Cuadernillo Informativo de PRL:

PLANES DE MOVILIDAD Y PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Comunidad de Madrid

UGT Madrid

http://www.saludlaboralugtmadrid.org
http://www.facebook.com/saludlaboralugtmadrid

Cuadernillo Informativo de PRL:

PLANES DE MOVILIDAD Y PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Comunidad de Madrid

UGT Madrid

http://www.saludlaboralugtmadrid.org
http://www.facebook.com/saludlaboralugtmadrid

El Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo colabora en esta publicación en el marco del V Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid 2017-2020 y no se hace responsable de los contenidos de la misma ni de las valoraciones e interpretaciones de sus autores. La obra recoge exclusivamente la opinión de su autor como manifestación de su derecho de libertad de expresión.

Realiza: Secretaría de Salud Laboral y Desarrollo Territorial. UGT-Madrid

Edita: UGT-Madrid

Imprime: Gráficas de Diego

Depósito Legal: M-34034-2017

Índice

PRESENTACIÓN **5**

1. INTRODUCCIÓN **9**

2. ¿QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA CENTROS DE TRABAJO? BENEFICIOS **11**

2.1 El tráfico como riesgo laboral 13

2.2 Factores de riesgo de seguridad vial 16

2.3 Accidentes in itinere y en misión 25

3. ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD **29**

3.1 Conceptos claves que integran un Plan de Movilidad 29

3.2 Agentes implicados 29

3.3 Compromiso de la empresa 31

3.4 Descripción de la Organización 32

4. FASES DEL PLAN DE MOVILIDAD **33**

4.1 Concienciación empresarial 33

4.2 Recogida de información 33

4.3 Evaluación del riesgo vial 38

4.4 Implantación 41

4.5 Seguimiento y control 42

5. MEDIDAS PREVENTIVAS EN SEGURIDAD LABORAL VIAL **45**

6. EJEMPLO DE BUENAS PRÁCTICAS EN MOVILIDAD: IBERDROLA **53**

6.1. Descripción 55

6.2 Mejora de la eficiencia energética 56

6.3 Innovación y buenas prácticas 58

6.4 Uso de Tecnologías de la Información y Comunicaciones 59

7. UNE ISO-39001: ‘‘SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL. REQUISITOS Y RECOMENDACIONES DE BUENAS PRÁCTICAS’’ **61**

8. BIBLIOGRAFÍA **69**

9. PROPUESTAS DE UGT MADRID **71**

10. NORMATIVA **75**

11. PUBLICACIONES DE LA SECRETARÍA DE SALUD LABORAL Y DESARROLLO TERRITORIAL DE UGT MADRID **79**

DIRECCIONES DE INTERÉS **81**

ENCUESTA DE CALIDAD PUBLICACIONES **83**

PRESENTACIÓN

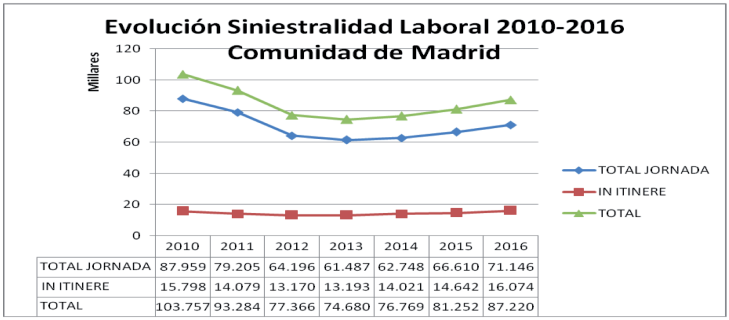
El 24 de Abril de 2017 en el entorno del día Internacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, 28 de Abril, la Administración Regional junto con los interlocutores sociales más representativos de la Comunidad de Madrid, CEIM, CCOO Unión Sindical de Madrid Región y UGT-Madrid firmamos el V Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid 2017-2020.

El Acuerdo nace del diálogo social y está consensuado entre el Gobierno de la Comunidad de Madrid y los Agentes sociales (CEIM, CCOO y UGT de Madrid). El Plan Director refleja el compromiso para la mejora de las condiciones de seguridad y salud de todos los y las trabajadoras madrileñas y consideramos que es una herramienta muy válida en la lucha contra la siniestralidad laboral en nuestra región.

El Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales ha sido a lo largo de estos años un instrumento efectivo para la reducción de la siniestralidad laboral, de hecho, la Comunidad de Madrid es una de las que menor número de accidentes de trabajo se producen de toda España.

En la Comunidad de Madrid un trabajador fallece cada cinco días como consecuencia de su trabajo, cada día un trabajador sufre un accidente grave, y 239 tienen un accidente leve (Enero-Diciembre 2016).[1]

Igualmente, cada día son víctimas de una enfermedad profesional en España 57 personas.[2]



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
TOTAL JORNADA	87.959	79.205	64.196	61.487	62.748	66.610	71.146
IN ITINERE	15.798	14.079	13.170	13.193	14.021	14.642	16.074
TOTAL	103.757	93.284	77.366	74.680	76.769	81.252	87.220

Desgraciadamente el número de trabajadoras y trabajadores que fallecen o se lesionan cada vez es mayor. El empeoramiento de las condiciones de trabajo, la introducción de las nuevas tecnologías, y la situación de precariedad y desigualdad que estamos padeciendo, se está traduciendo en un mayor número de accidentes de trabajo, y en nuevas enfermedades derivadas del mismo que se siguen

[1] Fuente: Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid. Datos provisionales 2016.

[2] Fuente: Observatorio de Contingencias Profesionales de la Seguridad Social. MEySS.

contemplando como enfermedades comunes. Para UGT-Madrid la lucha contra la siniestralidad laboral, la implantación de medidas preventivas en las empresas y la mejora de la salud laboral de los trabajadores y trabajadoras madrileñas ha sido y sigue siendo uno de los objetivos prioritarios en su acción sindical.

Este Plan tiene en cuenta las circunstancias laborales, adaptándose a ellas y recoge muchas de las inquietudes de UGT-Madrid en materia preventiva. Así por ejemplo, presta una mayor atención al envejecimiento de la población trabajadora, potencia la declaración de las enfermedades profesionales y de las patologías no traumáticas, contempla la prevención de riesgos entre los trabajadores y trabajadoras sociales, los voluntarios o los que se encuentran en prácticas.

La seguridad vial y el impulso de los planes de movilidad en las empresas son cuestiones que también se recogen en este plan, como medidas a tener en cuenta para reducir los accidentes en misión y los accidentes in itinere.

Otros aspectos novedosos son el desarrollo de la I+D+i en prevención, la inclusión de las nuevas tecnologías en la difusión de la prevención, la mejora de la coordinación y cooperación entre las administraciones públicas, etc.

Para UGT-Madrid tiene especial relevancia el reconocimiento que se hace de la labor de los agentes sociales como una pieza clave en la mejora de las condiciones de seguridad y salud en los centros de trabajo, por nuestra *"capacidad para detectar necesidades preventivas, orientar las políticas en esta materia y facilitar la eficacia de las mismas"* y en la difusión de la cultura preventiva. Está demostrado que donde hay representación sindical hay mayor implantación de medidas de prevención de riesgos laborales.

Destacar también el reconocimiento que hace de la negociación colectiva, dedicando una Línea de Acción específica dirigida al impulso de la misma en materia de prevención de riesgos laborales, potenciando la introducción de contenidos preventivos a través de los convenios.

La lucha por una mejor organización del trabajo y unas mejores condiciones de seguridad y salud es una constante para UGT-Madrid. Nuestro compromiso es la mejora de la calidad de vida de todos los ciudadanos madrileños.

En Europa, en nuestro país y en la Comunidad de Madrid de los últimos años, tras la crisis económica estamos viviendo un panorama de recortes y pérdidas de derechos laborales y sociales. La búsqueda de un empleo o el miedo a perderlo desvía la atención de las condiciones de trabajo y está generando desigualdades. Y cuando la pérdida de derechos afecta a la protección de la salud y seguridad en el trabajo, se convierte en un riesgo para la salud de todas y todos.

Desde la aprobación de la última Reforma Laboral se ha producido un empeoramiento de las condiciones de trabajo de los trabajadores madrileños, y a partir del año 2014 se ha roto la tendencia a la reducción generalizada de la siniestralidad que se ha venido registrando en la Comunidad de Madrid. La crisis económica ha producido un impacto importante en la situación de la prevención en las empresas.

Los daños a la salud derivados de la actividad laboral se han incrementado porque han aumentado la precariedad, la intensificación del trabajo y por la debilidad del sistema preventivo madrileño, algunas empresas siguen viendo la prevención de riesgos laborales como un gasto y no como una inversión.

La precariedad se ha convertido en el modelo principal de empleo, generando peores condiciones y por tanto, mayores daños derivados del trabajo, sean accidentes de trabajo o enfermedades profesionales. Mujeres, migrantes, jóvenes, mayores de 55 años, y en general los colectivos más vulnerables, son discriminados a la hora de acceder a un puesto de trabajo, abocándoles a ocupar aquellos trabajos que acumulan mayores tasas de temporalidad y parcialidad, a su vez relacionados con mayores índices de siniestralidad.

El incremento de la precariedad tiene su origen en la debilitación de la negociación colectiva y en la pérdida de derechos. La temporalidad caracteriza a más del 90% de los nuevos contratos firmados cada año. La duración de los mismos es muy escasa, el 40% dura menos de un mes. Y los contratos a tiempo parcial ya suponen más de un tercio del total, siendo la inmensa mayoría, no voluntarios. La alta rotación de contratos de tan corta duración impide garantizar los derechos de información y formación sobre los riesgos y medidas preventivas existentes en la empresa.

Por otra parte, cada vez es más frecuente y está más extendida la descentralización productiva entre las empresas españolas, lo que provoca una externalización de los riesgos laborales hacia los autónomos y trabajadores de PYMES y subcontratas. Pero lo más grave es que prácticamente todos estos indicadores de precariedad empeoran si nos centramos en los colectivos más vulnerables, convirtiéndose la desigualdad en uno de los factores que influye más negativamente en los daños para su salud.

Desgraciadamente tal y como demuestran los estudios oficiales, Encuesta Nacional de Gestión de Riesgos laborales en las Empresas 2014, los principales factores motivadores para abordar la gestión de los riesgos laborales en los centros de trabajo siguen siendo el cumplimiento de la norma y evitar la multa o sanción en el caso de incumplimiento. Podemos decir en consecuencia que la prevención en la Comunidad de Madrid, es formal y no real.

Así mismo la Encuesta nos revela que los riesgos más señalados han sido aquellos que pueden llegar a causar los trastornos músculo esqueléticos, como son las posturas forzadas, los movimientos repetitivos, la manipulación de cargas pesadas, no olvidemos que la primera causa de baja en la Comunidad de Madrid son los trastornos músculo esqueléticos. La creciente carga mental y emocional que soportan los trabajadores es uno de los problemas que a día de hoy nos encontramos cada vez con más frecuencia.

Se habla de la sociedad del siglo XXI como la sociedad del rendimiento, el trabajador realiza multitareas, se le exige más atención. La jornada laboral cada vez es más cambiante y por tanto incompatible con la vida personal y familiar. De aquí el incremento de los problemas psicológicos, que cada vez se hacen más comunes.

El desarrollo de actuaciones de formación, información, sensibilización y divulgación son necesarias y harán posible probablemente la mejora de la implantación de la Seguridad y Salud Laboral en las empresas y por ende una mayor salud de la población trabajadora. Junto con el impulso desde la educación primaria de información en materia de Seguridad y Salud Laboral, y su mantenimiento a lo largo de la vida.

Una mayor coordinación de entre las diferentes administraciones públicas para mejorar la respuesta ante situaciones de riesgo y la implantación de la normativa actual sobre salud laboral. La implicación de los poderes públicos y la dotación de recursos económicos, materiales y personales son necesarios para integrar la prevención en la sociedad.

Mayor vigilancia y control e incremento de las actuaciones en materia de prevención de riesgos laborales por parte de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Una fuerte y clara normativa, el desarrollo de la investigación y de la experimentación de buenas prácticas en el lugar de trabajo, la inversión en I+D+i en materia de salud laboral y riesgos emergentes deberían incentivarse por parte de las Administraciones.

Prestar una mayor atención a la situación de autónomos, trabajadores de PYMES y subcontratas ya que esto está provocando una externalización de los riesgos hacia este colectivo de trabajadores.

En definitiva, todas estas propuestas junto con la mejora de las condiciones de trabajo son alguna de las claves para la mejora de la siniestralidad laboral en la Comunidad de Madrid. Se requieren intervenciones en diversos ámbitos: empresarial, administración, sindical y social.

Esperemos que todas las acciones que hemos planificado en este V Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales, que se extenderá hasta 2020, mejoren realmente la situación de la siniestralidad laboral y la salud de los trabajadores y trabajadoras madrileñas. Y que las actuaciones que se deriven de él sean una herramienta útil para delegados sindicales, de prevención y trabajadores y trabajadoras en un mayor conocimiento de sus derechos y les ayude en el día a día en beneficio de su salud laboral.

Desde UGT-Madrid creemos que con la firma de este Acuerdo, podemos avanzar en una mayor implantación de la prevención de riesgos laborales en las empresas y por tanto defender la salud y la seguridad de los trabajadores y trabajadoras madrileñas, mejorando las condiciones de trabajo de todos ellos, lo que tiene también repercusión en la sociedad, haciéndola más saludable.

Fdo.: **Susana Huertas Moya**
Secretaria de Salud Laboral y Desarrollo Territorial
UGT-Madrid

1 INTRODUCCIÓN

El uso masivo del automóvil para los desplazamientos por parte de los trabajadores provoca una serie de impactos negativos que perjudican a éstos, pero también a los ciudadanos en general, y al medio ambiente, afectando de paso a la competitividad del tejido productivo.

Los impactos en forma de externalidades negativas son, fundamentalmente, la alta tasa de accidentalidad que supone que los accidentes in itinere se hayan convertido en la primera causa de accidentes laborales.

En España, en 2016, se produjeron 566.235 accidentes de trabajo con baja; de éstos 489.065 han ocurrido durante la jornada laboral (el 3,5% de los mismos, motivado por tráfico) y 77.170 sucedieron durante el trayecto de casa al trabajo, o del trabajo a casa, es decir, in itinere (el 61,9 % de los mismos, por tráfico).

Como vemos, los accidentes de tráfico constituyen un importante problema en nuestra sociedad, con alta implicación en el ámbito laboral. Tras las patologías no traumáticas, representan ser la segunda causa de muerte por accidente laboral, pese a los esfuerzos realizados en su reducción. Los accidentes de tráfico son la segunda causa de muerte no natural en nuestro país y la primera en el tramo de edades comprendida entre los 15 y los 24 años.

Los vehículos y demás equipos de trabajo móviles constituyen de por sí las máquinas más peligrosas de nuestra sociedad por los continuos daños que generan, siendo múltiples los factores de riesgo a eliminar y controlar que están en su origen. Dependen del propio vehículo, de las infraestructuras viarias, del entorno y, sobre todo, de aspectos humanos y organizacionales vinculados a las necesidades y circunstancias personales y de actividad económica.

Otros problemas a mencionar serían, por ejemplo, la exclusión social sobre los trabajadores que no disponen de vehículo; la gran dispersión de los centros de trabajo y la congestión de tráfico que ello conlleva, perjudicando la conciliación de la vida familiar y laboral, al perder mucho tiempo en los desplazamientos; gastos familiares por el uso del automóvil; y por supuesto una emisión de gases que provocan una mayor contaminación y problemas de salud relacionados con los sistemas cardiovasculares y respiratorios.

Ante todos estos problemas, es esencial transitar hacia un nuevo modelo de movilidad, una movilidad más sostenible y equitativa, que logre transformar poco a poco la manera cotidiana en la que nos desplazamos miles de trabajadores a nuestros centros de trabajo.

En este cambio deben participar como agente social fundamental el sindicato, en cuya defensa de los derechos laborales debería incluir la accesibilidad de manera sostenible y segura. A través de la acción sindical, se debería presentar las pautas para intervenir en las empresas y el entorno donde se sitúan (polígono

industrial, parque de actividades...) para lograr romper la hegemonía del vehículo en el desplazamiento al puesto de trabajo, instaurando un modelo de movilidad social, económica y ambientalmente sostenible, con la participación de los propios trabajadores.

La **Negociación Colectiva y el Convenio Colectivo** serían herramientas fundamentales para lograr este importante objetivo.

2

¿QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA CENTROS DE TRABAJO? BENEFICIOS.

Podemos entender por Plan de Movilidad el conjunto de acciones que realiza una empresa en el ámbito de la seguridad laboral vial, o sea las medidas llevadas a cabo con el objetivo de garantizar la seguridad en los desplazamientos que realizan todos sus trabajadores, bien sea durante la jornada laboral (accidentes en misión) o al ir o volver del trabajo (accidentes in itinere).

Para alcanzar su objetivo es fundamental integrar las acciones del Plan de Movilidad en el seno del Plan de Prevención de la empresa, pues sólo integrando la prevención en la empresa como un todo, se puede lograr adoptar medidas con éxito.

Aunque el objetivo fundamental del Plan de Movilidad es el de velar por la seguridad laboral vial, el citado objetivo contribuye, fundamentalmente, a que los desplazamientos sean sostenibles, logrando reducir la contaminación atmosférica por un lado, y por otro logrando reducir el nivel de estrés del trabajador.

Los aspectos básicos que deben definir un Plan de Movilidad, serían los siguientes:

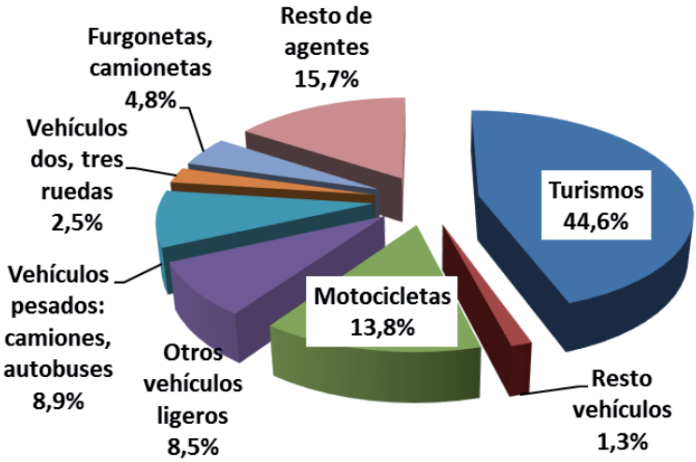
- ☑ Motivación de la Organización en su elaboración.
- ☑ Estructuración del Plan realizando una breve exposición del contenido de cada apartado.
- ☑ Alcance espacial: Determinando en qué zonas, centros o empresas se llevará a cabo el Plan.
- ☑ Alcance temporal: Exponer el procedimiento a seguir en las diferentes fases del Plan de Movilidad (inicio, aprobación, seguimiento y revisión).

