



# **RESPONSABILIDAD DEL EMPRESARIO EN MATERIAL DE SEGURIDAD VIAL. LOS PLANES DE MOVILIDAD EN LAS EMPRESAS.**

**JOSÉ ANTONIO SANZ MIGUÉLEZ**  
**INSPECTOR DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL**

**Murcia, 17 de Junio de 2014**



# BREVE ANALISIS DE LAS OBLIGACIONES EN MATERIA DE GESTIÓN PREVENTIVA EN LAS EMPRESAS



## ➤ ART. 14.1 LEY 31/95

“ **Los trabajadores** tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo. El citado derecho supone la existencia de un correlativo deber del **empresario** de protección de los trabajadores frente a los riesgos laborales “.

## ➤ ART. 14.2 LEY 31/95

“...el **empresario** realizará la prevención de los riesgos laborales mediante la integración de la actividad preventiva en la empresa y la adopción de cuantas medidas sean necesarias para la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores, con las especialidades que se recogen en los artículos siguientes en materia de **plan de prevención de riesgos laborales, evaluación de riesgos, información, consulta y participación y formación de los trabajadores, actuación en casos de emergencia y de riesgo grave e inminente, vigilancia de la salud, y mediante la constitución de una organización y de los medios necesarios en los términos establecidos en el Capítulo IV de esta Ley”**



## **CONSTITUCIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN PREVENTIVA (ART. 30 LEY 31/95 Y ART. 10 R.D 39/97 )**

- **ASUMIENDOLA PERSONALMENTE EL EMPRESARIO ( ART. 11 R.D 39/97).**
- **DESIGNANDO A TRABAJADORES ( ART 12 Y 13 R.D 39/97).**
- **CONSTITUYENDO UN SERVICIO DE PREVENCIÓN PROPIO ( ARTS 14 Y 15 R.D 39/97 ).**
- **CONSTITUYENDO UN SPPM ( ART. 31 R.D 39/97 ).**
- **CONTRATANDO SUS ACTIVIDADES CON UNO O VARIOS SPA ( ART 16 R.D 39/97 ).**

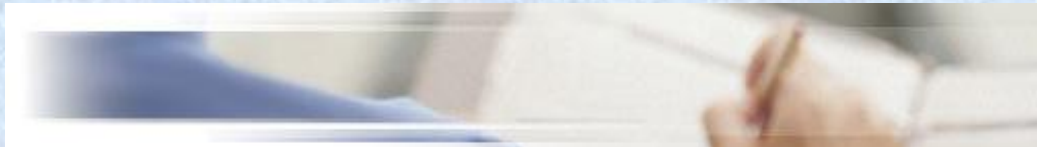


## **LA ELABORACIÓN DE UNA EVALUACIÓN DE RIESGOS ( ART 16.2 b) LEY 31/95 y ARTS 3 a 6 R.D 39/97 )**

### **➤ ART 4.1 R.D 39/97**

“La evaluación inicial de los riesgos que no hayan podido evitarse deberá extenderse a cada uno de los puestos de trabajo de la empresa en que concurren dichos riesgos. Para ello, se tendrán en cuenta:

a) Las condiciones de trabajo existentes o previstas, tal como quedan definidas en el apartado 7 del artículo 4 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.



Se entenderá como «condición de trabajo» **cualquier característica del mismo que pueda tener una influencia significativa en la generación de riesgos** para la seguridad y la salud del trabajador. Quedan específicamente incluidas en esta definición:

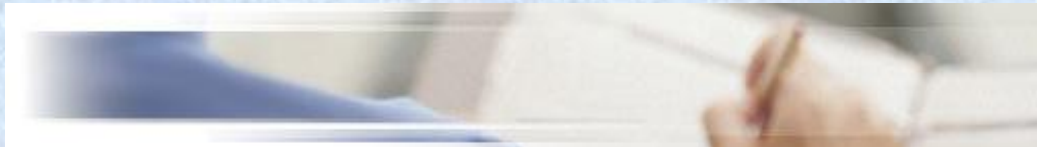
- a) **Las características generales** de los locales, instalaciones, **equipos**, productos y demás útiles existentes en el centro de trabajo.
- b) **La naturaleza de los agentes físicos, químicos y biológicos presentes en el ambiente de trabajo y sus correspondientes intensidades, concentraciones o niveles de presencia.**
- c) **Los procedimientos** para la utilización de los agentes citados anteriormente que influyan en la generación de los riesgos mencionados.
- d) **Todas aquellas otras características del trabajo**, incluidas las relativas a su organización y ordenación, que influyan en la magnitud de los riesgos a que esté expuesto el trabajador.



➤ **ART. 5 R.D 39/97**

“ A partir de la información obtenida sobre la organización, características y complejidad del trabajo, sobre las materias primas y los equipos de trabajo existentes en la empresa y sobre el estado de salud de los trabajadores, se procederá a la determinación de los elementos peligrosos y a la identificación de los trabajadores expuestos a los mismos, valorando a continuación el riesgo existente en función de criterios objetivos de valoración, según los conocimientos técnicos existentes, o consensuados con los trabajadores, de manera que se pueda llegar a una conclusión sobre la necesidad de evitar o de controlar y reducir el riesgo...”

“ ...La evaluación incluirá la realización de las mediciones, análisis o ensayos que se consideren necesarios, salvo que se trate de operaciones, actividades o procesos en los que la directa apreciación profesional acreditada permita llegar a una conclusión sin necesidad de recurrir a aquéllos, siempre que se cumpla lo dispuesto en el párrafo anterior...”



## **PLANIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD PREVENTIVA( Arts 8 y 9 del R.D 39/97)**

- ✓ **MEDIDAS PREVENTIVAS PROPUESTAS.**
- ✓ **PLAZO DE ADOPCIÓN.**
- ✓ **SUJETOS RESPONSABLES.**
- ✓ **COSTES ECONÓMICOS.**
- ✓ **SE REVISARÁ ANUALMENTE.**
- ✓ **SE VERIFICARÁ LA IMPLANTACIÓN DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS Y LA FECHA DE SU ADOPCIÓN.**





## **FORMACIÓN ( Art 19 Ley 31/95 )**

- ✓ **REAL Y EFECTIVA.**
- ✓ **TEÓRICA Y PRÁCTICA.**
- ✓ **SUFICIENTE Y ADECUADA.**
- ✓ **CENTRADA EN LOS RIESGOS ESPECÍFICOS.**
- ✓ **IMPARTIDA EN LA JORNADA DE TRABAJO.**
- ✓ **ACTUALIZADA CUANDO:**
  - **CAMBIEN LAS CONDICIONES DE TRABAJO.**
  - **SE INTRODUCAN NUEVAS TECNOLOGÍAS, SUSTANCIAS O EQUIPOS DE TRABAJO.**



## **VIGILANCIA DE LA SALUD (Arts 22 Ley 31/95 Y 37.3 b) 1 R.D 39/97)**

- ✓ **INICIAL Y PERIÓDICA.**
- ✓ **SERÁ OBLIGATORIA CUANDO:**
  - **SE TRATE DE ACTIVIDADES DE ESPECIAL PELIGROSIDAD ( ANEXO I ).**
  - **CUANDO HAYA QUE EVALUAR LOS EFECTOS DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO SOBRE LA SALUD DEL TRABAJADOR.**
  - **CUANDO EL ESTADO DE SALUD DEL TRABAJADOR PUEDA CONSTITUIR RIESGO PARA ÉL O PARA LOS DEMÁS.**

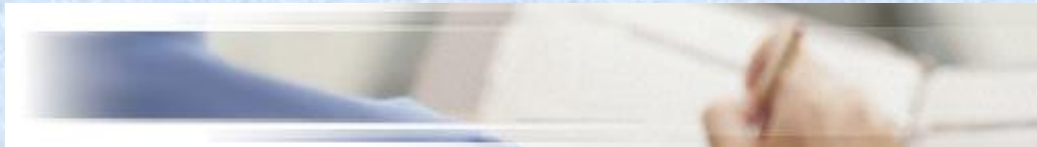


# CONCEPTOS Y NORMATIVA APLICABLE EN MATERIA DE PLANES DE MOVILIDAD EN LAS EMPRESAS



## ❑ CONCEPTOS

- **Accidente de trabajo:** Toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena ( Art. 115 LGSS ).
- **Accidente in itinere:** Tendrá la consideración de accidente de trabajo, aquel sufrido por el trabajador al ir o al volver de su domicilio al lugar de trabajo. Existen 3 criterios o elementos determinantes del accidente in itinere:
  - ✓ Que ocurra en el trayecto de ida o vuelta.
  - ✓ Que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el momento del accidente.
  - ✓ Que se emplee el itinerario habitual.



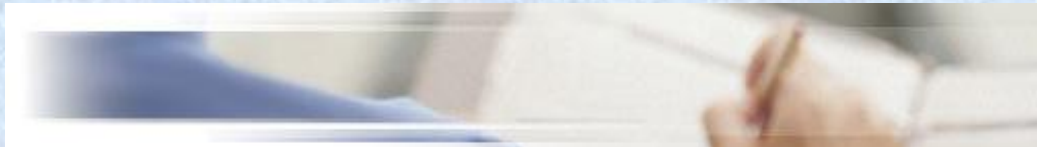
➤ **Accidentes en el trabajo:** Aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se distingue entre:

✓ **Accidente de conductores profesionales**

▪ Aquel sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo como “centro de trabajo” para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de transportes.

▪ Aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento, etc.

✓ **Accidente “en misión”:** Aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de su centro de trabajo para cumplir su misión.



## □ **NORMATIVA APLICABLE Y ACTUACIONES REALIZADAS**

➤ **La Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012**, proponía a los poderes públicos prestar especial atención en el diseño de las políticas de seguridad y salud en el trabajo, así como a los riesgos asociados a la movilidad con incidencia en los accidentes *in itinere* y en misión.

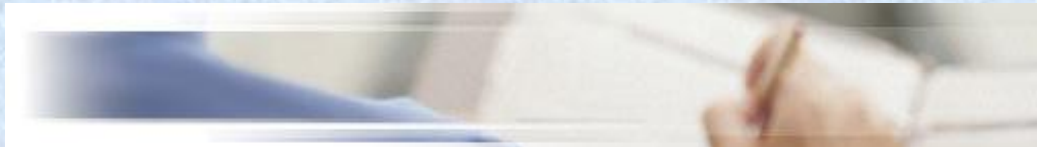
➤ **La Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020**, aprobada en Consejo de Ministros, del 25 de febrero de 2011, aprobó las líneas básicas de la política de seguridad vial 2011-2020, en línea con las políticas sobre seguridad vial 2011-2020 de la Comisión Europea. Entre las prioridades recoge: potenciar una movilidad sostenible y segura en la zona urbana, mejorar la seguridad en las carreteras convencionales, **mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo.**

-

➤ **Plan de Acción de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2011-2020**. Recoge las actuaciones a realizar, con el objeto de incrementar el ahorro y la eficiencia en el uso de la energía. Para ello, incluye entre sus actuaciones medidas como **la implantación de planes de movilidad en las ciudades de más de 100.000 habitantes** y planes de transporte para empresas de más de 200 empleados.



- **Real Decreto-Ley 6/2010, de 9 de abril, de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo.** Incluye la exención en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas de las cantidades satisfechas por las empresas para el transporte colectivo de sus trabajadores.
- **Art. 42.2 h) Ley 35/2006 del IRPF:** “Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1.500 euros anuales para cada trabajador “.
- **Real Decreto 404/2010, de 31 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 contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral. (Desarrollado por la Orden TIN 1448/2010 de 2 de junio):** Aplicable en las empresas que se distingan por su contribución eficaz y contrastable a la reducción de la siniestralidad laboral y por la realización de actuaciones efectivas en la prevención de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales. ( SISTEMA DEL BONUS MALUS )



## ✓ REQUISITOS DEL SISTEMA BONUS MALUS.

- Haber realizado inversiones, en instalaciones, procesos o equipos en materia de prevención de riesgos laborales que puedan contribuir a la eliminación o disminución de riesgos.
- Haber cotizado a la Seguridad Social durante el periodo de observación un volumen total de cuotas por contingencias profesionales superior a 5.000 euros.
- No rebasar en el periodo de observación los límites que se establezcan respecto de los índices de siniestralidad general y siniestralidad extrema.
- No haber sido sancionada por resolución firme en vía administrativa en el periodo de observación por la comisión de infracciones graves o muy graves en materia de prevención de riesgos laborales o de Seguridad Social.
- Auto-declaración de cumplimiento de obligaciones preventivas.





▪ **Cumplimiento de dos de los siguientes requisitos:**

❖ **Incorporación a la plantilla de recursos preventivos propios o ampliación de los recursos propios existentes.**

❖ **Realización de auditorías externas del sistema preventivo de la empresa, cuando ésta no esté legalmente obligada a ello.**

❖ **Existencia de planes de movilidad vial en la empresa como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes «in itinere».**

❖ **Acreditación de la disminución del porcentaje de trabajadores de la empresa o centro de trabajo expuestos a riesgos de enfermedad profesional.**

❖ **Certificado de calidad de la organización y funcionamiento del sistema de prevención de riesgos laborales de la empresa, expedido por entidad u organismo acreditado por ENAC.**



- **Acuerdo de colaboración entre los Ministerios de Interior y Trabajo, del 1 de marzo de 2011, para prevenir los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.**
  
- **Normas autonómicas:**
  - ✓ **Ley 9/2003, de 13 de junio, de Movilidad en Cataluña.**
  - ✓ **Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Generalitat Valenciana.**
  - ✓ **Proyecto de ley foral de movilidad sostenible y ordenación del transporte.**
  - ✓ **Ordenanza de movilidad para la ciudad de Madrid, del 26 de septiembre de 2005.**
  - ✓ **Plan Director de Transporte Sostenible ( Política común de transportes en el País Vasco 2002-2012 )**



# **BREVE ANALISIS DE LOS COSTES DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL**

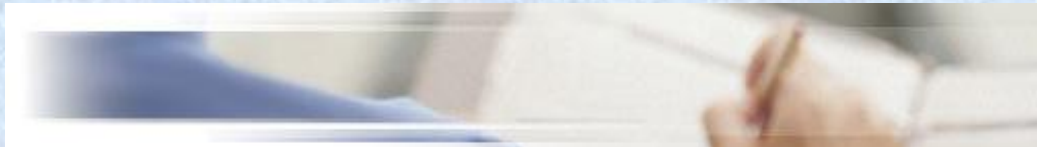


- ❑ Uno de cada diez accidentes laborales es de tráfico.
- ❑ Uno de cada cinco accidentes laborales es grave.
- ❑ Uno de cada tres accidentes de trabajo mortales es de tráfico.
- ❑ Los accidentes laborales de tráfico se han convertido en el principal riesgo de mortalidad de origen laboral.
- ❑ Los vehículos y equipos de trabajo móviles pueden llegar a ser las máquinas más peligrosas, y presentan factores de riesgo muy diversos que dependen del propio trabajador, del entorno, de las infraestructuras, y del vehículo.
- ❑ El sistema de prevención de riesgos laborales debería integrar plenamente los riesgos laborales de tráfico -sin descuidar los desplazamientos al trabajo-, que deben ser evaluados y controlados a través de su Planificación preventiva, integrando en la misma el Plan de Seguridad Vial y el de Movilidad.



## ❑ **COSTES PARA LA EMPRESA ( NTP 540 )**

- **Días de baja del trabajador a cargo de la empresa y costes de sustitución.**
- **La pérdida de negocio ocasionado por la pérdida de capacidad productiva del trabajador debido al accidente.**
- **Desmotivación de los empleados que se han visto implicados en el accidente.**
- **Incremento de las primas de seguros por las flotas de vehículos accidentados.**
- **Indemnizaciones para el accidentado o para terceros afectados.**
- **Cotizaciones a la seguridad social.**
- **Costes de reparación de vehículos propios o ajenos.**
- **Daños a la reputación de la empresa.**



## ❑ **PARA LA ADMINISTRACIÓN.**

- **Gastos derivados de la intervención del personal y los vehículos de emergencias: ambulancias, bomberos, agentes de tráfico.**
- **Daños producidos en la vía pública y el mobiliario urbano.**
- **Gastos sanitarios dedicados al accidentado: Atención hospitalaria.**
- **Pensiones reconocidas a raíz de los daños sufridos por el accidentado.**
- **Pérdida de las cotizaciones a la Seguridad Social del accidentado en supuesto de incapacidad permanente absoluta o gran invalidez.**
- **Costes derivados de servicios asistenciales o prestaciones de dependencia.**



# FACTORES DE RIESGO QUE INCIDEN EN LA MOVILIDAD LABORAL



## ❑ **ASOCIADOS A FACTORES AMBIENTALES Y AL VEHÍCULO**

### ➤ **Estado de la vía.**

✓ **Mala señalización o mal estado del pavimento.**

✓ **Obras.**

✓ **Calzada deslizante.**

➤ **Condiciones climatológicas: nieve, hielo, niebla, lluvia, viento, sol de frente.**

➤ **Condiciones de seguridad del vehículo: Estado de los neumáticos, frenos, fijación de la carga a transportar, disipación de gases, parachoques, estructuras absorbentes, cinturones de seguridad, cascos, air-bags, depósitos anti-rotura y anti-derrame, cabinas reforzadas, etc.**





## ❑ **ASOCIADOS AL TRABAJADOR**

- **Los trabajadores deben tener la cualificación necesaria para conducir cada tipo de vehículo y cumplir las normas de tráfico.**
- **Los trabajadores deben encontrarse en condiciones físicas y psíquicas adecuadas para conducir. En especial deben tenerse en cuenta factores como:**
  - ✓ **Velocidad.**
  - ✓ **Distracciones ( móvil, navegador, radio, señalización incorrecta ).**
  - **Consumo de alcohol, drogas o medicamentos.**
  - **Sueño y fatiga.**
  - **Estrés, ansiedad, depresión.**



## ❑ **ASOCIADOS A LA GESTIÓN DE LA ACTIVIDAD EMPRESARIAL**

- **Planificación de las rutas.**
- **La programación del trabajo y los descansos ( Flexibilidad horaria ).**
- **Los niveles de productividad exigidos.**
- **Las políticas de remuneración (Una política de remuneración basada en tiempos de entrega poco realistas con la situación del entorno provocará el incumplimiento de las normas de tráfico y el aumento de la probabilidad de sufrir un accidente )**
- **La gestión de las comunicaciones.**
- **El fomento de la utilización de los medios públicos del transporte**



# SUJETOS QUE INTERVIENEN EN LA ELABORACIÓN Y APLICACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD



## ❑ EL EMPRESARIO

- **Liderar la iniciativa para la elaboración del Plan.**
- **Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.**
- **Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales.**
- **Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones, y a los trabajadores el necesario para rellenar la encuesta que se realice en su momento.**
- **Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.**
- **Es básico que la dirección de la empresa considere el plan no como un gasto sino como una inversión.**



## ❑ LOS TRABAJADORES Y SUS REPRESENTANTES SINDICALES

- El Plan no puede ser impuesto por la dirección de la empresa, y debe ser pactado con los representantes de los trabajadores.
- Los trabajadores pueden formar parte de los diferentes grupos de trabajo o de apoyo al Plan que se constituyan.
- Deben elaborar propuestas y promover iniciativas.
- Deben participar en la coordinación del Plan, interviniendo al menos en la puesta en marcha y seguimiento de las medidas.
- Deben dar a conocer el Plan, implicando en su cumplimiento al mayor número posible de trabajadores.

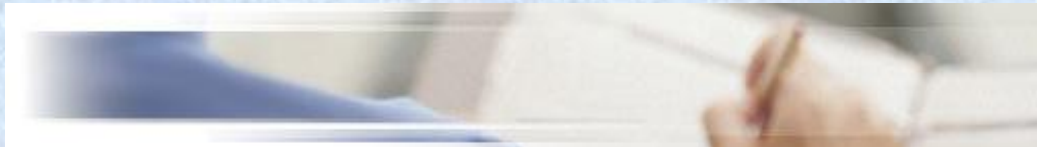


❑ **GRUPOS DE TRABAJO:** Deben involucrar a la plantilla en el desarrollo del Plan, discutiendo y comentando sus principales aspectos y manteniendo informados a los empleados sobre su proceso de ejecución.

❑ **COMITÉS DE SEGUIMIENTO:** Se encargan de supervisar el desarrollo, implantación y seguimiento del Plan. Deberían estar formados por representantes de la dirección de la empresa y de cada uno de los departamentos clave (recursos humanos, producción, finanzas, etc.), por los representantes de los trabajadores y por el coordinador o coordinadores del Plan.



# CONTENIDO Y FASES DE ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD



## **1º IMPLICACIÓN DE LOS TRABAJADORES Y SUS REPRESENTANTES**

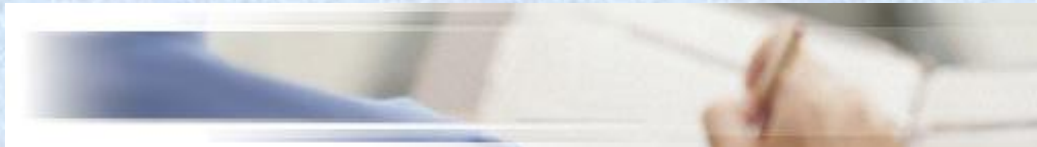
- **Campañas de seguridad vial, incentivos o deducciones fiscales o de Seguridad Social buzón.**

## **2º DESIGNACIÓN DE UN RESPONSABLE DE SU ELABORACIÓN Y CREACIÓN DE UN GRUPO DE TRABAJO.**

## **3º INFORMACIÓN A LOS TRABAJADORES SOBRE:**

- **La finalidad y ventajas de su elaboración.**
- **Objetivo: Introducir la seguridad vial en la empresa.**
- **Buscar su participación ( correos electrónicos, buzones de sugerencias).**
- **Concienciación del riesgo de sufrir accidentes y la necesidad de elaborar un plan de movilidad que contemple medidas para evitarlos.**



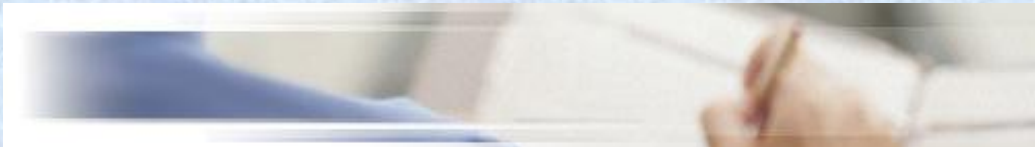


## 4º IDENTIFICACIÓN DE LOS RIESGOS.

- **Analizar las características propias de la actividad de la empresa y la ubicación de los centros de trabajo donde se lleva a cabo.**
- **Funciones de los trabajadores en su puesto de trabajo, analizando especialmente aquellas que requieran desplazamientos durante su jornada laboral.**
- **Medios habituales utilizados por los trabajadores para trasladarse a su centro de trabajo.**
- **Trabajadores que solo realizan desplazamientos in itinere y los que por el contenido de su trabajo deben llevar a cabo desplazamientos durante su jornada de trabajo. Y dentro de éstos quienes los llevan a cabo con vehículo propio o de empresa**
- **Analizar los tiempos empleados en los desplazamientos ( in itinere, o en misión ), kilómetros recorridos, medios de transporte empleados, itinerarios habituales, posibilidad de que la empresa pueda facilitar el transporte de sus empleados.**



- **Analizar de forma exhaustiva los desplazamientos en misión:**
  - ✓ **Distinguiendo transportistas o repartidores, con rutas definidas; y comerciales o personal de mantenimiento con rutas más variables.**
  - ✓ **Kilómetros recorridos y tiempo medio empleado.**
  - ✓ **Tipo de vía y de vehículo empleado.**
- **Analizar las causas de los accidentes in itinere o en misión ocurridos en la empresa ( partes de accidente, investigaciones de accidentes realizadas por la empresa o por las compañías de seguros, atestados policiales ).**
- **Analizar la influencia de la actividad y las decisiones empresariales en los accidentes en misión: Remuneración por incentivos, planificación de rutas, renovación de flotas de vehículos, establecimiento de tiempos de entregas o reparto, desplazamientos diurnos o nocturnos, períodos de descanso.**



## **5º EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS IDENTIFICADOS.**

- **Debe ser realizada por personal cualificado y adaptarse a la realidad de la empresa y a su actividad.**
- **Debe basarse en cuestionarios cumplimentados por los trabajadores que respondan a cada uno de los factores que tenga relación con sus desplazamientos in itinere o en misión.**
- **Se tendrán en cuenta aspectos como:**
  - ✓ **Media de kilómetros recorridos, uso de cinturón, uso de móvil.**
  - ✓ **Gestión y organización de los desplazamientos, parque de vehículos, organización de rutas y trayectos.**
  - ✓ **El entorno y ubicación de la empresa, vías de acceso, condiciones climatológicas, las políticas de empresa que afecten a la seguridad vial.**



## 6º Planificación de las medidas a adoptar.

- Distinguir entre las medidas a adoptar para evitar los accidentes in itinere o en misión.
- Se pueden planificar medidas de resultado ( disminución de número de accidentes ), o medidas de cumplimiento del plan ( acciones formativas, renovación de flota, nuevas rutas, modificación del sistema de remuneración, reducción del número de kilómetros recorridos), con el fin de alcanzar el objetivo pretendido.
- A la hora de priorizar las medidas a implantar se tendrá en cuenta: Recursos y costes necesarios, beneficios esperados, dificultad de adopción de cada medidas, plazo necesario )
- Se determinarán los sujetos responsables y los plazos de adopción de cada medida.



- ✓ **Trabajadores por puesto, actividad y tipo de desplazamientos que llevan a cabo.**
- ✓ **Se identifica a los grupos de trabajadores por puesto, y teniendo en cuenta el contenido de su actividad, se analizará si llevan a cabo sólo desplazamientos in itinere o también en misión.**
- ✓ **Las conductas, la gestión y organización que la empresa haga de los desplazamientos y las condiciones del entorno, definiendo un nivel de exposición ( alto, medio o bajo ) a que ocurra el accidente de trabajo.**
- **Valorados cada uno de los factores, se obtiene una valoración media de nivel exposición de los trabajadores a sufrir un accidente de trabajo como consecuencia de los desplazamientos realizados en cada puesto de trabajo**
- **Teniendo en cuenta los recursos ( económicos, técnicos y humanos ) de la empresa se priorizarán las medidas sobre aquellos colectivos donde el nivel de riesgo sea mayor**



## **7º ESTABLECIMIENTO DE UN SISTEMA DE SEGUIMIENTO DEL PLAN POR MEDIO DE INDICADORES DE RESULTADOS SOBRE:**

- **Número de accidentes por kilómetro recorrido.**
- **Porcentaje de reducción de la tasa de accidentes.**
- **Kilómetros recorridos en transporte público o porcentaje de trabajadores que hacen uso del mismo.**
- **Número de trabajadores formados en seguridad vial.**
- **Número de trabajadores acogidos a horario flexible.**
- **Número de sugerencias de los trabajadores sobre el plan de movilidad de la empresa.**



# MODELOS DE CUESTIONARIOS



## ANEXO I

### PROPUESTA DE CUESTIONARIO PARA DIAGNOSTICO DE SITUACION EN LA EMPRESA: CUESTIONARIO PARA EL TRABAJADOR

Sexo:  hombre  
 mujer

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

Horarios de trabajo:

- jornada partida
- turno de mañana
- turno de tarde
- turno de noche
- turnos rotativos

63

Puesto de trabajo:.....

Experiencia en la conducción:.....años

Accidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tráfico?  
 si  no

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?  
 si  no

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
- en bicicleta
- moto o ciclomotor
- coche
- transporte público
- transporte colectivo de empresa





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

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

- estado de la infraestructura / vía
- mi vehículo
- la organización del trabajo
- mi propia conducción
- otros.....

Concrete los principales riesgos que percibe.....  
.....  
.....

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

Trayecto realizado: punto origen \_\_\_\_\_ punto final \_\_\_\_\_  
Fecha: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

64

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:  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



## ANEXO II

### PROPUESTA DE CUESTIONARIO PARA DIAGNOSTICO DE SITUACION EN LA EMPRESA: CUESTIONARIO PARA LA EMPRESA

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

sí  no

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

sí  no

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

sí  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?

sí  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?

sí  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 inercial de cinturón de seguridad.
- Reposacabezas en todos los asientos.
- Airbag tanto en el asiento del conductor como en el del acompañante.
- Airbag lateral.
- Frenos ABS.
- Sistema antideslizamiento.
- Sistema antirotación en frenada de emergencia.
- Aire acondicionado.
- Equipo de manos libres para el teléfono móvil.
- Sistema de bloqueo según índice de alcoholemia.
- Otro equipamiento de seguridad como chaleco reflectante, linterna, bengalas de emergencia, etc.



¿Somete a los vehículos a las reparaciones necesarias para mantenerlos en buenas condiciones de seguridad vial según la normativa y legislación vigentes?

- Siempre  Rara vez  
 Casi siempre  Nunca

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

---

---

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

- sí  no

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

- sí  no

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

---

---

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

- sí  no



### ANEXO III

PROPUESTA DE CUESTIONARIO A CUMPLIMENTAR POR EL TRABAJADOR EN CASO DE ACCIDENTE 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.): \_\_\_\_\_

69

Vehículo en el que iba:  particular  empresa

Tipo de vehículo:

de dos ruedas.  turismo.  furgoneta.  vehículo pesado.

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

sí  número de veces: \_\_\_\_\_  no

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

intensidad del tráfico

condiciones climatológicas

tipo de vehículo o sus características

estado del vehículo

organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)

su propia conducción

su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)

otros conductores

estado de la infraestructura / vía

falta de información o formación en seguridad vial

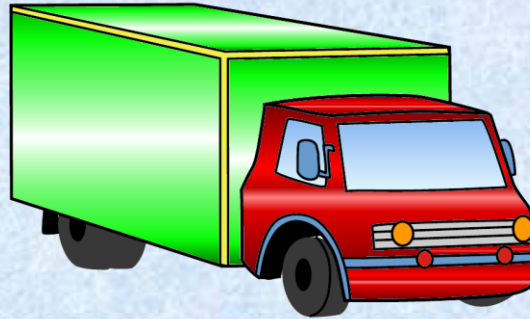
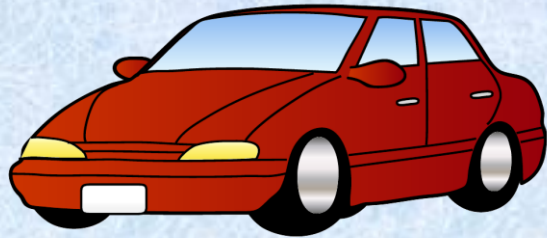
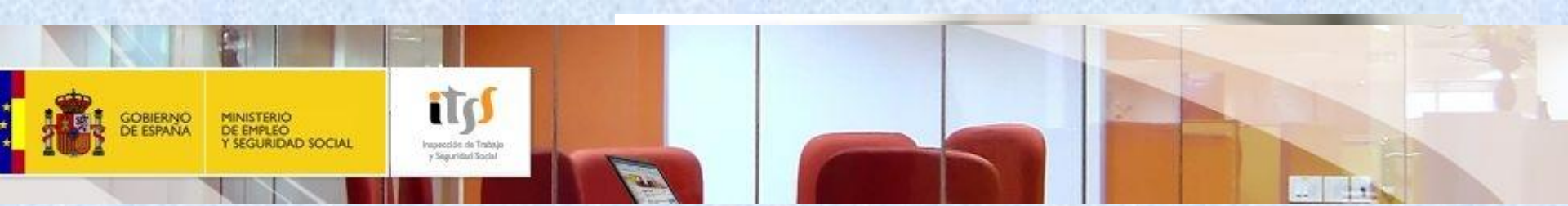
otras \_\_\_\_\_

Sus preocupaciones personales sobre el riesgo de tráfico:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



***Muchas gracias por su atención***

