

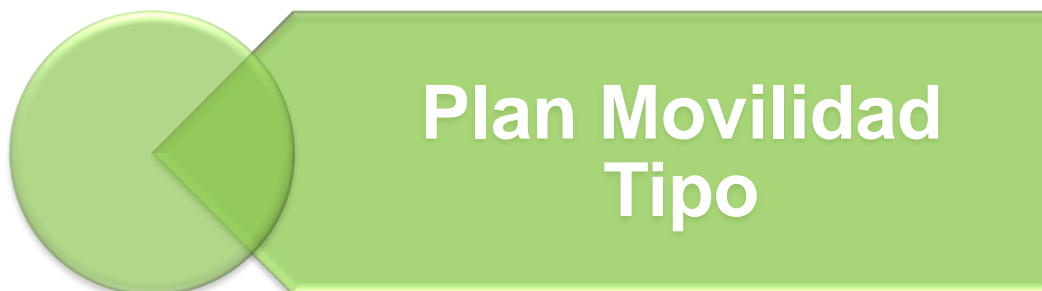
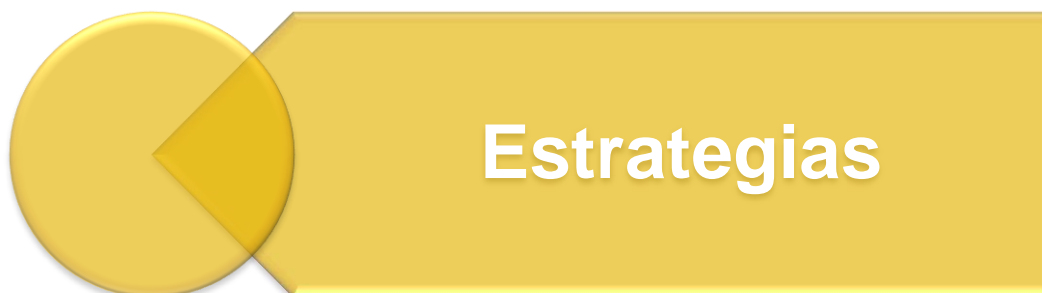
IMPLANTACIÓN DE PLANES DE SEGURIDAD VIAL EN LAS EMPRESAS