Resumiendo, **los principales objetivos del Plan de Movilidad a implantar en las empresas, serían:**

- Reducir la movilidad motorizada individual.
- Reducir los gastos que generan los desplazamientos.
- Garantizar la equidad en el acceso al puesto de trabajo.
- Disminuir el nivel de congestión circulatoria.
- Colaborar para reducir el número de accidentes in itinere y en misión.
- Mejorar la salud de las personas y la calidad del aire.
- Disminuir el consumo energético en el desplazamiento al centro de trabajo.
- Disminuir los impactos ambientales producidos por los desplazamientos al trabajo.

Para alcanzar los objetivos, es necesario hacer hincapié en algunas **medidas** como:

- Fomentar el uso de medios de transporte no motorizados.
- Promover el cambio de los medios de transporte privados motorizados por desplazamientos colectivos.
- Utilizar el sistema de coche compartido y la flota de vehículos multiusuarios.



Fuente: Gráfico 6.- Distribución porcentual de los agentes materiales implicados en los ALT en jornada. Informe de accidentes laborales de tráfico 2015. Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo.

Fuente: Plan Tipo de Seguridad Vial en la empresa. Guía Metodológica. Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo y DGT.

Beneficios del Plan de Movilidad

TRABAJADORES

A. Reducción del riesgo de accidentes.
B. Ahorro económico.
C. Disminución de la ansiedad y el estrés generado en los desplazamientos.
D. Acceso al puesto de trabajo en igualdad de oportunidades, evitando la discriminación por no tener vehículo o carnet de conducir.

EMPRESAS

- Disminución de los accidentes y de sus costes asociados.
- Mejora de la puntualidad.
- Ahorro de costes.

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

☆ Reducción de costes ambientales (contaminación, ruido, ineficiencia energética, ocupación de suelo...).
☆ Reducción de costes sociales.
☆ Reducción de costes económicos (congestión circulatoria, pérdida de competitividad...)

2.1. EL TRÁFICO COMO RIESGO LABORAL

El uso del vehículo en el entorno laboral se ha incrementado en gran medida en los últimos años, tanto por parte de los vehículos profesionales dedicados al transporte por carretera, como por los vehículos de los trabajadores, que tienen que desplazarse desde su domicilio al centro de trabajo, en ocasiones teniendo que recorrer grandes distancias.

Este considerable incremento de los desplazamientos de los trabajadores por motivos laborales, ha implicado un aumento importante del número de accidentes laborales en relación a la siniestralidad laboral en general.

La conciencia preventiva con respecto a los accidentes de tráfico por razón del trabajo, está menos desarrollada que otros riesgos laborales, de ahí que las actividades laborales relacionadas con la conducción deben tenerse en cuenta en

el marco de la prevención de los riesgos laborales, favoreciendo que las empresas adopten medidas preventivas y de formación en materia de seguridad vial.

De la misma manera que existen en toda empresa unos principios generales de prevención de riesgos laborales, se deben llevar a cabo acciones preventivas ante el creciente riesgo que suponen los accidentes de tráfico con relación laboral.

Desde el año 2003 ya es posible distinguir en los partes de accidente de trabajo los relacionados con el tráfico, y las cifras son elevadas, pues sumando los accidentes de trabajo en misión y los itinere, suman aproximadamente un 10% del total[3].

El accidente de un trabajador en la carretera es, a la vez, accidente de circulación y accidente laboral.

Accidente de circulación: Es el que se produce, o tiene su origen, en una vía o terreno objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en el que esté implicado al menos un vehículo en movimiento.

Accidente laboral (de tráfico): Toda lesión corporal que sufre un trabajador como consecuencia de su trabajo, bien en el trayecto de su domicilio al centro de trabajo y viceversa (in itinere), bien durante su jornada laboral (en misión)

- **Accidente in itinere:** Es el que sufre un trabajador al ir al trabajo o al volver de éste. Hay tres elementos que deben concurrir en un accidente para ser considerado in itinere:
  - Que ocurra en el camino de ida o vuelta.
  - Que no se produzcan interrupciones temporales en el desplazamiento de entrada o salida del trabajo.
  - Que se emplee el itinerario habitual.
- Accidentes en misión: Son los accidentes sufridos por el trabajador en el trayecto que tenga que realizar, para el cumplimiento de la misión. En este sentido podemos diferenciar entre:
  - Conductor profesional: aquel que utiliza el vehículo de manera continua o permanente para cumplir con las tareas propias de su actividad, caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de transporte.
  - Conductor esporádico: aquel que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa, para cumplir con las tareas de su trabajo.

Ventajas para empresa y empleado de la prevención y mejora de la movilidad

Una adecuada gestión de la prevención de riesgos de tráfico en el entorno laboral, reportará beneficios sociales y económicos tanto a empleados como a empresas, consiguiendo una mejor salud laboral y promoviendo buenas prácticas de conducción segura.

[1] Fuente: INSHT.OECT. Informe de accidentes laborales de tráfico 2010.

Ventajas para el empleado	Ventajas para la empresa
Reducción del riesgo de accidente	Reducción del absentismo laboral
Aplicación de los conocimientos al ámbito personal y familiar	Reducción de las primas de los seguros
Valor añadido al currículum	Reducción de costes indirectos (días de baja, reparaciones de vehículos, pérdida de tiempo de trabajo…)
Formación actualizada y continuada	Mejora de la imagen corporativa o marca (interna y externa)

Elaboración propia. Fuente: Plataforma de Movilidad y Seguridad Vial en la Empresa-RACE

Costes sociales y económicos

Costes visibles	Costes ocultos
Aumento de primas de los seguros	Pérdida comercial
Días de baja pagados por la empresa	Absentismo laboral
Reparaciones de vehículos	Deterioro imagen corporativa o marca
Sanciones económicas, pérdida de puntos	Alteración del clima laboral/social
Días de trabajo perdidos por lesiones	Coste de vehículos inmovilizados

Elaboración propia. Fuente: Plataforma de Movilidad y Seguridad Vial en la Empresa-RACE

2.2. FACTORES DE RIESGO DE SEGURIDAD VIAL

Podemos agrupar los factores de riesgo en tres grandes grupos:

A. Factor humano.
B. Factor vehículo.
C. Factor vía y condiciones climáticas.

Factor Humano

Supone entre el 70% y el 90% de la responsabilidad en un accidente. Para empezar, es el conductor el que decide si comprarse o no un coche, mantenerlo en buen o mal estado, sacarlo o no con mal tiempo, conducir con mayor o menor velocidad... Sin embargo, en el entorno laboral, el conductor puede verse expuesto a un escenario donde factores ajenos pueden tener una incidencia en el aumento del nivel de riesgo.

Los factores más importantes de riesgo vinculados al factor humano en el entorno laboral, serían:

- **Las distracciones:** Cuando se conduce suelen realizarse acciones aparentemente inocuas como, por ejemplo, poner la radio, fumar, hablar con otros ocupantes... También se encuentran fuentes de distracciones en el exterior del coche, como el paisaje. Y a estos elementos podemos añadir que la propia organización del trabajo puede aumentar la carga mental, reduciendo la concentración durante el acto de conducir.

  En el entorno laboral, la monotonía de la tarea también es fuente de distracción, al pasar los conductores profesionales, por ejemplo, muchas horas solos. *Las principales fuentes externas de distracción, serían:*

- Uso de teléfonos móviles y navegadores GPS. Diversos estudios han constatado que tras minuto y medio de hablar por el móvil, el conductor no percibe el 40% de las señales, su velocidad baja un 12%, el ritmo cardíaco se acelera y se tarda más en reaccionar.
- Manipulación en la radio-cd. Fijar la mirada en estos dispositivos provoca distracciones y, por tanto, aumenta el riesgo de accidentes.
- Temperatura en el interior del vehículo. Altas temperaturas, pueden provocar falta de reflejos y vigilancia en la conducción, así como somnolencia.
- Excesiva concentración de señales en las vías. Produce aparición más temprana de fatiga.
- Otras distracciones. Encender o apagar un cigarrillo, buscar algo en la guantera, hablar con otros ocupantes, consultar papeles...

- **La velocidad:** En caso de choque, cuanta mayor es la velocidad mayor es la gravedad del accidente. La velocidad influye de cuatro maneras en la ocurrencia de accidentes de tráfico:
  - Aumenta la distancia recorrida por el vehículo desde el momento en el que el conductor detecta una emergencia, hasta que reacciona.

    Aumenta la distancia necesaria para detener el vehículo desde que se reacciona ante una emergencia.
  - La gravedad del accidente aumenta exponencialmente con la velocidad del impacto.
  - En impactos a alta velocidad se reduce la efectividad de los dispositivos de protección, como el airbag.

  Conviene no olvidar, cuando se habla del peligro de la velocidad, que no solo existe riesgo por el exceso de velocidad, sino cuando la velocidad no se adapta a las circunstancias del tráfico, tales como su intensidad, el estado de la vía, el estado del conductor, condiciones meteorológicas...

- **La fatiga:** La fatiga produce dificultad en la concentración, reduciendo el tiempo de reacción ante un posible peligro. Las jornadas laborales excesivamente largas, provocan efectos negativos a la hora de conducir con seguridad, favoreciendo la aparición de la fatiga.

CONSEJOS PREVENTIVOS

- Parar cada dos horas o 200 Km, hacer estiramientos e hidratarse.
- Adoptar una postura adecuada al conducir.
- Trabajar con previsión y anticipación, evitando prisas en la conducción.
- Respetar el horario mínimo de descanso durante y entre las jornadas de trabajo estipulados por la empresa, en base a la legislación vigente.

- **El sueño:** Un causante de numerosos accidentes de circulación con relación laboral, que afecta a la capacidad de reacción y la percepción de las señales, distancias, sonidos y el tiempo, reduciendo la agudeza visual.

CONSEJOS PREVENTIVOS

- Estar descansado antes de conducir.
- Parar cada 2 horas o 200 Km.
- Ventilar el vehículo.
- No beber alcohol, ni comer copiosamente.
- Parar y dormir si entra sueño.

- **El estrés:** Uno de los males del mundo contemporáneo, que a la hora de la conducción provoca que se aumente la velocidad, al considerar el tiempo dedicado a los desplazamientos una pérdida de tiempo. El conductor estresado ve como un estorbo al resto de usuarios, por lo que tiende no sólo a circular muy rápido, sino a cometer más imprudencias.

CONSEJOS PREVENTIVOS

- Realizar una gestión correcta de la carga de trabajo.
- Evitar atascos, buscando vías de menor densidad de circulación.
- Aceptar las demoras producidas por problemas como el tráfico con naturalidad.
- Parar y relajarse un tiempo, caso de que el conductor se encuentre muy nervioso.

- **La agresividad:** Uno de los comportamientos que más caracterizan a los conductores. Uno de cada tres accidentes en la ciudad se debe a la agresividad y hasta la competencia entre conductores, motivadas por el propio tráfico. El coche genera, en no pocas ocasiones, una liberación de las frustraciones de la vida personal y laboral, que no se manifiestan fuera de la conducción.

- **Edad:** Proporcionalmente, son los jóvenes entre 18 y 24 años los que tienen más accidentes de tráfico. La juventud e inexperiencia de este sector de conductores hace que aumenten los riesgos en los que incurren, especialmente los varones jóvenes.

  Algunas características de los jóvenes que influyen en el aumento de riesgos a la hora de conducir, son:

  - Una personalidad aun no plenamente desarrollada, lo que hace que puedan ver el vehículo como forma de afianzar su personalidad.
  - Algunos jóvenes, principalmente varones, sobreestiman su habilidad al volante, lo que es un riesgo por su inexperiencia.

  En el otro extremo, los trabajadores de más edad, debido a la reducción de las capacidades psicofísicas, son más propensos a sufrir accidentes de tráfico. La reducción de capacidad visual que trae consigo el paso de los años, teniendo en cuenta que el 90% de la información necesaria para conducir es visual, lo que aumenta el riesgo de accidente. También se reduce con la edad la tolerancia de los conductores al estrés que provoca el tráfico, por lo que los conductores de más edad son más propensos a cometer fallos.

- **Alcohol y drogas:** El alcohol y las drogas producen efectos muy dañinos en la conducción, que van desde la pérdida de concentración, a somnolencia, aumento del tiempo de reacción, peor estimación del riesgo, euforia, percepción de la velocidad menor que la real...

  En el 38% de los accidentes que ocurren en las carreteras españolas están presentes el alcohol y las drogas.

Factor vehículo

- **Posición al volante:** La posición del conductor al volante es muy importante para una buena conducción, ya que una posición adecuada favorece la libertad de movimientos, un mayor control del vehículo y una mayor estabilidad de nuestro cuerpo dentro del vehículo. A su vez esto provoca una conducción más cómoda y relajada, retrasando la aparición del cansancio o la fatiga.

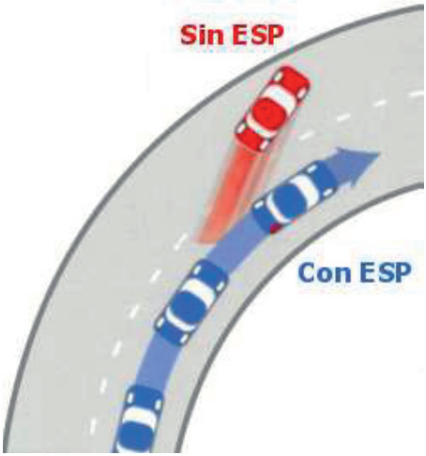
  El asiento debe colocarse a la distancia correcta, ni muy lejos ni muy cerca del volante, para un manejo adecuado de éste.

BUENAS PRÁCTICAS CON EL VOLANTE

- Evitar situar la mano izquierda en la parte superior del volante.
- La mano derecha debe colocarse en la palanca de cambios sólo cuando procedamos a cambiar de marcha.
- El brazo izquierdo nunca debe apoyarse en la ventanilla, pues resulta peligroso en caso de colisión o vuelco.
- Las manos no deben situarse juntas en un mismo punto del volante, ya que esta postura limita nuestra capacidad de maniobra.
- No sujetar el volante por el interior del aro, pues disminuye nuestra capacidad de maniobra y puede provocar lesiones en las muñecas.

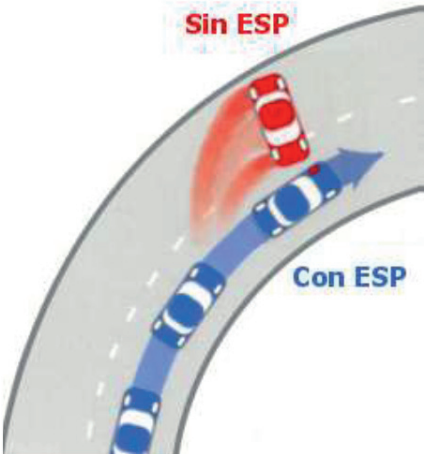
- **Sistema antibloqueo de frenos. ABS:** Es un sistema electrónico que impide el bloqueo de las ruedas cuando se realiza una frenada.

- **Control de estabilidad. ESP:** El ESP es muy beneficioso, especialmente en furgonetas y camiones, pues gracias a unos sensores conectados a una centralita se sabe si el coche inicia un derrape del eje delantero (subviraje) o del eje trasero (sobreviraje) cuando se está trazando una curva, evitando el vuelco.



Elaboración propia. Fuente: Plataforma de Movilidad y Seguridad Vial en la Empresa-RACE

Si el coche subvira, porque se exige más giro que la adherencia existente en el tren delantero, se frena la rueda interior del tren trasero para ayudar a cerrar la trayectoria.



Elaboración propia. Fuente: Plataforma de Movilidad y Seguridad Vial en la Empresa-RACE

Si el coche sobrevira porque falta adherencia en el tren trasero, el sistema frena la rueda exterior delantera para abrir la trayectoria, que todavía conserva la adherencia.

- **Neumáticos:** Los neumáticos constituyen el único y decisivo contacto con la carretera, siendo los encargados de asegurar la adherencia en el empuje, la frenada y el deslizamiento lateral, la dirección del recorrido del vehículo deseada por el conductor y la amortiguación de las imperfecciones del pavimento.

  En torno al 5% de los vehículos circula con defectos graves en las ruedas, fundamentalmente por:
  - Llevar una profundidad de dibujo por debajo del mínimo legal de 1,6 mm.
  - Tener un desgate irregular, bien por mala suspensión, alineación incorrecta y circular con una presión errónea.

- **Iluminación:** Unos faros y luces correctos en la parte delantera y trasera del vehículo son básicos para cumplir con la función de ver y ser vistos. El tráfico rodado requiere de una buena iluminación, pues como hemos dicho, el 90% de todos los datos que precisa un conductor se perciben a través de la vista.

CONSEJOS PREVENTIVOS SOBRE EL SISTEMA DE ILUMINACIÓN

- Las lámparas deben cambiarse cada 40.000 km o dos años.
- Las lámparas se deben cambiar de dos en dos, por su uso simétrico.
- Poner lámparas de calidad, que aseguran una iluminación eficiente y alargan el mantenimiento.
- Mantener siempre limpias las ópticas: faros y pilotos.
- Utilizar luces Xenon en vehículos nuevos, ya que es una luz más intensa, amplia y similar a la natural.

- **Triángulo de emergencia y chaleco reflectante:** Cuando un vehículo sufre algún percance, los ocupantes se exponen a un riesgo muy alto al tener que salir a la vía para solucionar el problema o esperar la asistencia. Es obligatorio señalizar el vehículo con los triángulos de emergencia, momento en que el conductor está más expuesto al tener que caminar por la vía, por lo que es fundamental que lo haga con el chaleco reflectante, que debe estar dentro del habitáculo, no del maletero, para reducir el riesgo.

- **Reposacabezas:** Este elemento de seguridad tiene como objetivo controlar el desplazamiento hacia atrás de la cabeza y reducir, en caso de choque, el riesgo de lesión en las vértebras cervicales. El reposacebezas debe situarse lo más cerca posible de la parte posterior de la cabeza, a una distancia máxima de 4 cm aproximadamente.

- **Airbag:** Es una bolsa de aire que se infla automáticamente milésimas de segundo en caso de colisión. Su objetivo es frenar el movimiento de los cuerpos que chocan contra él, evitando que los pasajeros se golpeen contra los elementos duros del vehículo y se produzcan lesiones en cabeza, cuello y tórax. En caso de impacto frontal, su uso puede reducir el riesgo de muerte en un 30%, sin

olvidar que todo su potencial de protección requiere su uso correcto y, sobre todo, usar el cinturón de seguridad.

- **Vehículos de dos ruedas y casco:** Los vehículos de dos ruedas tienen una serie de características que hacen aumentar en gran medida el riesgo de accidente del trabajador:
  - Ausencia de carrocería que proteja a sus ocupantes en caso de choque.
  - Mayor peligro de desestabilizarse y caer al suelo.
  - La baja visibilidad y menor adherencia suponen para estos vehículos unos riesgos mayores.
  - A baja velocidad necesitan poco espacio para maniobrar, por lo que su zona de incertidumbre es mayor.
  - A mayor velocidad su estabilidad puede quedar muy comprometida con maniobras que no implican mayores problemas para los automóviles, como las frenadas de emergencia o las maniobras de evasión.

  Por todo lo expuesto, el uso del casco es fundamental para la seguridad de conductores y pasajeros de vehículos de dos ruedas: su uso reduce un 30% el riesgo de sufrir un accidente mortal. La legislación obliga al uso de casco a todos los usuarios de motocicletas de cualquier cilindrada desde 1992, si bien su uso es poco frecuente entre usuarios de ciclomotores.

CONSEJOS PREVENTIVOS PARA CONDUCIR UN VEHÍCULO DE DOS RUEDAS

- Utilizar siempre el casco, tanto conductores como pasajeros.
- Utilización de traje de protección, guantes y botas adecuadas.
- Mantener una trayectoria previsible para el resto de usuarios, evitando bandazos.
- Usar siempre los intermitentes para señalizar los cambios de dirección y carril.
- Evitar circular detrás de camiones y grandes vehículos que dificulten la visibilidad necesaria.
- Usar ropa llamativa o prendas fluorescentes, lo que aumenta la visibilidad.
- Evitar cometer imprudencias

Mantenimiento: Según datos cuatro de cada diez vehículos tiene más de diez años, lo que implica que debe realizarse un adecuado mantenimiento del vehículo, especialmente en el ámbito laboral que es donde se realiza un uso más intensivo de éstos.

Un adecuado mantenimiento del vehículo aumenta su vida útil, mejora la respuesta en caso de incidente y reduce las emisiones, favoreciendo la calidad del medio ambiente. El vehículo debe ser revisado de forma periódica, sobre todo cuando va a realizarse un largo viaje.

En vehículos de uso laboral se aconseja realizar al menos una vez al mes una revisión ocular por parte del conductor de la presión y desgaste de los neumáticos, estado de luces y los niveles de líquidos.

Transporte de materiales: Las cargas mal colocadas en vehículos son un factor clave en la gravedad del accidente. Éstas deben distribuirse uniformemente y con el centro de gravedad lo más bajo posible, es decir , colocar los objetos de mayor peso directamente sobre la plataforma del interior del vehículo, en la parte inferior y preferiblemente entre los dos ejes.

La carga se tiene que sujetar para evitar que pueda moverse, apoyándola en la zona más adelantada contra la superficie fija del vehículo, para evitar que se desplace hacia la parte delantera acumulando una mayor energía cinética en su recorrido. En turismo, se puede utilizar el cinturón de seguridad del vehículo para asegurar la carga, cubriendo con mantas o lonas todo lo que pueda convertirse en objetos cortantes.

La carga que sobresalga por detrás de los vehículos tiene que ser señalizada por medio de la señal V-20, que deberá colocarse en el extremo posterior de la carga de forma que quede perpendicular al eje del vehículo.

Debemos ser conscientes de que debemos adaptar la conducción al transporte de cargas, teniendo en cuenta que:

- Al ser más lentos los movimientos, la distancia de seguridad debe ser aumentada al aumentar el espacio para detenerse.
- Los frenos sufren un mayor esfuerzo, por lo que puede disminuir la capacidad de frenada.
- La carga puede reducir visibilidad en la parte posterior del vehículo, al inutilizar el espejo retrovisor central.
- Mayor inercia en las curvas, por lo que debe disminuirse la velocidad al entrar en éstas.
- Tener un mayor peso en el eje trasero implica que la altura del vehículo al suelo disminuye, lo que debe tenerse en cuenta al circular por caminos de firme irregular.
- También puede verse afectada la altura de los faros, por lo que, si disponemos de esa opción, tendríamos que reglar su altura para adaptarla a la nueva situación.

Factor vía y condiciones climáticas

- **Elección de la ruta:** Siempre que sea posible se deben elegir las más seguras, que son las autopistas y las autovías, frente al mayor peligro de las carreteras convencionales, de calzada única y no muy transitadas, donde se producen tres de cada cuatro fallecidos en accidentes de tráfico.

- **Factores meteorológicos:** Cuando las condiciones meteorológicas son adversas debe planificarse la ruta y escoger las vías que ofrezcan un mayor nivel de seguridad. Ante el riesgo de quedar atascado en medio de la carretera, debe llevarse el depósito lleno de combustible, alimento, agua, ropa de abrigo y alguna manta.

  Para evitar la visibilidad insuficiente se debe:

  ✓ Encender las luces de cruce.

- ✓ Utilizar el sistema de ventilación para evitar que se acumule el vaho.
- ✓ Conectar el limpiaparabrisas, la luneta trasera y los faros antiniebla cuando sean necesarios.
- ✓ Encender rápidamente las luces de emergencia cuando haya alguna incidencia.
- ✓ Si nieva, debe evitarse la acumulación de la nieve en los faros del vehículo y el guardabarros, limpiándola cada cierto tiempo.

Trayectos frecuentes: En el ámbito laboral suele realizarse siempre la misma ruta, el llamado trayecto frecuente. En esta clase de trayectos se suele disminuir el grado de atención o percepción del riesgo, lo que implica más distracciones y falta de concentración en la conducción.

El riesgo se incrementa cuando las condiciones de la vía sufren diversas variaciones, como baches, cambios en señales...que pueden sorprender al conductor, incrementando el riesgo de accidente.

2.3. ACCIDENTES IN ITINERE Y EN MISIÓN

En España, según el artículo 156 del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, se entiende por accidente laboral o de trabajo, toda lesión que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo ejecutado 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.

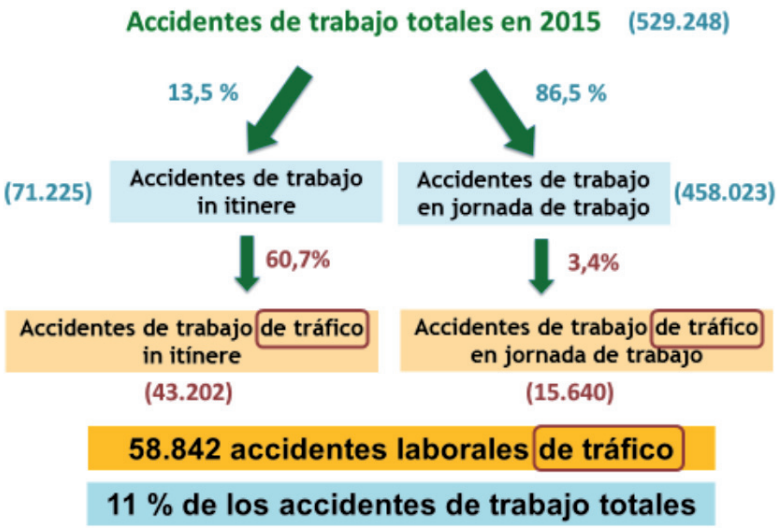
Se consideran también accidentes laborales:

- ☑ Los accidentes ocurridos al ir o volver del trabajo, producidos entre el domicilio habitual del trabajador y el centro de trabajo. Estos accidentes son denominados “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, aunque sean diferentes a las de su categoría profesional, realiza el trabajador siguiendo 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 similar, cuando tengan conexión con el trabajo.
- ☑ Las enfermedades contraídas por el trabajador como consecuencia de la realización de su trabajo, siempre y cuando se demuestre que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la realización del mismo y no esté catalogada como enfermedad profesional.

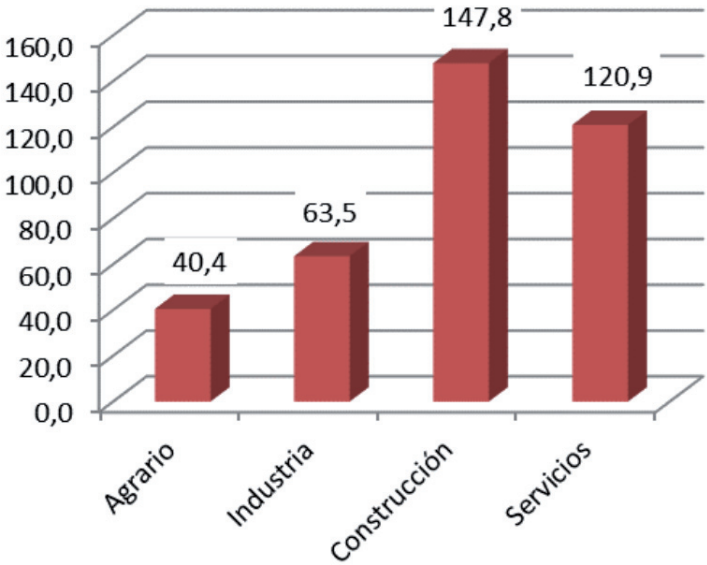
- ☑ Enfermedades o defectos sufridos con anterioridad por el trabajador que se agraven como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente.
- ☑ Los infartos de miocardio, trombosis, hemorragias cerebrales o similares cuando se producen a causa o consecuencia del accidente.

No son considerados accidentes de trabajo:

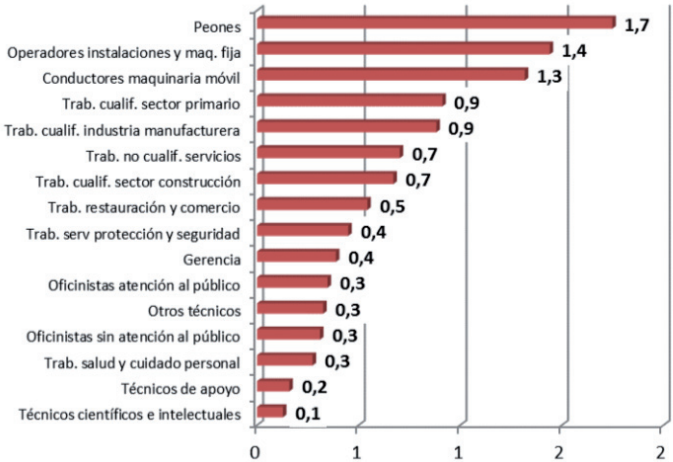
- ☑ La imprudencia temeraria, aunque sí la profesional.
- ☑ El accidente producido en el puesto de trabajo cuando el accidentado esté cometiendo un delito doloso.
- ☑ Los infartos de miocardio, trombosis, hemorragias cerebrales o similares si no son producto del trabajo. Si bien existe la presunción del citado 156 del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, de que, salvo prueba en contrario, son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones sufridas por el trabajador durante el tiempo y en el lugar de trabajo.



Fuente: Distribución de los accidentes de trabajo según tipo de accidente. Informe de accidentes laborales de tráfico 2015. Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo



Fuente: Índice de incidencia de ALT in itinere según sector. Informe de accidentes laborales de tráfico 2015. Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo.



Fuente: Tasas de incidencia de ALT MORTALES in itinere según ocupación. Informe de accidentes laborales de tráfico 2015. Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo.

3

ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Antes de empezar con el desarrollo específico del Plan de Movilidad, conviene tener claro los conceptos integrantes del Plan de Movilidad, qué agentes deben implicarse en él, y, sobre todo, el compromiso de la empresa con el Plan.

3.1 CONCEPTOS CLAVES QUE INTEGRAN UN PLAN DE MOVILIDAD

Accidente de tráfico in itinere: todo accidente ocurrido en el desplazamiento para iniciar la prestación de servicios o de regreso al domicilio, sin que quepan interrupciones y alteraciones por motivos personales, en tiempo inmediato o razonablemente próximo a las horas de entrada o salida del trabajo, por el trayecto adecuado y en un medio de transporte racional y adecuado.

Accidente en jornada laboral: el que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Pueden dividirse en:

- ☑ *Accidentes de conductores profesionales:* es el sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea. Están incluidos en este grupo los accidentes en los que están implicados vehículos ocurridos en centros de trabajo como obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento...
- ☑ *Accidentes en misión:* el sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de manera no continuada, pero que tiene que realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir su misión.

Desplazamiento laboral: todo desplazamiento realizado para ir o volver del trabajo o durante la realización de las tareas encomendadas.

Conductor: a efectos de la vigilancia de la salud, se entiende como conductor toda persona que:

- ☑ Utiliza el vehículo como centro de trabajo.
- ☑ Utiliza el vehículo durante x horas al mes como mínimo.

Vehículo: todo equipo con motor o sin motor que permita el desplazamiento del trabajador, pudiendo ser de propiedad particular o de la empresa.

3.2 AGENTES IMPLICADOS

1. **Dirección:** La Dirección tiene que impulsar la elaboración e implantación de un Plan de Movilidad en el trabajo para conseguir reducir los accidentes laborales producidos por los desplazamientos del personal in itinere y en misión. Sus funciones esenciales serían:

- Liderar la iniciativa para la elaboración del plan para minimizar los riesgos derivados de los desplazamientos laborales.
- Comprometerse con la seguridad vial, reconociendo la importancia de la accidentalidad vial laboral.
- Implicarse en su financiación.
- Designar las figuras necesarias para elaborar un Plan de Movilidad en el trabajo.
- Aprobar el contenido del Plan.
- Dotar de los recursos humanos, materiales y económicos suficientes para poder poner en marcha el Plan de Movilidad en el trabajo y ejecutar las acciones correctivas derivadas del mismo.
- Llevar a cabo un control periódico del grado de aplicación del Plan de Movilidad en el trabajo.

2. **Responsable del Plan:** Llamado también gestor de la movilidad, es la persona encargado por la Dirección para elaborar, desarrollar y gestionar el Plan de Movilidad en el Trabajo. Sus funciones son:
   - Elaborar y desarrollar el plan de Movilidad.
   - Identificar, valorar y actuar ante los riesgos laborales derivados de los desplazamientos.
   - Definir y cumplir con los objetivos y actuaciones que sean de su responsabilidad.
   - Promover actitudes seguras de movilidad entre los trabajadores.
   - Integrar la cultura de la movilidad segura en la empresa, a todos los niveles jerárquicos.
   - Establecer grupos de trabajo para la realización e integración del Plan de Movilidad, si es oportuno.

3. **Delegados de Prevención o Comité de Seguridad y Salud:** Los representantes de los trabajadores deben integrar los desplazamientos como un apartado más de la prevención. Sus funciones serían:
   - Participar en el análisis de las necesidades en materia de movilidad de la empresa.
   - Participar en el análisis del desarrollo e implantación del Plan de Movilidad.
   - Proponer las actuaciones a implantar en la empresa.
   - Proponer los objetivos a alcanzar con la implantación del Plan de Movilidad.
   - Hacer un seguimiento de la implantación del Plan.
   - Participar en los grupos de trabajo.

4. **Grupos de Trabajo:** El responsable del Plan de Movilidad estudiará la posibilidad, según el tamaño o complejidad de la empresa, de crear un Grupo de movilidad o trabajo en la empresa, que puede participar en alguna o en todas las fases del Plan. El responsable del Plan de Movilidad podrá nombrar a sus miembros, que estará compuesto de miembros de la Dirección o representantes de la empresa,

Delegados de Personal o trabajadores, así como por el propio responsable del plan.

El grupo de trabajo se mantendrá mientras dure su cometido. Sus funciones serían:

- Colaborar en la difusión y conocimiento del Plan de Movilidad en toda la organización.
- Informar de su trabajo al responsable del plan.
- Participar de manera activa en la realización de la función encomendada al grupo.
- Crear subgrupos o ampliar sus miembros para realizar tareas concretas que lo requieran.

5. **Responsable de departamento o servicio:** Los responsables del departamento o servicio deberán:
   - Colaborar con el responsable del plan entregándole la información que le sea requerida.
   - Facilitar la participación del personal a su cargo.
   - Tener en consideración que las acciones derivadas del plan de movilidad de las que sea el responsable tendrán la misma prioridad de ejecución que otras de su responsabilidad.

6. **Personal:** Un buen desarrollo y puesta en marcha de un Plan de Movilidad requiere contar con la participación de los trabajadores, sobre todo teniendo en cuenta que el objetivo principal es cambiar las pautas de movilidad del personal de la empresa. Los trabajadores deben.
   - Participar en la formación de la empresa relacionada con el Plan de Movilidad en el trabajo.
   - Recibir la información difundida por la empresa vinculada al Plan de Movilidad en el trabajo.
   - Mantenerse abiertos y receptivos ante las propuestas del Plan de Movilidad ,participando en su aplicación.
   - Participar, si existen, en los grupos de trabajo.

3.3 COMPROMISO DE LA EMPRESA

La empresa tiene que establecer el nivel de compromiso asumido por todos los participantes. Hay dos tipos de compromiso:

✓ **Compromiso interno:** Aquí la empresa asume una cultura preventiva a todos los niveles jerárquicos en relación a la Prevención de Riesgos Laborales y especialmente en seguridad laboral vial.

En este tipo de compromiso la empresa opta con realizar el Plan de Movilidad a través de la concienciación de todo el personal, para lograr reducir la

siniestralidad laboral, así como una organización más eficiente, sostenible y saludable. El grado de compromiso está reflejado en el Plan de Movilidad.

- ✓ **Compromiso externo:** Es el que se realiza mediante la adhesión a la **"Carta Europea de Seguridad Vial"**, que garantiza una seguridad laboral vial a todos los empleados, así como a toda persona que asista a sus instalaciones.

  En este caso el compromiso se adquiere mediante la firma de la Carta, asumiendo por tanto la realización de medidas concretas para garantizar la seguridad laboral vial (www.erscharter.eu).

3.4 DESCRIPCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN

El desarrollo de un Plan de Movilidad implica necesariamente un conocimiento exhaustivo de la empresa a todos los niveles, desde instalaciones, a centros, trabajadores, actividades productivas... El objetivo en este punto es la elaboración de un documento donde se plasme esta información, fundamental para análisis y valoraciones posteriores.

- ✓ **Datos de la empresa:** Nombre, razón social, número de identificación fiscal, número de trabajadores, identificación de la Dirección del Plan de Movilidad, e identificación de la coordinación del plan.
- ✓ **Emplazamiento de las instalaciones a las que refiere el Plan de Movilidad:** Descripción de las instalaciones, mapas...
- ✓ **Actividades de las instalaciones a las que se refiere el Plan de Movilidad:** CNAE, descripción de la actividad y número de trabajadores que se emplazan en el mismo.
- ✓ **Organigrama de la empresa:** Es recomendable incluir un organigrama de la empresa, centro o instalaciones donde se desarrolla el Plan de Movilidad.

4

FASES DEL PLAN DE MOVILIDAD

Un Plan de Movilidad es una herramienta que debe actualizarse constantemente, reflejando la situación actual de la empresa y contemplando las siguientes cinco fases:

4.1 CONCIENCIACIÓN EMPRESARIAL

Podemos entender la concienciación empresarial como el modo en el que la empresa entiende la seguridad laboral vial con su personal. Es necesario concienciar a toda la Organización para lograr que todos sus componentes participen activamente en el logro de los objetivos del proyecto.

La implicación y concienciación de la Dirección de la empresa y del resto del personal que la integra es una actuación fundamental para lograr que el Plan de Movilidad sea un éxito. Esta concienciación puede ser llevada a cabo por distintas herramientas:

- Tablones informativos.
- Jornadas informativas para el personal.
- Distribución de material gráfico en soporte papel (carteles, folletos, documentos...) y soporte digital vía telemática (intranet, web corporativa...).

4.2 RECOGIDA DE INFORMACIÓN

Es la fase en la que la empresa recibe aquellos datos relativos a la movilidad de sus trabajadores, a la accidentabilidad y al coste económico que todo ello supone para la empresa, lo cual servirá de análisis para evaluar el riesgo vial y su posterior tratamiento.

Análisis de los desplazamientos en carretera

La gestión de la prevención empieza por recopilar informaciones, en este caso los desplazamientos en carretera. Aquí se debería reflexionar sobre:

- Consecuencias, naturaleza y condiciones de desplazamiento que puedan comportar la actividad de la empresa.
- Situación geográfica, el medio ambiente, los viales privados y las vías públicas por las que circulan los empleados.
- Funciones o perfiles profesionales concernidos por los desplazamientos en misión de la empresa

Desplazamientos en misión

El recuento de las personas que se desplazan en su jornada laboral debe ser lo más exhaustivo posible, para permitir conocer la situación real de la empresa, algo fácil de estudiar en el caso de los conductores profesionales, pero menos en otros trabajadores para los que la conducción no es su actividad principal, como comerciales, técnicos, personal de mantenimiento...

Personal que trabaja fuera del reciento, cerca de una vía pública, sin hacer uso de un vehículo, pueden verse expuestos a un accidente de circulación.

El kilometraje medio anual recorrido por cada función o perfil, es un indicador del grado de exposición al riesgo.

Sería muy útil, en esta etapa, analizar las características de los desplazamientos en misión:

- Contenido de las misiones: mantenimiento y reparación, transporte de mercancías o de personas, gestiones comerciales...
- Longitud y frecuencia de las misiones (regulares u ocasionales).
- Duración media, y tiempo semanal medio dedicado a la conducción.
- Tipo de vehículo utilizado.
- Red utilizada: autopista, carreteras nacionales o secundarias...

Desplazamientos in itinere

La forma más óptima que tiene la empresa para conseguir información sobre el proyecto, es preguntar a los mismos trabajadores.

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

- Uso o no de medio de transporte privado para ir al trabajo y su naturaleza (coche, moto, coche compartido...)
- Distancia media recorrida cada día.
- Itinerario habitual.
- Itinerario usual.
- Para entender la naturaleza y las condiciones de los trayectos llevados a cabo por los trabajadores, hay que tener en cuenta:
  - ✓La implantación geográfica de la empresa.
  - ✓La existencia de un comedor de empresa.
  - ✓La existencia o la ausencia de transportes colectivos.
- Analizar los trayectos permite establecer, a partir de un mapa de carreteras, una cartografía de los desplazamientos que muestra las redes utilizadas, los puntos sensibles...

Analizar los accidentes en misión e in itinere ocurridos

Esta etapa del análisis es fundamental para entender por qué se produjo el accidente, lo que permite detectar fallos en la organización de la empresa que van más allá de las cuestiones de seguridad vial.

A. *Inventario de accidentes de empresa.* En esta etapa se establece el listado de todos los accidentes de carretera ocurridos en un período reciente y sobre los que la empresa disponga de información. Esto permite establecer comparaciones en el tiempo. El número de accidentes debe cruzarse con los parámetros más interesantes para la empresa:

- Accidentes por función o perfil: permite conocer cuáles son los puestos con más riesgo.
- Accidentes por tipo de vehículo.
- Accidentes en función de la hora acordada.
- Accidentes en función de la antigüedad en el puesto.
- Accidentes en los que es o no responsable el trabajador.

B. *Analizar los testimonios de los implicados.* Este análisis nos acerca más a distinguir los factores implicados en un accidente, no sólo los del conductor, sino también los del contexto profesional, el vehículo, las condiciones ambientales o la infraestructura.

C. *Investigar los accidentes in itinere.* Son los accidentes más frecuentes pero los menos analizados, al tener la empresa menos información sobre ellos. Deberían gestionarse de la misma manera que los accidentes en misión, realizando una encuesta a los trabajadores.

Consecuencias económicas del coste de los accidentes viales

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

- Costes aparentes: Son los costes vinculados directamente con el accidente y que aparecen en la contabilidad, como aumento de las primas de seguro y gastos directos cubiertos por el seguro (de reparación, de alquiler, de sustitución del conductor o de las mercancías o del coche).
- Costes ocultos: Son los costes provocados por la indisponibilidad del trabajador y del vehículo, entre los que podríamos mencionar:
  - ✓Problemas ante la ausencia de un trabajador.
  - ✓Pérdidas comerciales.
  - ✓Cambios negativos en el clima social.
  - ✓Pérdida de competencias.
  - ✓Degradación de la imagen de la empresa.

Analizar las condiciones reales de la conducción

El análisis de este punto permitiría a la empresa reflexionar sobre los errores relativos a los protocolos de gestión y organización del riesgo en la carretera.

A. *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, sobre todo los perfiles profesionales más expuestos al riesgo en carretera.

- ¿En qué condiciones se hacen las pausas, el aparcamiento, la carga y las descarga del vehículo?.
- ¿Cuáles son las presiones profesionales que pueden tener una influencia sobre la actividad de conducción y la toma de riesgos?.

- ¿Cómo se organizan, preparan y desarrollan los itinerarios?.
- ¿Cómo se contabiliza el tiempo de conducción?.
- ¿En qué condiciones se llevan a cabo las misiones (velocidad media, frecuencia de las paradas, averías...)?
- ¿Cuáles son las dificultades más frecuentes vinculadas (con vehículos, con infraestructuras, con el tráfico, con la organización del trabajo, con las condiciones climáticas...)?

B. *Condiciones reales de trayecto:*

- Duración de los desplazamientos.
- Principales dificultades encontradas: tráfico, estado del vehículo, infraestructuras, condiciones climáticas, organización del trabajo y presiones profesionales...

C. *Presiones de tiempo:* La urgencia, la recuperación del tiempo perdido y los retrasos repetidos son factores de riesgo que pueden ser indicio de un problema de gestión del tiempo en la empresa.

Analizar la gestión de los desplazamientos

I. *Organización de los desplazamientos:*

- ¿Cómo se organizan los desplazamientos del personal?.
- ¿Están impuestas las horas de llegada?.
- ¿Quién planifica los desplazamientos?.
- ¿Cómo se preparan y definen los itinerarios?.
- ¿Cómo se gestionan las urgencias?. ¿Y los imprevistos?.
- ¿Cuáles son las presiones vinculadas al logro de objetivos?.

II. *Gestión del parque de vehículos:*

- Elección del vehículo y procedimiento de adquisición.
- Equipos. ¿De qué equipos están dotados?, ¿quién decide?.
- Seguro. ¿A terceros o a todo riesgo?.
- Atribución del vehículo. ¿Vehículos personales o de empresa?.
- Mantenimiento del parque.
- Carga.

III. *Gestión del personal conductor:*

- ¿Está identificado el acto de conducción como un acto de trabajo, incluso para los trabajadores para los que no es actividad principal, o como un acto anexo a la actividad principal?.
- ¿Son remunerados o no los desplazamientos?.
- ¿Quién contrata y bajo qué criterios se contrata al a los trabajadores que han de desplazarse con un vehículo?.

- ¿Hay política de formación de los conductores?.
- ¿Qué seguimiento se hace del personal desde el punto de vista médico?.

IV. Organización del tráfico en la empresa y sus inmediaciones:

El acceso a la empresa:

✓ ¿Cómo se organiza?.¿Hay accesos diferenciados para peatones y vehículos?.

✓ ¿El tráfico es objeto de señalización?.

✓ ¿Existen protocolos de seguridad para los transportistas que entran y salen de la empresa?.

La organización del aparcamiento:

✓ ¿Cómo está organizado?.

✓ ¿Hay suficiente número de plazas?.

✓ ¿Están indicadas las plazas en el suelo?.

✓ ¿Cuáles son las condiciones de iluminación en la zona?.

El plan de tráfico interno:

✓ ¿Cómo se organiza?.

✓ ¿Qué tipo de señalización se utiliza?.

✓ ¿Se difunde y anuncia el plan de tráfico?.

La gestión del tráfico:

✓ ¿Se prevén reforzar las entradas y salidas, sobre todo en horas punta de tráfico?.

V. *Implicación de la empresa*

- ¿Cuál es la el nivel de implicación de la dirección en cuestiones de seguridad vial?.
- ¿Están implicados los agentes sociales?.
- ¿Se toma en cuenta los problemas encontrados por los conductores tras los accidentes?.
- ¿Integran las prácticas de prevención de riesgos laborales el riesgo en carretera?.
- ¿Se han desarrollado medidas preventivas en relación al riesgo en carretera?.

VI. *Establecimiento de un plan de acción:* La gestión de la información permite establecer 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 a la empresa y aparcamiento.

Las acciones deben seleccionarse según criterios de importancia o urgencia del riesgo, coste, eficacia...La dirección de la empresa tiene que tener un programa para implantar estas medidas que implique a toda la estructura humana y material de la empresa, pudiendo recurrir a apoyos exteriores y a socios públicos para llevar adelante el proyecto.

La empresa tendrá que disponer de instrumentos de seguimiento como indicadores de realización, que permiten analizar resultados y proceder a reajustes. El plan, para que sea realmente eficaz, debe establecerse para un período determinado de tiempo, única manera de que la prevención de riesgo vial entre a formar parte de la cultura de la empresa.

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

4.3 EVALUACIÓN DEL RIESGO VIAL

Los accidentes laborales mortales relacionados con el tráfico representan en torno al 35%, y se dan en torno al 60% de los fallecidos en desplazamientos in itinere y el 70% de lesionados en los trayectos entre la vivienda y el centro de trabajo. El riesgo es laboral y debe aplicársele los procedimientos preventivos incluidos en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL) como: eliminación de peligros, evaluación del riesgo, información, formación e integración dentro de la gestión preventiva de la empresa, entendiendo el riesgo como probabilidad y gravedad del daño si el peligro está presente.

La citada LPRL, en su artículo 16, indica que los instrumentos para la gestión y aplicación del plan de prevención son: la evaluación de riesgos y la planificación de la actividad preventiva, y en el plan estratégico nacional de seguridad vial, ya en 2005, se indica la necesidad de incorporar la seguridad vial en el plan de prevención. Ello requerirá integrar el riesgo vial y proceder a su evaluación.

Por otra parte, la citada LPRL, en su artículo 4, indica que para calificar un riesgo, se valorará la probabilidad de que se produzca el daño y la gravedad del mismo. La probabilidad dependerá de unas variables y las relaciones entre ellas facilitarán la adopción de un modelo que podrá ser empleado en la evaluación. Existen diversos métodos de evaluación, el que se presenta en el cuadro es el que propone el INSSBT:

Probabilidad/Consecuencia	Ligeramente dañino	Dañino	Extremadamente dañino
Probabilidad baja	Riesgo trivial	Riesgo tolerable	Riesgo moderado
Probabilidad media	Riesgo tolerable	Riesgo moderado	Riesgo importante
Probabilidad alta	Riesgo moderado	Riesgo importante	Riesgo intolerable

La evaluación de riesgo vial, debe contemplar los siguientes factores de riesgo:

- Factor vehículo.
- Factor ambiental (vías y organización).
- Factor humano.
- Factor organizativo (carga de trabajo, horarios...).

En función de la valoración del riesgo, se adoptarán las acciones preventivas adecuadas, para eliminarlo o reducirlo a niveles aceptables.

Riesgo	Acción y temporización
Trivial (T)	No se requiere ninguna acción específica.
Tolerable (TO)	No se necesita mejorar la acción preventiva, pero se pueden considerar soluciones más rentables o mejoras que no supongan una carga económica importante. Se requieren comprobaciones periódicas para asegurarse de que se mantiene la eficacia del control.
Moderado (M)	Deben realizarse esfuerzos para reducirse el riesgo determinando inversiones precisas. Las medidas deben implantarse en un periodo determinado. Cuando el riesgo moderado está asociado a consecuencias muy nocivas, se precisará una acción posterior para establecer con más precisión la probabilidad de daño como base para determinar la necesidad de mejora de las medidas de control.
Importante (I)	No debe realizarse la actividad hasta que se haya reducido el riesgo. Puede ser necesario dedicar recursos considerables para controlar el riesgo.
Intolerable (IN)	No debe realizarse la actividad hasta que se haya reducido el riesgo. Si no es posible reducir el riesgo, incluso con recursos ilimitados, debe prohibirse la actividad.

Analizada la información recogida, se relacionarán los riesgos que afectan a la seguridad laboral vial y se procederá a su valoración:

Descripción riesgo	Puestos de trabajo/colectivo afectado	Valoración
Riesgo 1		
Riesgo 2		
Riesgo 3		
Riesgo x		

Aquí podemos hacer mención a que el método usado por el INSHT para valorar el riesgo es:

R= PxC

R: Valoración del riesgo laboral vial.

P: Probabilidad de producirse el riesgo laboral vial.

C: Consecuencia de producirse el riesgo laboral vial.

4.4 IMPLANTACIÓN

La implantación se consigue estableciendo y desarrollando las medidas pertinentes para eliminar o reducir los riesgos en seguridad laboral vial.

- *Establecimiento de objetivos:* La información recogida en la segunda fase, permite a la empresa establecer los objetivos a llevar a cabo por cada uno de los gestores implicados, que se pretenden alcanzar con el Plan de Movilidad.

  Los objetivos deben ser concretos y específicos con el fin de ser alcanzables Un objetivo, como puede ser la reducción de la siniestralidad laboral vial, debe detallarse en una serie de líneas estratégicas claras.

  Para poder valorar si se han logrado los objetivos, éstos deben disponer de indicadores:

  - ✓Porcentaje de reducción de la tasa de accidentes laborales viales ocurridos.
  - ✓Número de accidentes laborales in itinere ocurridos con o sin baja.
  - ✓Número de accidentes laborales en misión con o sin baja.
  - ✓Número de trabajadores formados en seguridad laboral vial.
  - ✓Número de accidentes ocurridos por kilómetro recurrido.

- *Medidas a implantar:* Una vez definidos los objetivos tendremos que definir cuáles son las medidas que se adoptarán para lograrlos. Estas medidas las define la propia Organización según sus características y necesidades.

Habría algunas metodologías, pudiendo hacer mención a la de W. Haddon, que enfrenta dos líneas de estudio: el factor temporal o cronológico del accidente (antes, durante y después), y los elementos constituyentes del tráfico (persona, vía y vehículo).

	Antes	Durante	Después
Persona			
Vehículo			
Vía			

Distribuir el factor tiempo en tres columnas, favorece tener en cuenta lo siguiente:

- ✓**Antes del accidente:** actuaciones preventivas planificadas para prevenir y evitar el accidente.
- ✓**Durante el accidente:** acciones encaminadas a reducir las consecuencias del mismo. Admitido el accidente, se busca disminuir la gravedad de sus consecuencias.
- ✓**Después del accidente:** pretende evitarse un efecto negativo multiplicador.

Con estas medidas, para cada riesgo detectado en la fase de recogida de información, se eligen las medidas específicas a aplicar, determinando cómo actuar sobre los tres factores implicados: persona, vía y vehículo.

- *Implantación de las medidas:* Cuando ya se han escogido las medidas preventivas a aplicar, corresponde a la empresa definir las actividades concretas para llevarlas a cabo y los agentes implicados en éstas.

  Para lograrlo se debe informar a toda la empresa de los procesos vinculados a la gestión del Plan, o sea de cómo se va a proceder en cada una de las acciones que se haya acordado llevar a cabo. La implantación del Plan de Movilidad puede implicar la adaptación de la empresa, por cambios en cuanto organización, instalaciones o equipos, por ejemplo.

4.5 SEGUIMIENTO Y CONTROL

Llegados a la quinta fase, la de seguimiento y control, el objetivo es realizar un seguimiento muy atento de las medidas adoptadas, para comprobar su nivel de eficacia o efectividad.

Para lograr esto, se deben utilizar los indicadores utilizados en la fase anterior. El sistema de indicadores nos permite obtener información cuantitativa y cualitativa sobre las acciones llevadas a cabo y los resultados de éstas. De esta manera, si se detectaran desviaciones en relación a los objetivos fijados, podríamos introducir medidas correctoras y subsanar la situación.

El análisis de los indicadores se efectuará mediante dos tipos de evaluaciones:

- Evaluación periódica: para verificar que la empresa sigue en la dirección correcta.
- Evaluación final: su propósito es conocer si se han logrado los objetivos propuestos.

Es aconsejable realizar las reuniones periódicas establecidas en el Plan de Movilidad con los diversos agentes implicados en él: Dirección, responsables, grupos de trabajo... En esta reunión deberían presentarse y analizarse los resultados de los indicadores y establecerse las medidas correctoras que se necesiten.

Los indicadores deberían estudiarse en función de períodos anuales o bianuales, pues de esta manera podemos analizar de manera más óptima nuestras circunstancias, y adoptar las medidas preventivas más adecuadas a nuestra empresa.

Analizados los resultados de los indicadores, serán trasladados a la comisión de trabajo en las reuniones establecidas en el Plan. Estas reuniones son de dos tipos:

- Reuniones periódicas: se organiza una reunión trimestral, cuatrimestral o semestral, para evaluar el desarrollo del plan.
- Reuniones extraordinarias: cuando se produzca alguna incidencia, cualquier agente implicado puede solicitar una reunión.

5

MEDIDAS PREVENTIVAS EN SEGURIDAD LABORAL VIAL

La movilidad cotidiana es un factor de riesgo para los trabajadores que se desplazan habitualmente en vehículo privado, como indican las cifras de accidentalidad viaria.

El coste económico y social asociado a los accidentes de tráfico afecta de manera negativa en la productividad y el rendimiento de la actividad empresarial como en la balanza económica de la Seguridad Social, por lo que debe incorporarse este riesgo laboral en la política de prevención de las empresas.

Algunas medidas preventivas en seguridad laboral vial, teniendo en cuenta el **factor persona**, serían:

- ***Formación en seguridad laboral vial:*** Aunque se disponga de permiso de conducir, éste, por sí solo, no implica disponer de la formación adecuada en seguridad laboral vial. Se requiere una formación complementaria que considere aspectos como:
  - ✓ Riesgos específicos del sector.
  - ✓ Cambios de hábitos ante el riesgo.
  - ✓ El factor humano.
  - ✓ Riesgos de la vía pública y de la vía privada.
  - ✓ Riesgos del vehículo y su conducción.

  Esta formación debería tener en cuenta los diversos colectivos de riesgo de la empresa: perfiles afectados por accidentes in itinere, en misión...

  Beneficios:
  - ✓ Aumento de la seguridad laboral vial y un descenso de la accidentabilidad.
  - ✓ Aumento de la concienciación de los trabajadores de la empresa.

- ***Concienciación:*** La concienciación es una actividad que debe llevarse a cabo de manera continuada. Una forma de desarrollarla es a través de campañas divulgativas:
  - ✓ Instauración anual de la semana de la movilidad.
  - ✓ Entrega mensual de carteles y trípticos.
  - ✓ Incluir la concienciación laboral vial como información de la empresa.

  Beneficios:
  - ✓ Aumento de la seguridad laboral vial.
  - ✓ Aumento de la motivación del personal.

- ***Programa de cambio de actitudes:*** Esta medida se basa en detectar las actitudes de la plantilla y buscar el cambio de aquellos trabajadores que no tengan comportamientos seguros en materia de seguridad laboral vial. Estos programas pueden contemplar las siguientes particularidades:
  - ✓ Definir colectivos al que va dirigido.
  - ✓ Aspectos laborales y viales del riesgo.
  - ✓ Consecuencias del riesgo laboral vial.
  - ✓ Diagnosticar hábitos de riesgo y convertirlos en comportamientos seguros.
  - ✓ Emociones y experiencias.

  Beneficios:
  - ✓ Comportamientos seguros en cuanto a seguridad laboral vial.
  - ✓ Reducción de accidentes laborales viales.
  - ✓ Disminución del estrés.

- ***Disminución de la movilidad:*** Realizando un análisis de los puestos de trabajo y las tareas que implican desplazamiento, podemos modificar su gestión para eliminar o reducir los riesgos al ir o volver al trabajo, o durante el mismo.

  Beneficios:
  - ✓ Reducción de los accidentes laborales viales.
  - ✓ Mejora de la calidad de vida de la plantilla.
  - ✓ Disminución del estrés asociado a la congestión del tráfico.
  - ✓ Disminución de los costes de transporte.

- ***Gestión de entrada y salida:*** Modificar el horario de entrada y salida de la empresa es útil en la reducción de accidentes in itinere, al evitar desplazamientos en hora punta. Esta medida permite, entre otras cosas:
  - ✓ Aplicarlo a toda o parte de la plantilla.
  - ✓ Modificación del horario de entrada y salida, o proporcionar un intervalo sin hora fija.
  - ✓ Aplicar jornada intensiva, lo que evita dos posibles desplazamientos.

  Beneficios:
  - ✓ Reducir los accidentes laborales viales.
  - ✓ Disminuir el estrés asociado a la congestión del tráfico.
  - ✓ Conciliar la vida familiar y laboral.

- ***Estudio de perfiles de trabajadores accidentados:*** Al estudiar los perfiles de los trabajadores que hayan sufrido accidentes laborales viales, nos permite detectar aquellos cuyos rasgos les hacen más proclives de sufrir un accidente. Aquí podríamos apreciar aspectos como:
  - ✓ Edad, sexo y puesto de trabajo.

- ✓ Funciones y categorías profesionales.
- ✓ Uso de los protocolos.

Beneficios:

- ✓ Determinar aquellos colectivos o perfiles más expuestos a sufrir un accidente laboral vial, y ser, por tanto, seleccionado como grupo prioritario de acción.
- ✓ Aumento de la motivación personal.

En cuanto a las medidas preventivas, teniendo en cuenta el **factor vehículo,** podríamos mencionar las siguientes:

- ***Uso del transporte público:*** La utilización del transporte público puede ser una medida útil cuando la empresa detecte que existe un colectivo interesado en el uso del mismo.

  Las empresas podrían recopilar información sobre los transportes públicos e informar a sus empleados de las rutas más seguras hacia su puesto de trabajo, tanto de forma general, como personalizada.

  Para lograr este objetivo se recomienda que la información facilitada se refiera a:

  - ✓ Transportes existentes en los diversos trayectos llevados a cabo por el personal.
  - ✓ Mapas, planos y paradas del tipo de transporte (metro, autobús...)
  - ✓ Horarios y frecuencia de los mismos.
  - ✓ Conexión entre transportes públicos.

  Como medida de refuerzo, podría plantearse la posibilidad de contactar con una empresa de transporte de la zona, siendo informada sobre la demanda de su uso por parte de los trabajadores para obtener algún beneficio (mejor horario, establecimiento de una parada cerca de la empresa).

  Beneficios:

  - ✓ Reducción de los accidentes laborales viales in itinere.
  - ✓ Disminuir el estrés provocado por la congestión del tráfico.
  - ✓ Mejorar la calidad de vida de la plantilla.
  - ✓ Reducción de contaminantes.
  - ✓ Disminución del coste temporal y económico de los trabajadores.

- ***Servicio de lanzadera:*** En ocasiones la empresas, y sobre todo los polígonos, están situados en lugares alejados de los nudos de transporte, y el único medio de acceder a ellos es a través del transporte privado.

  Una medida que puede utilizarse es el uso de lanzaderas, mediante las cuales la empresa pone a disposición de sus empleados un sistema de transporte de ida y regreso desde un punto de partida, a uno de destino.

  Para un uso eficaz de este sistema de transporte, la lanzadera debería adaptarse a los horarios de transportes públicos.

Beneficios:

- ✓ Fomentar el transporte público.
- ✓ Reducir los accidentes laborales viales.
- ✓ Mejorar la calidad de vida de la plantilla.
- ✓ Ahorro en costes de transporte.

- ***Uso de bicicletas:*** El fomento del uso de la bicicleta entre los trabajadores que no realizan desplazamientos largos, es una medida eficaz y muy ecológica, así como saludable, para evitar los accidentes in itinere. Se puede favorecer con las siguientes medidas:
  - ✓ Crear carriles y zonas de aparcamiento bici en las instalaciones.
  - ✓ Subvencionar la compra de bicicletas y accesorios de seguridad, como cascos.
  - ✓ Formar a los trabajadores en una conducción segura de la bicicleta.

  Beneficios:
  - ✓ Disminuir el estrés.
  - ✓ Disminuir los costes del transporte.
  - ✓ Reducir la contaminación.
  - ✓ Mejorar la movilidad, debido a la reducción de los vehículos en vía.
  - ✓ Disminución de riesgos de baja por accidente.

- ***Vehículo compartido o Carpooling:*** La empresa puede ofrecer la posibilidad de compartir coche a los empleados, gracias al sistema de comunicación interna.

  Para impulsar esta medida, podemos estudiar la posibilidad de ofrecer ventajas a quien se acoja a ella, como facilitar zona de aparcamiento, cheques de gasolina...

  Hay otras opciones si se decide compartir vehículos, como pueden ser.
  - ✓ Usar páginas web que tienen como objetivo compartir vehículo.
  - ✓ Contactar con empresas de la misma zona, para reunir a personas que realicen un desplazamiento cercano.

  Beneficios:
  - ✓ Disminución de los costes de transporte.
  - ✓ Reducción de la contaminación.
  - ✓ Disminución de riesgos de baja por accidente.
  - ✓ Mejora de la movilidad debido a la reducción de vehículos en la vía.

- ***Revisión y mantenimiento de vehículos:*** Para adoptar esta medida, es recomendable llevar a cabo un plan que protocolice la revisión y el mantenimiento de los vehículos de empresa más allá de lo estipulado por el fabricante. En este punto se trata de dar respuesta a interrogantes como:

- ✓ Ante las incidencias; ¿se efectúa una revisión del vehículo?.
- ✓ Tras un accidente, ¿se practica una revisión profunda del vehículo, asegurándose que éste es adecuado y seguro?.
- ✓ ¿Se ha revisado y se ha realizado el mantenimiento de todos los elementos de seguridad pasiva y activa de forma periódica?.

Beneficios:

- ✓ Disminución de accidentes, al disponer de vehículos en perfecto estado.
- ✓ Reducción de contaminantes y respeto por el medio ambiente.

- ***Dispositivos de seguridad obligatorios:*** Incorporar al vehículo de los dispositivos de seguridad obligatorios, como el cinturón de seguridad, estado de frenos, ABS... y controlar su estado con regularidad, para reducir la posible gravedad de las consecuencias si se produce un accidente laboral vial.

Beneficios:

- ✓ Disminuir las consecuencias de los accidentes, al disponer de vehículos en buen estado.
- ✓ Aumento de la concienciación de la plantilla.

- ***Estudio de los vehículos más accidentados:*** Un aspecto que puede ser útil para reducir las consecuencias de un accidente, es realizar un estudio de los vehículos que sufren más accidentes, así como realizar una investigación de los mismos para encontrar aquellos aspectos susceptibles de volver a producir un accidente laboral vial.

  Analizando los fallos, podremos conocer su origen y, por tanto, prevenirlos o corregirlos.

  Beneficios:

  - ✓ Extraer información beneficiosa para prevenir accidentes en un futuro.
  - ✓ Determinar perfiles para definir medidas que contribuyan a la concienciación de los riesgos viales entre el personal.

Para finalizar, mencionaremos medidas preventivas relacionadas con el **factor vía:**

- ***Mapas de ruta segura:*** Conocidos los desplazamientos habituales de los trabajadores, se podría ofrecer información actualizada en relación a la ruta que ayudara a mejorar la seguridad laboral vial.

  La información ofrecida puede versar sobre los siguientes aspectos:

  - ✓ Recorridos más rápidos y seguros.
  - ✓ Puntos negros que pueden encontrarse en la ruta.
  - ✓ Ruta más adecuada para acceder al lugar de destino.
  - ✓ Zonas de descanso.
  - ✓ Tramos con concentración de tráfico y embotellamiento.

Beneficios:

- ✓ Disminución de riesgos de baja por accidente.
- ✓ Menor presencia de fatiga y cansancio.
- ✓ Disminución de estrés.

- ***Estado de circulación:*** Tener en cuenta el estado de la circulación, es un aspectos fundamental en la gestión de los desplazamientos, sobre todo en desplazamientos en misión. Hay fuentes de información que nos pueden ser útiles para conocerlo:
  - ✓ Información transmitida por algún trabajador.
  - ✓ Consultar herramientas para obtener información de tráfico en tiempo real (web de la DGT).
  - ✓ Utilización de emisoras de radio que informen del tráfico.

  Beneficios:
  - ✓ Disminución del estrés.
  - ✓ Disminución de riesgos de baja por accidente.
  - ✓ Menor presencia de fatiga y cansancio.

- ***Gestión del aparcamiento:*** La empresa debe realizar una óptima gestión del aparcamiento, para lograr hábitos de movilidad más seguros. Esto puede lograr con las siguientes medidas:
  - ✓ Plazas de aparcamiento con dimensiones aptas para diferentes vehículos: vehículos voluminosos, motocicletas, usuarios con movilidad reducida...
  - ✓ Señalización adecuada, tanto vertical como horizontal.
  - ✓ Existencia de zonas de paso para peatones, separadas de las de los vehículos, para poder acceder de manera segura el vehículo al centro y viceversa.
  - ✓ Coordinación con el Plan de Emergencias para que todos los vehículos se encuentren aparcados en dirección a la salida.

  Beneficios:
  - ✓ Mejora de la movilidad por la reducción de vehículos en la vía.
  - ✓ Disminución de los costes de transporte.
  - ✓ Reducción de la contaminación.
  - ✓ Disminución del estrés.
  - ✓ Disminución del riesgo de baja por accidente.

- ***Señalización informativa:*** con una adecuada señalización informativa, se produciría una mejora en el acceso a las instalaciones del centro de trabajo. En la señalización podríamos distinguir dos niveles:

  Interno. Señalizando:

  - ✓ El sentido de circulación interno.
  - ✓ La zona de aparcamientos para personal, visitas...
  - ✓ Zonas de carga y descarga.
  - ✓ Identificación clara y separada de los viales según vehículos (particulares, pesados, carretillas...).

  Externa: Podría contactarse con organismos públicos para señalizar e indicar el mejor acceso al polígono industrial, por ejemplo. Identificar la mejor manera de acceder al Centro mejora la seguridad laboral vial y reduce los accidentes laborales viales.

  Beneficios:

  - ✓ Aumento de la seguridad laboral vial y descenso de los accidentes.
  - ✓ Aumento de la concienciación de la plantilla.

- ***Estudio de accidentabilidad:*** Estudiar los accidentes de tráfico producidos durante el periodo de observación escogido en el Plan de Movilidad, nos daría toda la información necesaria para conocer los tramos peligrosos o puntos negros que puedan existir en la vía. También aporta datos útiles a la hora de la conducción, como:

  - ✓ Tramos con obras.
  - ✓ Trayectos más seguros.

  Beneficios:

  - ✓ Más seguridad a la hora de elegir los trayectos.
  - ✓ Reducción de los accidentes laborales viales.

- ***Medidas de protección:*** esta es una medida que debería implementarse en la vía, ya que gracias a su estudio y revisión podríamos determinar cuál es el lugar más idóneo para instalar o recolocar medidas de protección como:

  - ✓ Bordillos.
  - ✓ Medianas.
  - ✓ Barreras protectoras.
  - ✓ Resaltes, bandas sonoras o bandas rugosas.

  Beneficios:

  - ✓ Reducir las consecuencias de posibles accidentes.
  - ✓ Incremento en la seguridad de los conductores al implantar medidas derivadas de un análisis sobre la fase en que acontece el accidente.

- ***Sistemas de avisos:*** acabando con el factor vía, y para informar cuando se ha producido un accidente laboral vial es recomendable establecer dos sistemas de avisos:
  - ✓ Aviso interno, que es recomendable cuando se produce un accidente laboral vial dentro del centro de trabajo.
  - ✓ Aviso externo, como Policía, 112 entre otros, que junto con los protocolos a seguir ante un accidente, son fundamentales para actuar lo más rápido posible.

Beneficios:

- ✓ Reducir el tiempo de espera y de auxilio ante un accidente laboral vial.
- ✓ Disminuir las posibles consecuencias y daños de un accidente.

6

EJEMPLO DE BUENAS PRÁCTICAS EN MOVILIDAD: IBERDROLA

Por su interés en el tema que estamos tratando, queremos mencionar a Iberdrola, que ha logrado el V Premio Renault a la Mejor Práctica en Movilidad Sostenible, categoría Gran Empresa.

En Iberdrola, la finalidad de la Política de Seguridad y Salud Laboral es conseguir un entorno de trabajo seguro y saludable, teniendo un desarrollo específico y concreto en el campo de la Seguridad Vial y de la prevención de los accidentes de tráfico en el ámbito laboral.

Hay que tener en cuenta que los accidentes de tráfico desembocan, en un alto porcentaje de casos, en accidentes graves, de hecho en el 90,2% de los accidentes mortales in itinere y en el 17,8% de los accidentes mortales durante la jornada laboral, están presentes los accidentes de tráfico.

Por todo lo expuesto, y al desempeñar la población laboral el rol de peatón, pasajero o conductor, se debe poner el foco en la Seguridad Vial durante la jornada laboral y llevar a cabo medidas preventivas que minimicen el riesgo de accidente in itinere, aunque la empresa no sea responsable de la organización del tráfico fuera de sus instalaciones, ni de las carreteras ni de la conducción del empleado fuera de horas de trabajo.

En Iberdrola, la operación y mantenimiento de sus instalaciones requiere de la utilización del vehículo, en general con largos desplazamientos, lo que aumenta el riesgo. Por cada accidente de tráfico con baja en horario laboral se producen tres accidentes con baja de tráfico in itinere.

La empresa utiliza varios canales para afrontar preventivamente esta problemática: aparte de las campañas de información y las sesiones formativas, con diferente formato, **se promueve la creación de propuestas de mejora en materia de seguridad vial entre los colectivos de la empresa y los Comités de Seguridad y Salud o en el grupo específico de ‘‘gestión de flota’’ constituido por expertos de cada empresa, que canaliza la estrategia de recepción, mantenimiento y adaptación de la flota de vehículos a las necesidades de la operativa diaria.**

Se ha reforzado la participación mediante el sistema de créditos en materia de prevención, que son tenidos en cuenta para calcular una parte del variable del salario, generándose una especial atención a todas las actividades de seguridad y salud laboral.

Los empleados son informados acerca de los riesgos y las medidas preventivas en la conducción a través de:

- ✓ Trípticos.

- ✓ Fichas.
- ✓ Calendarios.
- ✓ Audiovisuales.
- ✓ Noticias y banners en el portal del empleado.
- ✓ Encuestas.

Se desarrolla también una gran labor en formación, tanto a nivel virtual como presencial, en función del peso de este riesgo de tráfico en la evaluación de riesgos de cada empleado. Esta formación se recicla cada tres años.

Una de las actividades a destacar es la "Asesoría Personalizada de Conducción", en la que un experto en Seguridad Vial acompaña durante treinta minutos a un empleado mientras conduce su automóvil o el de la empresa, recibiendo, al final del recorrido, consejos concretos sobre la disposición de los elementos de su vehículo, altura del asiento, distancia al volante, posición del cuerpo, movimiento de manos y pies, conocimientos de aspectos generales del mantenimiento del vehículo...

Cada empleado recibe un informe personalizado con recomendaciones específicas, por ejemplo cambio de neumáticos por estar caducados o en mal estado.

Hasta la fecha más de 3500 empleados se han beneficiado de esta actividad, muy bien valorada en términos de efectividad y modificación de hábitos de conducción no correctos.

Otra actividad destacable es la participación de los empleados en los Grupos RADAR, grupos de mejora continua en PRL, que detectan situaciones mejorables tanto en los vehículos como sus elementos, así como en el comportamiento ante el volante., proponiendo iniciativas específicas en todos los ámbitos, viéndose reflejado en la publicación de un cartel con los "10 compromisos, en seguridad Vial".

De la propia organización han surgido iniciativas muy positivas en esta materia, contempladas en documentos que desarrollan el Convenio Colectivo, especialmente la implantación del horario compacto, por lo que ha supuesto de reducción de los kilómetros realizados, y, por tanto, de la exposición al riesgo de tráfico.

También debe hacerse mención a las lanzaderas en los grandes centros de trabajo, lo que ha fomentado el uso del transporte público, o la flexibilidad horaria, reduciendo la exposición a horarios de mayor tráfico y, por tanto, de mayor inseguridad.

También debe destacarse la colaboración con entidades externas expertas:

- ✓ Rubricando la Carta Europea de Seguridad Vial.
- ✓ Compartiendo actividades de promoción de la Seguridad Vial con la Dirección General de Tráfico.
- ✓ Es miembros de grupos de trabajo de organizaciones especializadas como PESI (Plataforma Española de Seguridad Industrial), la Comunidad de PRL de la Asociación Española para la Calidad y la comisión DISEV, constituida por la DGT, Fesvial, INSHT y otras empresas y entidades especializadas en PRL.

Esta ingente actividad desarrollada por la empresa, va conformando una cultura preventiva con efectos positivos en la seguridad vial, y en el resto de la actividad laboral en general.

Esta empresa ha apostado por impulsar el vehículo eléctrico, desarrollando acuerdo con las Administraciones Públicas, principales proveedores de vehículos y proveedores de sistemas para la recarga, participando en proyectos de I+D, tanto nacionales como extranjeros.

De la propia organización han surgido iniciativas muy positivas en esta materia, contempladas en documentos que desarrollan el Convenio Colectivo, especialmente la implantación del horario compacto, por lo que ha supuesto de reducción de los kilómetros realizados, y, por tanto, de la exposición al riesgo de tráfico, así como la implantación de Planes de Movilidad en sus diferentes centros.

El Plan de movilidad de la empresa, entre otros contempla los siguientes apartados:

6.1. DESCRIPCIÓN

El Plan de Movilidad Sostenible de Iberdrola está centrado en fomentar la eficiencia energética, reducir las emisiones, obtener beneficio empresarial, mejorar la calidad de vida de las personas en las zonas en que actúa y lograr una plantilla comprometida y cualificada. Para lograr esto, actúa sobre cuatro áreas:

- ✓ Empleados.
- ✓ Actividad Empresarial.
- ✓ Proveedores.
- ✓ Clientes.

El Programa está articulado en 23 acciones concretas, con las que Iberdrola busca potenciar su apuesta por la sostenibilidad, potenciando un uso más eficiente de la energía por parte de los usuarios, reduciendo su huella ambiental.

Fuente. Iberdrola

Dentro de estas 23 iniciativas, destaca, como hemos dicho más arriba, la apuesta por el impulso al vehículo eléctrico, que se están convirtiendo en una alternativa real a los vehículos de combustión por las diversas ventajas que ofrece, desde el respeto ambiental al ahorro económico y a la nula contaminación acústica.

6.2 MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA

Indicadores y procesos de mejora:

El principal indicador del impacto ambiental es la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. En relación a las distintas acciones Iberdrola tiene monitorizados diversos indicadores que ofrecen datos para el cálculo de reducción de emisiones, como por ejemplo:

- ✓ Contabilización de emisiones evitadas gracias al Sistema de Gestión de Puntos de Recarga Eléctricos (SGPR).
- ✓ Se contabilizan anualmente el número de usuarios del servicio Lanzadera, calculando la emisión de CO2 evitado por km evitado.
- ✓ Se contabilizan el número de videoconferencias efectuadas anualmente, calculando las emisiones evitadas por desplazamientos evitados.

- ✓Al tener datos de vehículos en Carsharing y Flota Verde se calculan kilómetros evitados con vehículos convencionales.
- ✓Con el dato de clientes que utilizan la factura electrónica se consigue calcular las emisiones evitadas por mensajería.
- ✓Para el Vehículo Eléctrico para empleados, transcurrido el primer año de funcionamiento de la iniciativa, se pasará una encuesta a los empleados para saber el uso que le han dado al vehículo eléctrico y calcular las emisiones de CO2 evitadas a través de la calculadora de CO2 de Iberdrola.

El beneficio social está reflejado en la reducción de la contaminación del aire, la reducción del consumo excesivo de energía, reducción de los efectos negativos sobre la salud de la población y reducción del ruido en las vías de circulación.

Otro efecto positivo sería el ahorro económico, pues al reducir los desplazamientos innecesarios se evita el gasto derivado de los mismos (combustible, mantenimiento...)

Cuantificación/Estimación reducción de consumo:

De las 23 acciones del Plan de Movilidad Sostenible Iberdrola puede ofrecer datos de las iniciativas monitorizadas en referencia a consumo:

- ✓**Servicio Carsharing:** IBERDROLA tiene convenios con empresas de alquiler de vehículos, pudiendo sus empleados utilizar una flota de vehículos a través de varias aplicaciones informáticas, desde varias horas hasta varios días, pudiendo disponer de ellos en el punto elegido de manera inmediata. Anualmente se ahorran con este servicio unos 1900 litros de combustible.
- ✓**Flota Verde:** IBERDROLA tiene una gran flota de vehículos eléctricos, lo que le permite ahorrar más de 43.000 litros con esta clase de vehículos.
- ✓**Servicio Lanzadera:** IBERDROLA dispone de un servicio de lanzadera que une los principales puntos de las ciudades de Madrid y Bilbao con los centros de trabajo. Se calcula un ahorro anual de 21000 litros de combustible con este servicio.

Cuantificación/Estimación de reducción de emisiones de CO2:

De las 23 acciones del Plan de Movilidad Sostenible, IBERDROLA puede ofrecer datos de las iniciativas monitorizadas en relación a las emisiones evitadas de CO2:

- ✓**Vehículo eléctrico para empleados: 23000 tCO2** evitadas anualmente con este servicio, que ofrece tres tipos de ayuda económica compatibles con el plan MOVEA del Gobierno y cualquier tipo de ayuda externa.
- ✓**Videoconferencias:** la amplia red de equipos de videoconferencia repartidos por sus oficinas a lo largo de todo el mundo. Este sistema ayuda a reducir el número de viajes de empresa. **19.500 tCO2** se evitan anualmente con este servicio.
- ✓**Factura electrónica:** con este servicio, además de evitar gastos en papel, se evitan desplazamientos en la distribución de las facturas. **223tCO2** son evitadas anualmente con este servicio.
- ✓**Servicio Lanzadera: 53tCO2** son evitadas anualmente.
- ✓**Flota verde: 11tCO2** evitadas anualmente.
- ✓**Carsharing: 5 tCO2** evitadas anualmente.

6.3 INNOVACIÓN Y BUENAS PRÁCTICAS

El Plan de Movilidad Sostenible de IBERDROLA centra su implantación en el logro de los siguientes objetivos:

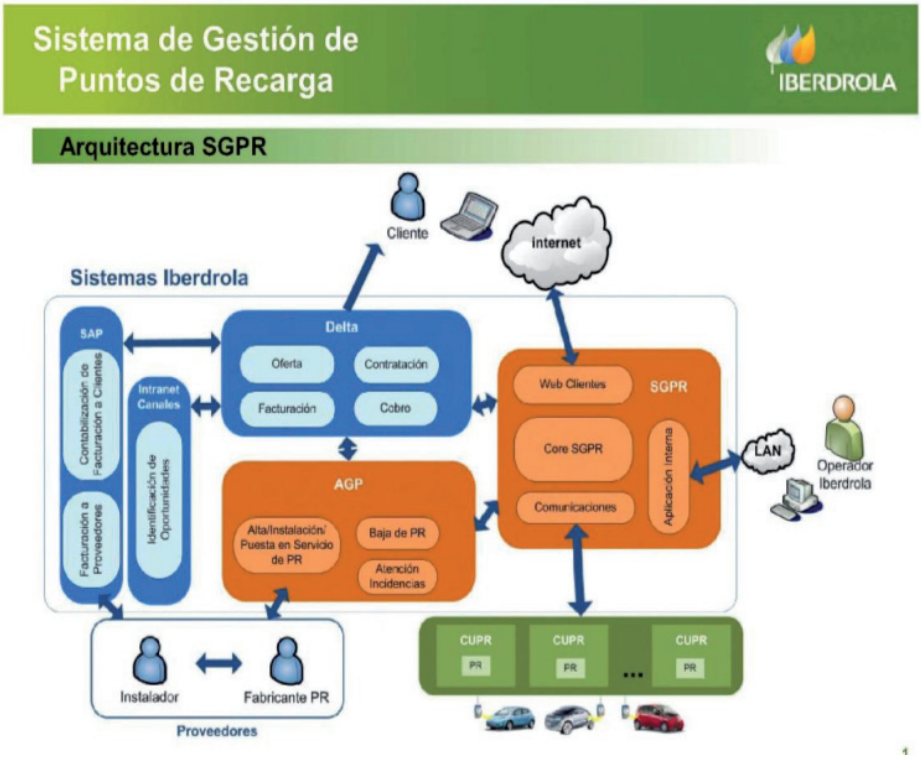
- ✓ Reducción de emisiones.
- ✓ Fomento de la eficiencia energética.
- ✓ Mejora de la calidad de vida de las personas en las zonas donde actúa el Grupo.
- ✓ Conseguir una plantilla comprometida.

Las 23 acciones del Plan de Movilidad de IBERDROLA suponen una minimización de los impactos negativos que la movilidad ocasiona sobre el medio ambiente, siendo cada una de las acciones muy importante para lograr los objetivos. Las más destacadas serían las siguientes:

- ✓ **Servicio Carsharing.** IBERDROLA ha sido la primera empresa española en lanzar un servicio de coche eléctrico compartido (e-Carsharing), que funciona en varias ciudades y que utilizan casi 350 profesionales. Se puede efectuar la reserva online de este servicio, optimizando el uso de los vehículos.
- ✓ **Recarga Verde IBERDROLA** es un servicio que se ofrece con todo lo necesario para recargar el vehículo eléctrico, desde el alquiler del punto de recarga, al acceso a la aplicación Recarga Verde y servicio de asistencia técnica y la posibilidad de hacer la recarga con Energía Verde procedente de fuentes de energía 100% renovables.
- ✓ Destaca la iniciativa lanzada en 2016 **"Vehículo Eléctrico para Empleados"**, que ofrece diversas ayudas:
  - Anticipo especial: IBERDROLA ofrece un anticipo especial de 4000 euros de un vehículo de cero emisiones locales, a los primeros 200 empleados que lo soliciten.
  - Ayuda a fondo perdido para la instalación de puntos de recarga : la compañía ofrece una ayuda de 500 euros a los 200 primeros empleados que contraten un punto de recarga a través de IBERDROLA, siempre que esté asociado a la compra de un vehículo con cero emisiones locales.
  - Ayuda a fondo perdido para patrocinio publicitario: IBERDROLA ofrece un pago único de:
    - ❑ 6000 euros a los 100 primeros empleados que compren un turismo con cero emisiones locales.
    - ❑ 1000 euros a los 25 primeros empleados que compren un cuadriciclo 100% eléctrico.
    - ❑ 600 euros a los 100 primeros empleados que compren una motocicleta o ciclomotor 100% eléctrico.
    - ❑ 250 euros a los 100 primeros empleados que compren una bicicleta eléctrica.

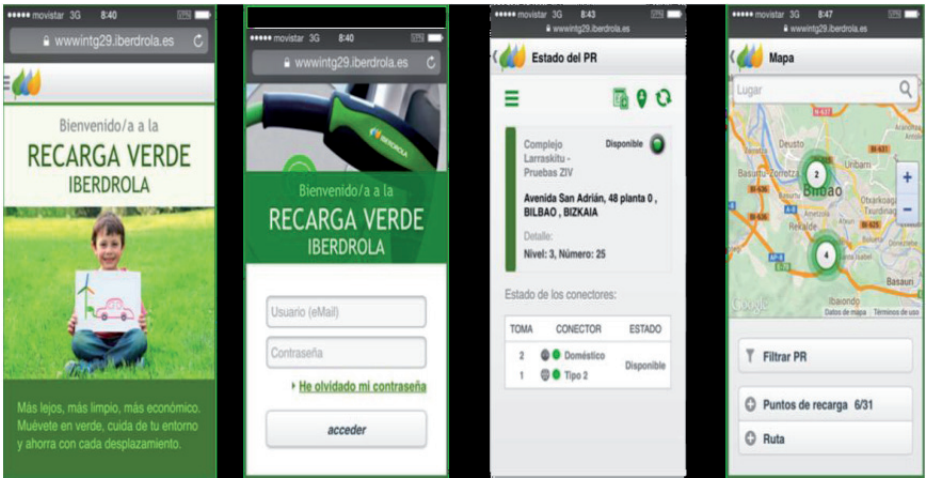
6.4 USO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES

Dentro de las acciones incluidas en el Plan de Movilidad Sostenible, los vehículos de flota como los Carsharing, así como los clientes, recargan las baterías de sus vehículos con sistemas de recarga SMART, basados en una plataforma TIC desarrollada por IBERDROLA, llamada SGPR y que proporciona soluciones de recarga inteligente.



Fuente: Enertic Awards 2016.

Dentro de la Recarga Verde IBERDROLA descrita en el apartado anterior y en referencia a la aplicación disponible por el usuario, destaca la visualización georreferenciada y cálculo de rutas, programación de recargas y operaciones en remoto, gestión de accesos al punto de recarga, histórico de recargas y consumos y gestión de usuarios.



Fuente: Enertic Awards 2016.

Algunas de estas Tecnologías de la Información y Comunicaciones, aparte de las videoconferencias ya mencionadas, podemos destacar:

- ✓La **telemedida** y, especialmente, la instalación de contadores inteligentes que es una de las medidas que ahorra el desplazamiento de empleados para la lectura de contadores in situ, logrando un mayor ahorro energético, una fuerte reducción en la emisión de gases de efecto invernadero y la reducción de la probabilidad de sufrir un accidente en el desplazamiento.
- ✓Con el **Servicio Movilidad de Operaciones,** los técnicos usan un dispositivo móvil para gestionar su programa de mantenimiento y las órdenes de trabajo en los lugares de operaciones.
- ✓Con la **telemetría** se busca la mejora de la seguridad, ya que su utilización reduce el exceso de velocidad y mejora los comportamientos en la conducción; se tiene una lectura de los recorridos realizados por los vehículos dotados de este sistema, lo que permite elaborar un plan de mejora de la eficiencia operacional con la optimización de rutas; reducir el consumo de combustible y, por tanto, de las emisiones; en caso de emergencia se tiene localizados a los vehículos.
- ✓Con un sistema de **telegestión,** se coordinan todas las operaciones que se llevan a cabo y se ofrecen las mejores condiciones de suministro.

IBERDROLA, por tanto, es un ejemplo a imitar de Plan de Movilidad Sostenible y de buenas prácticas.

7

UNE ISO-39001: "SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL. REQUISITOS Y RECOMENDACIONES DE BUENAS PRÁCTICAS"

La Norma ISO-39001 es una herramienta, diseñada por las organizaciones, para reducir y, si es posible, eliminar la incidencia de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico que, según datos de la Organización Mundial de la Salud-OMS-se cobran anualmente 1,3 millones de víctimas, situando los accidentes de tráfico como la octava causa de muerte en el mundo.

Un Sistema de Gestión de Seguridad Vial favorece el desarrollo de sistemáticas de transporte por carretera más seguras para los empleados. Además, permiten a la organización identificar y controlar coherentemente los riesgos viales inherentes al transporte por carretera que deben realizar sus empleados para acudir al puesto de trabajo y para su desempeño, consiguiendo reducir el número de accidentes e incidentes, y asegurando el cumplimiento de toda la legislación y normativa relacionada con la seguridad vial aplicable a la organización.

La certificación de un sistema de Seguridad Vial demuestra una apuesta clara y decidida por la correcta gestión y por la mejora continua de las condiciones de seguridad vial de la organización.

ISO 39001 establece los requisitos para la seguridad vial en organizaciones públicas y privadas que interactúan con el sistema vial (vía pública, vehículos, sistema de emergencia y usuarios).

El proceso de trabajo se basa en el ciclo de mejora continua PDCA (Plan-Do-Check-Act, es decir, Planificar, Hacer, Verificar y Actuar):

PLANIFICAR

- Identificar el impacto de la organización en seguridad vial.
- Establecer un compromiso por parte de la alta dirección con la Seguridad Vial.
- Asignar roles, responsabilidades y autoridades en la organización.
- Determinar los recursos, para conseguir los objetivos.
- Determinar los riesgos y oportunidades mediante la evaluación del desempeño actual, identificando aquellos indicadores de desempaño de mayor relevancia para la organización y más importantes para la mejora de la Seguridad Vial.
- Establecer objetivos y metas de Seguridad Vial para cada uno de los indicadores del desempeño.

HACER

- Implementar el sistema de gestión de Seguridad Vial.

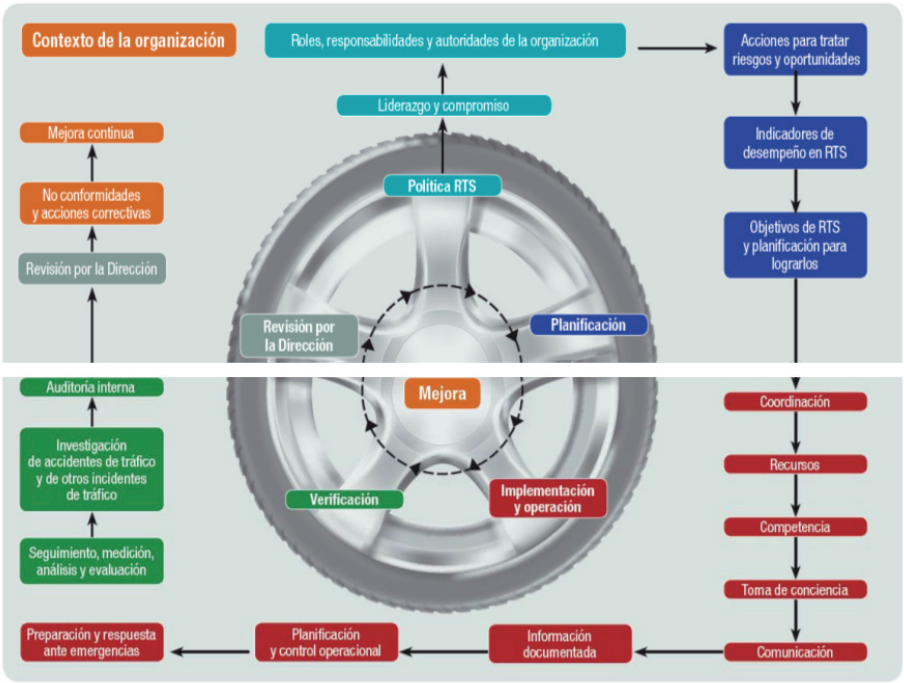
VERIFICAR

- Controlar y evaluar el desempeño de la Seguridad Vial.
- Llevar a cabo auditorías internas y revisiones periódicas del sistema de gestión de la SV para identificar oportunidades de mejora.

