

GUÍA PARA PROMOVER LA SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA



2012 CONTIGO
AVANZAMOS



Gobierno
de Navarra

Guía para promover la seguridad vial en la empresa

Título: Guía para promover la seguridad vial en la empresa

Autores:

Juan López Gutiérrez. Tesicnor SL.
Javier Eransus Izquierdo. Instituto Navarro de Salud Laboral
Ángel Parra Osés. Instituto Navarro de Salud Laboral

© GOBIERNO DE NAVARRA
Departamento de Salud

Instituto Navarro de Salud Laboral
www.cfnavarra.es/insl

Promociona y distribuye:

Fondo de Publicaciones del Gobierno de Navarra
Departamento de Presidencia e Interior
c/ Navas de Tolosa, 21
Tel.: 848 42 71 21
Fax: 848 42 71 23
e-mail: fpubli01@cfnavarra.es
<http://www.navarra.es>
31002 Pamplona

Diseño gráfico: Ana Cobo · Óscar Munárriz
D.L.: NA-879-2009
ISBN: 978-84-235-3130-1
Impresión: Linegrafic, S.A.

Febrero 2009

Índice

A. Introducción

Seguridad vial y siniestralidad laboral	7
Factores de seguridad vial	8
Accidentes “in itinere” y accidentes en misión	9

B. Plan de prevención en la empresa

1. Análisis	11
1.1. Establecer la situación de los desplazamientos en carretera.....	11
1.1.1. Desplazamientos en misión.....	12
1.1.2. Desplazamientos “in itinere”	12
1.2. Analizar los accidentes en misión e “in itinere” ocurridos	13
1.2.1. Inventario de accidentes de la empresa.....	13
1.2.2. Analizar las actas amistosas de accidentes.....	14
1.2.3. Analizar los testimonios de los implicados.....	15
1.2.4. Investigar los accidentes “in itinere”	15
1.2.5. Investigación de los casi-accidentes o incidentes.....	16
1.2.6. El coste de los accidentes viales. Consecuencias económicas	16
1.3. Analizar las condiciones reales de conducción	17
1.3.1. Tareas reales de conducción.....	17
1.3.2. Condiciones reales de trayecto	18
1.3.3. Presiones de tiempo.....	18
1.4. Analizar la gestión de los desplazamientos	19
1.4.1. Organización de los desplazamientos.....	19
1.4.2. Gestión del parque de vehículos	19
1.4.3. Gestión del personal conductor	21
1.4.4. Análisis de accidentes	22
1.4.5. Organización del tráfico en la propia empresa y en sus inmediaciones ...	22
1.4.6. Implicación de la empresa.....	23
1.4.7. Establecimiento de un plan de acción	24
2. Cuestionario para el auto-diagnóstico.....	25
3. Propuesta de medidas preventivas	39
3.1. Concienciación y formación	39
3.2. Factores de riesgo relacionados con el vehículo.....	41
3.3. Factores de riesgo relacionados con el trabajador	45
3.4. Factores de riesgo relacionados con la vía y las condiciones meteorológicas...	55
3.5. Movilidad y seguridad vial	59

C. La Carta Europea de la Seguridad Vial

¿Qué es la Carta Europea de la Seguridad Vial?	63
Potenciales compromisos a recoger por la Carta Europea de Seguridad Vial	65

Bibliografía	69
---------------------------	----

A. Introducción

Seguridad vial y siniestralidad laboral

Hoy en día no concebimos la idea de vivir sin coche. Las ciudades cambian, se amplían al extrarradio y a su vez crecen los polígonos industriales, por lo que cada vez es más habitual residir o trabajar en la periferia.

El coche se ha convertido en una necesidad. El paso siguiente a sacar el carné de conducir es tener un coche propio. En las familias es cada vez más frecuente que cada conductor tenga su vehículo. Así pues, cada día somos más en la carretera.

Y ¿para qué usamos el coche? Para ir de vacaciones, hacer la compra en grandes superficies, etc. Pero si analizamos el tiempo que pasamos conduciendo, la mayoría es para ir y volver del trabajo, o para desplazarse dentro de la jornada de trabajo.

Un análisis estadístico de los accidentes de tráfico laborales ocurridos en Navarra en el período 1991-2007 nos indica que su distribución tiene las siguientes características:

240 ACCIDENTES MORTALES,

lo que supone el **52%** del total de los accidentes laborales ocurridos.

- Ocurridos in itinere..... 62%
- En misión para profesionales del transporte 16%
- En misión para no profesionales de transporte 22%
- Media anual..... 14 accidentes/año

664 ACCIDENTES GRAVES O MUY GRAVES,

lo que supone el **20%** del total de los accidentes laborales ocurridos.

- Ocurridos in itinere..... 64%
- En misión para profesionales del transporte 10%
- En misión para no profesionales de transporte 26%
- Media anual..... 39 accidentes/año

Si bien en los últimos años las cifras de accidentes laborales con baja y los siniestros mortales han ido disminuyendo, los accidentes in itinere han seguido la tendencia contraria.

La conciencia preventiva con respecto a los accidentes de tráfico por razón del trabajo, está menos desarrollada que para el resto de riesgos laborales. Es esta una de las razones que justifican la elaboración de la presente guía.

Los accidentes de tráfico son un peligro que pocas veces percibimos porque conducir es una situación a la que estamos acostumbrados y en la que nos sentimos seguros: *“a mí no me va a pasar nada”*.

La carretera es el lugar más inseguro para muchos trabajadores



Si preguntamos a la mayoría de conductores qué tal son al volante, pocos reconocerán que no conducen bien. Si por el contrario preguntamos qué tal conducen el resto de usuarios que se cruzan en su camino habitual, sin duda harán referencia a numerosos conductores que hayan demostrado irresponsabilidad. ¿Qué es lo que ocurre? ¿Las prisas? ¿El exceso de confianza?.

Factores de seguridad vial

La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tráfico o la minimización de sus efectos. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (autobús, camión, automóvil, moto y bicicleta).

¿Evitable o Inevitable?

Pensamos que la mayoría de los accidentes son casuales, fortuitos, cosa del destino o por mala suerte; en resumen, los consideramos inevitables. Estar en el momento y lugar equivocado. Esta creencia es totalmente errónea.

Los accidentes son previsibles y evitables. Son “la punta del iceberg”, el indicador de un problema muy extendido. Por cada accidente ocurrido hay gran cantidad de sucesos que podrían haber terminado en accidente y gran cantidad de acciones inseguras e incorrectas en la carretera. La OMS (Organización Mundial de la Salud), en el año 2004, estableció que **“la seguridad vial no es accidental”**.



Los accidentes de tráfico son un problema grave de salud. Suponen la primera causa de Años Potenciales de Vida Perdidos (indicador de muerte prematura) para ambos sexos, mayor que el cáncer o las enfermedades cardiovasculares. Es la primera causa de muerte en jóvenes de 15 a 24 años.

Factores de riesgo:

Podemos agrupar los factores de riesgo en tres grandes grupos:

- **El factor humano** supone el 70-90% de la responsabilidad en un accidente. La mayoría de los accidentes de tráfico reflejan aspectos como son el exceso de velocidad, cansancio, alcohol, distracciones etc.
- **El factor vehículo** es otro factor determinante: la antigüedad, su seguridad pasiva, la condición en la que se encuentra etc. El 35% de coches en España tienen más de 10 años, hecho que además viene aumentando en los últimos años...

Ambos factores están frecuentemente interrelacionados.

Si se produce un accidente a raíz de un reventón de rueda, ¿es factor vehículo o factor humano que no vigiló el estado del neumático y la profundidad del dibujo?

Entre los factores causantes de los accidentes de tráfico, el factor humano se encuentra implicado en más del 75% de los casos

- **El factor vía y las condiciones climáticas:** conservación, trazado, anchura, señalización de las vías, control tráfico y supervisión por parte de la autoridad policial competente, condiciones meteorológicas ambientales: oscuridad, lluvia, hielo, nieve, viento, calor excesivo, etc.

Accidentes “in itinere” y accidentes en misión

Se considera accidente de trabajo:

En España, según el artículo 115 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social se entiende por accidente laboral o de trabajo, toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

A partir de 2005, la definición de accidente laboral también incluye a los trabajadores autónomos que previamente así lo soliciten a la Seguridad Social y abonen las cuotas sociales correspondientes a la cobertura de contingencias laborales.

Se consideran así mismo como accidentes laborales en España, a diferencia del resto de los países del entorno:

- Los accidentes que ocurren al ir o volver del trabajo, que se haya producido entre el domicilio habitual del trabajador y el puesto de trabajo. Estos accidentes son denominados accidentes “in itinere”.
- Los accidentes que ocurren al trabajador con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical o de gobierno de las entidades gestoras, así como los ocurridos al ir o al volver del lugar en el que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos.
- Los ocurridos con ocasión o por consecuencia de las tareas que, aún siendo distintas a las de su categoría profesional, ejecuta el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa.
- Los acaecidos en actos de salvamento y en otros de naturaleza análoga, cuando unos y otros tengan conexión con el trabajo.
- Las enfermedades que contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo, siempre y cuando se pruebe que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la realización del mismo y no esté catalogada como enfermedad profesional.
- Las enfermedades o defectos padecidos con anterioridad por el trabajador que se agraven como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente.
- Los infartos de miocardio, trombosis, hemorragias cerebrales o similares cuando se producen a causa o consecuencia del trabajo.



No se considera accidente de trabajo:

- La imprudencia temeraria, aunque sí la imprudencia profesional.
- El accidente que se produce en el puesto de trabajo cuando el accidentado está cometiendo un delito doloso.
- Los infartos de miocardio, trombosis, hemorragias cerebrales o similares si no son producto del trabajo. Existe una presunción iuris tántum en el artículo 115 del Texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social sostiene que se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo.

B. Plan de prevención en las empresas

1. ANÁLISIS

Con el objeto de disponer de una visión global de la problemática relativa a la prevención de los accidentes de tráfico en el ámbito sociolaboral hemos de proceder a ejecutar la siguiente secuencia de actuación:

- 1) Establecer la situación de los desplazamientos en carretera.
- 2) Analizar los factores concurrentes en los accidentes en misión e itinere ocurridos.
- 3) Analizar las condiciones reales de conducción.
- 4) Analizar la gestión de los desplazamientos.

1.1. Establecer la situación de los desplazamientos en carretera

Cualquier gestión de prevención empieza por una recopilación de informaciones. Esta primera etapa tiene una importancia fundamental, ya que permite que la empresa tenga una visión de conjunto cercana a la realidad.

En esta etapa se trata de reflexionar globalmente:

- Sobre las consecuencias, la naturaleza y las condiciones de desplazamiento que puedan comportar la actividad de la empresa y las características del sector donde se sitúa dicha empresa.
- Sobre la situación geográfica, el medio ambiente, los viales privados y las vías públicas por las que circulan los empleados de empresa.
- Sobre las funciones o perfiles profesionales concernidos por los desplazamientos en misión en la empresa.
- También será interesante preguntarse cómo tal o cual evolución en la actividad de la empresa pudo modificar las condiciones de desplazamiento.



Por ejemplo:

- Desarrollo de la actividad comercial.
- Incremento del campo de acción.
- Oferta de un nuevo servicio que requiera utilizar un medio de transporte individual.
- Nueva implantación, etc.

1.1.1. Desplazamientos en misión



El recuento de las personas que se desplazan en su jornada de trabajo, debe ser exhaustivo para permitir un conocimiento real de la situación. Este trabajo, que puede parecer sencillo para los transportistas y los repartidores, en cambio lo es menos para las funciones donde la conducción no es la actividad principal: comerciales, técnicos, personal de mantenimiento...

La empresa puede ayudarse con documentos que obren en su poder y que hagan referencia a las misiones realizadas por los empleados.

Las personas que tienen que trabajar fuera del recinto de la empresa sobre o cerca de una vía pública y que no hagan uso de un vehículo, pueden también verse expuestas al riesgo de un accidente de circulación.

Estudios realizados en empresas han demostrado que los responsables subestiman a menudo el número de personas que llevan a cabo desplazamientos en misión en la empresa, especialmente desplazamientos cortos.

El kilometraje medio anual recorrido por cada función o perfil profesional es un primer indicador del grado de exposición al riesgo. En efecto, se **incrementa el riesgo de accidente con el número de kilómetros recorrido**.

En esta etapa, es interesante analizar las características de los desplazamientos en misión:

- Contenido de las misiones: gestiones comerciales, mantenimiento y reparación, entregas y carreras, transporte de mercancías, de equipos o de personas...
- Longitud media de las misiones y frecuencia (regular u ocasional).
- Duración media de las misiones y tiempo semanal medio dedicado a la conducción.
- Red utilizada: autopistas, carreteras nacionales o secundarias, carreteras comarcales.
- Tipo de vehículo utilizado.

1.1.2. Desplazamientos “in itinere”

Al quedar a criterios individuales y personales la elección de los trayectos y de los medios de transporte, la mejor forma que tiene la empresa para recoger la información sobre el trayecto es preguntar a los mismos trabajadores.



Este estudio tiene una doble importancia: manifiesta el interés y la voluntad de la dirección de regular los riesgos vinculados con la circulación entre el lugar de domicilio y la empresa, y pone el primer hito de una sensibilización de los trabajadores al problema de la carretera.

Para conocer los trayectos domicilio/trabajo, la empresa debe especialmente recoger informaciones sobre:

- La utilización o no de un medio de transporte individual para ir a su trabajo y su naturaleza (coche, dos ruedas, coche compartido).
- La distancia media recorrida cada día.
- El itinerario habitual.
- La exposición al riesgo de la carretera se refiere también a los pasajeros, los ciclistas y los peatones. Para entender la naturaleza y las condiciones de los trayectos llevados a cabo por los trabajadores, hay que tener en cuenta lo siguiente:
 - La implantación geográfica de la empresa.
 - Su zona de contratación preferente.
 - La presencia de un comedor de empresa.
 - La existencia o la ausencia de transportes colectivos para ir a su lugar de trabajo.
- El análisis de los trayectos permite establecer, a partir de un mapa de carreteras, una cartografía de los desplazamientos que pone en evidencia los trayectos, las redes utilizadas, los puntos sensibles, y las observaciones de los trabajadores sobre los problemas con los que se encontraron (obras, hielo, desvíos...)



1.2. Analizar los accidentes en misión e “in itinere” ocurridos

Cuando se da un accidente de coche, muchas veces se busca la causa del siniestro en la fatalidad, el factor vía, el factor humano, etc. Se subestima frecuentemente el peso de las presiones profesionales como un factor de riesgo a considerar: la carga de trabajo, los horarios, el cansancio y el estrés, la preparación y la organización de los desplazamientos, etc.

Esta etapa del análisis es muy importante para entender mejor por qué se produjo el accidente. Más allá de las circunstancias del accidente, a menudo permite poner en evidencia cuestiones de organización en la empresa que van mucho más allá de las únicas cuestiones de seguridad vial.

1.2.1. Inventario de los accidentes de la empresa.

En esta etapa se trata de establecer el listado de todos los accidentes de carretera ocurridos en un período reciente y sobre los cuáles la empresa disponga de información.

Se trata de recoger información, a menudo dispersa, para proceder a establecer comparaciones en el tiempo. El número de años a los cuáles se referirá el análisis es variable según las empresas: se recomienda un período de 3 a 5 años.

Se puede hacer este recuento a partir de varios documentos:

- Las actas transmitidas a las compañías de seguros.
- Los partes de accidente.
- El número total de las jornadas de baja.

A escala de una empresa media, el número de accidentes con daños para la salud es raras veces significativo desde el punto de vista estadístico. Por lo tanto, es indispensable tener en cuenta el conjunto de los accidentes, incluyendo los que comporten sólo daños materiales para realizar este recuento.

El número de accidentes debe cruzarse con los parámetros más interesantes para la empresa:

- Accidentes por función o perfil: el número de accidentes por perfil permite saber cuáles son los puestos que parecen más expuestos al riesgo en la empresa.
- Accidentes en función de tener fijada una hora de llegada “muy ajustada de tiempo”.
- Accidentes por tipo de vehículo.
- Accidentes en función de la hora de ocurrencia.
- Accidentes por establecimiento: cuando haya varios establecimientos, hay que entender por qué tal establecimiento es más propenso a accidentes que otro (o a la inversa, hay que identificar las prácticas que permiten mejores resultados).
- Accidentes en función de la antigüedad en el puesto.
- Accidentes en los que el conductor de nuestra empresa es o no responsable.

1.2.2. Analizar las actas amistosas de accidentes

Más allá del simple recuento, es indispensable entender por qué ocurrieron los accidentes con vista a:

- Delimitar mejor los factores implicados.
- Localizar las situaciones de conducción.
- Observar las recurrencias en los tipos de accidentes.



La comprobación de una decena de actas transmitidas a las compañías de seguros y su análisis, pueden ofrecer una primera información interesante, incluso si los datos contenidos no fuesen validados.

El análisis de una muestra de accidentes permitirá localizar si existen tipos de accidentes más frecuentes y situaciones de conducción que tienden a reproducirse:

- Tipo de accidente.
- Naturaleza de la misión.
- Horarios particulares.
- Situación geográfica.
- Condiciones climáticas.
- Personas accidentadas.

1.2.3. Analizar los testimonios de los implicados

En el marco de una gestión de valoración del riesgo, es indispensable ir más lejos, y realizar un análisis más profundo e individualizado de cuantos accidentes hayan ocurrido recientemente.

Este análisis permitirá contrastar los distintos factores implicados en un accidente que se ha producido y vincularlos con el conductor, pero también con el contexto profesional, con el vehículo, con el medio ambiente y con la infraestructura.



Es importante apoyarse en los testimonios de las víctimas y de los testigos del accidente. Se trata de recoger hechos y no juicios de valor, opiniones o interpretaciones. Las circunstancias del accidente pueden haber sido traumatizantes; sin embargo, este tipo de encuestas debe realizarse lo más pronto posible después del accidente, cuando los hechos, las particularidades y las anomalías de la situación todavía están presentes en la memoria de las personas interesadas. Así se evitarán rumores e interpretaciones, y los testimonios serán más espontáneos y más ricos.

1.2.4. Investigar los accidentes “in itinere”

Los accidentes “in itinere” son los más frecuentes y sin embargo los más subestimados. La empresa tiene a este respecto menos información que en relación a los accidentes de misión. Normalmente, sólo llega a tener conocimiento de los accidentes “in itinere” que dieron lugar a un daño a la salud del trabajador.

En este tipo de accidentes, se recomienda una gestión idéntica a la de un accidente en misión: recuento, aproximación en comprensión de los accidentes, análisis profundo.

Una encuesta de cara a los trabajadores permitirá saber:

- ¿Cuáles son los trabajadores más afectados por los accidentes “in itinere”?
- ¿En qué circunstancias?
- ¿En qué momento del día: por la mañana, por la tarde o por la noche?
- ¿En qué época del año?
- ¿En qué recorrido?
- ¿Con qué tipo de vehículo?



Se observa que los trabajadores más accidentados son a menudo los trabajadores que tienen que cambiar con frecuencia de lugar de trabajo, los interinos y los de nueva incorporación.

El análisis de los desplazamientos domicilio-lugar de trabajo permite establecer una cartografía que señala las características de las principales vías, las obras, problemas climáticos, los puntos sensibles y las observaciones de los trabajadores.

1.2.5. Investigación de los casi-accidentes o incidentes



Como ocurre en el caso de los incidentes que no pertenecen a la carretera y que pueden ocurrir dentro de la empresa, no se suele hablar de los “casi accidentes”; aquellos que no ha habido ninguna consecuencia material o humana. Dado que se ha evitado el accidente, éste ya no existe. Además, la trivialidad de estas situaciones, en el caso de los accidentes de carretera en particular en zona urbana, hace que muy pronto se olviden.

Sin embargo, el estudio de estos incidentes podría permitir, tras su análisis, entender mejor cómo sería posible evitar semejante incidente y, quizás impedir un accidente con consecuencias severas. Este análisis permite recoger informaciones relativas a estos casi accidentes durante entrevistas con las personas afectadas. Esta fuente de información puede resultar muy interesante en el marco de una gestión de prevención integral, dado que nos permite anticiparnos.

Aún cuando no hayan sido víctimas de accidentes, los trabajadores pueden percibir la existencia de un riesgo vinculado con tal o cual situación de conducción (conducción de noche, tipo de itinerarios, situación de trabajo). Sus observaciones son especialmente interesantes.

1.2.6. El coste de los accidentes viales. Consecuencias económicas

En caso de accidente de coche, grave o mortal, de un asalariado en misión, la incidencia sobre la prima de Accidentes de Trabajo pagada por la empresa puede ser muy importante.

Más allá de las consecuencias humanas, los accidentes tienen un coste global que a menudo se subestima. Este coste se puede repartir en dos categorías: coste aparente y coste oculto.

Costes aparentes:

Son los costes directamente vinculados con el accidente y que aparecen en la contabilidad:

- Aumento de las primas de seguros.
- Gastos directos cubiertos por el seguro (gastos de reparación, gastos de alquiler o de sustitución de un vehículo, sustitución del conductor, mercancías perdidas...).

Costes ocultos:

Se trata de los costes de las disfunciones provocadas por la indisponibilidad del asalariado y/o del vehículo.

Estos costes ocultos pueden ser especialmente elevados según las características de la empresa y según la situación de la persona accidentada: asalariado difícilmente sustituible en su función, ruptura de un proceso de trabajo creando una desorganización importante...

- Incidencias de la ausencia de un asalariado.
- Pérdida comercial, retrasos en la entrega.
- Repercusiones desde el punto de vista psicológico de los trabajadores.
- Alteración del clima social.
- Pérdida provisional (o definitiva) de competencias.



Aparte de estos costes difíciles de valorar, la imagen de la empresa puede también sufrir una degradación. Un coche de empresa en mal estado o accidentado causa una mala impresión a los clientes.

1.3. Analizar las condiciones reales de la conducción

Entre las situaciones de tráfico previstas o imaginadas y las condiciones reales, a menudo existen diferencias notables.

La empresa que quiere analizar los desplazamientos de sus trabajadores no puede prescindir de este punto. El mencionado análisis le permitirá reflexionar sobre las incidencias detectadas en lo relativo a los protocolos de gestión y organización del riesgo en carretera.

1.3.1. Tareas reales de la conducción

La gestión del riesgo entre los desplazamientos debe ser la oportunidad de proceder a un análisis más profundo de las condiciones reales de conducción, en especial para los perfiles profesionales más expuestos al riesgo en carretera. (Número de kilómetros recorridos y/o número de accidentes importantes...).

- ¿Cuáles son los horarios de trabajo, la parte del tiempo de conducción y del tiempo de trabajo fuera de conducción? ¿Cómo se contabiliza el tiempo de conducción?
- ¿En qué condiciones se hacen las pausas, el aparcamiento, la carga y la descarga del vehículo?
- ¿Cuáles son las presiones profesionales que pueden tener una influencia sobre la actividad de conducción y la toma de riesgo? ¿Conducción de día/conducción de noche, presión vinculada con el tiempo, con el rendimiento (procediendo de la empresa o del cliente), con la información durante los desplazamientos (utilización del móvil, gestión de informaciones en tiempo real)?
- ¿Cómo se organizan los itinerarios? ¿Cómo se preparan los itinerarios? ¿Cómo suelen desarrollarse los itinerarios?

- ¿Cuáles son las dificultades más frecuentes vinculadas?:
 - Con la organización del trabajo, con el cliente
 - Con el vehículo
 - Con las infraestructuras
 - Con el tráfico
 - Con las condiciones climáticas, etc.
- ¿En qué condiciones se llevan a cabo realmente las misiones (velocidad media, duración de la conducción, frecuencia de las paradas, respeto o no del código de la circulación, averías)?
- ¿Cuál es el grado de autonomía del cual dispone el conductor para adaptar su plan de trabajo y la organización de sus desplazamientos en función de las presiones a las que se enfrenta?

1.3.2. Condiciones reales de trayecto

Se puede llevar una encuesta equivalente a la anterior para analizar las condiciones reales de los trayectos para el desplazamiento:

- Duración de los desplazamientos.
- Principales dificultades encontradas (vinculadas con las condiciones climáticas, con las infraestructuras, con el tráfico, con el estado del vehículo, con la organización del trabajo y con las presiones profesionales, con la organización profesional y con las presiones privadas, etc.).



1.3.3. Presiones de tiempo

La urgencia, la recuperación del tiempo perdido y los retrasos repetidos son factores de riesgo. Pueden ser el indicio de un problema de gestión del tiempo en la empresa.

¿Cómo pesan las presiones de tiempo sobre los trayectos domicilio/ trabajo?

Están vinculadas: ¿con el que da la orden o con el cliente? ¿Con la organización del trabajo? ¿Con la preparación de los itinerarios? ¿Con los itinerarios en si mismos? ¿Con la organización personal del conductor o del equipo?



¿Cuáles son las consecuencias reales de un retraso, según el puesto ocupado, la actividad, la situación?
¿Los retrasos son excepcionales o crónicos?

¿Qué incidencias tienen estos retrasos sobre el proceso de trabajo?

¿Qué consecuencias tienen sobre la conducción?

¿Cómo están organizados los horarios en la empresa, en especial para el personal itinerante?

1.4. Analizar la gestión de los desplazamientos

1.4.1. Organización de los desplazamientos

- ¿Cómo se organizan los desplazamientos del personal de la empresa?
- ¿Cuál es la duración media de una misión en horas por día?
- ¿Están impuestas las horas de llegada?
- ¿Quién planifica los desplazamientos? ¿Están los conductores implicados en la organización de los desplazamientos?
- ¿Cómo se preparan y definen los itinerarios? ¿Cómo están informados de ello los trabajadores?
- ¿Cómo se tienen en cuenta las presiones de la conducción y la seguridad? ¿Se establecen pausas, tiempos de desplazamiento suficiente para efectuar la tarea, etc.?
- ¿Cómo se gestionan las urgencias? ¿Son frecuentes? ¿Cuáles son las causas de las mismas? ¿Cuál es la autonomía de los trabajadores frente a estas urgencias?
- ¿Cómo se gestionan los imprevistos?
- ¿Cuáles son las presiones vinculadas al logro de los objetivos establecidos para los trabajadores itinerantes?
- ¿Existen sistemas de bonificación económica que tengan consecuencias sobre los desplazamientos?

1.4.2. Gestión del parque de vehículos

Elección del vehículo y procedimiento de adquisición:

- ¿Están los vehículos en propiedad total o en alquiler de larga duración?
- ¿Están los vehículos adaptados a las misiones?
- ¿Quién los escoge? ¿Están los conductores implicados en la elección?

Equipos:

- ¿De qué equipos están dotados? ¿Quién decide?

Seguro:

- ¿Cómo están asegurados los vehículos? (a terceros o a todo riesgo)

Atribución del vehículo:

- ¿Están los vehículos asignados personalmente al asalariado? ¿totalmente? ¿parcialmente?
- ¿Se utilizan los vehículos personales para los desplazamientos del trabajo? ¿Requieren entonces, la misma atención que cuando se trata de vehículos de la empresa?



Mantenimiento del parque:

- ¿El mantenimiento de los vehículos lo hace un taller interno o un garaje exterior?
- ¿Cómo se reparten las responsabilidades para el mantenimiento del vehículo (responsable de taller, conductor)?
- ¿Cuáles son los procedimientos de comprobación?
- ¿Hay un registro de observaciones por cada vehículo? ¿o un procedimiento verbal para el jefe de taller?
- ¿Cuál es el estado de limpieza de los vehículos?
- ¿Cómo se hace el seguimiento del carburante?
- ¿Cuáles son las averías más frecuentes?

Carga:

- ¿Están los vehículos concebidos para el transporte de las cargas? ¿Para qué tipo de cargas? ¿Con qué medios de estiba?
- ¿Está organizada una formación de los trabajadores en materia de cargamento, reparto, y estiba de las cargas?

► EJEMPLO: Los frenos estaban en mal estado

Después de una reestructuración, se cierra una de las agencias locales de entrega frigorífica. Se encarga a un joven conductor para que recupere uno de los camiones que tiene que volver a la sede. En el volante, hay un mensaje manuscrito que menciona que "los frenos están en mal estado". Señala, a su llegada a la sede, el problema a su jefe. El lunes, éste le pide que vuelva a tomar el mismo camión y le informa que las reparaciones se harán el miércoles. El martes, después de haber hecho una entrega a un cliente que no conoce, busca la forma de salir del sitio donde está aparcado el camión. En ese momento ve que éste empieza a rodar sobre la pendiente y bajar la calle. Entonces intenta subirse a la cabina para parar el vehículo. Resulta que se encuentra bloqueado entre la caja del camión y una de las paredes que bordean la calle. El camión acaba su carrera en un almacén sin que haya más víctimas que el conductor.

La calidad del freno de mano es una de las causas de este accidente, pero el caso plantea otros problemas:

- ¿Cómo se tienen en cuenta, en la empresa, los problemas vinculados con la seguridad de los vehículos?
- ¿Existe un procedimiento de señalización?
- ¿La información verbal es la más adaptada para transmitir un problema a los mandos?
- ¿Existe un mantenimiento preventivo? ¿Quién decide su realización?
- ¿Están disponibles vehículos de sustitución.



1.4.3. Gestión del personal conductor

- ¿Está identificado el acto de conducción como un acto de trabajo, incluso para los trabajadores de los cuáles no es la actividad principal, o como un acto anexo a la actividad principal?
- ¿Cuál es el modo de remuneración de los desplazamientos? ¿Tiene consecuencias en términos de seguridad? Por ejemplo, la ausencia de remuneración de gastos de aparcamiento puede tener como consecuencia obligar al asalariado a estacionar en un lugar indebido.
- ¿Bajo qué criterios se contratan los trabajadores que tienen que desplazarse con un vehículo individual (permiso de conducir, experiencia en la conducción, aptitud médica)? ¿Quién los contrata?
- ¿Hay una política de formación de los conductores específica relacionada con las competencias de conducción que se les pide?
- ¿Cómo están formados? ¿Existen procedimientos y soportes de comunicación entre los conductores y el cuadro de mando?
- ¿Qué seguimiento se hace del personal desde el punto de vista médico? ¿Está en poder del médico las informaciones, por asalariado, de la exposición real al riesgo de la carretera?

Para aumentar la Seguridad Vial hemos de promover conductas seguras en la conducción y eliminar los motivos que incidan en la adopción de conductas de riesgo.



➤ **EJEMPLO:** *Analizar bien la situación antes de escoger soluciones*

Los trabajadores de esta empresa de alta tecnología realizan con regularidad el trayecto entre su lugar de trabajo y la sede de la sociedad con motivo de reuniones. Los accidentes laborales en los locales son escasos. En cambio, los accidentes en la carretera son bastante frecuentes. Para el servicio de seguridad de la empresa, el comportamiento de los conductores es en gran parte responsable de este hecho. Se plantean acciones de formación.

Se plantean las siguientes preguntas:

- *¿Son siempre necesarias las reuniones?*
- *¿Cuál es el plazo entre la convocatoria y la fecha de la reunión?*
- *¿Se lleva una planificación de las reuniones?*
- *¿Los colaboradores tienen siempre tiempo para preparar su reunión y hacer el trayecto?*
- *¿Cuáles son las amplitudes horarias diarias de los colaboradores? ¿Y de los que han tenido accidentes?*
- *¿Tienen los colaboradores autorización para ir o no a dicha reunión?*
- *¿La formación para la conducción es la única respuesta?*

1.4.4. Análisis de accidentes

¿Qué importancia se concede en la empresa al riesgo en la carretera? Valorar las prácticas de la empresa en materia de análisis de sus propios accidentes es un buen medio para contestar a esta pregunta.

Los accidentes materiales:

- ¿Cómo se tienen en cuenta los accidentes materiales? ¿Son todos los accidentes objeto de un acuerdo amistoso?
- ¿Qué trato se da al contenido del acuerdo amistoso en la empresa? ¿Se analiza?
- ¿Están informados los responsables de la empresa de los accidentes materiales? ¿Está informado el cuadro de mandos de la empresa?
- ¿Tiene lugar una entrevista con el asalariado tras un accidente? ¿Cuáles son sus objetivos?



Los accidentes corporales:

- ¿Cómo se tienen en cuenta los accidentes corporales? ¿Se organiza una recopilación de la información en cuanto se sabe que ha ocurrido un accidente?
- ¿Existe un procedimiento de recopilación de informaciones? ¿Cada accidente es objeto de un análisis o de un informe detallado?
- ¿Se ponen en marcha medidas de prevención en cada accidente? ¿Cuáles por ejemplo?

1.4.5. Organización del tráfico en la propia empresa y en sus inmediaciones.

El acceso a la empresa:

- ¿Cómo se organiza? ¿Existen accesos diferenciados para peatones y vehículos?
- ¿El tráfico es objeto de una señalización?
- ¿Existen protocolos de seguridad instituidos para los transportistas que entran y salen de la empresa? ¿Se indican los itinerarios de acceso y de salida hacia las principales direcciones? ¿Existe posibilidad de hacer flexible el horario de entrada y salida?

La organización del aparcamiento:

- ¿Cómo está organizado el aparcamiento? ¿Es suficiente el número de plazas? ¿se indican en el suelo las plazas?
- ¿Existe un estacionamiento "salvaje"?
- ¿Los horarios de trabajo permiten unos correctos flujos de salida/llegada?
- ¿Cómo se efectúa el tráfico en período de horario punta? ¿Pueden crearse colas de espera?
- ¿Cuáles son las condiciones de iluminación de la zona?

El plan de tráfico interno:

- ¿Cómo se organiza? ¿Señalización vertical, flechas en el suelo, plan de tráfico difundido y anunciado en la entrada?

La gestión del tráfico:

- ¿Se prevé un refuerzo de las entradas y salidas, en especial para las horas punta de tráfico?



Una correcta investigación de los accidentes de tráfico es una buena manera de prevenirlos

**1.4.6. Implicación de la empresa**

- ¿Cuál es la implicación de la dirección sobre las cuestiones de seguridad en la carretera?
- ¿Hay alguna implicación de los agentes sociales?
- ¿Se toma en consideración, tras la ocurrencia de accidentes-incidentes, los problemas encontrados por los conductores?
- ¿Hay alguna cultura de la urgencia (productividad, velocidad...)?
- Las prácticas de prevención de los riesgos profesionales en la empresa ¿integran el riesgo en la carretera?
- ¿Se han dispuesto acciones de prevención del riesgo en la carretera? ¿Con qué resultados?

1.4.7. Establecimiento de un plan de acción:

La gestión de la información, gracias al trabajo de análisis y a la movilización de los actores en la empresa, permite llegar al establecimiento de un plan de acción en el que se toman medidas relativas a los siguientes puntos:

- Dirección y comunicación interna en la empresa.
- Organización de los desplazamientos.
- Perfeccionamiento de los conductores.
- Estado de los vehículos.
- Trayectos domicilio/trabajo.
- Acceso del a empresa y el aparcamiento.



Habrá que seleccionar las acciones según varios criterios: importancia o urgencia del riesgo, facilidad de puesta en marcha, coste de la inversión, eficacia esperada, etc.

Acciones incluso modestas, podrán servir de punto de partida, pero es indispensable que la empresa tenga una visión global de lo que se plantea hacer para planificar estas acciones en el tiempo.

Para pasar a la acción, la dirección de la empresa deberá disponer de un programa

de implantación de estas medidas que implique a la jerarquía, personas, recursos, servicios varios de la empresa así como medios materiales, financieros y económicos.

La empresa podrá también apoyarse en concursos exteriores: recurso a prestatarios de servicio, oficinas de estudios u organismos de formación. También podrá recurrir a socios públicos –servicio de prevención de seguro de enfermedad, jefe de proyectos de seguridad en la carretera y colectividades territoriales– que le ofrecerán una ayuda (asesoramiento, ayuda material y eventualmente financiera) para llevar el proyecto.

Para llevar a cabo su proyecto, la empresa deberá disponer instrumentos de seguimiento tales como un cuadro de mando, indicadores de realización, que le permitirán analizar los resultados y proceder a eventuales reajustes. Servirán también para valorar las acciones llevadas con las personas interesadas y localizar el impacto de estas acciones sobre la tasa de accidentes.

Este plan, para ser eficaz, deberá circunscribirse en el tiempo a un determinado período, para que la prevención del riesgo en la carretera acarree un verdadero cambio en las prácticas y cale realmente en la cultura de la empresa.

Conducir por razón de trabajo es un riesgo laboral. Es necesario establecer un Plan Preventivo adecuado

2. CUESTIONARIO PARA EL AUTO-DIAGNÓSTICO

A fin de tener conocimiento de la situación de nuestra empresa en relación a las cuestiones formuladas en la primera parte del presente manual, es conveniente realizar un auto-diagnóstico.

En este apartado le proponemos, de manera orientativa, un modelo de cuestionario, que trata de focalizar la atención del técnico de prevención y de la empresa en las posibles deficiencias y zonas de sombra que en materia de seguridad vial se den en el ámbito laboral.

Se reseñan distintos ítems sobre los que debemos cuestionarnos:

- a) Preguntas básicas.
- b) Gestión metódica del entorno laboral.
- c) Salud, conocimientos y formación.
- d) Alcohol, drogas y medicamentos.
- e) Requisitos de seguridad vial / Procedimientos rutinarios en la adquisición de vehículos.
 - e.1. Turismos y microbuses.
 - e.2. Camiones ligeros y vehículos pesados.
- f) Uso de los vehículos privados de los empleados en el trabajo.
- g) Planificación
- h) Observancia de las leyes, normativas, reglamento interno, etc.
- i) Mantenimiento, reparaciones, neumáticos, etc.
- j) Informes de incidentes
- k) Primeros auxilios y casos de emergencia



El liderazgo y administración del programa de Seguridad Vial, por parte de la Dirección de la empresa, es un requisito imprescindible para su éxito



CUESTIONARIO

a) Preguntas básicas

1. ¿Con qué frecuencia conducen en el trabajo los empleados de la empresa, incluidos los mandos?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> A diario | <input type="checkbox"/> Alguna vez a la semana |
| <input type="checkbox"/> Una o dos veces al mes | <input type="checkbox"/> Varias veces al año |

2. ¿Qué tipo de vehículo utilizan?

- Bicicleta
- Vehículo privado
- Microbús (con carne de clase B)
- Camión ligero (< 3,5 t)
- Camión pesado (> 3,5 t)
- Autobús
- Otro tipo: _____

3. ¿Cuántos de los empleados conducen en el trabajo?

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 – 10 | <input type="checkbox"/> 30-40 |
| <input type="checkbox"/> 10-20 | <input type="checkbox"/> 40-50 |
| <input type="checkbox"/> 20-30 | <input type="checkbox"/> >50 |

4. ¿Cuántos de los empleados conducen su propio vehículo en el trabajo?

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ninguno | <input type="checkbox"/> 6-10 |
| <input type="checkbox"/> 1-5 | <input type="checkbox"/> > 10 |

5. Accidentes e incidentes sufridos: ¿se ha producido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico con daños personales?

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> Sí | <input type="checkbox"/> No |
|-----------------------------|-----------------------------|

En caso afirmativo, ¿cuál? _____

6. ¿Se han producido incidentes graves en los últimos cinco años produciéndose daños materiales, pero no personales?

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> Sí | <input type="checkbox"/> No |
|-----------------------------|-----------------------------|

En caso afirmativo, indique algún ejemplo:

b) Gestión metódica del entorno laboral

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

Sí

No

8. Revisa la dirección de la empresa su actividad periódicamente, haciendo inventario, identificando y valorando los riesgos a los que se ven expuestos los empleados durante los desplazamientos de trabajo?

Sí

No

En caso afirmativo, indique algún ejemplo de las medidas concretas en las que han resultado las valoraciones de riesgos.

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

Sí

No

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

Sí

No

11. ¿Cuenta la empresa con procedimientos rutinarios para la revisión y actualización de sus documentos de política de seguridad vial?

Sí

No

12. ¿Cómo comprueban que sus trabajadores cumplen la política en vigor?

Puede hacerse controlando las declaraciones de hojas de registro, los informes de viaje, la planificación de rutas, los informes de incidentes y accidentes, etc.

c) Salud, conocimientos y formación

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

14. ¿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, ____ veces cada ____ años.
- No

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

16. ¿Los empleados que conducen en el trabajo reciben algún tipo de formación periódica sobre seguridad vial, que los actualice en lo relativo a, por ejemplo, los siguientes aspectos?:

- Cómo se comporta el ser humano en la conducción.
- La influencia de la velocidad en un accidente.
- La importancia del cinturón de seguridad en un accidente.
- El alcohol y las drogas en el tráfico.
- El sueño y la vigilia.
- La seguridad de los vehículos, la importancia de comprobaciones diarias, etc.

- Sí, ____ veces cada ____ años.
- No

17. ¿Los empleados que conducen en el trabajo realizan prácticas de conducción segura?

- Sí, ____ veces cada ____ años.
- No

18. ¿Los empleados que transportan mercancías, se someten a algún tipo de formación periódica sobre sujeción de carga?

- Sí, ____ veces cada ____ años.
- No

d) Alcohol, drogas y medicamentos

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

Sí

No

20. ¿Mediante qué medidas se aseguran de que los empleados conduzcan sobrios y libres de los efectos de las drogas en el trabajo?

De ningún modo

De la siguiente manera:

21. Si a un empleado que conduce en el trabajo se le prescribe un medicamento susceptible de afectar a la seguridad vial, ¿cómo lo investigan y qué medidas adoptan?

No investigamos si alguien conduce en el trabajo bajo los efectos de algún medicamento o no.

Lo investigamos y adoptamos las siguientes medidas:

e) Requisitos de seguridad vial / Procedimientos rutinarios en la adquisición de vehículos**e.1. Turismos y microbuses:**

22. ¿Qué nivel de seguridad exige la compañía a la hora de comprar turismos y microbuses (sin incluir camiones ligeros)?

Prueba de choque básica según Euro NCAP, por ejemplo, cuatro estrellas.

Requisitos de tara mínima aceptable.

Cinturón de seguridad de tres puntos en todos los asientos.

Indicador de uso del cinturón de seguridad, que avisa si no se está usando el cinturón cuando el motor está en marcha.

Carrete inercia1 de cinturón de seguridad.

Reposacabezas en todos los asientos.

Airbag tanto en el asiento del conductor como en el del acompañante.

- Airbag lateral.
- Frenos ABS.
- Sistema antideslizamiento.
- Sistema antirotación en frenada de emergencia.
- Aire acondicionado.
- Equipo de manos libres para el teléfono móvil.
- Sistema de bloqueo según índice de alcoholemia.
- Otro equipamiento de seguridad como chaleco reflectante, linterna, bengalas de emergencia, etc.

e.2 . Camiones ligeros y vehículos pesados:

23. ¿Qué nivel de seguridad exige la compañía a la hora de comprar camiones ligeros y vehículos pesados?

- Frenos ABS.
- Indicador de uso del cinturón de seguridad, que avisa si no se está usando el cinturón cuando el motor está en marcha.
- Airbag tanto en el asiento del conductor como en el del acompañante.
- Cámara de visión trasera.
- Alarma sonora de marcha atrás.
- Aire acondicionado.
- Equipamiento de sujeción de carga óptimo para el tipo de vehículo.
- Equipo de manos libres para el teléfono móvil.
- Espejo adicional que cubre la zona anterior al vehículo.
- Espejo de ángulo muerto en el lado del conductor y el del acompañante.
- Sistema de bloqueo según índice de alcoholemia.
- Otro equipamiento de seguridad como chaleco reflectante, linterna, bengalas de emergencia, etc.

f) Uso de los vehículos privados de los empleados en el trabajo

24. ¿Usan los empleados sus propios vehículos en el trabajo?

Sí

No

En caso afirmativo, ¿cómo ha valorado el empresario los posibles riesgos? ¿Ha establecido algunos requisitos mínimos de seguridad vial para los vehículos particulares que los empleados usan en el trabajo?

25. ¿Cómo resolvería el problema si resultase que uno o varios de los vehículos particulares de los empleados que se usan en el trabajo no cumplen los requisitos de seguridad vial que usted ha fijado?

Le ofrecemos un vehículo de la empresa

Alquilamos otros vehículos

26. ¿Utiliza la compañía vehículos de alquiler?

Sí

No

En caso afirmativo, ¿cuáles son sus consideraciones de los aspectos de seguridad vial con respecto a estos vehículos? Por ejemplo, ¿ha establecido los requisitos mínimos de seguridad vial?

g) Planificación

27. ¿Sucede en alguna ocasión que la empresa lleve a cabo trabajos que deriven en el incumplimiento de la legalidad vigente y/o su política, con el único fin de lograr la realización de dichos trabajos? (Mala planificación temporal, sobrecarga, vehículo no adecuado para un cometido concreto, etc.)

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Siempre | <input type="checkbox"/> Rara vez |
| <input type="checkbox"/> Casi siempre | <input type="checkbox"/> Nunca |

Si su respuesta no ha sido «Nunca», explique por qué:

28. En la planificación de los transportes, ¿procura que se den las condiciones necesarias para que los empleados no deban en ningún momento incumplir la legalidad vigente para cumplir su cometido?

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Siempre | <input type="checkbox"/> Rara vez |
| <input type="checkbox"/> Casi siempre | <input type="checkbox"/> Nunca |

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

29. ¿Disponen los empleados del tiempo suficiente para sus cometidos? Es decir, ¿se incluye en la planificación el tiempo de conducción, de descanso, los problemas del tráfico, la conducción nocturna, las condiciones climatológicas adversas y otros aspectos que puedan influir en el tiempo y generar estrés?

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Siempre | <input type="checkbox"/> Rara vez |
| <input type="checkbox"/> Casi siempre | <input type="checkbox"/> Nunca |

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

30. A la hora de negociar o acordar la entrega con el cliente, ¿considera usted el tiempo de conducción, de descanso, los problemas del tráfico, la conducción nocturna, las condiciones climatológicas adversas y otros aspectos relacionados con el horario, como la fecha límite y similares, de modo que los empleados no tengan motivo alguno para sentir estrés y/o incumplir la legalidad vigente para cumplir su cometido?

Siempre

Rara vez

Casi siempre

Nunca

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

h) Observancia de las leyes, normativas reglamento interno, etc.

31. ¿Se impone a los empleados como requisito indispensable el no incumplir jamás la legalidad vigente?

Sí

No

32. ¿Qué hace para conseguir que el vehículo esté en condiciones seguras para la conducción según la legislación vigente y de que se revise a diario?

No lo hacemos

Lo hacemos del siguiente modo:

33. ¿Qué hace para conseguir que se use el cinturón de seguridad según la legislación vigente?

No lo hacemos

Lo hacemos del siguiente modo:

34. ¿Qué hace por conseguir que se respeten los límites de velocidad exigidos?

- No lo hacemos
- Lo hacemos del siguiente modo:

35. ¿Qué hace por conseguir que los vehículos se carguen según la normativa vigente y que no se produzca sobrecarga ni se cargue de modo incorrecto?

- No lo hacemos
- Lo hacemos del siguiente modo:

36. ¿Qué hace por conseguir que la carga se asegure según la legislación y la normativa vigentes?

- No lo hacemos
- Lo hacemos del siguiente modo:

37. ¿Qué hace por conseguir que se conozcan y observen las reglas y procedimientos rutinarios de coordinación de terminales y otros lugares frecuentados por sus empleados?

- No lo hacemos
- Lo hacemos del siguiente modo:

38. ¿Existe un reglamento interno para el uso del teléfono móvil durante la conducción? (Manos libres, etc.)

No

Sí: (indique en qué consiste dicho reglamento)

39. Si ocurriese algún imprevisto durante el trayecto y el empleado se ve obligado a salir del vehículo: ¿ha previsto usted los aspectos de seguridad vial para esos casos? ¿Hay chaleco reflectante, bengalas, etc., en cada vehículo?

i) Mantenimiento, reparaciones, neumáticos, etc.

40. ¿Se utilizan en algún momento vehículos que, según la legislación y la normativa vigentes, no son seguros desde el punto de vista de la seguridad vial y, por tanto, no pueden circular por la vía pública?

A menudo

Rara vez

Nunca

Si su respuesta no ha sido «Nunca», explique por qué:

41. ¿Reciben los empleados información periódica de que es requisito indispensable que jamás se utilicen en el trabajo vehículos no seguros desde el punto de vista de la seguridad vial y que, por tanto, no puedan circular por la vía pública conforme según la normativa y la legislación vigentes?

Sí

No

Si su respuesta no ha sido «Sí», explique por qué:

42. ¿Somete a los vehículos al mantenimiento y revisiones prescritas por el fabricante?

Sí

No

Si su respuesta no ha sido «Sí», explique por qué:

43. ¿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

44. ¿Tiene totalmente claro el personal de la empresa quién o quiénes son los responsables de que los vehículos sean seguros, de que se realicen las revisiones y el mantenimiento, de que se laven y se cambien los neumáticos, etc.?

Hemos designado a los responsables

No hemos designado a ningún responsable

Hacemos lo siguiente:

j) Informes de incidentes

Cuando se produce un accidente, ya ha habido, por lo general, varios incidentes. Los factores subyacentes y la concatenación de acontecimientos suelen ser similares.

Para evitar accidentes, es importante tener en cuenta lo aprendido de los anteriores previos incidentes. Todos los asalariados que estén involucrados en un incidente, deben informar de ello a su empleador, aunque el empleado piense que se trate de una torpeza o fallo suyo.

El empresario debe informar a sus empleados de por qué resulta tan importante que comuniquen los incidentes, advirtiéndoles que la intención no es criticar o señalar a un culpable en particular, sino detectar unos riesgos que pueden desembocar en daños personales.

Para identificar los amagos de accidente, el empresario necesita un sistema de información. Dicho sistema debe estar configurado de modo que resulte fácil de usar por los empleados, de tal manera que el acceso a la información por parte del empresario sea sencillo.

Un sistema complejo puede conducir a que los incidentes no se declaren, lo que dificultaría la prevención del riesgo de nuevos accidentes.

45. ¿Existen procedimientos rutinarios para la confección de informes de incidentes?

Sí

No

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

Sí

No

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

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

Sí

No

La ausencia de esta información suele conducir a que disminuya el interés por presentar informes. Si ha respondido «No» a esta pregunta: ¿qué debe hacer para que los empleados reciban la información mencionada y se sientan así motivados para seguir presentando sus informes?

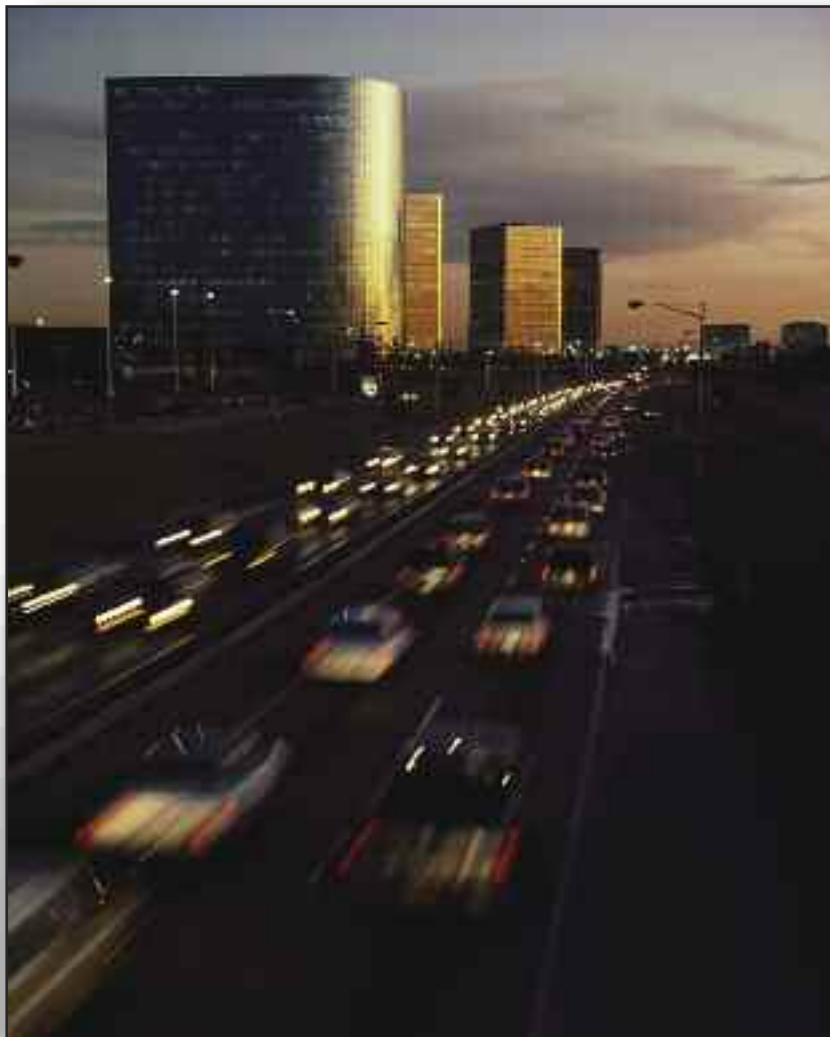
k) Primeros auxilios y casos de emergencia

Todos los lugares de trabajo deben disponer de los equipamientos y los procedimientos rutinarios oportunos para primeros auxilios y casos de emergencia. Es decir, a priori, el empresario debe recurrir a las medidas necesarias de organización y ejecución de las tareas a realizar de tal manera que se minimicen los riesgos a los que se ve expuesto el trabajador. Entre estas medida se cuenta la de una distribución racional del trabajo y la de preparar los recursos y el equipo de primeros auxilios, el acceso a la sanidad de empresa para apoyo psíquico y social, el acceso a vehículos de transporte, sistemas de alarma, etc.

47. ¿Cuenta la compañía con procedimientos y rutinas actualizados para intervenciones de primeros auxilios y casos de emergencia?

Sí

No



3. PROPUESTAS DE MEDIDAS PREVENTIVAS

A través de las herramientas mostradas en el apartado anterior de esta guía podemos deducir qué carencias tiene nuestra empresa y qué soluciones podemos aportar en materia de seguridad vial.

Una correcta recogida de datos con su posterior análisis mostrará los problemas específicos a los que se debe hacer frente.

En este sentido, y con el objeto de brindar una batería de soluciones, en el presente capítulo remarcaremos la importancia de la formación y concienciación de los empleados, así como las medidas preventivas a adoptar por empresa y trabajadores.

Dichas medidas serán agrupadas bajo los siguientes epígrafes:

- Concienciación, formación y revisión de los distintos parámetros técnicos del vehículo relacionados con la seguridad.
- Factores de riesgo relacionados con el trabajador-conductor
- Factores de riesgo relacionados con la vía y las condiciones meteorológicas.

3.1. Concienciación y formación

Varios son los **objetivos que se persiguen con la formación y concienciación** de los empleados en materia de seguridad vial. Esta labor contribuye de manera decisiva a la reducción de las tasas de accidentabilidad.

- Respetar las normas: límite de velocidad, cinturón de seguridad, casco homologado...
- Al volante NADA de alcohol, ni otras drogas. Si se tiene alguna enfermedad debemos saber cómo nos afecta para conducir e informarse sobre los medicamentos que tomamos.
- Evitar las distracciones, uso de manos libres, no fumar, etc.
- Calcular la ruta y salir con tiempo, sin prisa y tranquilos: mejor llegar tarde que no llegar.
- Respetar al conductor novel.
- No confiarse porque se conozca el camino.
- Reciclarse en el conocimiento de las nuevas normas de tráfico.
- Ser responsables: la carretera no es un circuito de carreras.
- Al volante, nada de agresividad.
- Descansar cada 2 horas de viaje e intentar evitar las comidas pesadas.
- Reconocer los “vicios” que hemos podido coger y modificar consecuentemente nuestra conducción.



Suena mejor el “klik” del cinturón, que el “crash” de tu cabeza contra el parabrisas

- Mantener la distancia de seguridad y adelantar correctamente.
- Cruzar la calle debidamente.

En este sentido también es importante la **reeducación del conductor con el objeto de reciclarse y perder malos “vicios” en la carretera.**

Tal como se ha indicado es importante conocer las **nuevas normas en materia de tráfico:**

CARNÉ POR PUNTOS

Tabla 1

-2	-3	-4	-6
Velocidad autopista: 141 - 151 km./h. carretera 111 - 121 km./h.	Velocidad autopista: 151-161 km./h. carretera: 121 - 130 km./h.	Velocidad autopista: 161-180 km./h carretera: 130 -135 km./h.	Velocidad autopista >180 km. /h carretera >135 km./h.
Adelantamiento indebido (sin peligro para otros).	Parar – estacionar indebidamente (curvas, túneles, lugares peligrosos).	Alcohol: 0,25-0,75 mg/l <i>*noveles, profesionales</i>	Alcohol: >0,75 mg/l * Drogas, negarse a las pruebas.
Cambio sentido, dirección o marcha atrás indebido	No distancia de seguridad	Incumplir: prioridad, señal de stop, paso de peatones, glorieta, semáforos, señal de agentes.	Conducción en sentido contrario.
Falta de alumbrado cuando sea obligatorio.	Falta alumbrado en baja visibilidad o deslumbrar.	Conducción negligente: crear peligro, arrojar objetos.	Conducción temeraria.
No cinturón de seguridad. Menores sin sillita. No casco (o no homologado).	Hablar por teléfono móvil	Aumentar ocupación plazas autorizadas en 50% o más	Transportistas: incumplimiento descanso obligatorio.

* Profesionales, 0,15-0,3 mg./l.

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO (desde el 1 de Mayo de 2008)

Tabla 2

Velocidad: - Exceso de 60 km/h (ciudad) - Exceso de 80 km/h (carretera) - Drogas o Alcohol: - 0.60 mg/l aire -1,2 g/l sangre	Prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 12 meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. Retirada de carne de 1 a 4 años.
Negarse a pruebas	Prisión de 6 meses a 1 año y retirada de carne de 1 a 4 años.
Sin carne: Por pérdida del total de puntos o por no haberlo obtenido nunca.	Prisión de 3 a 6 meses o multa de 12 a 24 meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días.
Conducción temeraria	Prisión 6 meses a 2 años y retirada del carne de 1 a 6 años.

Otro capítulo a tener en cuenta es la **formación del personal en materia de primeros auxilios**.

Tres son las premisas básicas que constituyen la secuencia de actuación en caso de emergencia: Proteger, avisar y socorrer.

PROTEGER el lugar, a uno mismo y las víctimas:

- Saber situar el vehículo en lugar seguro y visible, con luces de emergencia y triángulos (mín. 50m).
- Asegurarnos nosotros mismos antes de atender cualquier incidente: chaleco reflectante, transitar por zonas seguras.
- Desconectar el contacto de los vehículos accidentados.
- Vigilar posibles derrames de aceite, gasolina.

AVISAR: pedir ayuda, llamar 112.

SOCORRER: en la medida de lo posible.

- Valorar a la víctima A-B-C: inconsciencia, respiración y pulso.
- No moverla si no es estrictamente necesario.



3.2. Factores de riesgo relacionados con el vehículo

En lo que respecta a la **revisión de los distintos parámetros técnicos del vehículo relacionados con la seguridad**, la empresa ha de garantizar que los distintos vehículos que formen parte de su flota cumplan los requisitos pertinentes, incluso más allá de los que marca la ley.

- Mantenimiento del vehículo: neumáticos, frenos, luces, dirección, amortiguación, bocina.
- Documentación: permiso circulación, tarjeta ITV, certificado de Seguro y último recibo, Carné de conducir y DNI del conductor. Hemos de recordar que no tener actualizada la revisión ITV puede dar lugar a que, en caso de accidente, el seguro no cubra las contingencias suscritas en la pertinente póliza.
- Repuestos obligatorios: 2 triángulos señalización, rueda de repuesto y herramientas, chaleco reflectante, juego de luces y herramientas.
- Los conductores deben tener una correcta posición de asiento y postura al conducir.

**Cumple y haz cumplir escrupulosamente el reglamento de Circulación.
¡ES LA PRIMERA MEDIDA DE PREVENCIÓN!**

- Seguridad en el transporte de animales, carga.
- Usar correctamente la Seguridad Pasiva del vehículo:
 - Espejos retrovisores
 - Cinturón de seguridad, sin utilizar pinzas.
 - Reposacabezas: a la altura de los ojos.
 - Airbag
 - Casco homologado

ELEMENTOS	PUNTOS DE REVISIÓN
Limpiaparabrisas	Nivel de agua, estado de escobillas.
Neumáticos	Dibujo (mín: 1.60mm) y presión. Equilibrado y paralelo.
Batería	Nivel líquido de los vasos. Limpieza.
Frenos	Nivel líquido, desgaste de zapatas. Comprobar recorrido pedal y tensión del freno de mano.
Aceite	Nivel y filtro.
Luces	Funcionamiento, altura. Estado cristales. Juego de repuesto obligatorio.
Refrigeración	Nivel líquido y estado de la correa de la bomba de agua.
Suspensión	Estado de amortiguadores y muelles.
Dirección	Holgura del volante o ruidos, vibraciones y trayectoria.
Encendido	Filtro de aire, estado de bujías, condensador.

Para tomar conciencia de las problemáticas de seguridad derivadas del empleo de uno u otro tipo de vehículo, y llevar a cabo la revisión de los distintos parámetros técnicos de dichos vehículos relacionados con la seguridad, pueden emplearse fichas de seguridad y listas de chequeo como las que les mostramos a continuación.

Garantiza el buen mantenimiento del vehículo. El deficiente mantenimiento es la principal causa de los accidentes por fallo en el vehículo



Ejemplo de ficha de normas de seguridad y lista de chequeo para vehículos comerciales o industriales



NORMAS DE SEGURIDAD VEHÍCULO COMERCIAL O INDUSTRIAL

VEHÍCULO COMERCIAL

Riesgos del puesto:

- Atrapamientos.
- Caídas a distinto nivel.
- Caídas al mismo nivel.
- Vuelco del vehículo.
- Atropellos.
- Contactos eléctricos.

Situaciones de riesgo:

- Distracción al volante.
- No haber realizado el correcto mantenimiento del vehículo.
- Estacionar en lugares indebidos.
- No colocar los triángulos de seguridad y el chaleco cuando tengamos una avería en el coche.
- No utilizar los soportes para subir o bajar de la plataforma.
- Curvas cerradas.
- Intersecciones peligrosas.
- Rotondas.
- Situaciones climatológicas adversas.

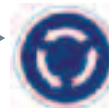
NORMAS DE ACTUACIÓN

1. Siempre respetar la señal de limitación que nos indica “entrada en curva”. Mientras se recorre la curva hay que fijarse en los paneles direccionales que siguen al primero, porque indican aproximadamente su curvatura, especialmente de noche.



2. Todo conductor debe saber que cualquier intersección puede ser peligrosa, ya que puede producirse una colisión no solo por su causa sino también por causa de otro conductor que se encuentre en la misma situación.

3. Los conductores deben reducir su velocidad al acercarse a una rotonda y ver la circulación que existe en el interior de la misma. Siempre tendrá preferencia el vehículo que se encuentre dentro de la rotonda.



4. Ante situaciones climatológicas adversas, tendremos que reducir y adecuar la velocidad a las condiciones de la vía.

5. Si se lleva teléfono móvil, no se deberá utilizar salvo que se trate de una situación de emergencia. Si aún así lo utilizásemos como uso habitual mientras conducimos, deberemos de llevar un dispositivo de manos libres, y no más de dos minutos ya que se pierde la concentración en la carretera.



CHECK LIST VEHÍCULO COMERCIAL O INDUSTRIAL

Vehículo:

Matricula:

Mes: Semana:

ITV	SEGURO	CAMBIO DE ACEITE
Última revisión:	Última revisión:	Última revisión:
Próxima revisión:	Próxima revisión:	Próxima revisión:

Marque con una "x" la situación dada en el vehículo:

1. ¿Existen **chalecos reflectantes**?

Ok No ok

Observaciones:

2. Comprobar los **triángulos** de señalización

Ok No ok

Observaciones:

3. Revisar los **limpiaparabrisas** (nivel de agua, estado de escobillas...)

Ok No ok

Observaciones:

4. **Neumáticos:** dibujo (mín: 1.60mm) y presión. Equilibrado y paralelo.

Ok No ok

Observaciones:

5. **Batería:** nivel líquido de los vasos. Limpieza.

Ok No ok

Observaciones:

6. **Frenos:** nivel líquido, desgaste de zapatas. Comprobar recorrido pedal y tensión del freno de mano.

Ok No ok

Observaciones:

7. **Aceite:** nivel y filtro.

Ok No ok

Observaciones:

8. **Luces:** funcionamiento, altura. Estado cristales. Juego de repuesto obligatorio.

Ok No ok

Observaciones:

9. **Refrigeración:** nivel líquido y estado de la correa de la bomba de agua.

Ok No ok

Observaciones:

10. **Suspensión:** estado de amortiguadores y muelles.

Ok No ok

Observaciones:

3.3. Factores de riesgo relacionados con el trabajador

Son muchos los factores que pueden incidir en el conductor y que pueden ser causantes de un accidente. A continuación se explica la incidencia en el comportamiento ante el volante de cada uno de estos factores: fatiga, distracciones, sueño, alcohol...

Entre el 70-90% de la accidentalidad, sea o no laboral, se debe a comportamientos inseguros de las personas debidos a alteraciones psicofísicas transitorias o estados de modificación de la conducta que alteran la aptitud del conductor.

- Fatiga, distracciones, sueño
- Alcohol
- Drogas
- Enfermedades
- Medicamentos
- Aspectos psicológicos: estrés, depresión, ansiedad
- Conocimientos, destrezas y habilidades.

Tres de estos factores, alcohol, velocidad y distracciones, se estima están presentes en el 60% de lo siniestros.

En la prevención de la siniestralidad debida a factores relacionados con el trabajador juega un papel destacado el personal sanitario de los Servicios de Prevención.

Desde las consultas de Salud Laboral, en los exámenes de Salud pueden observarse o detectarse cambios en las condiciones psicofísicas que pudieran comprometer la aptitud para conducir debido a enfermedad o tratamiento.

Los Médicos del Trabajo se encuentran en una posición idónea para realizar labor preventiva del factor humano en la seguridad vial, realizando consejo educativo sanitario selectivo y personalizado a los trabajadores en los que se detectan determinadas patologías o factores con posible riesgo vial.

3.3.1. Fatiga, desatención - distracciones y sueño (45% de los AT).

A) FATIGA

La fatiga es una pérdida progresiva de la capacidad de respuesta debido a la ejecución prolongada de una tarea. La conducción requiere un esfuerzo físico y mental, por lo que en periodos prolongados puede llevar al cansancio. Entre sus consecuencias destacan dificultad para concentrarse, aumento del tiempo de reacción y la somnolencia que puede provocar.



La fatiga es especialmente relevante en conductores profesionales y depende de dos factores fundamentales: sobrecarga física (fatiga muscular por postura prolongada) y sobrecarga mental (estado de alerta o atención constante).

Medidas preventivas propuestas por la EMPRESA para combatir la fatiga:

- Estudiar la manera de planificar los horarios de los trabajadores, para que no coincidan en horas punta en las cuales entran los empleados de las empresas anexas a trabajar.
- Tener en cuenta el esfuerzo de las tareas a realizar durante las jornadas de trabajo.
- Cuando se trate de viajes largos y siempre que sea viable, se intentará por parte de la empresa que sus empleados viajen en medios de transporte colectivos: trenes, aviones, etc.
- Fomentar la intercomunicación entre mando y trabajadores al respecto de la seguridad vial.

Medidas preventivas para combatir la fatiga por parte del TRABAJADOR:

- Antes de iniciar un viaje largo, dormir lo suficiente. No nos pondremos al volante después de una jornada de trabajo sin haber descansado lo suficiente.
- Si se trata de un viaje con equipaje, (maletas, herramientas...) trate en la medida de lo posible de cargarlo la noche anterior a la salida. De esta forma evitará arrancar por la mañana con un estrés suplementario porque no le entran todos los bultos, porque sale con un retraso que no había previsto...
- Ropa ancha y cómoda.
- Procurar no viajar en los momentos del día en los que el nivel de vigilancia de la persona es menor, esto es, entre las dos y las seis de la mañana y entre la dos y las cuatro de la tarde.
- Evite las horas más calurosas del día para viajar, sobre todo si su vehículo no dispone de aire acondicionado.
- Ajustar bien el asiento, reposacabezas y el volante de su vehículo.
- Conduzca a la velocidad recomendada (cuanto mayor es la velocidad, mayor atención se requiere y antes aparece la fatiga).
- Descansar cada 150-200 kms, realizar paradas de entre 10 y 15 minutos. Para que el descanso sea efectivo, cuando salga del coche dé un paseo, muévase y realice algún ejercicio.
- Beba agua en abundancia para que la deshidratación no cause fatiga muscular y somnolencia.
- Llevar siempre gafas de sol. Úselas especialmente a las horas centrales del día para reducir la fatiga de la vista.
- Nada de alcohol si va a conducir.

**El estrés y la fatiga son dos
“malas compañías” para viajar.
UN CONDUCTOR ESTRESADO
ES UN CONDUCTOR DE RIESGO**



B) DESATENCIÓN-DISTRACCIONES

Se trata de un proceso en el que algún objeto, evento o persona dentro o fuera del vehículo consigue desviar la atención de la tarea de conducir. Este es un factor que ha aumentado en los últimos años, y es uno de los que más contribuye a provocar accidentes junto con el cansancio, la fatiga y el alcohol.



Se pueden clasificar en dos grupos:

- **Internas:** incluye todo lo que se encuentra en el interior del vehículo, incluso las acciones del conductor o su situación personal: conversar o discutir, mirar un mapa, sintonizar la radio, móvil, fumar, comer.... Son las más habituales.
- **Externas:** incluyen todo lo que aparece fuera del vehículo, como por ejemplo: Una señalización incorrecta, buscar información ajena a la conducción (buscar hotel, restaurante...), carteles de publicidad, obras....

Es importante evitar las distracciones mientras se conduce y tomar conciencia de que cuando se está al volante, la ejecución de una tarea secundaria que conlleve la desviación de la atención puede convertirse en una trampa para una conducción segura.

Distracciones con el teléfono móvil:

- Según un miembro de Epidemiology Resources de Boston, el riesgo más grave y plenamente constatado del móvil en la salud humana es el de provocar un accidente de tráfico.
- Hablar por el móvil durante la conducción puede aumentar entre 5 y 10 veces la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico.
- El uso del móvil incrementa el riesgo de accidente en los mismos niveles que conducir con una tasa de alcoholemia de 1.0 g/l.
- Hablar por el móvil interfiere en el manejo motriz del vehículo (volante, intermitentes, cambios de marcha...).
- Se altera la distancia de seguridad, se confunden itinerarios y se cometen más infracciones de lo habitual.
- Se altera la velocidad, con fuertes cambios y con una tendencia a ir más despacio de lo normal.
- Aumenta el tiempo de reacción del conductor en 0.71 segundos.
- Si en condiciones normales no se perciben entre un 5-15% de las señales de tráfico, hablando por el móvil se dejan de captar hasta el 50%.

Los momentos más frecuentes donde podemos tener un accidente por el uso del móvil suelen ser aquellos en los que el conductor recibe una llamada por sorpresa que hace alterar las pulsaciones por minuto. También cuando se marca por teléfono, esta acción requiere entre 5-10 segundos lo que implica que si se circula a 120 km/h se pueden recorrer entre 180 y 350 metros sin control adecuado del vehículo.

Medidas preventivas por parte de la EMPRESA para evitar las distracciones:

- Facilitar a los trabajadores toda la información necesaria en sus viajes para que de esta manera no tengan que mirar planos y mapas durante el trayecto.
- Indicar como se debe actuar en el tema de comunicaciones, prohibiendo de manera tajante el uso de teléfono móvil e incluir sanciones económicas para reducir así el uso al mínimo a la hora de conducir.
- Dotar a los trabajadores de dispositivos electrónicos como el GPS, para así evitar las distracciones de mirar señales, etc, para conocer el camino. Estos dispositivos se deberán de configurar antes de realizar cualquier desplazamiento y siempre con el coche en parado. Durante el trayecto estará totalmente prohibido la manipulación de estos dispositivos ya que puede alterar la percepción del riesgo.

Medidas preventivas para combatir las distracciones por parte del TRABAJADOR:

- Realizar paradas cada 200 kilómetros o 2 horas de conducción para que no aparezcan síntomas de fatiga y con ello aumenten las distracciones.
- No girarse para hablar con personas que vayan en los asientos traseros del vehículo.
- No recomendable beber ni comer mientras se conduce. Para ello están las correspondientes pausas.
- Evite manipular los mandos en la medida de lo posible.
- No intente matar o expulsar insectos mientras conduce.
- El uso del teléfono móvil quedará reducido a llamadas de emergencia, siempre con el manos libres, y parando el coche para marcar el número.



C) SUEÑO:

Se trata de uno de los primeros 5 factores que causan AT con víctimas.

Causas fundamentales por las que aparece el sueño al volante:

- La fatiga, el esfuerzo físico y psíquico importante y acumulado.
- El calor, la falta de oxígeno en el vehículo.
- La ingestión de medicamentos o distintos fármacos.
- Las vías monótonas (hipnosis de la autopista).
- El estado físico y la edad.

La enfermedad del sueño que tiene origen respiratorio “síndrome de la apnea del sueño” afecta al 3 % de la población adulta y se manifiesta con múltiples despertares nocturnos que tienen como consecuencia un sueño entrecortado y la somnolencia durante el día.

El sueño anula totalmente las capacidades de conducción, siendo uno de los factores más peligrosos en la conducción ya que ocasiona la pérdida total del control del vehículo. Está implicado en el 15-30% de los AT en España en los últimos años.

La sintomatología esencial de la hipersomnolia diurna consiste en una excesiva somnolencia o la presencia de crisis de sueño durante el día (MICROSUEÑOS), lo suficientemente intensa como para interferir en las actividades laborales o sociales.

Medidas preventivas por parte de la EMPRESA para evitar el factor sueño al volante:

- Tratar en la medida de lo posible de planificar las jornadas de trabajo, respetando siempre el número de horas de descanso.

El sueño es el mayor enemigo en la conducción de un vehículo

Medidas preventivas por parte del TRABAJADOR para evitar el factor sueño al volante:

- No realizar comidas copiosas antes de iniciar un viaje.
- Dormir el número de horas adecuadas para un descanso correcto.
- Realizar paradas frecuentes.
- Ventilar adecuadamente el vehículo.
- Evitar fumar mientras se conduce ya que aumenta la somnolencia y las distracciones.
- Procurar mantener la atención, mediante la radio, conversación con el copiloto, etc, pero siempre manteniendo la atención sobre la vía y el tráfico.

3.3.2. Alcohol, drogas, medicamentos y enfermedades

A) ALCOHOL

El alcohol deteriora la capacidad de conducción y aumenta el riesgo de tener un accidente.

No hay un límite a partir del cual comienza el deterioro. Este deterioro puede manifestarse ya con niveles inferiores a 0,2g/l. Cuanto más elevado es el nivel de alcohol más elevado es el riesgo.



La “**inoportuna paradoja**” es que el alcohol aunque disminuye la actividad cerebral, aumenta la fatiga y disminuye la percepción, la atención, la coordinación, reduciendo el control muscular y el tiempo de reacción paradójicamente aumenta la seguridad del individuo en sí mismo, produciendo desinhibición y cambios en el humor y el comportamiento. El individuo pierde el control emocional y puede volverse agresivo y menos responsable.

Así el alcohol provoca:

- Falso estado de euforia, seguridad, optimismo y confianza en sí mismo.
- Aumento de la despreocupación, la temeridad y la agresividad.
- Desprecio del peligro, tendencia a transgredir las normas y a correr más.
- Falsea la apreciación de las distancias y velocidades.
- Errores en la circulación.
- Señalización incorrecta de las maniobras y conducción errática.
- Disminución de los reflejos y el tiempo de reacción.
- Aumento del sueño y la fatiga.
- Reducción del campo visual (efecto túnel).

La alcoholemia alcanza su punto máximo 1 hora después de haber tomado la última copa.

No tomar alcohol durante la jornada laboral será la mejor opción a la cual pueda optar un trabajador, ya que el alcohol conlleva una disminución de la prudencia, de la visión y genera un exceso de confianza.

Por parte de la empresa se deberá prohibir el consumo de alcohol de manera tajante tanto durante la jornada laboral como a la hora de las comidas.

Los límites permitidos de alcoholemia vienen definidos por la ley (tabla). Esta ley se hace cumplir al someter la policía a la prueba de alcoholemia a aquellos conductores implicados en accidentes, infracciones de circulación, aquellos cuya conducción se hallaba **deteriorada o en controles rutinarios. Conducir con niveles de alcohol superiores al límite legal está tipificado como delito en el Código penal.**

Negarse a realizar las pruebas de alcoholemia está penado con 6 meses a 1 año de cárcel y con la retirada del carné de 1 a 4 años.

PERMISOS	TASA EN SANGRE	TASA EN AIRE ESPIRADO
A1, A y B	0,5 g/l	0,25 mg/l
Demás permisos	0,3 g/l	0,15 mg/l
Noveles (dos primeros años)	0,5 g/l	0,25 mg/l

B) DROGAS

Tipos de drogas y efectos:

- **Estimulantes** (anfetaminas y cocaína, metilxantinas, nicotina) provocan un efecto estimulante-euforizante. Al ocasionar una disminución de la sensación de fatiga, desinhibición conductual e hiperactividad pueden ser potencialmente peligrosas ya que pueden llevar a una mala gestión de la velocidad y falta de respeto a la señalización.
- **Psicodislépticos cannabis** (LSD y otros alucinógenos) provocan en el consumidor sensación de bienestar, relajación y euforia, junto con alteraciones de la percepción y alucinaciones, dificultad para fijar la atención, disminución de reflejos y coordinación motora.
- **Depresoras** (opiáceos, hipnóticos y sedantes y disolventes y colas) producen sensación relajante, sedación y sensación de bienestar. Las capacidades más afectadas son la percepción visual y la capacidad de identificación y atención.



Dentro de la estrategia de prevención es fundamental la labor del personal sanitario en la detección de estos problemas, así como su intervención precoz. Debe

Mil jóvenes mueren al año por consumir drogas al volante

colaborar en campañas generales de información sensibilización sobre los efectos de estas sustancias y sus posibles consecuencias e intervenir mediante el consejo educativo-sanitario a nivel individual insistiendo en que el consumo de estas sustancias deteriora la capacidad de conducción e incrementa el riesgo de accidentes.

C) MEDICAMENTOS

En general, debido a su capacidad para modificar las condiciones psicofísicas del conductor, los fármacos se consideran como uno de los factores que inciden en el factor humano, pudiendo interferir en la seguridad para la conducción de vehículos.

La relación entre los fármacos y la capacidad de conducción no necesariamente tiene que ser negativa. En ciertos casos, al estabilizar o controlar el proceso patológico (trastornos mentales) pueden incluso mejorar la aptitud del individuo para la conducción.

En todo caso es deber del médico preguntar por sus hábitos de conducción, toma de fármacos, informar sobre las repercusiones de su enfermedad y evaluar el riesgo-beneficio del tratamiento instaurado sobre la aptitud para la conducción.



D) ENFERMEDADES:

Un 1,7% de AT están relacionados con enfermedades.

Actuación profesional

- Parece razonable que el conductor con enfermedades crónicas sea alertado por el personal sanitario de algunas precauciones a tener presentes en la conducción de vehículos: evitar la conducción nocturna, descansar suficientemente antes de realizar un viaje, evitar conducir durante periodos prolongados de tiempo, mantener unos ritmos de sueño y alimentación constantes y conocer el deterioro que el tratamiento farmacológico pudiera ejercer sobre la capacidad de conducción, evitando conducir la primera semana de un nuevo tratamiento o tras una modificación de dosis y no suspender bruscamente el tratamiento médico.
- Además deben realizarse revisiones y controles de su enfermedad y seguimiento periódico de las condiciones de trabajo. La intervención preventiva más eficaz es establecer canales de colaboración y comunicación basados en la confianza entre el médico del trabajo y trabajador.



**Si tomas medicamentos,
comprueba que sean compatibles
con la conducción de vehículos**

3.3.3. Aspectos psicológicos: estrés, depresión y ansiedad.

Las consecuencias del estrés al volante:

- Conducir es una actividad exigente y cambiante y por ende, potencialmente estresante.
- Conducir es una acción compleja que nos exige mucho más de lo que parece. Involucra al conductor psicológica y físicamente. Requiere de concentración y un estado de alerta y atención permanentes.
- Por ello el logro de un desempeño correcto depende, no sólo de las habilidades adquiridas por el conductor para dominar su vehículo en todo tiempo y circunstancia, y del adecuado estado físico para poder percibir adecuadamente las situaciones del camino, sino que también depende de la experiencia, de la clara conciencia de los riesgos de moverse en el sistema de tráfico, y de la madurez y equilibrio emocionales, que harán posible el desarrollo de actitudes y comportamientos seguros.
- Un conductor estresado no está en las mejores condiciones para conducir con seguridad ya que las exigencias del tráfico lo sobrepasarán fácilmente, aumentando significativamente la tensión y el malestar interior.



- Cada dificultad en el camino (un embotellamiento en el tráfico, el automóvil que lo antecede circulando a menor velocidad, alguien que molesta con sus luces, el semáforo en rojo, cambios en el estado de la vía, etc.) será causa de excesiva tensión y ansiedad con el desencadenamiento de respuestas de riesgo de tipo erráticas y/o agresivas (conducción a excesiva velocidad, adelantamientos y cambios de carril permanentes, no guardar las distancias de seguridad, maniobras bruscas y no avisadas, equivocaciones por distracción, indecisión frente a un imprevisto, etc.) Todas estas situaciones descritas son potencialmente generadoras de incidentes que derivarán, en muchos casos, en accidentes.

Algunos consejos para reducir el estrés y la agresividad al volante:

- Primeramente, se consciente del estado en que se encuentra. Si usted sabe que está atravesando un momento emocionalmente difícil, si está sufriendo algunos de los síntomas que se detallan más arriba, habrá de extremar las medidas de seguridad al conducir o bien, en situaciones límite, evitar conducir.
- Planifique cada viaje dándole más tiempo del estimado necesario para ese recorrido. De esta manera evitará la ansiedad frente a demoras o inconvenientes en el camino. Si va a emprender un viaje prolongado, estime al menos una hora o más de tiempo para imprevistos y no se autoimponga una hora precisa para llegar. Si el viaje es corto, procure salir con varios minutos de antelación.
- Disminuya la velocidad y adécuela a las circunstancias de la vía, del flujo de tráfico y al estado emocional. Está comprobado que a mayor velocidad de circulación, mayor tensión. Por eso, para distenderse es bueno buscar una velocidad en la que se siente que se circula más relajado. Por otra parte, al circular más despacio se tiene más tiempo para reacciones ante un imprevisto o corregir una maniobra equivocada.
- Acepte las circunstancias del tráfico. Esto significa que frente a un embotellamiento, obstrucción, semáforos mal coordinados, flujo de tráfico ralentizado, hay que procurar calmarse y no intentar forzar la velocidad de marcha apurando a los otros, violando normas o zigzagueando; pensar que la salud y la seguridad están en juego. Si es necesario, realice ejercicios respiratorios de relajación por medio de inspiración profunda con exhalación lenta. Puede ayudarse escuchando una música agradable y relajante.
- Frente a un conductor torpe, lento y/o agresivo, no se altere. Procure evitarlo, según el caso, cediéndole el paso, o sobrepasándolo con precaución y ponga distancia. Piense que su salud y seguridad son su prioridad.
- Evite discutir con los acompañantes de viaje sobre temas conflictivos.
- No atienda el teléfono móvil mientras conduce, es fuente de distracción y generador de tensiones.
- Descanse un mínimo de 7 u 8 horas cada noche. La mayoría de las personas necesitan ese tiempo de sueño para funcionar bien durante el día. Procure tener los mismos horarios para su descanso. Si padece de insomnio o se despierta varias veces en la noche pida ayuda profesional. Un conductor fatigado es un conductor disminuido en su capacidad de conducir.
- Evite el consumo de alcohol y/u otras drogas desde horas antes de conducir ya que alteran su rendimiento, percepción y capacidad de respuesta al conducir.

- Si viaja con niños a su cargo, procure que viajen entretenidos y con los cinturones de seguridad colocados.
- El estrés y la agresividad pueden llevar a aumentar excesivamente la velocidad o a la conducción temeraria. Cabe recordar que este tipo de comportamiento al volante está penado con prisión de 6 meses a 2 años y con la retirada del carne de 1 a 6 años, amén de las pertinentes multas económicas.