Jefatura Provincial de Tráfico de Murcia



MINISTERIO
DEL INTERIOR



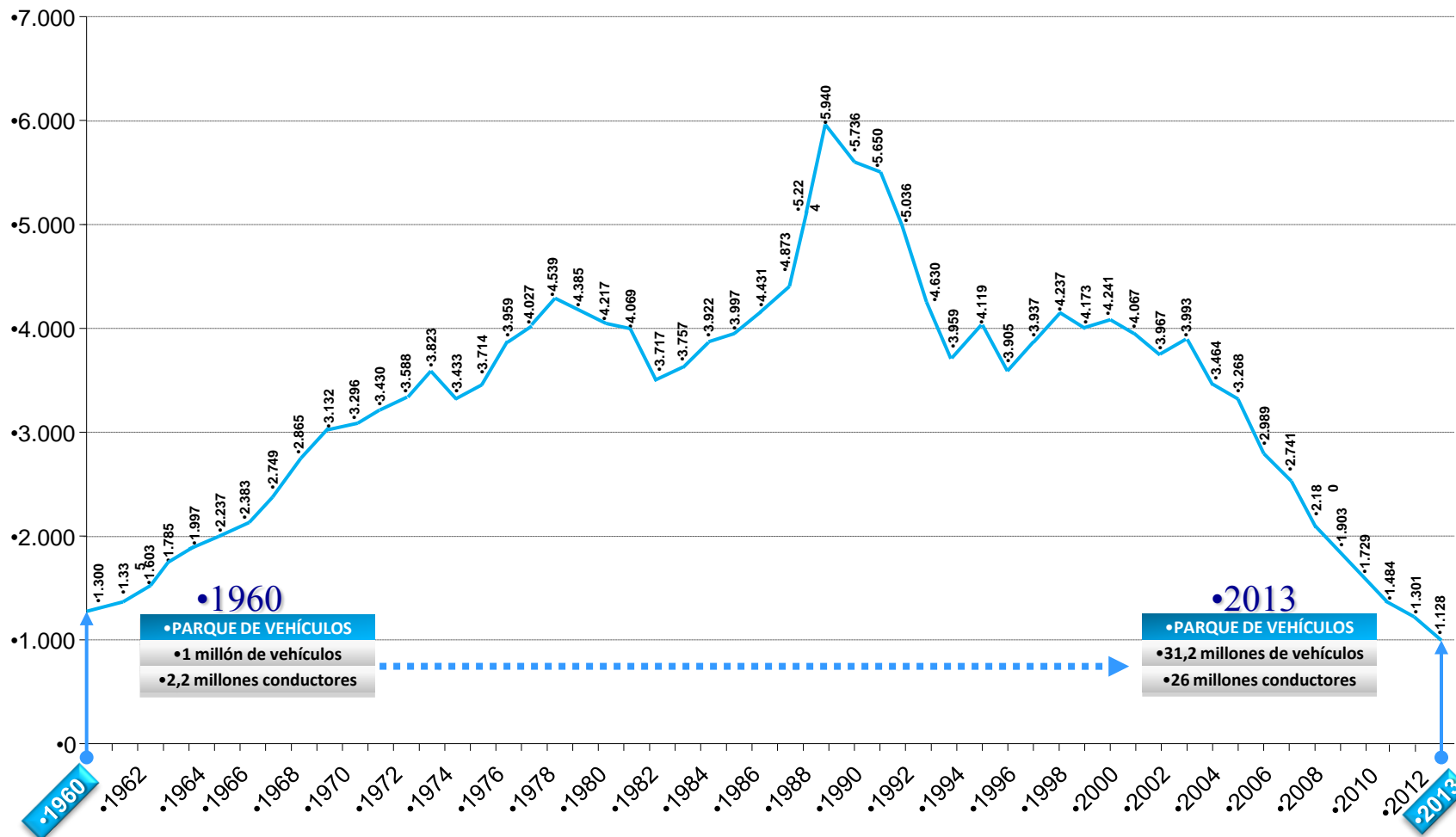




Accidentalidad

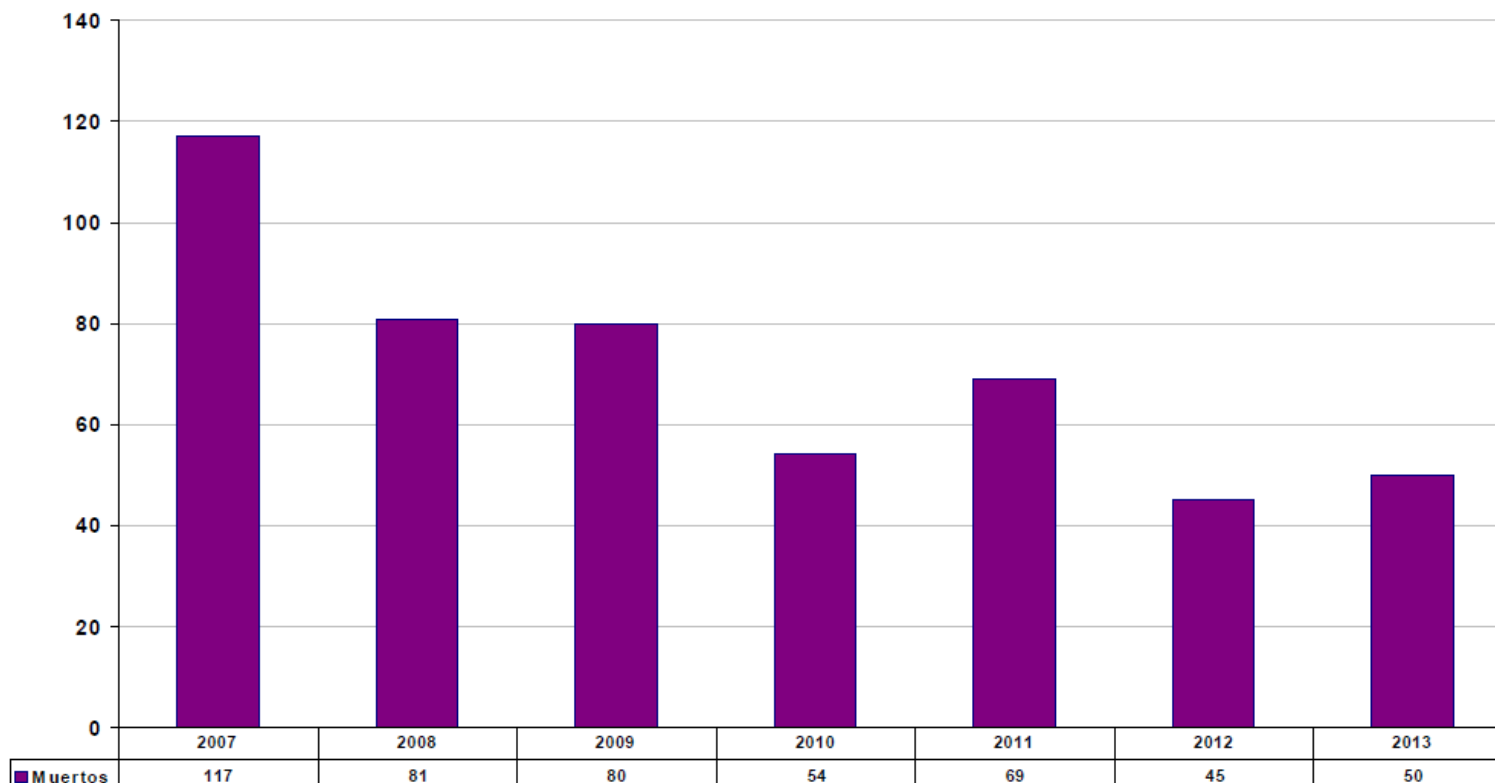
- