

Edita: **UGT-Extremadura**La Legua 17 · 06800 Mérida
Tel: 924 485 370 · Fax: 924 485 369
e mail: ugt@extremadura.ugt.org

http://www.ugtextremadura.org

Índice

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	NORMATIVA	5
3.	RESPONSABILIDADES	6
4.	FACTORES DE RIESGO	8
	Factor de empresa	
	Factor vehículo	
	Factor entorno	
	Factor personal	
5.	EL ALT Y SU INCLUSIÓN EN LOS PLANES DE PREVENCIÓN	12
	Objetivos Estrategia Seguridad Vial	
	Contenido mínimo plan de movilidad	
	Carta europea de la seguridad vial	
	Objetivos europeos contra la siniestralidad vial	
6.	SINIESTRALIDAD	17
	Qué hacer ante un accidente de trafico in itinere o en misión	
7.	CONCLUSIONES	20
8.	BIBLIOGRAFÍA Y ENLACES	21
9.	ANEXOS	22

Nota:

Señalar que la utilización del masculino en la escritura en castellano es tan sólo una forma de simplificación, indebida pero difícil de solucionar hasta ahora, y que todas las referencias han de entenderse como inclusivas y respetuosas con los dos géneros.

1 Introducción

El accidente laboral siempre está al acecho. Los accidentes laborales de tráfico han aumentado su proporción en los últimos años con respecto a la mortalidad que producen. A nivel global, se estima que para el año 2020, las lesiones producidas por los accidentes de tráfico ocuparan el tercer puesto en cuanto a las causas de muerte en todo el planeta.

Si prestamos solamente atención a la cifra de los accidentes laborales, los que pertenecen a los in itinere e in misión, es decir los accidentes laborales de tráfico, estos suponen casi el 12% del total de los accidentes laborales.

Con respecto a los accidentes laborales mortales, la cifra de aquellos accidentes laborales de tráfico supone casi un tercio de las muertes provocadas por accidentes laborales según cifras facilitadas por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Pero, ¿qué es exactamente un accidente laboral de tráfico?

Se considera un accidente laboral de tráfico aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en la incorporación o retorno al centro de trabajo y siempre que intervenga un vehículo en circulación

Atendiendo a esta definición, los accidentes laborales de tráfico pueden dividirse en 2 tipos:



Accidente laboral in itinere

Es aquel que sufre el trabajador mientras realiza desplazamientos al ir o volver de su trabajo sin ningún tipo de limitación horaria, si bien, para que sea considerado como tal deben cumplirse 3 criterios:

- El accidente debe producirse en el recorrido habitual entre el lugar de residencia y el de trabajo.
- No deben producirse interrupciones durante dicho recorrido.
- El recorrido debe ser el habitual.

Accidente de tráfico en jornada laboral

Es aquel accidente que ocurre durante la jornada laboral a consecuencia del trabajo. Pueden hacerse 2 diferenciaciones:

- Accidente Conductor profesional: Es aquel sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo como si de su centro de trabajo se tratara, se incluyen en este apartado los profesionales del volante tales como transportistas, servicios de paquetería y mensajería, etc, además también son incluidos en este apartado aquellos accidentes que ocurren con vehículos dentro de las grandes empresas, obras mayores de construcción, etc...
- Accidente "in misión": Aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma puntual, pero que necesita realizar viajes fuera de las instalaciones de la empresa.

2 Normativa aplicable

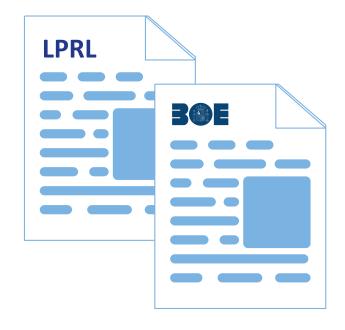
El marco jurídico sobre el que se basa esta guía, hace referencia en primer lugar y como no podía ser de otra manera a la Ley 31/95 de Prevención de Riesgos Laborales. En varios de sus artículos, esta ley establece que el empresario debe garantizar la seguridad y salud de sus trabajadores así como lo responsabiliza de la protección de los mismos.

El artículo 16.2 responsabiliza al empresario de la adaptación de esta protección al medio especifico de actividad, y el articulo 15.1, de seleccionar correctamente al trabajador que va a encomendar la actividad concreta en el puesto de trabajo de conductor de vehículo, conociendo sus capacidades y carencias, y proporcionándole una información sobre los riesgos y la prevención adecuada y específica a su puesto de trabajo.

Pero además de la Ley de Prevención, existe mucha más normativa aplicable, leyes y documentos estratégicos que a lo largo del tiempo han puesto en valor la seguridad vial laboral para que el conjunto de las administraciones públicas y las empresas comiencen a trabajar desde el punto de vista de la prevención.

Durante estos años, aunque no había una legislación específica para la los accidentes de tráfico laborales, se ha ido avanzando poco a poco.

Los responsables de la prevención de riesgos laborales están dando a la seguridad vial la importancia que se merece y de manera progresiva, la seguridad vial está cada vez más presente en las políticas de prevención.



Gracias a este interés compartido entre Administraciones, empresarios, agentes sociales, trabajadores, y la sociedad en general, en materia de regulación de los accidentes viales laborales se va progresando.

Reducciones en las cotizaciones de la Seguridad Social por la realización de planes de movilidad y seguridad vial.

El 1 de marzo de 2011, los Ministerios del Interior y Trabajo firmaron un convenio de colaboración como continuación del Real Decreto 404/2010 de 31 de marzo, que regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que contribuyan a disminuir y prevenir la siniestralidad laboral. De esta forma se favorece la implantación de la cultura de seguridad vial en las empresas.

Este Real Decreto surgió como resultado de las diferentes líneas de actuación que recoge la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, siendo este año 2019 el último de su aplicación, pues cara al año 2020, ha sido suspendido sin sustituirlo por ninguna otra medida de iguales o parecidas características, poniéndose de manifiesto que la prevención de riesgos laborales sigue lastrando una preocupación menor de la deseable.

ISO 39001:2012, Road Traffic Safety (RTS) management systems - Requirements with quidance for use.

A nivel internacional, también se está avanzando en promover la prevención de los accidentes viales laborales. A finales del año 2012, ISO aprobó la ISO 39001 a nivel internacional, norma sobre el sistema de gestión de la seguridad vial en el trabajo. La nueva norma consiste en una guía básica sobre cómo crear y mejorar la prevención en este ámbito. Es una herramienta especialmente útil para gobiernos y operadores de flotas de vehículos y, en general, para cualquier empresa interesada en reducir los accidentes viales de trabajo.



Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020:

La actual Estrategia Española de Seguridad Vial, establece una serie de prioridades en las que se recoge "Mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo, incide en la "Seguridad vial en la Empresa ", cuyo objetivo operativo es "Lograr una intervención activa de las empresas en los accidentes in itinere" y "Mejorar el conocimiento de los accidentes in itinere".

3 Responsabilidades

Según la Ley 31/1995 de 8 de noviembre, "las empresas deben velar por la seguridad de los trabajadores a su servicio durante la jornada laboral, garantizando su seguridad y salud en todos los aspectos relacionados con el trabajo".

La seguridad vial es uno de los ámbitos en el que las empresas deberían incidir con acciones para prevenir los accidentes de tráfico laborales, tanto en los desplazamientos in itinere, como en los desplazamientos en misión.

Los accidentes tienen sus causas y por tanto son evitables. Entre todos los miembros de la empresa se pueden introducir hábitos y actitudes preventivas respecto a la utilización de los vehículos que contribuyan a mejorar la seguridad vial de los trabajadores.

La importancia de que las empresas promuevan acciones en la prevención de los accidentes viales laborales reside en:

- 1. Garantizar la máxima seguridad a sus empleados.
- 2. Evitar bajas laborales y pérdidas de beneficios en la empresa.
- 3. Contribuir a la mejora de la seguridad vial de la sociedad.
- 4. Mayor implicación en la responsabilidad social corporativa.

Costes del accidente

Todos los accidentes tienen un coste. Los accidentes de tráfico laborales, a parte de las consecuencias trágicas que pueden causar, suponen unos costes económicos tanto para las empresas, la Administración, como para la sociedad en general.

La falta de prevención de los accidentes de tráfico para las empresas, pueden implicar costes que se traducen en:

Días de baja del trabajador a cargo de la empresa.

La pérdida de negocio ocasionado por la pérdida de capacidad productiva debido al accidente.

Desmotivación de los empleados que se han visto implicados en el accidente.

Primas de seguros por las flotas de vehículos accidentados.

Cotizaciones a la seguridad social.

Reparación de vehículos.

Daño a la reputación de la empresa.

Etc...

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

Vehículos de emergencias: ambulancias, bomberos, agentes de tráfico.

Recursos sanitarios dedicados al accidentado: hospitalización.

Pensiones derivadas de accidentes de tráfico

Daños producidos en la vía pública.

Costes ambientales debido al derrame en ocasiones de sustancias peligrosas.

A la sociedad también suponen unos perjuicios, traducidos en:

APVP: Años potenciales de vida que ha perdido cada trabajador muerto en accidente de trabajo respecto a la esperanza de vida media nacional en ese año. (Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo - OECT-)

AVAD: Años de vida ajustados a la discapacidad (pérdida de calidad de vida). El AVAD es una medida de las deficiencias de salud que combina la información sobre el número de años de vida perdidos por muerte prematura con la relativa a la pérdida de salud por discapacidad.

El Coste de prevenir los accidentes de tráfico laborales, es generalmente mucho menor que el coste económico de los daños personales y costes materiales causados por los mismos. Con programas y actuaciones de prevención de accidentes viales laborales, se pueden evitar además de pérdidas y daños humanos, importantes costes.

4

Factores de riesgo

1. Factor de empresa

Este factor reúne los condicionantes propios de la actividad empresarial, que afectan a la conducción por parte de los empleados.

Además de las empresas a nivel general, es importante mencionar a las empresas que tienen como objeto principal de actividad el transporte, sin pretender abarcar las particularidades de dicho sector, ya que sería objeto de guías especializadas.

La actividad profesional el transporte por carretera se regula por la ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Esta norma organiza los transportes por carretera clasificándolos en:

Según su naturaleza, en transportes públicos y privados. Los transportes públicos regulares de viajeros están sujetos a autorización especial Pueden clasificarse, por su continuidad, en permanentes o temporales; y por su utilización, en transportes de uso general o de uso especial.

Mientras que los transportes privados pueden ser transportes privados particulares, o transportes privados complementarios.

Según el objeto del transporte, en transporte de viajeros, transporte de mercancías y transporte mixto.

Además de estas clasificaciones básicas, la ley incluye otras clasificaciones del transporte:

Los transportes públicos de viajeros por carretera, en función de si se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, sujetos a calendarios y horarios prefijados pueden ser transportes regulares o transportes discrecionales.

Según el ámbito en el que se realicen, los transportes pueden clasificarse en transportes interiores o transportes internaciones.

Por razón de la especificidad de su objeto, hablamos de transportes especiales.



2. Factor vehículo

Los vehículos han experimentado cambios notables en los últimos años de tal forma que los modernos disponen de dispositivos de seguridad, tanto activa como pasiva, más eficientes que los vehículos más antiguos. A pesar de los avances en sistemas de seguridad de los vehículos, estos no son al 100% infalibles. La mayoría de los accidentes en los que ha estado implicado el factor vehículo ha sido debido a un mal mantenimiento de este, aunque, curiosamente, la mayoría de los propietarios de un vehículo desean mantenerlo en perfectas condiciones, por lo que el origen de que no se realice adecuadamente es la falta de formación v de información.

Entre los diferentes tipos de vehículo, las motocicletas tienen una mayor probabilidad de sufrir un accidente que los turismos y si se producen, una alta probabilidad de que se produzcan lesiones graves, incluso el fallecimiento. Por el contrario, el número de accidentes de los vehículos de transporte colectivo es realmente bajo teniendo en cuenta el volumen de pasajeros que transportan y la cantidad de kilómetros que realizan.

Se debe tener en cuenta que siempre y cuando el vehículo se ponga al servicio de la actividad productiva empresarial, independientemente de su titularidad y de sus características, constituye un equipo de trabajo. Por lo tanto, le será de aplicación tanto la normativa general que garantice durante su uso por parte de los trabajadores de unas condiciones mínimas de seguridad y salud (Real decreto 1215/1997 de equipos de trabajo y modificaciones posteriores), como la normativa de seguridad específica que le sea de aplicación (Reglamento general de vehículos, etc.).



Por lo tanto, en la Empresa se debe garantizar un uso y mantenimiento correcto del vehículo, así como el que los conductores conozcan cómo funcionan los sistemas de seguridad activa y pasiva, comprender el funcionamiento de las mejoras tecnológicas en los coches y adaptar su conducción al entorno exterior, referido a la situación de tráfico y condiciones meteorológicas.

Al tratarse de un sector en continua evolución y cambio, es recomendable que la Empresa apueste por una rápida adopción de las últimas tecnologías en materia de seguridad de los vehículos, más allá de que exista o no exista una obligación legal (vehículos con calificación euro NCAP 5 estrellas).

No obstante, no se debe olvidar que, aunque los avances en la tecnología permitan contar con vehículos cada vez más seguros y fáciles de conducir, se ha llegado a observar que el aumento en las prestaciones de seguridad de los vehículos puede llevar a una relajación en los conductores que los hace más proclives a sufrir accidentes.

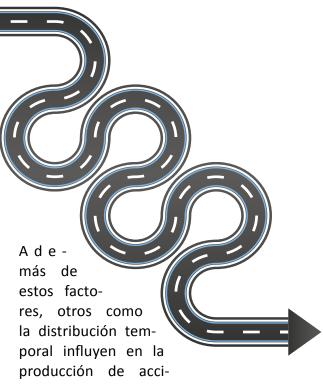
3. Factor entorno (Vía-rutas desplazamiento)

La actividad de la conducción se lleva a cabo en una vía con unas características y circunstancias concretas que, sin ser tan determinantes como los elementos relacionados con el factor humano, pueden incidir en los accidentes de tráfico.

De esta forma, nos encontramos con factores ambientales que pueden ser más o menos estables como el diseño de las vías, o cambiantes, como las condiciones meteorológicas.

Diversas investigaciones han demostrado que existe cierta relación entre el tipo de vía por la que se circula y la proporción de accidentes de tráfico que se producen. De esta forma, se han observado diferencias entre la proporción de accidentes en vía urbana y vía interurbana, y entre ellas, en vía convencional y autovía o autopista, y como, además, una climatología adversa puede favorecer la aparición de mayores riesgos en la movilidad.

Además, el lugar de la vía tiene influencia, como se observa, por ejemplo, en las rectas, en las que se producen la mayoría de accidentes o en las carreteras secundarias, en las que los conductores experimentan la llamada "Falsa seguridad" que les lleva a bajar su nivel de alerta cuando circulan por carreteras cercanas o conocidas.



dentes, ya que estos se dan más en los fines de semana y los periodos en los que se produce mayor movilidad y mayor probabilidad de accidentes. Respecto a los días laborables, los horarios de entrada y salida habituales son los momentos en los que se concentran más accidentes de tráfico. Las circunstancias climatológicas adversas (lluvia, nieve, viento, niebla,) también influyen de forma negativa en la producción de accidentes, aunque no de la misma forma según el tipo de vía.

4. Factor personal (Fallos humanos)

El factor humano interviene de forma directa o indirecta en un 70%-90% en los accidentes de tráfico, lo que lo convierte, sin menospreciar la importancia del resto de factores, en un factor principal a tener muy en cuenta.

La conducción es una tarea de toma de decisiones. Es por ello que la esfera individual del conductor, y todas sus variables psicológicas que la configuran, tienen una importancia fundamental para el tráfico.

Es el factor humano el que percibe el resto de factores del sistema de tráfico que le rodea y quien decide actuar ante ellos de uno u otro modo.

Además, los factores vehículo y vía, realmente, tienen también un factor humano inherente:

por ejemplo, un neumático necesita un mantenimiento que el conductor debe conocer y realizar y, la vía, además de un correcto diseño realizado por seres humanos también necesita de mantenimiento y conservación.

Por todo ello, las acciones que se lleven a cabo para incidir en la conducta de las personas que ejecutan la conducción serán las más efectivas, ya que de esta forma es posible desarrollar intervenciones que aumenten la concienciación sobre el resto de factores de riesgo.

El factor humano está directamente relacionado con los siguientes factores de riesgo, muy presentes en los accidentes de tráfico. Conocerlos nos ayudarán a prevenirlos y a realizar conductas más seguras en nuestra movilidad.



El ALT* y su Inclusión en el Plan de Prevención

* ALT: Accidente Laboral de Tráfico

El accidente de trabajo de tráfico es un problema de seguridad y salud laboral y por tanto debe ser contemplado en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales de las empresas. Dentro de este Plan de Prevención deben tenerse en cuenta, todos los aspectos organizativos, los procesos, las acciones etc., en cuanto a su afectación a los riesgos viales.

En algunas organizaciones, generalmente grandes empresas, independientemente de los aspectos incluidos dentro del Plan de Prevención en materia de seguridad vial, se diseñan Planes de Seguridad Laboral Vial donde se reflejan las actividades preventivas en materia de seguridad laboral vial de una forma más detallada.

Es importante destacar que, la seguridad laboral vial no afectará únicamente a aquellos trabajadores cuya tarea principal sea la conducción, sino también aquellos que, pese a que tienen otras funciones, también realizan desplazamientos debido a la labor que desempeñan, bien sea en vehículo privado, de flota, de empresa, o cualquier otro modo de transporte.

Gestionar la seguridad laboral vial conlleva además la integración de ésta en la acción preventiva a través de la implicación de diferentes miembros de la empresa, desde la dirección, pasando por los responsables de prevención y logrando además la implicación de otras áreas y la participación activa de los trabajadores.

El Plan de Movilidad y Seguridad Vial configura las estrategias a adoptar para fomentar cambios en la movilidad de los trabajadores, recoge los objetivos planteados y las medidas para alcanzarlos. Además, establece una serie de indicadores de control para evaluar si se ha implantado correctamente y debe integrarse en el sistema de gestión de la prevención como una herramienta más del mismo. Un Plan de Movilidad consta ineludiblemente de fases, tales como la definición de responsabilidades, la recopilación de información, la realización de un diagnóstico de movilidad, la definición de objetivos, el plan de actuación y el de seguimiento y control del mismo.

A continuación se recogen los distintos tipos de objetivos dentro de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 entre los que enmarcar y desarrollar las diferentes acciones a implementar dentro de los planes de movilidad:

Tipos de objetivos (Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020)

Ecológicos

- Reducir la contaminación atmosférica.
- Reducir la contaminación acústica.
- Reducir el consumo de combustibles de origen fósil.
- Mejorar la eficiencia energética del transporte a motor.
- Mejorar la eficiencia social del espacio urbano

Competitivos

- Garantizar la regularidad en los tiempos de desplazamiento de todos los modos de transporte, evitando la congestión y los costes socioeconómicos que se derivan.
- Mejorar la calidad de los desplazamientos en todos los modos de transporte.
- Mejorar el sistema de distribución de mercancías y su incidencia en la movilidad general.

De seguridad

- Reducir el número y gravedad de los accidentes.
- Disminuir la accidentalidad entre los grupos de riesgo: niños, jóvenes, tercera edad y personas con movilidad reducida. Mejorar la asistencia a las víctimas

Saludables

- Mejorar el bienestar físico y psicológico de la población. Fomentar la movilidad a pie y en bicicleta.
- Contribuir al bienestar y a la sociabilización.

Universales

- Garantizar el reparto equitativo del espacio público entre todos los medios de transporte y sistemas de desplazamiento. Corresponsabilizar a los agentes públicos y promover su participación en el diseño y gestión del espacio público.
- Garantizar el derecho a la movilidad universal de los sectores de población que no disponen de vehículo o permiso de conducción.
- Conseguir que los costes de transporte público sean asumibles por todos los sectores sociales.
- Mejorar la accesibilidad a todos los medios de transporte de las personas con movilidad reducida.

Contenido mínimo de un plan de movilidad y seguridad vial

Pese a la eliminación de la línea de ayuda de reducción de cotizaciones a la Seguridad Social (según R.D. 404/2010) es indudable que la realización y desarrollo de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial es el camino que debe seguir toda empresa para luchar en pro de la reducción de los accidentes de tráfico en el ámbito laboral. Este Plan debe ajustarse dentro de unos parámetros e incluir como mínimo los siguientes apartados:

1. Compromiso de la empresa para reducir la siniestralidad laboral vial.

Declaración reconociendo la importancia del problema y la voluntad de contribuir a minimizarlo mediante el plan de actuación, así como el compromiso de suscribir la "Carta europea de seguridad vial".

2. Organización de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en la empresa.

Departamento responsable del desarrollo del plan así como los procedimientos de participación de los trabajadores.

3. Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la empresa.

- Recopilación de información sobre la movilidad de los trabajadores.
- Recopilación de estadísticas e investigación de los accidentes.

4. Evaluación de Riesgos.

 Riesgos relacionados con la organización y gestión de los desplazamientos.

- Riesgos relacionados con el factor humano (alcohol, uso del cinturón y del casco, la velocidad, las distracciones, uso del móvil y del navegador, fatiga, etc...).
- Riesgos relacionados con el vehículo.
- Riesgos relacionados con la infraestructura y ambientales.

5. Medidas de prevención.

- Formación de los trabajadores.
- Medidas de prevención para los riesgos relacionados con los desplazamientos.

6. Evaluación y seguimiento del Plan.

Criterios para el seguimiento, evaluación y mejora continua del plan de movilidad y seguridad vial.

La Carta Europea de la Seguridad Vial

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

Esta carta es una invitación, por parte de la Unión Europea, a los distintos sectores sociales, incluidas las empresas, a realizar acciones concretas, evaluar resultados y concienciar a la ciudadanía, incluidos los trabajadores, en materia de Seguridad vial.

Se definen diez puntos concretos que todo firmante debe asumir dentro de su organización y en la medida de

las características de cada empresa, por tanto, la elección y puesta en marcha de unas u otras actuaciones evidentemente han de estar en consonancia con el tamaño, perfil y problemática concreta de la empresa firmante.

Algunas de estas medidas a modo orientativo y enmarcado dentro de la política de seguridad vial puesta en marcha por la empresa pueden ser:

- Como parte de los programas formativos anuales, se podrían organizar cursos específicos de formación en el conocimiento de los elementos clave y reguladores de la seguridad vial, dirigido al propio personal de la empresa, para que asuma la importancia de la iniciativa y actúen de transmisores del mensaje.
- Sensibilizar y educar sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico, realizando charlas informativas en materia de seguridad vial, así como distribuyendo documentación referente al tema.
- Mejorar la seguridad vial invirtiendo para mantener lo más baja posible la edad media de los vehículos de la empresa e



impartiendo a sus conductores una formación en seguridad vial basada en la responsabilidad, más allá de lo exigido por la ley, para que actúen en consecuencia al circular por nuestras carreteras.

- 4. Analizar las actuaciones para disminuir la incidencia de los accidentes de tráfico en los desplazamientos laborales "in itinere" y en misión y publicar los resultados obtenidos.
- Realizar Jornadas divulgativas sobre prevención de accidentes "in itinere" en la empresa.
- Concienciar sobre la responsabilidad del conductor.

Estas y otras medidas pueden ponerse en práctica y ser consensuadas con los representantes de los trabajadores, además, en aquellas empresas que cuentan con comité de seguridad y salud, todas estas líneas de actuación deben ser incluidas, desarrolladas, ampliadas y analizadas dentro del mismo, pudiendo así realizar una diagnosis lo más amplia posible de la prevención de riesgos laborales en la empresa.

Enlace de adhesión a la carta europea:

http://www.erscharter.eu

Objetivos europeos contra la siniestralidad vial

La Comisión Europea adoptó en 2010 un programa de seguridad vial ambicioso que perseguía reducir a la mitad la cifra de muertes en accidentes de circulación vial en Europa en la siguiente década. El programa formulaba una combinación de iniciativas nacionales y europeas centradas en la mejora de la seguridad de los vehículos y de las infraestructuras, así como del comportamiento de los usuarios de la vía pública.

Aunque la seguridad vial en la Unión Europea haya mejorado considerablemente en las últimas décadas (y pese a que las carreteras de la UE son las más seguras del mundo), el número de muertos y heridos sigue siendo excesivo. Los objetivos estratégicos no han conseguido alcanzar las cifras marcadas inicialmente, por lo que se seguirá trabajando a nivel europeo en este aspecto, reforzando las actuaciones y ampliando objetivos, todo enmarcado en los tres puntos que a continuación se relacionan:

Visión Cero: reducir prácticamente a cero el número de muertes en carretera de aquí a **2050** (siguiendo el ejemplo de los países con mejores resultados en materia de seguridad vial).

Objetivo intermedio para 2011-2020 (recientemente prorrogado hasta 2030): reducir en un 50% el número de muertes en carretera.

Objetivo independiente de los anteriores: reducir en un 50% el número de lesiones graves de aquí a 2030 (véase la Declaración de La Valeta de los ministros de Transportes de la UE).

Los avances hacia estos objetivos se evaluarán dentro del marco de política de seguridad vial de la UE 2020-2030 utilizando una serie de indicadores clave de rendimiento.

Este marco también contempla nuevos desafíos (envejecimiento de la población, auge de la urbanización, economía colaborativa) y la transición segura a una movilidad cooperativa, conectada y autónoma.



6 Siniestralidad



Según los datos del Ministerio de Trabajo, en 2018 murieron 249 personas en accidente laboral relacionado con el tráfico.

El año 2018 registró un aumento tanto de los accidentes laborales de tráfico como del número de muertos que ocasionan, siendo esta una de las principales causas de muerte en el trabajo.

El 13,4% de los accidentes laborales registrados en 2018 estuvieron relacionados con el tráfico, lo que representa un aumento del 5% con respecto a 2017. Además, del total de las muertes provocadas por un accidente laboral, el 45% correspondió a un siniestro vial.

Según los datos del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, el pasado año, 652 trabajadores murieron en accidente laboral. De ellos, 249 (el 38%) lo hicieron en la carretera, durante su jornada laboral o in itinere (al ir o al volver del trabajo). Es decir, los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en el trabajo. Estas cifras suponen un aumento con respecto a 2017: 47 muertos más, el 23%.

Del total de las muertes en accidentes laborales de tráfico de 2018, 136 (el 54%) se produjeron in itinere; mientras que 113 (el 46%) se registraron durante el desarrollo de la jornada laboral.

Los accidentes laborales de tráfico son, en primer lugar, un drama humano. Pero también tiene un coste económico y social, que muchas veces no se valora. Estudios recientes señalan que las bajas por accidentes viales laborales pueden costar unos 2.000 millones de euros anuales.

Si analizamos las cifras de siniestralidad a nivel internacional nos encontramos con que cada año, 1,25 millones de personas mueren y 50 millones de personas sufren lesiones en las carreteras del mundo. Las empresas pueden desempeñar un papel fundamental a fin de reducir estas cifras. Las empresas no solo tienen el deber legal y moral de protección de sus trabajadores, sino que también deben considerar los peligros que representan sus vehículos en circulación para la comunidad en general.

Se estima que el 25 % de los accidentes de circulación a nivel mundial se relacionan con el trabajo, y esta cifra asciende al 50 % si se incluyen los desplazamientos hacia y desde el lugar de trabajo, es decir, los in-itinere. Un total del 36 % de las muertes laborales a nivel mundial se debe a accidentes viales.

En las tablas y gráficos inferiores pueden observarse los datos de siniestralidad que abarcan el periodo 2013-2018.

Evolución de los accidentes de trabajo de tráfico en los últimos 6 años

	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
ACCIDENTES DE TRABAJO TOTALES	468.030	491.099	529.248	566.235	596.606	602.316
AT in itinere	63.746	66.474	71.225	77.170	81.524	82.279
AT en jornada de trabajo	404.284	424.625	458.023	489.065	515.082	520.037
AT de tráfico in itinere	37.723	39.939	43.202	47.761	50.475	51.289
AT de tráfico en jornada de trabajo	14.406	14.477	15.640	16.976	18.633	18.652
Accidentes laborales de tráfico	52.129	54.416	58.842	64.737	69.108	69.941
% de los accidentes de trabajo totales	11	11	11	11,4	11,6	11,6
500.000 400.000 300.000 200.000 100.000						
2013 2014	2015	2	2016	2017	2018	3 *
ACCIDENTES DE TRABAJO TOTALES	AT de tráfico en j	ornada de tra	ıbajo	AT de tráfico	in itinere	

Accidentes Mortales

AT en jornada de trabajo

Accidentes Mort	ales						
		2013	2014	2015	2016	2017	2018*
ACCIDENTES DE TRABAJO	O MORTALES	558	580	629	629	629	652
AT de tráfico in itínere		100	99	101	120	120	136
AT de tráfico en jornada de trabajo		81	71	72	88	82	113
AT MORTALES TOTALES		181	170	173	208	202	249
500							
200 —							
100							

AT laborales de tráfico

2018*

AT de tráfico in itinere

AT mortales

AT in itinere

ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES

AT de tráfico en jornada de trabajo

FUENTE: UGT-CEC

¿Qué hacer ante un accidente de trabajo in itinere o en misión?



Cuando se sufre un accidente in itinere o en misión se actuará igual que cualquier otro accidente de trabajo.



Habrá que informar a la empresa así como acudir a la Mutua para recibir la asistencia sanitaria. Si el accidente es grave, se puede acudir al hospital más cercano y, si es posible, posteriormente acudir a la Mutua.



No obstante, como este tipo de accidentes no suceden en un centro de trabajo, suele ser necesario probar que se ha sufrido en el camino o el retorno al trabajo.



Recientemente, una Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE ha reconocido que también son accidentes in itinere los que tienen los trabajadores sin centro fijo de trabajo en los desplazamientos entre su casa y el primer o el último cliente visitado.



Rellena el parte amistoso de accidente o llama a la Policía Local o guardia civil para que levanten el atestado de accidente indicando este extremo. Si estas herido y te trasladan en ambulancia, solicita el parte de asistencia médica.



Rellena todos los campos de datos de los conductores y vehículos, marcar las casillas correctamente, realizar croquis, indicar si hay lesionados y firma de ambos conductores, lee lo que en ellos se dice o no y pide una copia de los mismos.

7 Conclusiones

- En España, el año pasado murieron 249 personas en Accidente Laboral de Tráfico según datos del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Estos trabajadores se dirigían o volvían de su centro de trabajo al domicilio, lo que se conoce como in itinere (136 víctimas mortales por esta causa), o estaban trabajando, es decir, se produjeron en misión (113).
- En Europa se estima que hasta el 40% de todas las muertes en carretera fueron accidentes laborales. No es fácil determinar una cifra exacta debido a que cada país define de diferente manera un accidente laboral de tráfico, mientras que en España las empresas españolas comunican, y están obligadas a incluir los accidentes de tráfico in itinere, recogiendo todos los accidentes que tengan sus trabajadores y, además, en los informes estadísticos se incluye el motivo del desplazamiento, en otros países europeos, esto último no se especifica.
- Con lo que respecta a los planes de movilidad y seguridad vial, hay estudios que señalan que en la actualidad el 80% de las empresas aún no tienen planes de movilidad para sus trabajadores. En el muestreo de campo realizado para conocer la situación de las empresas extremeñas en relación con este asunto, nos hemos encontrado tibias iniciativas para mejorar la movilidad de los trabajadores en sus empresas, incorporación de nuevos medios de transporte eléctricos para la movilidad del personal en el perímetro de grandes centros de trabajo, y adquisición de vehícu-

- los eléctricos en la renovación de flotas de algunas empresas, pero en concreto nada plasmado en el desarrollo e implantación de un plan de movilidad y seguridad vial.
- Ante esta situación, poner en marcha pasos simples dentro de las probabilidades de cada empresa para perfeccionar sus procedimientos de seguridad y salud y las políticas de movilidad, se antoja como un objetivo primordial para poder mejorar su rendimiento de seguridad y proteger mejor el bienestar de sus trabajadores y de otros usuarios de las carreteras. Invertir en seguridad vial no solo tiene sentido desde una perspectiva financiera y comercial, pues presenta oportunidades para que las empresas mejoren su cultura empresarial, su imagen pública y en general contribuya a la difusión y mejora de la cultura preventiva en todos los ámbitos.
- Más allá del grave problema de salud pública que suponen para nuestra sociedad los accidentes de tráfico laborales, esta situación debe ser analizada y afrontada de forma integral en el marco de la salud laboral. Por tanto es imperativo incluir en la Prevención de Riesgos laborales la seguridad laboral vial, implicando a todos los agentes participes, siendo una obligación empresarial recogida en la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales y debiendo trabajarse en el seno de los comités de seguridad y salud, a través de los delegados de prevención e incorporando a la negociación colectiva todas las cuestiones empresariales relacionadas con la reducción de la siniestralidad laboral por la vía de la mejora de las condiciones de trabajo.

8

Bibliografía

El presente documento se ha elaborado con la ayuda de las siguientes fuentes de información y bibliografía:

- Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa. Guía Metodológica. Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico.
- Ficha Técnica de Prevención 22. Instituto Navarro de Salud Laboral. La seguridad vial como compromiso de empresa y trabajadores. La Carta Europea de la Seguridad Vial.
- Guía práctica de seguridad vial laboral. Osalan.
- Seguridad vial laboral. Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente UGT-CEC.

Enlaces:

UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES

http://www.ugt.es/

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO/SEGURIDAD VIAL

http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/

INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.

https://www.insst.es/

COMUNIDAD EUROPEA, TRANSPORTES, SEGURIDAD VIAL

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/home_es

FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

www.funprl.es/

OBSERVATORIO EUROPEO DE CONDICIONES DE TRABAJO

http://www.oect.es/

OBSERVATORIO EUROPEO DE RIESGOS

http://osha.europa.eu/es/riskobservatory/index_html

OBSERVATORIO EUROPEO DE SEGURIDAD VIAL

http://ec.europa.eu/transport/road safety/specialist/index en.htm

SECTOR TRANSPORTE DE LA COMISIÓN EUROPEA

http://www.europa.eu.int/comm/transport/index_es.html

UNECE (United Nations Economic Commission for Europe)

http://www.unece.org/trans/Welcome.html

9 Anexos

ANEXO 1

PROPUESTA DE CUESTIONARIO PARA DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN EN LA EMPRESA: CUESTIONARIO PARA EL TRABAJADOR

Sexo: hombre mujer
Edad: 16-17 años 18-25 años 26-40 años 41-50 años 51 años o más
Horarios de trabajo:
Puesto de trabajo:
Experiencia en la conducción: años
Accidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico?
Incidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tráfico produciéndose daños materiales, pero no personales? si no
¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?
☐ A diario ☐ Alguna vez a la semana ☐ Una o dos veces al mes ☐ Varias veces al año
¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?
Mis desplazamientos en misión son, en general, planificados por: yo mismo la empresa
¿Con cuanto tiempo de antelación se suelen prever mis misiones?
Trayectos "in itinere": medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo
□ andando □ coche □ en bicicleta □ transporte público □ moto o ciclomotor □ transporte colectivo de empresa Número de km. diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta): kilómetros. Tiempo medio diario que utilizo para desplazarme entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y
vuelta): Número de kilómetros mensuales efectuados en el marco profesional:
Transcro de anometros menodades erectadades en el marco profesionali

trabajo como en los desplazamientos en misión
estado de la infraestructura / vía
mi vehículo
la organización del trabajo
mi propia conducción
Concrete los principales riesgos que percibe
Sus propuestas para reducir el riesgo de accidentes serían:
Trayecto realizado: punto origen punto final
Fecha:///
El riesgo se produce en:
trayecto ida o regreso al puesto de trabajo en jornada laboral
Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso):
intensidad del tráfico
condiciones climatológicas
tipo de vehículo o sus características
estado del vehículo
organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.) su propia conducción
su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
otros conductores
estado de la infraestructura / vía
☐ falta de información o formación en seguridad vial ☐ otras
Concrete el riesgo que percibe:
Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

