfico.

### MARCO POLÍTICO DE REFERENCIA

- Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. En el apartado relativo a salud y bienestar incluye, entre los objetivos relativos a la Seguridad Vial o Movilidad, la reducción a la mitad del número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo, para el año 2020. Además, también incluye la reducción sustancial del número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire para 2030. Por otro lado, en el apartado referido a energía asequible y no contaminante se incluye el objetivo de incrementar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología relativas a energías limpias. Igualmente, se fija como objetivo proporcionar acceso a sistemas de transporte seguro, asequible, accesible y sostenible para todos, además de mejorar la Seguridad Vial de aquí a 2030, en relación a las ciudades y comunidades sostenibles.
- Marco estratégico de la Unión Europea en materia de salud y seguridad en el trabajo 2021-2027 cuyos objetivos transversales pasan, entre otros, por anticipar y gestionar el cambio en el nuevo mundo del trabajo que han traído consigo las transiciones ecológica, digital y demográfica y mejorar la Prevención de los accidentes y las enfermedades en el lugar de trabajo.
- Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2023-2027 que incluye líneas de actuación acordes con otras estrategias y Planes nacionales sobre Seguridad Vial o el cambio climático. Igualmente, éstas se encuentran alineadas a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Entre las líneas de actuación se encuentran la promoción de la Seguridad Laboral Vial en las empresas, conforme al Plan de acción para minimizar el impacto del accidente de tráfico en la siniestralidad laboral, aprobado por la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, así como el fomento de la elaboración de Planes de Movilidad.
- Plan Director para la Estrategia de Seguridad y Salud Laboral 2021-2023 en cuyo Reto 3 sobre “Actuar frente a los desafíos futuros” se encuentra el desarrollo de Planes de actuación específicos en relación a la Seguridad Laboral Vial cuyo objetivo es reducir el número de accidentes de trabajo de tráfico (especialmente en empresas cuya actividad económica implica la realización, por parte de los trabajadores, de desplazamientos como requisito para el desarrollo de sus funciones), así como Planes específicos sobre Riesgos psicosociales, ergonómicos y químicos.
- Estrategia Europea de Seguridad Vial 2021-2030 con objetivos como la reducción a la mitad de los fallecidos y heridos graves en las vías, desde 2021 a 2030.
- Estrategia de Seguridad Vial 2030 en España que busca un nuevo modelo de Movilidad más moderno, eficiente, Sostenible, saludable y Seguro, con objeto de reducir en un 50 por ciento el número de personas fallecidas y heridas graves en siniestros viales respecto a las cifras de 2019.
- Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020, que establece medidas dirigidas al ámbito de la Movilidad y Seguridad Vial.

## 6.- LA ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

El éxito de un Plan de Movilidad Segura y Sostenible en la Empresa –en adelante Plan– se fundamenta en la participación activa de todos los miembros de la organización, de acuerdo a las competencias asignadas a cada uno de ellos.

Resulta capital que tanto la dirección como los propios trabajadores se sientan partícipes del propio Plan, lejos de considerarlo una imposición.

A modo de referencia se detallan, a continuación, las principales responsabilidades y tareas a asumir y desarrollar por los diferentes implicados en el Plan:

### LA EMPRESA

Dentro de este concepto se incluye a aquellas personas con capacidad para la toma de decisiones en la organización. La implicación efectiva de la empresa en el Plan parte de la consideración de éste no como un gasto sino como una inversión (herramienta cuya implantación presenta amplias ventajas en términos de reducción de la siniestralidad, mejora de la imagen y reputación, entre otros aspectos).

Sus principales responsabilidades y tareas a llevar a cabo serían:

- Liderar la iniciativa para la elaboración del Plan.
- Aprobarlo y evaluar de forma periódica su implantación.
- Garantizar el presupuesto necesario para la implantación de las medidas incluidas en el Plan.
- Garantizar que todos los miembros de la empresa dispongan del tiempo que precisen para el desarrollo de las diferentes tareas relativas al Plan (en función de sus respectivas competencias y responsabilidades).
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y/o sus representantes.

### LOS TRABAJADORES Y SUS REPRESENTANTES.

Los trabajadores y/o sus representantes deben ser informados y consultados en relación al Plan, teniendo en cuenta las obligaciones existentes en la normativa de Prevención de Riesgos Laborales acerca de la consulta y participación de los trabajadores sobre dicha materia. Pero, más allá de dicha consideración legal, la participación activa de éstos favorece la implicación en el desarrollo del Plan y la integración de la Prevención de Riesgos Laborales en toda la organización.

Los propios trabajadores pueden formar parte de diferentes Grupos de Trabajo que se constituyan con motivo del desarrollo del Plan. Por su parte, los representantes de los trabajadores juegan un papel importante, además de a través de la negociación colectiva, en las siguientes fases de la implantación del Plan:

- En la negociación del Plan con la empresa, así como con otros agentes.
- En la elaboración de las propuestas y promoción de las iniciativas en materia de Movilidad Segura y Sostenible.
- En el impulso y difusión del Plan, al objeto de conseguir la implicación del mayor número posible de trabajadores.

### EL MARCO DE GESTIÓN

El compromiso de la empresa en relación al Plan de Movilidad debe reflejarse en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales. Cada empresa debe establecer la forma de implantación y de seguimiento del mismo, para lo que puede resultar útil constituir tanto Grupos de Trabajo como un Comité de Seguimiento del propio Plan.

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

Se puede recurrir a la creación de Grupos de Trabajo (relativos a las diferentes medidas a desarrollar con motivo del Plan, como pueden ser un Grupo de Trabajo de formación, de uso de vehículo compartido, de la utilización de transporte público, entre otros).

Las principales responsabilidades y tareas de éstos serían:

- Apoyar el desarrollo del Plan involucrando a la Plantilla para la implementación de las medidas.
- Informar a los trabajadores sobre su ejecución.

También puede ser útil la creación de un Comité de Seguimiento del Plan integrado por algún representante de la empresa, así como por departamentos clave (recursos humanos, producción, financiero, servicio de Prevención, en su caso, entre otros), así como por el responsable de liderarlo.

Las principales tareas y responsabilidades serían:

- Supervisar el desarrollo y la implantación del Plan.
- Evaluar periódicamente los resultados del mismo.
- Apoyar su desarrollo.

## 7.- LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD EN LA EMPRESA. FASES

1. FASE PRELIMINAR
  - 1.1. Implicar a la dirección y agentes participantes
  - 1.2. Asignar responsables del Plan
  - 1.3. Movilizar a la organización
2. REALIZACIÓN DEL DIAGNÓSTICO
  - 2.1. Identificar las características principales de la empresa
  - 2.2. Analizar la Movilidad
  - 2.3. Analizar los accidentes
  - 2.4. Analizar las condiciones reales de conducción
  - 2.5. Analizar la gestión de los desplazamientos
3. EVALUACIÓN DE RIESGOS
  - 3.1. Asignar el nivel de exposición al riesgo
  - 3.2. Seleccionar colectivos prioritarios
4. ELABORACIÓN DEL PLAN
  - 4.1. Definir los objetivos a alcanzar
  - 4.2. Seleccionar acciones
  - 4.3. Buscar apoyos y sinergias
5. IMPLANTACIÓN DEL PLAN
  - 5.1. Planificar las actividades a desarrollar
  - 5.2. Comunicar a la organización
  - 5.3. Establecer los procesos para la gestión
6. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN
  - 6.1. Definir los indicadores del Plan
  - 6.2. Obtener el valor de los indicadores
  - 6.3. Evaluar y analizar el resultado de los indicadores
  - 6.4. Establecer medidas correctivas o revisar las ya adoptadas, en su caso

## 1. FASE PRELIMINAR

### 1.1. Implicar a la dirección y agentes participantes

El compromiso de todos los integrantes de la empresa en relación al Plan resulta fundamental a la hora de garantizar el éxito del mismo. Dicho compromiso, en ocasiones, no es sencillo, dado que se ve influido por factores económicos, así como por factores de carácter subjetivo, como pueden ser determinadas actitudes ante la Seguridad Vial o inadecuados estilos de liderazgo.

### 1.2. Asignar responsables del Plan

La asignación de roles y responsabilidades en relación al Plan supone el inicio del proceso. La elección de un departamento, equipo o persona responsable del desarrollo del mismo, y de liderarlo, así como el establecimiento de los procedimientos de participación de los trabajadores son fundamentales para la implementación de las políticas y las acciones que se determinen en relación a la Seguridad Laboral Vial.

Puede considerarse útil, tal y como se ha indicado, la constitución de un Comité de Seguimiento del Plan integrado por el responsable de liderarlo, un representante de la empresa y de departamentos clave como son Recursos Humanos, Producción, Financiero, Servicio de Prevención, entre otros.

### 1.3. Movilizar a la organización

El departamento, o la persona, responsable de liderar el Plan han de movilizar a la organización y conseguir la implicación de todos los miembros de la empresa. Para ello es pertinente informar del Plan, y de los objetivos que persigue, a toda la organización. Sensibilizar sobre el riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico, poniendo el foco en los factores de riesgo, así como informar sobre las medidas para evitar, controlar o minimizar dichos riesgos resulta una tarea fundamental.

Medios como el correo electrónico, la intranet, a través de la que se pueden difundir videos o campañas de comunicación de la DGT, la colocación de carteles, entre otros, pueden resultar útiles para lograr movilizar a la empresa y conseguir su implicación.

## 2. REALIZACIÓN DEL DIAGNÓSTICO

La política de Movilidad de la empresa debe ser definida partiendo del análisis de un conjunto de datos. Éstos deben comprender los relativos al tipo de Movilidad de los trabajadores en la empresa (en jornada o “in itinere”), los modos de transporte utilizados (vehículos de empresa y/o propios), las condiciones de gestión y organización de los desplazamientos, la tipología de centros de trabajo, los diferentes factores que hayan podido causar accidentes de Seguridad Laboral Vial, en su caso, entre otros.

### 2.1. Identificar las principales características de la empresa

La identificación de los aspectos relativos a la organización, las actividades de la propia empresa y la relación que puede guardar con los factores de riesgo relativos a la Seguridad Laboral Vial constituyen elementos relevantes de cara a realizar el diagnóstico.

Aspectos como el tipo de empresa, el sector de actividad, el número de centros de trabajo, el tamaño de la plantilla, el tipo de desplazamientos realizados durante la jornada Laboral, así como la forma de desplazamiento de los trabajadores al centro de trabajo, y de vuelta a casa, son aspectos a tener en cuenta.

### 2.2. Analizar la Movilidad

El conocimiento del tipo de Movilidad de los trabajadores, tanto de los desplazamientos en jornada como de los “in itinere” (hábitos de desplazamiento), permitirá su análisis posterior.

Es fundamental obtener la mayor cantidad posible de información relativa a los desplazamientos que se realizan por parte de todos los miembros de la empresa. Para la obtención de dicha información la utilización del cuestionario para el diagnóstico de la situación de Seguridad Laboral Vial en la empresa, dirigido a los trabajadores (Anexo I), y el cuestionario de diagnóstico dirigido a la empresa (Anexo II), pueden resultar herramientas muy útiles.

### **2.3. Analizar los accidentes**

El desarrollo de una sistemática para la recogida de información, en relación a los accidentes laborales viales, permite el posterior análisis, diagnóstico y la toma de decisiones en relación a los mismos. Los partes de baja, los partes de accidentes de trabajo, la información transmitida por las compañías de seguros, los atestados de las autoridades competentes o la información procedente de los propios trabajadores, bien a través de entrevistas o a través de cuestionarios elaborados al efecto (Anexo III), constituyen fuentes muy valiosas de información.

### **2.4. Analizar las condiciones reales de conducción**

Los factores relacionados con la propia organización y gestión de la empresa que puedan influir en el riesgo de Seguridad Laboral Vial son aspectos fundamentales para incluir en el diagnóstico.

### **2.5. Analizar la gestión de los desplazamientos**

La organización del tiempo de trabajo (pausas y su distribución, horarios, turnos, etc), la organización del propio trabajo, de los itinerarios, la gestión de los medios de transporte, así como de los medios tecnológicos de comunicación utilizados durante los desplazamientos (GPS, móvil, etc), son factores relevantes de análisis en relación a la gestión de los mismos. Igualmente, la evaluación de los riesgos psicosociales puede aportar información relevante al efecto.

## **3. EVALUACIÓN DE RIESGOS**

### **3.1. Asignar el nivel de exposición al riesgo**

Esta primera fase consiste en determinar el nivel de exposición al riesgo de Seguridad Laboral Vial de los diferentes puestos de trabajo o colectivos existentes en la empresa, para lo que se ha de realizar la perceptiva evaluación de riesgos laborales. Para ello se han de tener en cuenta tanto las condiciones de trabajo, entendidas como *“cualquier característica del mismo que pueda tener una influencia significativa en la generación de Riesgos para la Seguridad y la salud del trabajador”*, como las características de los propios trabajadores, de conformidad con lo establecido en la normativa de Prevención de Riesgos Laborales.

Los aspectos a considerar en la evaluación de riesgos derivados de la Movilidad son aquellos a los que se ha hecho referencia en el capítulo 3 del presente documento sobre *“Factores de riesgo en los desplazamientos”*.

El objetivo pasa, por tanto, por valorar el riesgo de accidente laboral vial motivado tanto por las conductas y hábitos de los trabajadores, como por aquellos factores derivados de la gestión de la actividad empresarial susceptibles de influir sobre los desplazamientos.

Igualmente se han de considerar aspectos del entorno, la vía y del vehículo (siempre que pueda actuar de forma preventiva sobre éste).

La evaluación del nivel de riesgo puede efectuarse utilizando diferente metodología. El método que valora conjuntamente la probabilidad de que se produzca el daño y la severidad del mismo, permite la calificación del riesgo de Seguridad Laboral Vial desde el punto de vista de su gravedad.

En cualquier caso, el procedimiento utilizado para realizar la evaluación de riesgos de Seguridad Laboral Vial debe proporcionar confianza sobre su resultado.

### 3.2. Seleccionar colectivos prioritarios

Esta segunda fase consiste en determinar los puestos de trabajo o colectivos de trabajadores sobre los que se van a implementar las medidas de forma prioritaria (generando impacto, de manera indirecta, sobre el resto de trabajadores).

Así, una vez puesto de manifiesto el nivel de exposición al riesgo de Seguridad Laboral Vial de cada uno de los puestos de trabajo, la empresa ha de priorizar el orden de actuación sobre éstos, considerando aquellos puestos sobre los que, al implementar medidas de Seguridad Vial, se genera un mayor impacto y unos resultados más eficientes con los recursos disponibles. Igualmente, para la selección de los colectivos prioritarios la empresa ha de considerar la magnitud del riesgo y el número de trabajadores expuestos a los mismos, de acuerdo a la normativa de Prevención de Riesgos Laborales.

## 4. ELABORACIÓN DEL PLAN

### 4.1. Definir los objetivos a alcanzar

Considerando el diagnóstico previo efectuado, y en función de los resultados obtenidos a través de la evaluación de riesgos de los puestos de trabajo, la empresa ha de definir los objetivos del Plan.

Éstos deberían estar referidos a tres aspectos fundamentales:

- Reducir los accidentes de Seguridad Laboral Vial (tanto de los desplazamientos durante la jornada como de los “in itinere”).
- Reducir el número de desplazamientos en vehículos privados motorizados, promoviendo el cambio hacia modos más sostenibles de transporte.
- Reducir las emisiones contaminantes y de consumo de energía.

Los objetivos a fijar han de ser realistas, considerando los recursos materiales y humanos disponibles para su ejecución, pero también ambiciosos (es pertinente que se establezcan, posteriormente, indicadores que permitan medir el grado de consecución de los objetivos a lo largo del tiempo).

Los objetivos pueden ser de tipo cuantitativo y cualitativo.

Algunos ejemplos de objetivos cuantitativos, consistentes en la consecución de resultados de tipo numérico, son: “Disminuir los accidentes de tráfico durante la jornada un 50%” o “Incrementar un 25% los desplazamientos de los trabajadores en transporte público”.

Ejemplos de objetivos de tipo cualitativo son: “Mejorar la gestión de las comunicaciones” o “Fomentar la implantación del teletrabajo”.

### 4.2. Seleccionar acciones

La empresa debe seleccionar aquellas medidas o actuaciones que más se ajustan a sus características y particularidades, priorizando aquellas que tengan una mayor influencia en la eliminación o reducción del riesgo de Seguridad Laboral Vial, teniendo en cuenta los principios de la acción preventiva fijados en la normativa, y orientados a aquellos puestos de trabajo con mayor exposición a dicho riesgo o que comprendan un número mayor de trabajadores. De igual manera, aquellas acciones destinadas a la consecución de un ahorro del consumo energético y una mejora de la sostenibilidad y el medio ambiente son acciones prioritarias a considerar.

Otros aspectos a tener en cuenta para la sección de las acciones puede ser el mayor o menor alineamiento de éstas con las políticas de la empresa, los recursos necesarios para su consecución o la viabilidad de las medidas con el transcurso del tiempo.

El catálogo de acciones a desarrollar puede ser muy amplio y analizado desde diferentes perspectivas (se propone en el capítulo 8 del presente documento un catálogo, no exhaustivo, de actuaciones posibles a implementar).

#### **4.3. Buscar apoyos y sinergias**

La implantación de un Plan de Movilidad en la empresa requiere de la movilización de una cantidad importante de recursos. Por ello, cualquier elemento de apoyo o de impulso al Plan debe ser aprovechado para lograr la consecución de los objetivos fijados. Experiencias exitosas implementadas por otras organizaciones, la asociación con otras empresas en el desarrollo de acciones, con las que se comparta instalaciones o polígono pueden ser opciones muy válidas en ese sentido.

### **5. IMPLANTACIÓN DEL PLAN**

#### **5.1. Planificar las actividades a desarrollar**

Tras la selección de las acciones o medidas que constituyen el Plan en la empresa se han de fijar varios aspectos:

- La identificación de los agentes clave que participarán en desarrollo de las acciones. Tanto del departamento o persona encargada de liderar el Plan, como de aquellos responsables del desarrollo de las distintas acciones a implementar.
- Los responsables de la ejecución, y las personas de contacto de las acciones que incluye el Plan, así como trabajadores involucrados en las fases posteriores de trabajo, como revisión y validación del trabajo.
- Los recursos con los que cuenta la empresa para la implantación de las medidas (si son suficientes y adecuados, si los equipos o materiales necesarios han de adquirirse, entre otros).
- La planificación temporal de las actividades a desarrollar y recursos materiales.

#### **5.2. Comunicar a la organización**

La sensibilización de todos los miembros de la organización en relación a la Seguridad Laboral Vial resulta un elemento clave. Todos ellos han de tener conocimiento de la existencia del Plan, sus objetivos, las acciones que incluye, la forma de participación, los plazos para su implementación, etc. Para ello la empresa puede promover reuniones, hacer uso de carteles, de correo electrónico, la intranet, la página web de la empresa, entre otros.

La implementación de determinadas medidas supone la instauración de cambios en la organización. Por dicho motivo la información a todos los miembros de la empresa acerca de los objetivos del Plan, y los beneficios que éste comporta, propicia la motivación de los trabajadores, la asimilación de los cambios y el verdadero éxito del Plan.

#### **5.3. Establecer los procesos para la gestión**

Es necesario realizar un seguimiento del desarrollo del Plan y establecer un sistema de comunicación sobre el propio Plan entre los propios trabajadores y la empresa. Esta función será llevada a cabo por el Comité de Seguimiento del Plan, en el caso de que se haya decidido su constitución.

## 6. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

### 6.1. Definir los indicadores del Plan de Seguridad Vial

El establecimiento de indicadores permite a la empresa obtener información real sobre el grado de consecución de las acciones incluidas en el Plan, su evolución a lo largo del tiempo, así como sobre los resultados de las propias acciones. También facilita la detección de posibles desviaciones lo que permite introducir medidas correctoras si fuera necesario.

Existen dos tipos de indicadores:

- **Indicadores de resultado.** Permiten conocer el grado de cumplimiento de los propios objetivos fijados en el Plan, como pueden ser el número de accidentes de Seguridad Laboral Vial o el número de vehículos adquiridos atendiendo a criterios de seguridad y sostenibilidad.
- **Indicadores de actividad del Plan.** Permiten conocer el grado de consecución de las acciones del mismo, como pueden ser el número de acciones de sensibilización sobre la materia llevadas a cabo o el número de acciones formativas llevadas a cabo por la empresa.

Algunos ejemplos de indicadores son:

- Porcentaje de trabajadores formados en Seguridad Vial en la empresa en el último año.
- Porcentaje de los vehículos de empresa con valoración de Seguridad Euro NCAP superior o igual a 3 estrellas.
- Número de vehículos de empresa que cuenten con nuevas dotaciones de Seguridad Vial.
- Número de puntos de carga de vehículos y bicicletas eléctricas en el parking de la empresa por cada 100 trabajadores.
- Porcentaje de trabajadores con teletrabajo.
- Porcentaje de trabajadores que acuden a su puesto de trabajo a pie.
- Porcentaje de trabajadores que acuden a su puesto de trabajo en bicicleta.
- Porcentaje de trabajadores que hacen uso del transporte público para ir o volver del trabajo.
- Porcentaje de cambio modal en los desplazamientos “in itinere” y en jornada hacia medios más Sostenibles (a pie, en bicicleta o en transporte público).
- Porcentaje de trabajadores que utilizan la opción del coche compartido en sus desplazamientos Laborales.
- Número de accidentes por Kilómetro recorrido.
- Porcentaje de reducción de la tasa de accidentes.

### 6.2. Obtener el valor de los indicadores

Los indicadores definidos pueden ser de tipo cuantitativo y/o cualitativo. Su uso permite comparar, con carácter periódico, las estimaciones iniciales esperadas con los resultados reales de implementación del Plan.

La empresa puede obtener información a través de:

- Fuentes externas: datos de la Seguridad Social, información de las compañías aseguradoras, datos provenientes de recursos humanos, etc.
- Fuentes internas: partes de accidentes, información obtenida a través de los cuestionarios dirigidos a los trabajadores, datos de recursos humanos, etc.

### **6.3. Evaluar y analizar el resultado de los indicadores**

La evaluación consiste en extraer conclusiones derivadas de la información que ofrecen los indicadores de seguimiento del propio Plan. Las evaluaciones periódicas permiten conocer si los objetivos del Plan están siendo desarrollados conforme a lo planificado y corregir las posibles desviaciones si fuera necesario. Por otro lado, la evaluación final tiene por objeto, además de conocer el grado de consecución del Plan respecto de los objetivos iniciales, determinar las causas que han determinado dichos resultados.

### **6.4. Establecer medidas correctivas o revisar las ya adoptadas, en su caso**

El seguimiento del Plan, mediante el análisis del resultado de los indicadores, permite comprobar que se están ejecutando las acciones programadas, así como que el ritmo de su implantación es el adecuado. Igualmente, facilita verificar que los resultados que se van obteniendo van dirigidos a la consecución de los objetivos a alcanzar.

## 8.- CATÁLOGO DE MEDIDAS PARA UN PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN LA EMPRESA

A partir del análisis de los principales riesgos relativos a la Seguridad Laboral Vial se recoge a continuación una relación, no exhaustiva, de medidas a adoptar en función de los resultados obtenidos tras el diagnóstico de movilidad y siniestralidad vial en cada centro de trabajo.

El catálogo de acciones a desarrollar puede ser muy amplio, aunque éstas pueden ser analizadas desde las siguientes perspectivas:

- Acciones orientadas a la mejora de la seguridad y eficiencia de los vehículos.
- Acciones orientadas a influir sobre la vía y el entorno.
- Acciones dirigidas a la gestión de los desplazamientos durante la jornada.
- Acciones dirigidas a la gestión de los desplazamientos “in itinere”.
- Acciones destinadas a la gestión de las comunicaciones durante los desplazamientos.
- Acciones orientadas a influir sobre el factor humano/conductor desde la formación.
- Acciones orientadas a influir sobre el factor humano/conductor desde la sensibilización.
- Acciones de comunicación interna en la empresa.

Las acciones propuestas están clasificadas en función del tipo de desplazamiento, mediante los siguientes iconos:

### 1) “In itinere”



### 2) En jornada



**ACCIONES ORIENTADAS A MEJORAR LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LOS VEHÍCULOS.**

<b>Aplicación de criterios de seguridad y sostenibilidad en la adquisición de vehículos de la empresa</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Mejorar la seguridad y sostenibilidad de la flota de vehículos de la empresa.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<p>Priorizar en la estrategia de compras de la empresa la elección de vehículos Seguros y Sostenibles (mayores niveles de seguridad activa y pasiva posibles, y con la menor emisión de contaminantes.).</p> <p>Existen test que valoran los vehículos desde el punto de vista de la seguridad (por ejemplo, NCAP- New Car Assessment Programme) que pueden utilizarse para la elección. Asimismo, considerar la clasificación de vehículos existente en función de las emisiones contaminantes que generan, con su correspondiente distintivo ambiental.</p>	
<b>VIABILIDAD</b>	Variable (si la empresa debe renovar la flota, será el mejor momento).	

<b>Revisión y mantenimientos de la flota de vehículos</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Disponer de vehículos en perfecto estado para reducir el riesgo de accidente.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<p>Programar, además de las revisiones oficiales, comprobaciones periódicas de los principales aspectos de seguridad como la presión y el estado de los neumáticos, el sistema de frenado, entre otros.</p> <p>Establecer un sistema para que los trabajadores puedan comunicar las incidencias de los vehículos que utilizan, dado que es responsabilidad de la empresa asegurar el correcto mantenimiento de los vehículos utilizados en los desplazamientos en jornada. Dichas comprobaciones podrán ser integradas dentro del Plan de mantenimiento preventivo de la empresa.</p> <p>Promover actuaciones que faciliten el correcto mantenimiento de los vehículos particulares utilizados en los desplazamientos “in itinere”, llegando a acuerdos con talleres, realizando acciones informativas, etc, aunque este tipo de vehículos no formen parte de la responsabilidad de la empresa.</p>	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste y fácil implementación).	

<b>Instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en los parkings u otras zonas</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Mejorar la eficiencia de los vehículos de los trabajadores, así como de los de la propia flota de la empresa.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Instalar puntos de recarga en el parking o zonas que pueden habilitarse para ello.	
<b>VIABILIDAD</b>	Baja (alto coste para la empresa).	

<b>Dotación de elementos de seguridad de los vehículos</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Mejorar la seguridad de los vehículos de la empresa y de los trabajadores.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Facilitar la dotación de equipos específicos para mejorar la seguridad de los vehículos de los empleados con el fin de promover el uso de estos elementos: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Avisadores acústicos o visuales.</li> <li>– Cascos para motos.</li> <li>– Botiquines de primeros auxilios.</li> <li>– Equipos de extinción de incendios.</li> <li>– Detectores de fatiga.</li> <li>– Sistemas que faciliten diferenciar conducción y comunicación y eviten distracciones al conductor.</li> </ul> Acordar con proveedores de elementos de seguridad de vehículos para facilitar la sustitución de elementos por otros que ofrezcan un mayor nivel de seguridad en los vehículos privados de los empleados de la empresa.	
<b>VIABILIDAD</b>	Variable dependiendo del alcance (si la empresa llega a acuerdos con proveedores y promociona parte del coste de dichos elementos de seguridad el coste puede ser una inversión asumible).	

<b>Instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en los parkings u otras zonas</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Mejorar la eficiencia de los vehículos de los trabajadores, así como de los de la propia flota de la empresa.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Instalar puntos de recarga en el parking o zonas que puedan habilitarse para ello.	
<b>VIABILIDAD</b>	Baja (alto coste para la empresa).	

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

<b>Implantación de alertas de tráfico y de protocolos anticontaminación</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Facilitar a los empleados información actualizada sobre factores que puedan influir en los desplazamientos “in itinere” y en los desplazamientos en jornada.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Facilitar información actualizada sobre condiciones meteorológicas adversas, obras, aplicación de protocolos anticontaminación, etc... Esta información puede ser facilitada vía correo electrónico, a cada trabajador y/o anunciarla en la intranet, y promoverse su consulta.	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste y fácil implementación).	

<b>Mejora del acceso al centro de trabajo</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Mejorar las infraestructuras de acceso de los empleados a los centros de trabajo para aumentar su Seguridad.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Mejorar, conservar y adecuar los accesos al centro de trabajo, o de vías de titularidad privada del mismo. Promover iniciativas para llegar a acuerdos con ayuntamientos para la modificación de accesos por carretera, calle al centro de trabajo, etc...	
<b>VIABILIDAD</b>	Baja (al depender de la actuación de otros organismos).	

### ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN JORNADA.

<b>Realización de los desplazamientos estrictamente necesarios</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Disminuir el número de desplazamientos.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Identificar desplazamientos susceptibles de ser eliminados a través de la información recopilada en la evaluación de riesgos y en el análisis de la movilidad de los trabajadores. Evitar aquellos desplazamientos que no son imprescindibles. La implantación del teletrabajo evita la realización de desplazamientos. Considerar esta acción como una prioritaria ya que elimina el riesgo vial en sí mismo, al mismo tiempo que se evitan las emisiones contaminantes de los desplazamientos. Es recomendable una buena planificación de las tareas para que esta medida tenga éxito y sea duradera en el tiempo.	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (fácil implementación).	

<b>Planificación de las rutas</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Mejorar las condiciones de seguridad en los desplazamientos.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Realizar un estudio de los desplazamientos que realizan los empleados, rutas de reparto, visitas, comerciales, etc. con el fin de conocer los itinerarios que siguen estos desplazamientos. Elaborar planes de rutas que contengan los trayectos más seguros y eficientes para los principales desplazamientos de los empleados. En el diseño de las rutas priorizar la circulación por vías de alta capacidad (autopistas y autovías) y evitar los tramos de especial siniestralidad. Es recomendable instruir al trabajador para fomentar su autonomía en la elección de rutas seguras, en función de las condiciones reales de la conducción y los posibles cambios a los que se pueda enfrentar.	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (fácil implementación).	

<b>Control del tiempo de trabajo</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Evitar la fatiga física y mental del conductor.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Realizar estudios de los desplazamientos que realizan los trabajadores, rutas de reparto, visitas, comerciales, etc, con el fin de conocer la duración de los desplazamientos. La primera medida es cumplir la normativa relativa a los tiempos de conducción y descanso. Valorar la necesidad de añadir pausas adicionales, en función de las particularidades del puesto de trabajo y de las características del trabajador. Es recomendable instruir a los trabajadores y fomentar su autonomía en la toma de decisiones respecto a las pausas.	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (fácil implementación).	

<b>Gestión de los condicionantes del ritmo de trabajo</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Planificar el trabajo con el fin de evitar presiones de tiempo y rendimiento.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Realizar estudios de los desplazamientos que realizan los empleados, rutas de reparto, visitas, comerciales, etc. con el fin de conocer los factores estresores que aparecen en dichos desplazamientos. En esta línea se recomienda: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ajustar el tiempo necesario para los desplazamientos de forma que puedan hacerse de forma segura sin asumir riesgos por exceso de velocidad, infracciones, etc.</li> <li>– No sobrecargar las rutas, planificarlas con el número necesario de vehículos y trabajadores.</li> <li>– Eliminar las formas de remuneración que van ligadas al número de entregas o servicios.</li> <li>– Diseñar un sistema de apoyo al conductor en caso de incidencias.</li> <li>– Dotar de autonomía al trabajador para que pueda modificar las entregas ante cualquier imprevisto.</li> </ul>	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (fácil implementación).	

### ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS “IN ITINERE”.

<b>Flexibilización de los horarios de trabajo</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Mejorar la seguridad en los desplazamientos “in itinere” de los trabajadores.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Realizar un estudio interno de los hábitos de movilidad de los empleados. Flexibilizar los horarios, siempre que sea posible, de forma que se evite la congestión en las horas punta de entrada y salida de los centros de trabajo, reduciendo el riesgo de accidente que conlleva.	
<b>VIABILIDAD</b>	Media (su desarrollo depende del contexto específico de la empresa).	

<b>Implantación de un servicio de autobús de ruta y lanzaderas</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Reducir el número de vehículos en las vías sustituyéndolos por transportes colectivos y/o públicos.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<p>Poner en marcha rutas de autobuses de la empresa, y/o autobuses lanzadera desde las estaciones de autobús/tren de la ciudad o puntos de recogida y depósito acordados con los trabajadores. La lanzadera puede conectar con el transporte ferroviario y autobús de la zona, con carácter gratuito para los trabajadores.</p> <p>Distribuir los servicios en turnos que se correspondan con las franjas horarias de entrada y salida de la empresa, si es posible, teniendo en cuenta los horarios de los transportes con los que se pretende enlazar.</p> <p>Además de los beneficios relacionados con la Seguridad Vial, se consiguen otra serie de beneficios paralelos: disminución de la contaminación y del consumo energético, eficiencia en la utilización del espacio público, ahorro para los trabajadores, etc.</p>	
<b>VIABILIDAD</b>	Variable según el enfoque y alcance de la medida.	

<b>Gestión del régimen de aparcamiento con criterios de seguridad vial y eficiencia</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Utilizar el aparcamiento como medida disuasoria para potenciar otros modos de desplazamiento tales como el transporte público, la bicicleta o el desplazamiento a pie.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<p>Adecuar el aparcamiento para su uso como elemento de apoyo en las acciones que se emprendan en materia de Seguridad Vial Laboral.</p> <p>Actuaciones como las siguientes van en esa línea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Reducir las plazas como medida disuasoria y fomento del empleo de transporte público.</li> <li>– Reservar las plazas de parking únicamente para empleados que no dispongan de otros medios para acudir al trabajo, o que presenten muchas dificultades para acudir en transporte alternativo (personas con movilidad reducida, distancia al centro de trabajo, horarios Laborales especiales, situación familiar especial, trabajadores de perfil comercial o transportista, etc....).</li> <li>– Dotar de aparcamientos para bicicletas como medida para facilitar el desplazamiento al centro.</li> <li>– Reservar las plazas para coches compartidos.</li> <li>– Cobrar un importe por el uso del parking de la empresa y utilizar esos ingresos para la aplicación de otras medidas en materia de Seguridad Laboral Vial (por ejemplo, subvencionar el coste del transporte público).</li> <li>– Compensar a los trabajadores que no utilicen el aparcamiento de la empresa (vales, tickets descuento, premios, etc....).</li> </ul>	
<b>VIABILIDAD</b>	Media (coste para la empresa).	

<b>Subvención del coste del billete del transporte publico</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Incrementar el uso del transporte público entre los empleados	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Compensar el precio del billete o abono, económicamente o por otras vías, a los trabajadores que utilicen el transporte público. En este sentido la subvención se puede obtener a través de diversas fórmulas: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Establecer un convenio para el billete de autobús: por ejemplo, financiar parte del coste del abono mensual para el trabajador.</li> <li>– Establecer acuerdos con el ayuntamiento para ofrecer precios ventajosos para los trabajadores.</li> <li>– Establecer fórmulas mixtas como, por ejemplo, el cobro de plazas de aparcamiento de la empresa para emplear los ingresos en financiar el billete de transporte público.</li> </ul>	
<b>VIABILIDAD</b>	Media (coste para la empresa).	

<b>Fomento de los desplazamientos a pie</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Reducir el uso del coche para aquellos trabajadores que realizan desplazamientos cortos.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Favorecer el desplazamiento a pie: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Estudiar rutas seguras de desplazamiento a pie.</li> <li>– Elaborar un plano de rutas a pie hasta determinados puntos (parada de bus, etc...).</li> </ul>	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste).	

<b>Fomento de los desplazamientos en bicicleta</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Reducir el uso del coche para aquellos trabajadores que realizan desplazamientos cortos	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Favorecer el uso de la bicicleta para acudir al centro de trabajo. Poner en práctica alguna de las siguientes medidas orientadas a promover y facilitar el desplazamiento al centro de trabajo en bicicleta: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Habilitar aparcamientos especiales para bicicletas cerca de las instalaciones.</li> <li>– Dotar de cascos, candados y otros elementos de seguridad para bicicletas.</li> <li>– Habilitar vestuarios y duchas para aquellos trabajadores que acudan al centro de trabajo en bicicleta.</li> <li>– Acordar con proveedores y talleres especializados para facilitar la adquisición y el mantenimiento de bicicletas para los trabajadores objetivo.</li> <li>– Formar de los trabajadores en el uso seguro de la bicicleta.</li> </ul>	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste).	

<b>Implantación del teletrabajo</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Reducir el número de desplazamientos y consecuentemente la exposición al riesgo, contribuyendo al desarrollo de una Movilidad Segura y Sostenible.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Posibilitar que los trabajadores puedan desempeñar su actividad desde sus hogares, favoreciendo la consecución de cero lesionados (menor exposición al riesgo), cero contaminación ambiental y congestión. Esta medida contribuye a la motivación de los trabajadores y a la mejor conciliación de la vida personal, familiar y laboral.	
<b>VIABILIDAD</b>	Media.	

<b>Promoción del coche compartido</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Reducir el número de vehículos que se desplazan en la empresa fomentando el uso del vehículo compartido.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<p>Promover acciones de coche compartido dado que las ventajas son múltiples. Por un lado, se consigue la reducción de gastos del vehículo (inversión y amortización) como de gastos asociados a su uso (utilización de combustible, mantenimiento, reparación y costes asociados al aparcamiento ya que se comparten. Por otro lado, se consiguen otros beneficios indirectos como: el uso más racional del coche, la disminución de la contaminación, el fomento de las relaciones personales entre trabajadores, la reducción de la tensión, el cansancio y el estrés, la reducción del coste de los desplazamientos, etc.... Esta acción se puede poner en marcha con la aplicación de alguna (o todas) de las siguientes medidas por parte de la empresa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Dar preferencia a los coches compartidos en el aparcamiento de la empresa: prioridad a la hora de asignar plazas de garaje o las más cercanas a las instalaciones.</li> <li>– Implantar un sistema de base de datos de contactos entre los trabajadores para consultar la disponibilidad o demanda de coche compartido (a través de listas de correo, foros, plataforma o página web en la intranet de la empresa, app propia de la empresa para tal fin, etc). Para ello, se puede crear un Fichero de Coche Compartido con los datos de los trabajadores interesados en compartir coche con otros compañeros.</li> <li>– Diseñar un distintivo (tarjeta, pegatina, etc.) que diferencie al coche compartido del resto de vehículos.</li> <li>– Garantizar la vuelta a casa para los usuarios de coche compartido: por ejemplo, establecer un programa de “vuelta a casa” garantizada que asegure a los trabajadores el retorno al domicilio en caso de problemas con el coche compartido. Este programa puede contemplar aspectos tales como, destinar fondos económicos para hacer frente a los posibles gastos que se originen (transporte público, taxi, a través de aplicaciones de movilidad 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.</li> <li>– Recompensar con tickets para gasolina o vales descuento a los propietarios de coches compartidos.</li> </ul>	
<b>VIABILIDAD</b>	Media (su desarrollo depende del interés de terceros).	

**ACCIONES DIRIGIDAS A LA GESTIÓN DE LAS COMUNICACIONES EN LOS DESPLAZAMIENTOS.**

<b>Establecimiento de una política clara en relación a las comunicaciones</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Evitar las situaciones de riesgo por el uso de dispositivos de comunicación.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<p>Definir claramente la política de la empresa respecto a la confluencia de comunicaciones y conducción. Los trabajadores deben tener claras las medidas y objetivos de la empresa en este aspecto.</p> <p>Formar y sensibilizar sobre los riesgos generados y asumir las medidas a aplicar como absolutamente necesarias.</p> <p>Establecer claramente las reglas a seguir en materia de comunicaciones ligadas a conducción. Se deben definir claramente la posición y política de la empresa en relación al uso de estos dispositivos, que aborde aspectos como el compromiso de la empresa de evitar comunicarse con un trabajador que se sepa que está en un desplazamiento, así como asegurar que dicho trabajador nunca compagine ambas actividades.</p> <p>Las medidas adoptadas pueden orientarse a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Prohibir la utilización de dispositivos móviles siempre que el vehículo no se encuentre parado.</li> <li>– Denunciar a la estructura responsable de la política de Seguridad Vial incumplimientos, tanto por parte de los trabajadores como de la empresa.</li> <li>– 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 ...)</li> </ul> <p>Las medidas que se adopten deberán especificar su aplicación, a desplazamientos “in itinere” y en misión, tanto los que se realicen con vehículos de flota como con vehículos propios de los trabajadores.</p> <p>Para facilitar la implantación de las medidas, se puede trabajar conjuntamente con los proveedores de vehículos de flota de la empresa, cuando los hubiera, para asegurar que los vehículos incorporen sistemas que faciliten diferenciar conducción y comunicación y eviten distracciones al conductor, así como fomentar la incorporación de los mencionados sistemas a los vehículos particulares de los trabajadores.</p>	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (fácil implementación).	

<b>Incorporación a los dispositivos móviles de sistemas que eviten las distracciones</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Reducir el número de accidentes en la empresa cuya causa es el uso del teléfono móvil durante la conducción.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<p>Promover la utilización de tecnologías que evitan las distracciones, como aplicaciones de móvil que implementan el modo conducción que inhibe las funciones incompatibles con la conducción o, incluso envía respuestas automáticas indicando que se están conduciendo y almacenando los mensajes para que puedan ser consultados al detener el vehículo.</p>	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste y fácil implementación).	

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

<b>Impartición de formación en conducción segura de vehículos</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Formar a los trabajadores de la empresa en técnicas de conducción segura con el fin de evitar accidentes de tráfico.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<p>Formar a los empleados de la empresa en técnicas de conducción defensiva, a través de un comportamiento adecuado del conductor que contribuya a evitar accidentes. Abordar conceptos tales como la influencia del estado físico y mental sobre la conducción, adoptar una actitud relajada y educada en la conducción, el respeto y la tolerancia hacia los demás conductores, identificar los potenciales indicios de riesgo y anticipación a los riesgos de forma que no se conviertan en accidentes.</p> <p>Estos cursos de formación suelen estar enfocados según el tipo de vehículo, y especialmente en aquellos vehículos distintos de los turismos: conducción segura de motos, camiones, autobuses, etc....</p>	
<b>VIABILIDAD</b>	Media (alto coste y fácil implementación).	

<b>Impartición de formación en Seguridad Vial</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Crear una cultura de empresa que fomente la conducción segura y eficiente, actuando sobre el comportamiento del empleado al volante, sensibilizándole y formándole.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<p>Ofertar a los trabajadores de la empresa formación específica en Seguridad Vial, tanto en la 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.</p> <p>La formación puede tratar los factores fundamentales en la generación de accidentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– La persona (percepción y repuesta, condiciones físicas, fatiga, somnolencia, estado anímico, alcohol y drogas, etc.)</li> <li>– El vehículo (Seguridad activa, Seguridad pasiva, mantenimiento, etc.)</li> <li>– La vía (consejos para una conducción segura y situaciones de emergencia).</li> </ul> <p>Esta formación debe mantenerse actualizada de manera frecuente, ofrecerse a todos los trabajadores de nueva incorporación y revisarse en función de los resultados obtenidos por los trabajadores, especialmente en caso de que se produzcan incidentes relacionados con la Seguridad Vial en la empresa (accidente de un vehículo de reparto, comercial, etc....).</p> <p>Los cursos de formación pueden presentarse en diversas modalidades (online, presencial, combinación, ...). Esta acción es útil no solo como medida de formación para los trabajadores, sino que también para conocer sus hábitos en materia de Seguridad Laboral Vial. 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....).</p>	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste)	

<b>Desarrollo de talleres con simuladores de conducción</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Reducir la siniestralidad laboral formando a los trabajadores para poder afrontar situaciones de riesgo durante la conducción.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<p>Formar a los trabajadores mediante un simulador de conducción. A través de la simulación se pretende incrementar la percepción de riesgo que el conductor tiene ante situaciones de conducción peligrosas.</p> <p>La acción puede constar de las siguientes etapas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fase teórica donde se imparten conceptos generales de Seguridad Vial y fase práctica, donde el alumno se pone al mando del simulador.</li> <li>– Presentación de una serie de situaciones sobre las que se desee incidir en la formación (Seguridad Vial, conducción eficiente, reacción ante peligros en la carretera, etc).</li> <li>– Experimentación de las situaciones a los mandos del simulador de conducción, recibiendo una puntuación en función de su desempeño.</li> <li>– Recepción del feedback sobre las actuaciones realizadas y las mejoras posibles tras la primera experiencia en el simulador.</li> <li>– Realización de un segundo trayecto controlado en el simulador dónde los alumnos tendrán que aplicar las técnicas aprendidas y compararán sus resultados iniciales con estos últimos.</li> </ul>	
<b>VIABILIDAD</b>	Baja (alto coste).	

<b>Desarrollo de jornadas/ponencias/charlas de formación en Movilidad Segura y Sostenible</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Dotar a los trabajadores de una cultura de Movilidad segura y Sostenible, así como de los factores de riesgo recurrentes.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Abordar cuestiones como: conducción segura, conducción eficiente, Movilidad Sostenible, Riesgos Laborales con incidencia en la Seguridad Vial.	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste y fácil implementación).	

### ACCIONES ORIENTADAS A INFLUIR SOBRE EL FACTOR HUMANO/CONDUCTOR A TRAVÉS DE LA SENSIBILIZACIÓN.

<b>Desarrollo de campañas divulgativas de concienciación en Movilidad Segura y Sostenible</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Sensibilizar y concienciación de los riesgos en la conducción, especialmente en periodos estivales, incidiendo en los principales factores de riesgo.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Lanzar una campaña informativa mediante correo electrónico, elaboración de carteles, trípticos o cualquier otro material u herramienta que facilite transmitir el mensaje de llevar a cabo un Movilidad Segura y Sostenible, particularmente, en periodo vacacional.	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste y fácil implementación).	

<b>Desarrollo de campañas para fomentar la Seguridad Vial en el entorno familiar</b>		
<b>OBJETIVO</b>	Formar y difundir entre los empleados prácticas seguras de conducción aplicables en sus desplazamientos diarios con sus vehículos, para transmitir a su entorno familiar.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Desarrollar una campaña que puede tomar distintas modalidades enfocadas en torno a la familia: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Desarrollar un concurso entre empleados y concursos dirigidos a hijos de empleados.</li> <li>– Informar sobre todo el material que hay disponible en la página Web de la DGT, para niños, jóvenes y mayores.</li> </ul>	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste).	

<b>Desarrollo de campañas divulgativas de concienciación en Movilidad Sostenible</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Sensibilizar y concienciar en la cultura de la Movilidad Sostenible, sus beneficios y cómo modificar la pauta modal.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	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 desplazamientos de que no sean el vehículo privado (transporte público, bicicleta, desplazamiento a pie...).	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste).	

<b>Promoción del uso de transporte público</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Fomentar el uso del transporte público entre los empleados para sus desplazamientos” in itinere” y para los desplazamientos en misión.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Sensibilizar a los empleados y a terceros en el uso del transporte público para acudir al centro de trabajo a través de una campaña divulgativa en el propio centro de trabajo. Para ello se proponen las siguientes medidas para su inclusión en el Plan: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Creación de una campaña interna publicitaria de sensibilización.</li> <li>– Instalación de carteles en las zonas comunes del centro de trabajo</li> <li>– Envío masivo de correo electrónico corporativo animando a los empleados a utilizar el transporte público para acudir a trabajar.</li> <li>– Informar sistemáticamente al personal invitado externo de cómo llegar en transporte público.</li> </ul> Al margen de la reducción de los accidentes de tráfico, existen una serie de beneficios indirectos derivados de esta acción, como pueden ser la reducción de la contaminación, los atascos, el stress, etc. Para mejorar la efectividad de esta medida, se recomienda complementarla con la medida de subvención del transporte público por parte de la empresa.	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste y fácil implementación).	

<b>Desarrollo de jornadas/ponencias/charlas de concienciación sobre los desplazamientos en bicicleta y a pie</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Concienciar en la necesidad de lograr una Movilidad Sostenible, fomentando un cambio modal hacia los modos más sostenibles.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Desarrollar acciones formativas 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, etc. Las acciones formativas pueden adoptar diversas modalidades: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Jornadas.</li> <li>– Charlas y debates con participación del público.</li> </ul>	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste y fácil implementación).	

### ACCIONES SOBRE LA COMUNICACIÓN INTERNA EN LA EMPRESA.

<b>Creación de un espacio en intranet</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Informar sobre los avances de implementación del Plan de Movilidad Segura y Sostenible y concienciar sobre los distintos aspectos que se vaya desarrollando.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Dar a conocer a los trabajadores las acciones que se desarrollan así como las herramientas que se establezcan para ello.	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste).	

<b>Creación de un buzón de sugerencias</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Conocer las necesidades de los trabajadores, así como iniciativas que puedan resultar de aplicación.	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Crear un buzón de sugerencias virtual en el espacio de la intranet que se determine para el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste y fácil implementación).	

<b>Creación de un tablón de Movilidad Segura y Sostenible</b>		 
<b>OBJETIVO</b>	Informar sobre las diversas acciones que se vayan desarrollando, así como para transmitir mensajes de sensibilización (en un lugar visible para todos los trabajadores).	
<b>DESCRIPCIÓN</b>	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. Facilitar información a aquellas personas que por las características de sus puestos no acceden diariamente a un ordenador y no tienen otro medio para recibir información.	
<b>VIABILIDAD</b>	Alta (bajo coste y fácil implementación).	

## 9.- 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”.  
[http://www.dgt.es/Galerias/Seguridad-Vial/politicas-Viales/sectoriales/doc/Seguridad\\_Vial\\_empresa.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/Seguridad-Vial/politicas-Viales/sectoriales/doc/Seguridad_Vial_empresa.pdf)
- Dirección General de Tráfico. “Plan Tipo de Movilidad Segura y Sostenible en la empresa”.
- Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia. Herramienta informática de apoyo para la investigación de accidentes de tráfico.  
[http://www.dgt.es/Galerias/Seguridad-Vial/politicas-Viales/sectoriales/doc/Seguridad\\_Vial\\_empresa.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/Seguridad-Vial/politicas-Viales/sectoriales/doc/Seguridad_Vial_empresa.pdf)
- DGT, 2011. “El valor monetario de una vida estadística en España”, Estimación en el contexto de los accidentes de tráfico. Universidad de Murcia y Universidad Pablo Olavide de Sevilla. 2011.  
<https://www.msbs.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Lesiones/JornadaDecenioAccionSeguridadVial/docs/InfomreVVEJorgeMartinez.pdf>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT. Ministerio del Interior, 2010. “Guía del consejo sanitario en Seguridad Vial Laboral”.
- FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial). 2010. “Manual de Buenas Prácticas en la Prevención de accidentes de tráfico Laborales” elaborado para la Dirección General de Tráfico y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.  
[https://oiss.org/wp-content/uploads/2018/11/Manual\\_Prevencion\\_Accidentes\\_Trafico\\_Laborales.pdf](https://oiss.org/wp-content/uploads/2018/11/Manual_Prevencion_Accidentes_Trafico_Laborales.pdf)
- Fundación Mapfre. Instituto de Seguridad Vial. “Informe PRAISE”.  
<http://www.SeguridadVialenlaempresa.com/Seguridad-empresas/proyecto-europeo-praise/informes/>
- Ministerio de Fomento, 2009. “Estrategia Española de Movilidad Sostenible”.  
[http://www.fomento.es/mfom/lang\\_castellano/especiales/calidadambiental/](http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/especiales/calidadambiental/)
- IDEA Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2006. “Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Transporte al centro de Trabajo”.  
<http://www.idae.es>
- Unión Europea, 2010. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 20 de julio de 2010, titulada “Hacia un espacio europeo de Seguridad Vial: orientaciones políticas sobre Seguridad Vial 2011-2020” (COM (2010)389 final).  
[https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/road\\_safety\\_citizen/road\\_safety\\_citizen\\_100924\\_es.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_es.pdf)
- Organización Mundial de la Salud, 2009. “Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial: es hora de pasar a la acción”.  
[www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/index.html).
- Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo (IRSST), 2010, Comunidad de Madrid. “Guía para la Prevención de los accidentes de tráfico con relación Laboral”.  
<http://www.madrid.org/bvirtual/BVCM015615.pdf>
- Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud. Comisiones Obreras, 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/A4545548-AFCD-444E-804D-D5D47B59E44C/146013/GuiaSegVial.pdf>
- Real Automóvil Club España. Informe “El tráfico como riesgo Laboral”.  
<http://www.academiarace.com/Movilidadasturas/El-trafico-como-riesgo-Laboral-es-2824544371340>
- Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la comunidad de Madrid y Fundaciones Española para la Seguridad Vial (FESVIAL), 2020. “Guía práctica. Seguridad Vial Laboral”.  
[www.fesVial.es](http://www.fesVial.es)
- Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2019 “Planes de Transporte al Trabajo”.  
<http://www.idae.es>
- Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales; 2016 “Guía práctica de Seguridad Vial Laboral”.  
[http://www.osalan.euskadi.eus/contenidos/libro/Seguridad\\_201690/es\\_doc/adjuntos/guia\\_Seguridad\\_Vial\\_Laboral.pdf](http://www.osalan.euskadi.eus/contenidos/libro/Seguridad_201690/es_doc/adjuntos/guia_Seguridad_Vial_Laboral.pdf)
- 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”.  
[http://www.mites.gob.es/itss/ITSS/ITSS\\_Descargas/Atencion\\_ciudadano/Normativa\\_documentacion/Docum\\_ITSS/GuiaITSS\\_Vial.pdf](http://www.mites.gob.es/itss/ITSS/ITSS_Descargas/Atencion_ciudadano/Normativa_documentacion/Docum_ITSS/GuiaITSS_Vial.pdf)

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

#### **NACIONALES**

- AESLEME (Asociación de Prevención y de Víctimas de Accidentes)  
<http://www.aesleme.es>
- ASOCIACIÓN DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO  
<http://www.pat-apat.org>
- DIA (Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes de Tráfico)  
<http://www.asociaciondia.org>
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO  
<http://www.dgt.es/es/>
- FESVIAL (Fundación para la Seguridad Vial)  
[www.fesVial.es/](http://www.fesVial.es/)
- FUNDACIÓN MAPFRE  
<http://www.mapfre.com/fundacion/es/seguriad-Vial.shtml>
- FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES  
[www.funprl.es/](http://www.funprl.es/)
- IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía)  
[www.idae.es/](http://www.idae.es/)
- INE (Instituto Nacional de Estadística)  
[www.ine.es](http://www.ine.es)
- INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO  
[www.insst.es/](http://www.insst.es/)
- INSTITUTO ASTURIANO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES  
<http://www.iaprl.org>

- INSTITUTO CÁNTABRO DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO  
<http://www.icasst.es>
- INSTITUTO SINDICAL DE TRABAJO AMBIENTE Y SALUD (CCOO)  
<http://www.istas.ccoo.es>
- ONG STOP ACCIDENTES  
<http://stopaccidentes.org/>
- RACE  
<https://www.race.es/>
- SERVEI CATALA DE TRANSIT  
<http://transit.gencat.cat/ca/>

#### INTERNACIONALES

- AGENCIA EUROPEA PARA LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO  
<https://osha.europa.eu/es>
- ASIRT (Association for Safe International Road Travel de los EEUU)  
<https://www.asirt.org>
- ASOCIACION EUROPEA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES  
<http://www.acea.be/>
- BANCO MUNDIAL  
<http://www.worldbank.org/transport/roads/safety.htm>
- DFT (Department for Transport)  
<http://www.dft.gov.uk/>
- DRIVING FOR BETTER BUSINESS  
[www.drivingforbetterbusiness.com/](http://www.drivingforbetterbusiness.com/)
- EURORAP (European Road Assessment Programme)  
<http://www.eurorap.org/>
- FIA Foundation for the Automobile and Society (Fundacion)  
<https://www.fia.com/es>
- FUNDACION ROAD SAFETY  
<http://www.roadsafe.com>
- GRSP (Global Road Safety Partnership)  
<http://www.grsroadsafety.org/>
- IRAP (International Road Assessment Programme)  
<http://www.irap.net>
- IRF (International Road Federation)  
<https://www.irfnews.org/>
- OBSERVATORIO EUROPEO DE SEGURIDAD VIAL  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/index_en.htm)
- SECTOR TRANSPORTE DE LA COMISIÓN EUROPEA  
[https://europa.eu/european\\_union/topics/transport\\_es](https://europa.eu/european_union/topics/transport_es)

## 10.- ANEXOS

Los anexos incluidos a continuación pueden ser una herramienta importante para obtener información sobre la situación actual de la empresa y de sus trabajadores respecto a la Seguridad Laboral Vial. 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 cada empresa deberá adaptarlos a sus características, eliminando aquellas preguntas que no sean de aplicación en su caso o que puedan suponer algún problema para garantizar la confidencialidad de los encuestados.

**ANEXO I****PROPUESTA DE CUESTIONARIO PARA DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN EN LA EMPRESA:****CUESTIONARIO PARA EL TRABAJADOR****Sexo:**

- 
- Hombre
- 
- Mujer

**Edad:**

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

**Horarios de trabajo:**

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

**Puesto de trabajo:** .....**Experiencia en la conducción (años):** .....**Accidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico?**

- 
- Sí
- 
- 
- No

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

- 
- Sí
- 
- 
- No

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

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

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

- 
- Sí
- 
- 
- No

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

- 
- Yo mismo
- 
- 
- La empresa

**¿Con cuánto tiempo de antelación se suelen prever mis misiones?:** .....**Trayectos “in itinere”****Medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo**

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

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

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

.....

**Número de kilómetros mensuales efectuados en el marco profesional (km):** .....

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

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

**Concrete los principales Riesgos que percibe:**

.....  
.....

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

.....  
.....

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

**El riesgo se produce en:**

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

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

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

**Concrete el riesgo que percibe:**

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

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

.....

.....

.....

**ANEXO II****PROPUESTA DE CUESTIONARIO PARA DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN EN LA EMPRESA:****CUESTIONARIO PARA LA EMPRESA**

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

- Sí
- No

¿Cuenta su empresa con una política de Seguridad Vial en el entorno Laboral?

- Sí
- No

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

- Sí
- No

¿Cómo procura que sus trabajadores 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 empresa, ¿qué medidas se adoptan para que los trabajadores tengan los conocimiento, motivación, información y formación necesarios para seguir la política de Seguridad Vial en el entorno Laboral?

.....

.....

.....

¿Dispone la empresa de una política sobre el 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 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
- Reposo cabezas en todos los asientos
- Airbag tanto en el asiento del conductor como en el del acompañante
- Airbag lateral
- Frenos ABS
- Sistema antideslizamiento
- Sistema anti rotación en frenada de emergencia
- Aire acondicionado
- Equipo de manos libres para el teléfono móvil
- Sistema de bloqueo según índice de alcoholemia
- Otro equipamiento de Seguridad como chaleco reflectante, linterna, 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 trabajadores 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 trabajadores sobre qué medidas piensa adoptar o ha adoptado como consecuencia de sus informes de incidentes?**

- Sí
- No

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

Fecha del accidente: ...../ ...../ .....

**Momento del accidente:**

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

**Implicado como:**

- Conductor
- Viajero

**Consecuencias del accidente:**

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

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

.....

**Vehículo en el que iba:**

- Particular
- Empresa

**Tipo de vehículo:**

- De dos ruedas
- Turismo
- Furgoneta
- Vehículo pesado

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

- Sí. Número de veces: .....
- No

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

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