ACTUAR

- Mejorar el sistema de gestión de la Seguridad Vial de manera continua mediante la evaluación del desempeño de Seguridad Vial por comparación con los objetivos y las metas de Seguridad Vial.
- Eliminar deficiencias y no conformidades.
- Identificación de acciones correctivas y de oportunidades de acciones preventivas que busquen reducir la incidencia y el riesgo de muerte y heridas graves.

Requisitos que conforman el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial



GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Fuente UNE-ISO 39001. Sistemas de gestión de la seguridad vial. Agustín Sánchez-Toledo Ledesma. Gerente de Seguridad y Salud en el trabajo.

Estructura de la Norma ISO 39001

0. Introducción
1. Objeto y campo de aplicación
2. Normas para consulta
3. Términos y definiciones
4. Contexto de la organización
5. Liderzago
6. Planificación
7. Soporte
8. Operación
9. Evaluación del desempeño
10. Mejora
Anexo A. Guía de uso de ISO 39001
Anexo B. Trabajos internacionales relacionados con los sistemas de gestión de la seguridad vial
Anexo C. Correspondencia entre las normas ISO 39001: 2012, ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004

Fuente UNE-ISO 39001. Sistemas de gestión de la seguridad vial. Agustín Sánchez-Toledo Ledesma. Gerente de Seguridad y Salud en el Trabajo.

¿ A quién se aplica la ISO 39001?

Todas las organizaciones, tanto públicas como privadas, sin importar el tamaño que tengan o el servicio que desarrollen y que interactúen con el sistema vial, puede implantar un Sistema de Gestión de Seguridad Vial, por ejemplo:

- ✓ Uso del sistema vial para los empleados, ya sea in itinere o en misión, en vehículos públicos o privados, como pasajero o conductor, y como peatón o ciclista.
- ✓ Transporte de bienes o personas dentro del sistema vial, realizados por la organización o contratados a otras organizaciones.
- ✓ Actividades que generan tráfico hacia o desde localizaciones controladas o influenciadas por la organización como supermercados, colegios y espacios muy visitados.
- ✓ Distribución de servicios y productos para el sistema vial, como servicios de transporte, gestión, planificación, diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras, vehículos y productos relacionados con ellos y respuesta médica de emergencia.

Aunque existen empresas con un pequeño número de procesos relacionados con cuestiones de seguridad vial, éstos pueden ser importantes para lograr reducir las víctimas y accidentados graves consecuencia de los accidentes de tráfico.

Indicadores fundamentales en la implantación de la norma ISO 39001

Los indicadores clave para implantar la norma ISO 39001 se pueden clasificar en tres grupos:

1) **Indicadores de exposición al riesgo:** distancias recorridas, volumen de tráfico...
2) **Indicadores finales de resultados de seguridad vial:** número de muertos y heridas graves.
3) **Indicadores intermedios de resultados de seguridad vial:**
   - ✓ Diseño vial y velocidad segura.
   - ✓ Elección de las vías en función del vehículo, usuario, carga...
   - ✓ Uso de equipos personales de seguridad, como cinturones, sistemas de retención infantil, cascos de bicicletas y motocicletas...
   - ✓ Velocidad de conducción segura, adecuándola al tipo de vehículo, tráfico y meteorología.
   - ✓ Condiciones de los conductores, tales como fatiga, alcohol, drogas...
   - ✓ Planificación segura del viaje, lo que incluye examinar su necesidad, modos de transporte, elección de la ruta, del vehículo y del conductor.
   - ✓ Seguridad en los vehículos , lo que incluye protección de los ocupantes y de otros usuarios de la vía, prevención de los accidentes de tráfico, inspección técnica de vehículos, autorización adecuada al vehículo que se conduce, retirada de vehículos y conductores no aptos.

Principales requisitos

Los requisitos fundamentales establecidos por la ISO 39001 para conseguir un sistema de gestión de seguridad vial eficaz son:

- ✓ Política de Seguridad Vial adecuada.
- ✓ Objetivos de seguridad vial.
- ✓ Establecer Planes de acción que tengan en cuenta los requisitos legales.
- ✓ Indicadores de desempeño.
- ✓ Conocimiento de la empresa y su contexto,
- ✓ Comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas.
- ✓ Determinación del alcance del sistema de gestión de la seguridad vial.
- ✓ Roles, responsabilidades y autoridades en la organización.
- ✓ Acciones para tratar riesgos y oportunidades.
- ✓ Factores de desempeño en Seguridad Vial.
- ✓ Recursos.
- ✓ Competencia y toma de conciencia.
- ✓ Comunicación.

- ✓ Información documentada.
- ✓ Planificación y control operacional.
- ✓ Preparación y respuesta a las emergencias.
- ✓ Seguimiento, medición, análisis y evaluación.
- ✓ Investigación de accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico.
- ✓ Auditoría interna.
- ✓ Revisión por la dirección.
- ✓ Tramitación adecuada de las No conformidades y establecer acciones correctivas.

Acciones prácticas a implementar

Para que el sistema de gestión de seguridad vial cumpla con la ISO 39001, los principales ejemplos de acciones prácticas a implementar son:

- ✓ Establecer una política de Seguridad Vial adecuada.
- ✓ Fijar objetivos de Seguridad Vial.
- ✓ Establecer y hacer seguimiento de indicadores de desempeño.
- ✓ Conocer la organización y su contexto respecto de la Seguridad Vial.
- ✓ Determinar el alcance del sistema de gestión de la Seguridad Vial.
- ✓ Fijar acciones para tratar riesgos y oportunidades.
- ✓ Establecer factores de desempeño en Seguridad Vial y hacerles seguimientos, medición, análisis y evaluación.
- ✓ Definir los recursos necesarios.
- ✓ Fijar la competencia del personal y llevar a cabo acciones para la toma de conciencia.
- ✓ Procedimentar la gestión de la comunicación y de la información documentada.
- ✓ Planificar las medidas a implementar (control operacional).
- ✓ Preparar y dar respuesta a las emergencias.
- ✓ Investigar accidentes e incidentes de tráfico.
- ✓ Realizar una auditoría interna periódica.
- ✓ Llevar a cabo una revisión por la dirección.
- ✓ Procedimentar la gestión de No conformidades y acciones correctivas.

Ventajas para la organización

Con la implantación de la ISO 39001, la organización gana una serie de ventajas, fundamentalmente:

- ✓ Reducción de los costes relacionados con la siniestralidad vial.

- ✓ Mayor eficiencia en los costes relacionados con los tránsitos por carretera en la organización.
- ✓ Demostrar a las partes interesadas el compromiso real de la organización con la seguridad vial.
- ✓ Disminución de accidentes e incidentes en carretera.
- ✓ Reducción en primas de seguros vinculados con la seguridad vial.

Ventajas para los clientes

Con la ISO 39001 los clientes también tienen ventajas, como:

- ✓ Aumento en la eficiencia de los servicios prestados relacionados con la seguridad vial (transporte de personas, mercancías...)
- ✓ Disminución de incidentes en carretera.
- ✓ Evidencia real del cumplimiento de requisitos legales de seguridad vial.

Ventajas para el mercado

Con esta ISO, la empresa obtiene ventajas a la hora de competir en el mercado:

- ✓ Elemento de diferenciación competitiva.
- ✓ Ventaja en licitaciones públicas y similares.
- ✓ Mayor eficiencia en la prestación de servicios relacionados.

Resumen del Proceso de implementación de la ISO 39001

Nos gustaría, para finalizar este punto, dar una visión esquemática y sencilla de los pasos a seguir para implementar la ISO 39001 en cualquier tipo de organización que considere la Seguridad Vial un aspecto preventivo fundamental en los tiempos actuales.

Línea Base

Para implementar esta norma es necesario realizar previamente un diagnóstico de la situación de la organización o Línea Base. Durante la realización de la Línea Base, se analizan tres cuestiones fundamentales:

- ✓ Definición del alcance del sistema.
- ✓ Análisis de la organización y su contexto.
- ✓ Establecimiento de partes interesadas.

Objetivos Línea Base

- ✓ Establecer la situación inicial del escenario en que se va a implementar el sistema.
- ✓ Servir como punto de comparación para que en futuras evaluaciones se pueda determinar qué grado de cumplimiento de los objetivos se ha producido.

- ✓ Confirmar los datos obtenidos en el diagnóstico y los estudios de factibilidad previos que dieron origen a la formulación del proyecto de implementación.
- ✓ Realizar una correcta planificación para la ejecución del proyecto.

Diseño del sistema de gestión de Seguridad Vial

Recogidos los datos de la Línea Base se procede a diseñar el sistema de acuerdo con las necesidades de la organización. Los pasos serían:

- ✓ Establecer la Política de Seguridad Vial.
- ✓ Establecer objetivos y metas.
- ✓ Planificar actividades a realizar.
- ✓ Elaboración de información documentada.

Implementación

Una vez que se ha diseñado el sistema, se procede a la implementación del mismo a través de:

- ✓ Comunicación a todos los miembros de la organización.
- ✓ Capacitación a los gestores del sistema.
- ✓ Puesta en marcha de las acciones planificadas.

Revisión del sistema

Una vez que se ha implementado el sistema, la organización debe revisarlo para hacer aquellos ajustes que se hayan visto necesarios durante la implementación, por lo que, la alta dirección, debe realizar una revisión en base a los resultados de:

- ✓ Indicadores.
- ✓ Auditoría interna.
- ✓ Siniestralidad.
- ✓ Medición del desempeño.

Certificación del sistema

Con carácter voluntario, una vez realizada la revisión del sistema, se puede solicitar la auditoría para la certificación del sistema a un Organismo Independiente de Certificación.

Factores de éxito durante la implementación

Para que la implementación sea un éxito, es esencial tener en cuenta varios factores:

- ✓ Comunicar el proyecto a toda la organización.
- ✓ Liderar el proyecto desde la Alta Dirección.
- ✓ Dejar participar y opinar en el diseño a los trabajadores.
- ✓ Dedicar el tiempo que sea necesario al diseño del sistema.

8 BIBLIOGRAFÍA

- **Informe de accidentes laborales de tráfico 2015. Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo.**
- **Procedimiento Plan de Seguridad Vial.** Ministerio de Empleo y Seguridad Social.
- **Guía para promover la Seguridad Vial en la Empresa.** Gobierno de Navarra. Febrero 2009.
- **Guía Práctica para elaborar un Plan de Movilidad.** Egarsat.
- **Plan Tipo de Seguridad Vial en la empresa. Guía Metodológica.** Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo y DGT. 2011.
- **Guía Práctica para la elaboración del Plan de Movilidad.** Fraternidad Muprespa.
- **Plataforma de Movilidad y Seguridad Vial en la empresa.** RACE.
- **Guía de movilidad sostenible para la empresa responsable.** Iberdrola. Mayo 2009.
- **EnerTIC Awards 2016. Reconocimiento a la innovación y las mejores prácticas. Plan de Movilidad Sostenible de Iberdrola.**
- **Boletín informativo nº 52, octubre 2017 de Secretaría de Salud Laboral y Desarrollo Territorial de UGT-Madrid. Seguridad Vial Laboral.**
- **UNE-ISO 39001. Sistemas de gestión de la seguridad vial. Agustín Sánchez-Toledo Ledesma. Gerente de Seguridad y Salud en el trabajo.**
- **NTP 1090: Riesgos laborales viarios: marco conceptual (I).**
- **ISO 39001, Gestión de la Seguridad Vial.** Intedya.
- **Nueva norma UNE-ISO 39001 .Compromiso con la Seguridad Vial. CESVIMAP.**
- **Evaluación del riesgo vial en las empresas. Técnica Industrial.** Diciembre 2013.
- **ISO 39001. Proceso de implementación.**

9

PROPUESTAS DE UGT-MADRID

Las propuestas que desde UGT-Madrid hacemos para intentar reducir la siniestralidad laboral en las empresas de la Comunidad de Madrid, van encaminadas a:

- Exigir el **cumplimiento de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y su normativa de desarrollo,** en relación a los derechos de los trabajadores/as.
- Prevenir las principales causas de la siniestralidad en las empresas, que se centran entre otras en el **empeoramiento de las condiciones de trabajo producidas por las Reformas Laborales.** La temporalidad, la precariedad, la subcontratación, la ausencia de formación y en gran medida la falta de implantación de prevención de riesgos laborales principalmente en la pequeña y muy pequeña empresa.
- Puesta en marcha de los convenios que desarrollan el Acuerdo firmado ente la Comunidad de Madrid y los Interlocutores Sociales, V Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales 2017-2020, trasladando la prevención de riesgos, la cultura preventiva a todas y cada una de las empresas y de los trabajadores/as, de manera que finalice esta lacra social que es la pérdida de integridad física e incluso la vida en el trabajo.
- Desarrollo del RD 597/2007 de 4 de Mayo, sobre **publicación de las sanciones** por infracciones muy graves en materia de prevención de riesgos laborales, **a través de la publicación de una norma en el ámbito de la Comunidad de Madrid** que ejecute y desarrolle aspectos, entre otros, como la determinación del órgano competente para ordenar que se hagan públicas las sanciones, los medios de publicación, la habilitación de un registro público, etc, es decir, el procedimiento.
- **Exclusión de las subvenciones públicas a las empresas sancionadas** por infracción grave o muy grave en materia de seguridad y salud.
- **Comunicación inmediata,** a la Administración Regional y Local de las **empresas que hayan sido sancionadas** con carácter grave o muy grave, en los términos previstos por la Ley de Contratos del Estado y la normativa reglamentaria que la desarrolla.
- Demandar una **efectiva coordinación entre Inspección de Trabajo, Fiscalía y Judicatura,** con la participación de los agentes sociales para conseguir mejorar la efectividad de las actuaciones llevadas a cabo en materia de siniestralidad laboral, a través del Protocolo Marco de Colaboración firmado entre los anteriores Consejo General del Poder Judicial, Ministerio del Interior, Ministerio de Empleo y Seguridad Social y la Fiscalía General del Estado para la investigación eficaz y rápida de los delitos contra la vida, la salud y la integridad física de los trabajadores/as y la ejecución de las sentencias condenatorias.
- **Convocatoria del grupo de trabajo que emana del convenio** de colaboración firmado **entre la Fiscalía** del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad de Madrid, el Decano de los **Juzgados de Primera Instancia e Instrucción** de

Madrid y el **Ayuntamiento de Madrid,** para actuar contra la Siniestralidad laboral. **Valoración de su aplicación y funcionamiento, e incorporación de propuestas de futuro** con la participación de los interlocutores sociales.

- Demandar la adecuada **protección de los técnicos de prevención de riesgos laborales,** cuyas condiciones de trabajo y sobre todo tras las Reformas laborales, ha hecho que se encuentren totalmente desprotegidos, y en absoluta precariedad laboral.

- **Mayor vigilancia y control** de la normativa de prevención de riesgos laborales para lo que será necesario **aumentar los recursos materiales y humanos** de la **Inspección Provincial de Trabajo** acercándoles a la media europea de inspectores por trabajadores/as.

- Dotar de **mayores recursos al IRSST** para el desarrollo de una mayor labor técnica y de vigilancia y control de la norma, incrementando el número de técnicos habilitados.

- Desarrollar y consolidar una **cultura preventiva** en la sociedad madrileña en todos los ámbitos, impulsando el tratamiento de la prevención de riesgos laborales en los diferentes niveles del sistema educativo. Desarrollando paralelamente actuaciones de **comunicación y sensibilización** en la sociedad y en la propia empresa.

- Mejorar la **formación de los delegados y delegadas** de prevención y representantes de los trabajadores/as incrementando el número de horas formativas para adaptarla a la realidad de sus funciones y de los riesgos de los diferentes sectores.

- Demandar a las empresas la **realización de la evaluación de riesgos ergonómicos y psicosociales,** ya que continúan siendo muy pocas las empresas que las realizan. Las empresas siguen viendo estos riesgos como ajenos.

- Solicitar a la Administración la creación de un grupo de trabajo en el ámbito del diálogo social entre los diferentes organismos de la administración regional (ITSS, IRSST, Sanidad) e interlocutores sociales, que **homogenice criterios** y sitúe adecuadamente la **calificación de accidentes de trabajo,** de manera que esta se corresponda con el tipo de lesiones y el tiempo de baja de las y los accidentados.

- Conocer la siniestralidad de los trabajadores/as autónomos de la Comunidad de Madrid impulsando la realización de estudios sectorializados por municipios. Analizar la posibilidad de crear un sistema estadístico donde se refleje la situación de estos trabajadores/as.

- Potenciar la incorporación en los **convenios colectivos** de cláusulas que mejoren la normativa actual en materia preventiva acercándolos a la realidad del sector e intentando paliar las negativas consecuencias de la reforma laboral (absentismo, ETTs, contratos temporales...), mejorando la capacitad de representación y actuación de delegados/as de prevención (crédito horario, creación de comisiones paritarias, delegados/as sectoriales y territoriales, formación de los delegados/as de prevención...).