ANEXO 2

PROPUESTA DE CUESTIONARIO PARA DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN EN LA EMPRESA: CUESTIONARIO PARA LA EMPRESA

¿Considera su empresa el tráfico como un riesgo de salud laboral?
si no
¿Cuenta su empresa con una política de seguridad vial en el entorno laboral?
si no
¿Ha explicado en su política de empresa su aspiración a prevenir accidentes de tráfico en la medida de lo posible?¿Ha comunicado esta aspiración a los empleados?
si no
¿Cómo procura que sus empleados tengan la cualificación y el estado de salud necesario para conducir en el trabajo de un modo seguro?
¿Se realiza algún tipo de control de los factores sanitarios que influyen en la seguridad vial a través del servicio médico de la empresa o de otra instancia similar? si no a veces cada años
Como empresario, ¿qué medidas adopta para que sus empleados tengan los conocimientos, la motivación, la información y la formación necesarios para seguir la política de seguridad vial en el entorno laboral?
¿Dispone la empresa de una política sobre alcohol y drogas?
si no
¿Qué nivel de seguridad exige la compañía a la hora de comprar vehículos para su flota de empresa?
Prueba de choque
básica según Euro NCAP, por ejemplo, cuatro estrellas.
Requisitos de tara mínima aceptable.
Cinturón de seguridad de tres puntos en todos los asientos. Indicador de uso del cinturón de seguridad, que avisa si no se está usando el cinturón cuando el motor

está en marcha.
Carrete inercia1 de cinturón de seguridad.
Reposa cabezas en todos los asientos.
Airbag tanto en el asiento del conductor como en el del acompañante.
Airbag lateral.
Frenos ABS.
Sistema antideslizamiento.
Sistema anti rotación en frenada de emergencia.
Aire acondicionado.
Equipo de manos libres para el teléfono móvil.
Sistema de bloqueo según índice de alcoholemia.
Otro equipamiento de seguridad como chaleco reflectante, linterna, bengalas de emergencia, etc.
¿Somete a los vehículos a las reparaciones necesarias para mantenerlos en buenas condiciones de seguridad vial según la normativa y legislación vigentes?
Siempre
Casi siempre
Rara vez
Nunca
Si su respuesta no ha sido «Siempre», explique por qué
¿Existen procedimientos rutinarios para la confección de informes de incidentes?
□si □no
¿Considera que todos sus empleados informan de todos los incidentes que tienen lugar en su empresa?
si no
Si la respuesta es «No», ¿qué piensa hacer para detectar todos los amagos de accidente?
¿Reciben información los empleados sobre qué medidas piensa adoptar o ha adoptado como consecuencia de sus informes de incidentes?
si no

ANEXO 3

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

Fecha del accidente:/
Momento del accidente: trayecto ida o regreso al puesto de trabajo en jornada laboral
Implicado como: conductor viajero
Consecuencias del accidente:
daños materiales
heridas corporales, sin baja
heridas corporales, con baja ? días de baja:
Localización del accidente (punto kilométrico, vía, calle, localidad etc.):
Vehículo en el que iba: particular empresa
Tipo de vehículo: de dos ruedas. turismo. furgoneta. vehículo pesado.
¿Ha estado implicado en otros accidentes de tráfico con relación laboral durante los 3 años anteriores a
este accidente?: si número de veces: no
Causas que a su juicio motivaron el accidente (indique todos los que considere adecuados, en su caso):
intensidad del tráfico
condiciones climatológicas
tipo de vehículo o sus características
estado del vehículo
organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)
su propia conducción
su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
otros conductores
estado de la infraestructura / vía
falta de información o formación en seguridad vial
otras
Utlas
Sus preocupaciones personales sobre el riesgo de tráfico:
Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:
A RELLENAR POR LA EMPRESA
Propuesta de medida correctiva aplicable:

Gabinete de Asistencia Técnica en Prevención de Riesgos LABORALES

de UGT Extremadura

Oficina comarcal de Cáceres

C/ Obispo Segura Sáez, nº 1

Horario de atención: lunes, miércoles, jueves y viernes de 8:00 a 15:00 h.

martes de 9:00 a 14:00 h. y de 16:00 a 18:00 h.

Teléfono: 927 24 13 50

Correo electrónico: slaboral.caceres@extremadura.ugt.org

Oficina comarcal de Zafra

Avda. Constitución, nº 6, Bajo

Horario de atención: lunes, miércoles, jueves y viernes de 8:00 a 15:00 h.

martes de 9:00 a 14:00 h. y de 16:00 a 18:00 h.

Teléfono: 924 55 21 10

Correo electrónico: slaboral.zafra@extremadura.ugt.org

Oficina comarcal de Mérida

C/ La Legua, nº 17

Horario de atención: lunes, martes y jueves de 8:00 a 15:00 h.

miércoles de 9:00 a 14:00 h. y de 16:00 a 18:00 h.

viernes de 8:00 a 12:15 h.

Teléfono: 924 485 370

Correo electrónico: slaboral.merida@extremadura.ugt.org

FINANCIADO POR:

AT2018-0067



MINISTERIO DE TRABAJO, MIGRACIONES Y SEGURIDAD SOCIAL