Algunos consejos para evitar los efectos negativos de la depresión: reduzca en la medida de lo posible el número de horas al volante.

3.3.4. Conocimientos, habilidades y destrezas



La obtención del permiso de conducción concede a los trabajadores la autorización legal para conducir.

La empresa debe verificar que el trabajador posee el permiso de conducción válido y en vigencia (con sus posibles restricciones y limitaciones) y que sea apto para el tipo de vehículo. El trabajador debe someterse a las revisiones médicas periódicas que la renovación de dicho permiso requiere.

También es necesaria la actualización de las destrezas y conocimientos complementarios. Esto se realiza mediante formación teórica y formación práctica.

Formación teórica:

- **Aprendizajes actitudinales o de comportamiento:** proceso educativo encaminado a conseguir el conocimiento y respeto a las normas de convivencia en seguridad vial .

Es un proceso de responsabilidad individual y colectiva en el que las capacidades y habilidades deben adecuarse a las características del vehículo (herramienta de trabajo) y de las condiciones de la vía y entorno.

- **Aprendizajes cognoscitivos:** normas de circulación, elementos de seguridad y factores de riesgo.

Formación práctica:

- **Adiestramiento** (se han demostrado eficaces técnicas de conducción defensiva).



3.4. Factores de riesgo relacionados con la vía y las condiciones meteorológicas

La vía es el escenario donde se desarrolla el tráfico.

Existen una serie de elementos estables y cambiantes que cuando se unen inciden en nuestra forma de conducir y en muchas ocasiones negativamente debido a la falta de formación de los conductores en este tipo de situaciones.

3.4.1. Conducir de noche y en situaciones climatológicas adversas



DE NOCHE:

- Siempre que sea posible conducir de día, evitando en la medida de lo posible la conducción de noche.
- Realizar frecuentes descansos. No realizar comidas copiosas, evitando completamente el alcohol.
- Mantener en buen estado los faros, así como limpios los cristales y retrovisores. Utilizar el alumbrado adecuado a cada situación.
- Ajustar la velocidad a la capacidad de visión lateral y frontal, para controlar el tiempo de reacción así como el de detención.



CON HIELO:

La conducción con hielo es muy peligrosa ya que la calzada se convierte, como si dijéramos, en una pista de patinaje, por lo que se deben extremar las precauciones.

- Con tiempo húmedo y frío o en zonas de montaña la calzada puede estar helada o deslizante. Reducir la velocidad.
- Hay zonas de la calzada que son especialmente propensas a las heladas como. lugares húmedos, sombríos, los badenes, los puentes, pasos elevados, etc.
- En los puertos de montaña las condiciones pueden cambiar de una vertiente a otra. Si al empezar a subir un puerto la calzada está mojada, lo previsible es que la parte alta de la carretera tenga hielo. Utilizar neumáticos especiales.
- Evitar las maniobras bruscas, procurando pasar las zonas de hielo a ser posible de forma recta o muy suave. Si se pierde el control evitar frenar e intentar controlar el vehículo haciendo contravolantes.



Aprende a colocar las cadenas, nunca sabes cuando las podrás utilizar



SI NIEVA:

Para mejorar la adherencia:

- Realizar una conducción suave, sin movimientos bruscos de la dirección, ni cambios de marchas repentinos, todos los mandos del vehículo, freno, acelerador, embrague, etc., deben accionarse con extrema precaución.
- Mantener los neumáticos en buen estado, a la presión debida.
- Mantener los frenos en buen estado, frenado con suavidad, comprobando su eficacia con frecuencia.
- Aumentar la distancia de seguridad.
- Reducir la velocidad para adecuarla a las circunstancias de cada caso.
- Utilizar las cadenas, que deben colocarse en las ruedas motrices antes de que comience a patinar y en un lugar que no suponga peligro para los demás.
- Las rampas se deben subir lentamente, a velocidad sostenida y con la marcha más larga posible.
- En pendientes, se debe bajar lentamente, a velocidad muy moderada y en una relación de marcha corta para utilizar el freno motor, utilizando el freno lo indispensable.



Para mejorar la visibilidad:

- ➔ La nieve se puede helar y el uso del limpiaparabrisas puede ser inútil si no se añade anticongelante al depósito del agua para que al esparcirse sobre el cristal, disuelva la nieve o el hielo. Si se acumulara tal cantidad de nieve que el limpiaparabrisas no barriera toda la superficie del cristal nos detendremos para retirarla.
- ➔ Utilizar la luz delantera de niebla en caso de nevada y la posterior de niebla en caso de nevada muy intensa.
- ➔ Utilizar cadenas o neumáticos especiales.
- ➔ Si se empañan los cristales, utilizar el sistema de desempañamiento por aire caliente, si fuera necesario detener el vehículo y limpiar los cristales.
- ➔ Evitar las maniobras bruscas. Si se pierde el control evitar frenar e intentar controlar el vehículo haciendo contravolantes.



SI HAY NIEBLA:

- Utilizar iluminación antiniebla, para mejorar en la medida de lo posible la percepción, así como utilizar preferentemente las luces de cruce sobre las largas.
- Evitar si es posible pasar por zonas con nieblas. Hoy en día gracias a los pronósticos meteorológicos sabemos con antelación si las zonas por donde pasamos va a ver bancos de niebla. De esta manera realizaremos una planificación más adecuada, definiendo la ruta más adecuada para el recorrido.





SI HACE CALOR Y SOL:

- Combatir los efectos del calor bebiendo agua, comida ligeras, ropas holgadas, gafas de sol, hacer paradas en nuestros viajes...
- Mantener la temperatura del coche entre 18° y 23°, mediante el aire acondicionado o climatizador.
- Utilizar los parasoles del coche y las gafas de sol, para reducir el efecto el efecto de la luz solar directa sobre los ojos.
- Si es posible ajustar la hora de salida, a la incidencia solar en función del trayecto que se vaya a realizar.



SI LLUEVE:

- Mantener los neumáticos en perfecto estado. Si están desgastados, al no tener dibujo, no se agarran bien al suelo a l no poder eliminar el agua de la banda de rodadura.
- Comprobar con frecuencia si los frenos funcionan, ya que se pueden haber mojado y perder su eficacia. Se puede presionar suavemente el pedal del freno, sin intención de frenar, para lograr que la fricción del sistema de frenado escurra el agua.
- Frenar con suavidad y nunca bruscamente ya que esto puede provocar el bloqueo de ruedas.
- Frenar con más antelación y a que la distancia necesaria para frenar es mayor, casi el doble, que con la carretera seca.
- Al aumentar la distancia de frenado debemos aumentar la distancia de seguridad con el vehículo que nos precede.
- Reducir la velocidad, especialmente al aproximarse a curvas y cuando la lluvia es muy intensa. En este último caso se puede producir lo que llama técnicamente "aquaplaning" que consiste en que se forma una película de agua entre el neumático y la calzada al no ser capaz los canales de drenaje de las cubiertas evacuar el agua, con lo que el vehículo se deslizará peligrosamente.



Para mejorar la visibilidad:

- ➔ Si la lluvia es intensa, encender la luz antiniebla delantera y trasera, si se dispone de ellas, o al menos, la luz de cruce. La luz posterior de niebla sólo se podrá utilizar cuando estén encendidas las demás luces.
- ➔ Mantener siempre limpios los cristales de todas las luces, de los catadióptrico, del parabrisas, de las ventanas y de los espejos retrovisores. Si ya estamos de viaje, deberemos si es necesario, detenernos a limpiarlos.
- ➔ Poner en funcionamiento los limpiaparabrisas y, si se disponen, el limpiaфарos y limpiaparabrisas posterior.

- ➔ Hacer uso del sistema de calefacción y ventilación para desempañar los cristales, y si se dispone, accionar la luneta térmica posterior. Ajustar la velocidad, reduciéndola lo máximo posible en relación con la cantidad de lluvia, para que el dibujo de los neumáticos evacue el agua, y así no pierda adherencia con la carretera.
- ➔ Mantener la distancia de seguridad adecuada en función de la distancia de detención.
- ➔ Buen mantenimiento de los vehículos, dibujo y presión son características fundamentales que se deben controlar.
- ➔ Comprobar frecuentemente el estado de los frenos, pues al mojarse pierden eficacia y es conveniente que periódicamente se accionen para frenarlos.
- ➔ Evitar las frenadas y movimientos bruscos. Si se pierde el control evitar frenar.



SI HAY VIENTO:

- Durante la acción de fuerte viento o viento racheado, mantenga firmemente, las dos manos sobre el volante para conseguir controlar la dirección, sobre todo al salir de las zonas seguras.



3.5. Movilidad y seguridad vial

En la actualidad, según la Dirección General de tráfico, cada día se constatan algo más de 20.000.000 desplazamientos en España.

Si restamos a los menores de edad, esto supone que la mayoría de la población en edad activa tiene permiso de conducir. De todo este volumen **los viajes entre el domicilio y trabajo suponen más del 35% de los desplazamientos motorizados diarios.**

Es por esto y por otros factores añadidos (factor humano, vía, entorno...) por lo que ocurren los accidentes.

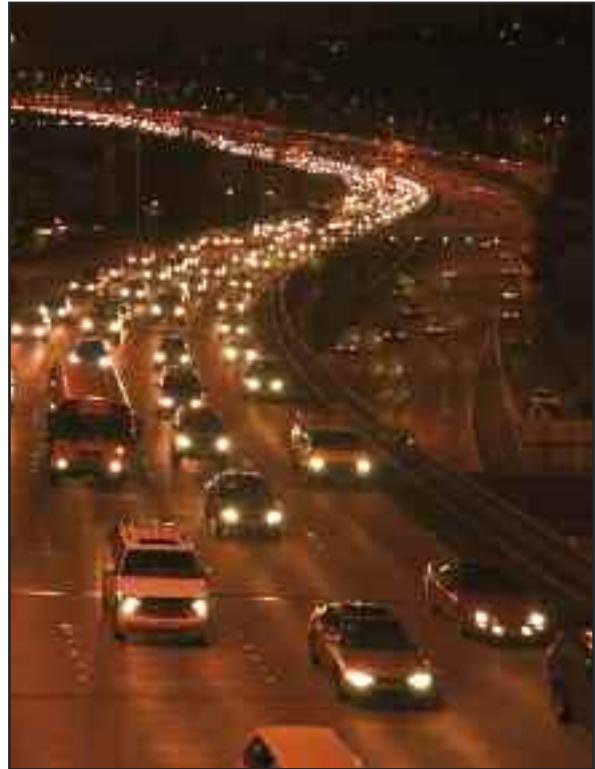
En el año 2007, en el ámbito nacional, se produjeron 71.511 siniestros por accidente in itinere. Como consecuencia de estos accidentes dejaron su vida en la carretera 242 personas.

Con los planes de movilidad se pretende racionalizar el empleo de los medios de locomoción y transporte, reduciendo por tanto el número de vehículos en las vías y el número de kilómetros recorridos y por consiguiente el número de accidentes.

Todas las acciones que se describen a continuación, van encaminadas a conseguir un número menor muertos y heridos en las carreteras a resultas de una mejor planificación de lo que se da en llamar movilidad.

Además del componente preventivo, cabe también recalcar el beneficio ambiental que la adopción y puesta en marcha de medidas de movilidad sostenible y racional comporta.

Al reducirse el número de desplazamientos se reducen las emisiones de gases contaminantes generadas por de los motores de los vehículos, al tiempo que se reduce el consumo energético.



PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Un plan de movilidad sostenible en el ámbito empresarial, aglutina todo un **conjunto de acciones** que tienen como objetivo la implantación de pautas de desplazamiento racionales dentro del ámbito laboral, tendente a la minimización de los riesgos derivados del tráfico, a la minimización de la factura energética y a la reducción de emisiones de gases contaminantes.

ACCIONES DESTINADAS A UNA MEJORA DE LA MOVILIDAD

A continuación se detallan algunas de las posibles medidas a tomar para mejorar la movilidad en el seno de la empresa.

➤ Coche compartido entre compañeros:



Consiste en que varios de los trabajadores de la misma empresa lleguen a un acuerdo para poder compartir el vehículo para ir al trabajo.

Dicho acuerdo puede ser a nivel particular o patrocinado por la empresa. En cualquier caso el trabajador percibirá una reducción en los costes de desplazamiento al centro de trabajo.

Los trabajadores pueden alternar el vehículo por ejemplo cada semana, o compartir los gastos derivados del empleo de un vehículo.

La empresa puede designar a un trabajador como encargado de recoger a varios de sus compañeros, mediante una furgoneta que previamente se le habrá facilitado por parte de la empresa o con su propio vehículo con un incentivo económico por parte de la empresa.

Todas estas medidas traerán como beneficio un menor coste del desplazamiento y una reducción en el número de viajes motorizados del conjunto de la empresa.

➤ Autobuses de empresa:

En este caso la empresa contrataría con una compañía de transporte colectivo el correspondiente servicio de recogida de los trabajadores mediante el desarrollo de unas rutas.

El principal beneficio aparente para el trabajador es el económico, ya que el coste lo asume en su totalidad la empresa. Sin embargo, el estrés y el cansancio también se ven disminuidos, al igual que el riesgo y exposición a accidentes de tráfico.

La disminución de la contaminación también será notable.



➤ Transporte público:



De manera similar hemos de sondear la posibilidad y ventajas –seguridad, reducción del estrés, etc.– que nos reporta el uso de cualquier transporte público, aunque aparentemente nos suponga una cierta menor comodidad.

► **Promover el uso de la bicicleta:**



Esta medida podrá ser llevada a cabo cuando la empresa este situada en las proximidades de las viviendas de sus empleados.

Por parte de la empresa se deberán de crear pequeños aparcamientos donde poder estacionar las bicicletas, así como vestuarios dotados de duchas para que los trabajadores al llegar al trabajo se puedan asear.

Este tipo de medida junto con el fomento de los desplazamientos a pie, son las que reducen en mayor cuantía la contaminación atmosférica.

Cabe reseñar de igual modo que la mejora de la forma física y la salud de los trabajadores es otro de los beneficios a tener en cuenta.

► **Desplazamiento a pie hasta el lugar de trabajo:**

Será factible en núcleos poblacionales pequeños y sobre todo cuando las viviendas de los empleados no se encuentren alejadas de la empresa. La distancia recomendada siempre tiene que situarse alrededor de los 2 kilómetros de distancia.

Los beneficios, aparte del económico, nos los encontraremos en la mejora de la capacidad física al igual que mejora de la salud de los trabajadores.

Es el método que menos contaminación produce de los existentes.



► **Horarios continuos y servicio de comedor en la empresa:**



La combinación de las medidas anteriormente expuestas con la adopción de turnos de trabajo en horario continuo y/o la existencia de servicios de comedor en la empresa ayudan a reducir aún más los tránsitos de los empleados. De esta manera se incide, aún más si cabe, en la minimización de los riesgos derivados del tráfico, en la minimización de la factura energética y en la reducción de emisiones de gases contaminantes.

VIAJES DE TRABAJO:

Pero el estudio de la movilidad de los trabajadores no ha de alcanzar sólo a los desplazamientos desde el domicilio al lugar de trabajo convencional. Ha de hacerse una referencia sobre qué medios utilizamos, qué horarios elegimos, etc., para los desplazamientos del personal de la empresa en sus viajes de trabajo. Así, ¿es lógico que organicemos en coche particular un desplazamiento que recorra por ejemplo 500 km? ¿Es posible como alternativa el uso de un medio público de transporte –avión, tren, etc.– complementado, si es necesario, con el alquiler de un vehículo para los desplazamientos que hayan de realizarse por la zona?



C. La seguridad vial como compromiso de empresa y trabajadores.

La Carta Europea de la Seguridad Vial



Una buena manera de incorporar la Seguridad Vial en el ámbito de las empresas es a través del compromiso para la puesta en práctica de medidas eficaces respecto del objetivo de la seguridad. A tal efecto es de especial interés el instrumento creado por la Unión Europea con objeto de salvar vidas en el marco de las organizaciones.

¿Qué es la Carta Europea de la Seguridad Vial?

Dentro de las distintas acciones que desde el ámbito laboral se pueden tomar en lo relativo a la problemática de seguridad vial, cabe reseñar la adhesión de empresas y colectivos profesionales a la denominada **Carta Europea de la Seguridad Vial**.

Esta carta no es otra cosa que una **invitación, por parte de la Unión Europea, a los distintos sectores sociales, incluidas las empresas, a realizar acciones concretas, evaluar resultados y concienciar a la ciudadanía, incluidos los trabajadores, en materia de seguridad vial.**

Mediante la firma de la Carta Europea de la Seguridad Vial, las empresas signatarias adquieren el compromiso de colaborar en la reducción de accidentes de tráfico.

Más que un fin, la firma de la Carta Europea ha de ser una herramienta que permita el desarrollo y sustanciación de procedimientos, protocolos y actividades encaminadas a salvaguardar la integridad de los trabajadores.

La adhesión a esta Carta, podría sentar las bases de un futuro e hipotético Plan de Prevención en materia de Seguridad Vial dentro de la empresa y vendría a aglutinar los esfuerzos que en este campo se hacen desde los diferentes actores del mundo laboral: empresarios y trabajadores.

En este sentido, la **inclusión de estas temáticas a nivel de la negociación colectiva**, y su puesta sobre la mesa, serían objetivo y fiel reflejo de la necesaria concienciación de patronal y sindicatos en este ámbito preventivo concreto que, en no pocas ocasiones, queda en un segundo plano.

La Carta Europea de la Seguridad Vial fue propugnada el año 2006, tomando los datos del 2005, los cuáles presentaban un paisaje desolador en cuanto a número de accidentes y heridos en las carreteras europeas.

A pesar de los progresos esperables a largo plazo, en el año 2005 se cuantificaron cerca de 40.000 muertos a causa de los accidentes de tráfico. 1.700.000 fueron los heridos con un coste total de 160.000 millones de euros.

Si echamos la vista atrás en los últimos 50 años, en las carreteras europeas han perdido la vida más de 2 millones de personas y casi cien millones resultaron heridas.



➔ **En este sentido todo signatario asume los siguientes 10 puntos:**

1. Adoptar las medidas que entren dentro de sus competencias para contribuir al logro del citado objetivo de reducción de la mortalidad en carretera.
2. Incluir las medidas de seguridad vial y la evaluación de los resultados en este ámbito entre sus objetivos prioritarios y sus propios criterios decisorios principales en el marco de sus actividades de investigación, de su organización y de sus inversiones, así como en el marco más general de la organización de sus actividades profesionales para así elaborar un auténtico plan de seguridad vial.
3. Compartir con los organismos competentes en materia de seguridad vial información de carácter técnico y estadístico que facilite una mayor comprensión de las causas de los accidentes, de las lesiones por ellos ocasionadas y de la eficacia de las medidas preventivas y paliativas.
4. Contribuir a la prevención de accidentes de circulación mediante medidas de calidad elevada en uno o varios de los siguientes ámbitos:
 - Formación e información iniciales y continuas de los conductores.
 - Equipamiento y ergonomía de los vehículos automóviles.
 - Remodelación de las infraestructuras a fin de reducir al mínimo los riesgos de accidente y su gravedad y fomentar una conducción segura.
5. Perfeccionar y aplicar tecnologías que contribuyan a reducir las consecuencias de los accidentes de tráfico.
6. Contribuir a desarrollar medios que hagan posible un control uniforme, continuo y adecuado de la observancia de las normas de circulación por las personas que actúen en su nombre o bajo su administración y sancionar de forma uniforme, rápida y proporcionada a los posibles infractores.
7. Crear un marco que favorezca la introducción de actividades educativas permanentes y la rehabilitación de los conductores de riesgo.
8. Procurar contribuir en la medida de lo posible a un mayor conocimiento de las causas, circunstancias y consecuencias de los accidentes a fin de extraer las enseñanzas pertinentes y evitar de este modo su repetición.
9. Velar por que se preste asistencia médica, psicológica y jurídica eficaz y de calidad a las posibles víctimas de accidentes de tráfico.
10. Aceptar una revisión inter pares posterior, de acuerdo con las normas de confidencialidad adecuadas, de las medidas que se hayan adoptado para incrementar la seguridad vial y, en caso necesario, extraer las enseñanzas que se impongan para revisar las medidas.

Potenciales medidas a recoger por la Carta Europea de la Seguridad Vial

A continuación se recogen algunas posibles actuaciones a llevar a cabo con el objeto de poner en práctica los 10 compromisos adquiridos con la firma de la Carta Europea de la Seguridad Vial.

Estas actuaciones o medidas son meramente orientativas. La elección y puesta en marcha de unas u otras actuaciones evidentemente han de estar en consonancia con el tamaño, perfil y problemática concreta de la empresa firmante e ir más allá, claro está del mero imperativo legal.

El objetivo es poner de manifiesto la situación particular de la empresa en este campo, y dotarse de soluciones imaginativas, incluso modestas, que permitan mejorar la situación de la seguridad vial en la empresa.



31 POSIBLES COMPROMISOS, ideas de acciones para mejorar la seguridad vial:

1. Organizar cursos específicos de formación en el conocimiento de los elementos clave y reguladores de la seguridad vial, dirigido al propio personal de la empresa, para que asuma la importancia de la iniciativa y actúen de transmisores del mensaje.
2. Organizar cursos específicos de formación en el conocimiento de los elementos clave y reguladores de la seguridad vial, dirigido al personal que conforma la red comercial de mediadores que colaboran con la empresa, para que asuman la importancia de la iniciativa y actúen de transmisores del mensaje.
3. Incluir en la documentación de las pólizas de seguros resúmenes de los aspectos básicos de la legislación sobre seguridad vial y datos estadísticos objetivos sobre accidentabilidad.
4. Sensibilizar y educar sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico, realizando charlas informativas en materia de seguridad vial, así como distribuyendo documentación referente al tema.
5. Elaboración, exclusivamente para esta acción, de un manual especial de seguridad vial, para que los conductores tengan una mayor información sobre el tema.
6. Publicar artículos de seguridad vial en página Web y crear un link hacia la Carta Europea de la Seguridad Vial.

7. Distribuir, de manera gratuita, folletos con información basada en una conducción segura y responsable.
8. Divulgar estudios técnicos sobre Seguridad Vial, para que los distintos usuarios y profesionales del sector conozcan las características, limitaciones y mejor utilidad de los sistemas de seguridad de carreteras y vehículos. Estos estudios pueden constar de un libro y/o un material audiovisual.
9. Difundir artículos periodísticos resumiendo estudios técnicos-divulgativos sobre Seguridad Vial.
10. Colaborar en programas radiofónicos o de TV divulgando conceptos de Seguridad Vial.
11. Diseñar y elaborar material pedagógico, manuales y guías básicas de educación vial para profesores y alumnos, material multimedia, etc.
12. Desarrollar un plan de comunicación para que padres, educadores y demás instituciones educativas hagan suya la causa "educar en seguridad vial = salvar vidas".
13. Publicitar el sistema Bonus-Malus en el seguro, sistema que penaliza los conductores con accidentes y bonifica a los que no los tengan, para reducir la siniestralidad y reflejar en todas las hojas de cotización, para que, antes de la aceptación, el cliente sea consciente de esta operativa.
14. Formar a los clientes con alta siniestralidad.
15. Concienciar sobre la responsabilidad del conductor.
16. Mejorar la seguridad vial invirtiendo para mantener lo más baja posible la edad media de los vehículos de la empresa e impartiendo a sus conductores una formación en seguridad vial basada en la responsabilidad, más allá de lo exigido por la ley, para que actúen en consecuencia al circular por nuestras carreteras.
17. Hacer un seguimiento del comportamiento de los conductores de la empresa, a través de reuniones, a fin de comprobar que los resultados de la formación sean óptimos.
18. Publicar en página Web información y estadísticas sobre la siniestralidad y accidentalidad de su flota de vehículos, actualizándolas regularmente en función de la disponibilidad de información, haciendo referencia a causas de los accidentes y consecuencias de los mismos.
19. Elaborar un Referencial de Utilización Segura del Vehículo con actuaciones a realizar para reducir o eliminar los riesgos de accidentes para distribuir a todo el personal.
20. Analizar las actuaciones para disminuir la incidencia de los accidentes de tráfico en los desplazamientos laborales "in itinere" y en misión y publicar los resultados obtenidos.
21. Realizar Jornadas divulgativas sobre prevención de accidentes "in itinere" en la empresa.
22. Promover mediante la convocatoria de seminarios y/o jornadas, la figura del "Gestor de la Movilidad" en empresas o polígonos industriales para coordinar las necesidades de movilidad de la empresa o polígono conociendo la oferta de transporte público, las necesidades de desplazamiento de los trabajadores y elaborar propuestas adecuadas a fin de optimizar las condiciones de los desplazamientos de los trabajadores.
23. Convocar un curso para gestores de la movilidad cada año.

24. Estimular la creación y la difusión de trabajos sobre seguridad vial, que contribuyan al desarrollo de hábitos de conducción segura. Siendo conscientes del papel fundamental que desempeñan los medios de comunicación, crear un Premio de Seguridad Vial en varias categorías, como pudieran ser televisión, prensa y radio.
25. Crear una sección especial en la página Web donde se puede consultar toda la información relativa al Premio: bases, premios, número de trabajos presentados, la composición del jurado, los ganadores y fotos del acto de entrega.
26. Elaborar un dossier con los trabajos finalistas y ganadores, para entregar a todos los asistentes a la celebración, así como a entidades que puedan estar interesadas. También disponible en la página Web.
27. Realizar un estudio (podría ser conjuntamente con diferentes instituciones) para establecer grupos de riesgo y características de los accidentes.
28. Concienciar a la sociedad en seguridad y prevención vial en todos los cursos que se impartan.
29. Contribuir a mejorar algún aspecto de la Seguridad Vial con la elaboración de un manual dirigido a los trabajadores conductores y un programa de cursos de Seguridad y Salud en el trabajo, con una posterior evaluación.
30. Proporcionar ayuda psicológica a los afectados por accidentes de tráfico.
31. Organizar un foro contra la violencia vial, por personal propio y difundirlo mediante diversos medios de comunicación (radio, televisión, prensa, página web).

Infórmate sobre la Carta Europea de la Seguridad Vial y suscríbela, estableciendo los compromisos más adecuados para tu empresa



Bibliografía

- Manual del conductor..... Dirección General de Tráfico

- Prevención del accidente de tráfico Laboral Jesús Gómez Ramos. Prevensis, 2007

- Manual de seguridad vial en polígonos industriales Instituto MAPFRE de seguridad Vial, 2006

- Estrategia Navarra de Seguridad Vial. 2005-2012 Gobierno de Navarra, Departamento de presidencia, Justicia e Interior

- Prevención de accidentes de tráfico en el ámbito laboral Instituto universitario de tráfico y seguridad vial. INSTRAS

- El accidente laboral de tráfico Fremap

- La prevención de accidentes de tráfico en el ámbito socio-laboral CD de INTRAS- Instituto MAPFRE

- Seguridad en el ámbito laboral. Fraternidad Muprespa www.fraternidad.com

- Seguridad vial en relación con la actividad laboral Prevención Navarra

- Comisiones Obreras www.ccoo.es

- Seguridad Vial. Club de automovilistas..... www.seguridad-vial.net

- Paco Costas. Por una conducción más segura www.pacocostas.com

- Revista consumer www.revista.consumer.es

- Club de Automovilistas..... www.cea-online.es

- Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud..... www.istas.net/medioambiente

- Comunidad de Madrid..... www.madrid.org

- El transporte en el trabajo. Planes de movilidad sostenible en empresas. ... www.istas.ccoo.es

- Curso de seguridad vial..... www.formacion.asepeyo.es

- Prevención de accidentes “in itinere”..... Mutua Universal

- Seguridad vial en el entorno laboral..... Instituto Mapfre de Seguridad Vial

- Educación y seguridad vial.
Manual experimental de prevención de riesgos laborales (accidentes de trabajo-accidentes de tráfico)..... Dirección General de Tráfico

- Accidentes laborales de tráfico: entre la carretera y las condiciones de trabajo.
Revista La Mutua-nº 13 Fraternidad-Muprespa

- Guía para la prevención de riesgos laborales.
Sector de transportes por carretera www.ugt.org

ISBN 978-84-235-3130-1



9 788423 531301

Instituto Navarro de Salud Laboral

Polígono Landaben, calle E/F - 31012 Pamplona
Tel. 848 42 37 71 (Biblioteca) - Fax 848 42 37 30
e-mail: insl@cfnavarra.es • www.cfnavarra.es/insl