La falta de conocimiento de las **Enfermedades Relacionadas con el Trabajo** está condicionada por la baja notificación de Enfermedades Profesionales, que en muchos casos se tratan como enfermedades comunes, produciéndose un grave perjuicio para el trabajador/a que ve reducidas sus prestaciones, para la sociedad que costea a través del Sistema Sanitario Público enfermedades que corresponden a las Mutuas dentro del Sistema de la Seguridad Social, y para las empresas porque lo que no se declara no existe, y por lo tanto no se previene. Ante esta situación UGT Madrid propone:

- ✓ **Creación de una mesa en el ámbito del Diálogo Social** donde se analice la problemática de las enfermedades relacionadas con el trabajo en nuestra Comunidad.
- ✓ **Coordinación entre la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda, la de Sanidad y el INSS** para **investigar** las Enfermedades Relacionadas con el Trabajo, especialmente los trastornos musculoesqueléticos, los riesgos psicosociales y los cánceres de origen profesional, con la participación de los agentes sociales.
- ✓ Creación de un **Sistema de Información Sanitaria y Vigilancia Epidemiológica Laboral** que facilite la detección y declaración de enfermedades profesionales y su implantación en todos los centros de salud fundamentalmente dirigido a las patologías derivadas de los riesgos psicosociales, de los trastornos musculoesqueléticos y los cánceres de origen profesional en la Comunidad de Madrid.
- ✓ **Formación y coordinación de los médicos de atención primaria y especializada** para que junto con los servicios de prevención, mejoren la comunicación y se determine rápida y eficazmente si una patología tiene origen laboral.
- ✓ Puesta en marcha de **Unidades Básicas de Salud Laboral en las áreas sanitarias** de la Comunidad de Madrid, de manera que exista tratamiento especializado y reconocimiento de las enfermedades del trabajo.
- ✓ Demandar **el desarrollo de la Ley 33/2011, de 4 de Octubre, de Salud Pública a la Comunidad de Madrid,** y la urgente convocatoria del Gobierno a los interlocutores sociales. Tal y como se refleja en los art. 32, art.33 y sobre todo el art. 34, en el que se mandata a la participación de las organizaciones más representativas de empresarios/as y trabajadores/as en la planificación, organización y control de la gestión relacionada con la salud laboral, en distintos niveles territoriales.
- ✓ **Apoyar una mejora del sistema de Gestión de las Mutuas** logrando transparencia y eficacia a través de una **mayor participación** de los representantes de los trabajadores/as en la gestión de las mismas.
- ✓ Conseguir que el **informe de los representantes de los trabajadores/as sea vinculante** en la contratación de las mutuas por las empresas, teniendo así en cuenta criterios de satisfacción de los trabajadores/as y no sólo, de economicidad o fiscalización de las bajas.

NO OLVIDES QUE ...

UGT Madrid trabaja por la mejora de las condiciones de trabajo y de seguridad y salud en las empresas desarrollando actuaciones de cara a la disminución de la siniestralidad existente en nuestra Comunidad.

Los centros de trabajo sindicalizados, donde existen representantes de los trabajadores/as son centros de trabajo más seguros. Es importante incrementar la representación de los trabajadores/as en todas las empresas, fundamentalmente en las pequeñas y muy pequeñas que es donde se producen mayores niveles de siniestralidad laboral. A través de la representación sindical haremos llegar al empresario/a nuestras propuestas, dado que los trabajadores/as somos los que mejor conocemos nuestro puesto de trabajo y las condiciones en que desarrollamos el mismo.

Los representantes sindicales, los Delegados/as de Prevención y los Comités de Seguridad y Salud en el Trabajo, son los órganos de defensa de los intereses de los trabajadores/as, vigilan el cumplimiento en las empresas y centros de trabajo de la legislación vigente en materia de Prevención de Riesgos Laborales y promueven la participación de los trabajadores/as mejorando el desarrollo de una política preventiva y la mejora de la seguridad y salud.

UGT te puede ayudar
Ponte en contacto con UGT Madrid, ¡TU SINDICATO!

10

NORMATIVA

- **Constitución Española,** de 27 diciembre de 1978 en su artículo 40.2.
- **Real Decreto de 24 de julio de 1889, Código Civil.** (Art. 1101, 1902, 1903, 1904).
- **Real Decreto 577/1982,** de 17 de marzo, por el que se regula la Estructura y Competencias del Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo.
- **Convenio 155 de la OIT sobre Seguridad y Salud de los Trabajadores y Medioambiente** (Ratificado por España el 26 de julio de 1985).
- **Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad.**
- **Real Decreto 1561/1995,** de 21 de septiembre, sobre las Jornadas Especiales de Trabajo.
- **Ley 31/1995,** de 8 de noviembre, **de Prevención de Riesgos Laborales.**
- **Ley Orgánica 10/1995,** de 23 de noviembre, del Código Penal, en sus artículos 316, 317 y 318.
- **Real Decreto 1879/1996,** de 2 de agosto por el que se regula la composición de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- **Real Decreto 39/1997,** de 17 de enero, por el que se aprueba el **Reglamento de los Servicios de Prevención** y Orden de Desarrollo, de 27 de junio de 1997.
- **Real Decreto 486/1997,** de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo.
- **Real Decreto 487/1997,** de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores.
- **Real Decreto 488/1997,** de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas al trabajo con equipos que incluyen pantallas de visualización.
- **Real Decreto 1627/1997,** de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción.
- **Ley 50/1998,** de 30 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social.
- **Real Decreto 216/1999,** de 5 de febrero, sobre disposiciones mínimas de Seguridad y Salud en el Trabajo en el ámbito de las Empresas de Trabajo Temporal.
- **Ley 39/1999,** de 5 de noviembre, para promover la Conciliación de la Vida Familiar y Laboral de las Personas Trabajadoras.
- **Real Decreto 5/2000,** de 4 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Infracciones y sanciones en el Orden Social.

- **Real Decreto 309/2001,** de 23 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1879/1996, de 2 de agosto, por el que se regula la composición de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

- **Orden de 26 de junio de 2001,** por el que se nombran los miembros de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

- **Orden TAS/2926/2002** de 19 de noviembre, deroga la Orden de 16 de diciembre de 1987, por el que se establecen nuevos modelos para la Notificación de Accidentes de Trabajo y se dan instrucciones para cumplimentación y tramitación.

- **Ley 54/2003,** de 12 de diciembre, de **reforma del marco normativo de la prevención de riesgos laborales.**

- **Real Decreto 171/2004,** de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la LPRL, en materia de **coordinación de actividades empresariales.**

- **Real Decreto 688/2005,** de 10 de junio, por el que se regula el régimen de funcionamiento de las mutuas de accidente de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social como servicio de prevención ajeno.

- **Real Decreto 689/2005,** de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento de organización y funcionamiento de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto 138/2000, de 4 de febrero, y el Reglamento general sobre procedimientos para la imposición de sanciones por infracciones de orden social y para los expedientes liquidatorios de cuotas a la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto 928/1998, de 14 de mayo, para regular la actuación de los técnicos habilitados en materia de prevención de riesgos laborales.

- **Real Decreto 1311/2005,** de 4 de noviembre, sobre la protección de la seguridad y salud de los trabajadores frente a los riesgos derivados o que puedan derivarse de la exposición a vibraciones mecánicas.

- **Real Decreto 604/2006,** de 19 de mayo, por el que se modifican el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, **por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención,** y el Real Decreto 1627/1997, 24 de octubre, **por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción.**

- **Ley 32/2006,** de 18 octubre, **Ley reguladora de la subcontratación en el Sector de la Construcción.**

- **Real Decreto 1299/2006,** de 10 de noviembre, por el que **se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social y se establecen criterios para su notificación y registro.**

- **Ley 43/2006,** de 29 de diciembre, para la mejora del crecimiento y el empleo.

- **Orden TAS/1/2007,** de 2 de enero, por el que **se establece el modelo de parte de enfermedad profesional,** se dictan normas para su elaboración y transmisión y se crea el correspondiente fichero de datos personales.

- **Real decreto 306/2007,** de 2 de marzo, por el que s**e actualiza las cuantías de las sanciones establecidas en el TRLISOS.**
- **Ley Orgánica 3/2007,** de 22 de marzo, para la **igualdad efectiva de mujeres y hombres.**
- **Real Decreto 597/2007,** de 4 de mayo, sobre **publicación de las sanciones por infracciones muy graves en materia de prevención de riesgos laborales.**
- **Real Decreto 1109/2007,** de 24 de agosto, por el que se **desarrolla la Ley 32/2006, de 18 de octubre, reguladora de la subcontratación en el Sector de la Construcción.**
- **Real Decreto 1765/2007,** de 28 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento sobre colaboración de las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto 1993/1995, de 7 de diciembre.
- **Real Decreto 298/2009,** de 6 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención, en relación con la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud en el trabajo de la trabajadora embarazada, que haya dado a luz o en período de lactancia.
- **Real Decreto 67/2010,** de 29 de enero, de adaptación de la legislación de Prevención de Riesgos Laborales a la Administración General del Estado.
- **Real Decreto 337/2010,** de 19 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.
- **Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública.**
- **Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social.**
- **Real Decreto 1622/2011,** de 14 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento sobre colaboración de las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto 1993/1995, de 7 de diciembre.
- **Real Decreto-ley 3/2012,** de 10 de febrero, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral.
- **Ley 14/2013,** de 27 de septiembre, de apoyo a los emprendedores y su internacionalización.
- **Real Decreto 625/2014,** de 18 de julio, por el que se regulan determinados aspectos de la gestión y control de los procesos por incapacidad temporal en los primeros trescientos sesenta y cinco días de su duración.

- **Ley 35/2014,** de 26 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social en relación con el régimen jurídico de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social

- **Acuerdo Europeo** sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR 2015), 16 de abril de 2015.

- **Ley 23/2015** Ordenadora del sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social (por la que se deroga la anterior ley 42/1997, ordenadora de la ITSS), de 21 julio.

- **Real Decreto 899/2015,** de 9 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.

- **Real Decreto 901/2015,** de 9 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 843/2011, de 17 de junio, por el que se establecen los criterios básicos sobre la organización de recursos para desarrollar la actividad sanitaria de los servicios de prevención.

- **Real Decreto Legislativo 2/2015,** de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

- **Real Decreto Legislativo 6/2015,** de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

- **Real Decreto Legislativo 8/2015,** de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

- **Real Decreto 1150/2015,** de 18 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1299/2006, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social y se establecen criterios para su notificación y registro.

- **Orden ESS/1452/2016,** de 10 de junio, por la que se regula el modelo de diligencia de actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

- **Real Decreto 311/2016,** de 29 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en materia de trabajo nocturno.

- **Real Decreto 130/2017,** de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.

- **Real Decreto 231/2017,** *de 10 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan disminuido de manera considerable la siniestralidad laboral.*

- **Real Decreto 513/2017,** de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios.

11

PUBLICACIONES DE LA SECRETARÍA DE SALUD LABORAL Y DESARROLLO TERRITORIAL DE UGT MADRID

Boletines Informativos: Nº 48 (Octubre 2016) "Riesgos Psicosociales", **Nº 49 (Noviembre 2016)** "Colectivos especialmente sensibles", **Nº 50 (Diciembre 2016)** "Salud Laboral en PYMES", **Nº 51 (Junio 2017)** "V Plan Director en Prevención de Riesgos Laborales 2017-2020".

Carteles en materia de prevención de riesgos laborales: El Estrés Laboral, el Burnout y el Acoso Laboral afectan a tu Salud Física y Psicológica, Embarazo de Riesgo no es lo mismo que Riesgo durante el Embarazo, Prevención de Riesgos Laborales en Trabajadores de Actividades Postales y/o Correos, Prevención de Riesgos Laborales en el sector de Transporte por Carretera, Prevención de Riesgos Laborales en Establecimientos Residenciales, Camareras/os de piso, Riesgos Ergonómicos, Contingencias Comunes vs Contingencias Profesionales, Riesgos Psicosociales y Mujer, Trabajadores Jóvenes, Riesgos Cancerígenos en el Ámbito Laboral.

Trípticos informativos de prevención de riesgos laborales: Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo. 2015-2020, Delegados/as de Prevención, La Prevención de Riesgos Laborales en Trabajadores/as Jóvenes, Trabajadores/as con Discapacidad, Mujer Trabajadora y Salud Laboral, Riesgos Psicosociales, Cómo Afrontar los Riesgos Psicosociales, Paralización de la Actividad, Prevención de Riesgos Laborales por Contacto Eléctrico, En Caso de Accidente Te Podemos Ayudar, R. Psicosociales, Conocerlos y prevenirlos, V Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid, Vigilancia de la Salud, Promoción de la Salud, Trabajos en Altura, Seguridad Vial Laboral.

Cuadernillos Informativos de Prevención de Riesgos Laborales: La Salud Laboral en la Mujer Trabajadora, Prevención de Riesgos Laborales en Trabajadores/as especialmente sensibles, Sector de Transportes por Carretera, Inspección de Trabajo y Seguridad Social y la prevención de riesgos laborales, V Plan Director en Prevención de Riesgos Laborales 2017-2020, Trastornos Musculoesqueléticos.

Manuales Informativos de Prevención de Riesgos Laborales: Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo.2015-2020, Asistencia en Establecimientos Residenciales, Delegados/as de Prevención, Conviene sabe en Salud y Seguridad en el trabajo, Actividades Postales y/o Correos, Guía Preguntas frecuentes sobre prevención de riesgos laborales.

Estudios de investigación: Negociación Colectiva en la Comunidad de Madrid (Diciembre 2016).

Otras publicaciones como: DVD. Selección de publicaciones y legislación sobre Salud Laboral. Actualizado a septiembre de 2016.

ÉSTAS Y OTRAS MUCHAS OTRAS PUBLICACIONES EN MATERIA PREVENTIVA LAS PUEDES ENCONTRAR EN:

http://www.saludlaboralugtmadrid.org

https://facebook.com/saludlaboralugtmadrid

DIRECCIONES DE INTERÉS

ORGANISMOS DE UGT

Secretaría de Salud Laboral y Desarrollo Territorial de UGT-Madrid
Avda. América, 25 • 28002 Madrid • Tel: 91 589 09 88 • Fax: 91 589 71 45
e-mail: **saludlaboralydt@madrid.ugt.org • http://www.saludlaboralugtmadrid.org**
https://www.facebook.com/saludlaboralugtmadrid/

Asistencia técnica en Prevención de Riesgos Laborales: Investigación de Accidentes Laborales, Riesgos Psicosociales
Avda. América, 25 • 28002 Madrid • Tels: 91 309 24 11 / 91 589 09 09 / 91 589 09 66
e-mail: **prevencion@madrid.ugt.org • slaboral@madrid.ugt.org**
saludlaboralydt@madrid.ugt.org

Servicio de Prevención, Información y Orientación sobre las Drogodependencias en el Ámbito Laboral
Avda. América, 25 • 28002 Madrid • Tel: 91 589 09 09 • Fax: 91 589 71 45
e-mail: **sindrogas@madrid.ugt.org**

FEDERACIONES REGIONALES DE UGT-MADRID

FeSMC	FeSP	FICA
SERVICIOS, MOVILIDAD Y CONSUMO Tel: **91 589 73 94** email: saludlaboral.madrid@fesmcugt.org	EMPLEADOS/AS DE SERVICIOS PÚBLICOS Tel: **91 589 70 43** email: fesp.saludlaboral@madrid.ugt.org	INDUSTRIA, CONSTRUCCIÓN Y AGRO Tel: **91 589 73 50** email: psindicalmadrid@fica.ugt.org

UNIONES COMARCALES DE UGT-MADRID

NORTE	ESTE	OESTE
Avda. Valdelaparra, 108 28100 Alcobendas Tel: **91 662 08 75** email: uczonanorte@madrid.ugt.org	C/ Simón García de Pedro, 2 28805 Alcalá de Henares Tel: **91 888 09 92** email: uceste@madrid.ugt.org	C/ Clara Campoamor, 2 28400 Collado Villalba Tel: **91 850 13 01** email: ucoeste@madrid.ugt.org
SUR	**SURESTE**	**SUROESTE**
Avda. de los Ángeles, 20 · 28903 Getafe Tel: **91 891 01 65** email: sursmamujer@madrid.ugt.org	C/ Silos, 27 28500 Arganda del Rey Tel: **91 876 89 65** email: ucsureste@madrid.ugt.org	C/ Huesca, 2 28941 Fuenlabrada Tel: **91 690 40 68** email: suroeste@madrid.ugt.org

INSTITUTO REGIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (IRSST)

Calle Ventura Rodríguez, 7 • 28008 Madrid
Teléfono: 900 71 31 23

Comunidad de Madrid

UGT Madrid
www.saludlaboralugtmadrid.org

CUESTIONARIO DE CALIDAD (V PLAN DIRECTOR)

PUBLICACIONES:

TU OPINIÓN, VOLUNTARIA Y ANÓNIMA, ES MUY IMPORTANTE PARA NOSOTROS Y PARA CONOCER LA EFECTIVIDAD DEL

V PLAN DIRECTOR DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

USUARIO DEL SERVICIO — Marcar con una X

☐ Varón ☐ Mujer ☐ Ocupado ☐ Desempleado ☐ Autónomo

☐ Pequeña empresa (de 1 a 9 empleados) ☐ Mediana empresa (de 10 a 250) ☐ Gran empresa (+ de 250)

Sector de la empresa: _____

CALIDAD DE LA PUBLICACIÓN — Valorar las siguientes cuestiones de 1 a 5, siendo 1 totalmente en desacuerdo y 5 completamente de acuerdo

	1	2	3	4	5
Los objetivos que plantea la publicación son claros y concisos	☐	☐	☐	☐	☐
El contenido de la publicación está tratado con profesionalidad	☐	☐	☐	☐	☐
El formato de la publicación es adecuado	☐	☐	☐	☐	☐
Los autores han sido competentes y precisos	☐	☐	☐	☐	☐
La publicación es de utilidad	☐	☐	☐	☐	☐
Valora la calidad global de la publicación	☐	☐	☐	☐	☐

PLAN DIRECTOR — Responder SÍ o NO

¿Conocías la existencia del PLAN DIRECTOR? ☐

¿Crees que el Plan Director ayuda a reducir la siniestralidad laboral? ☐

¿Recomendarías este tipo de publicaciones? ☐

¿Hay algún tema que crees importante abordar en el Plan Director?

Cualquier sugerencia u opinión que desees realizar para mejorar la calidad de nuestras futuras actuaciones, puedes hacerla a continuación:

Fecha: / /

Referencia: _____

MUCHAS GRACIAS POR AYUDARNOS A MEJORAR

Los datos aportados en el presente cuestionario son confidenciales y anónimos y serán utilizados, únicamente, para analizar la calidad de las acciones desarrolladas por la Secretaría de Salud Laboral y Desarrollo Territorial de UGT Madrid en el marco del V Plan Director de la Comunidad de Madrid.

Más información en los teléfonos 915890988 / 915890909 o en la web www.saludlaboralugtmadrid.org

POR FAVOR RELLENA ESTE CUESTIONARIO Y HÁZNOSLO LLEGAR POR:
FAX: 91 589 71 45; CORREO ELECTRÓNICO: saludlaboralydt@madrid.ugt.org
o en la Secretaría de Salud Laboral y Desarrollo Territorial de UGT Madrid (Avenida de América, 25)

Unión General de Trabajadores de Madrid
Secretaría de Salud Laboral y Desarrollo Territorial
Avenida de América, 25 - 8ª Planta - 28002 - Madrid
Tel.: 91 589 09 09 - Fax: 91 589 71 45
email: saludlaboralydt@madrid.ugt.org

http://www.saludlaboralugtmadrid.org
http://www.facebook.com/saludlaboralugtmadrid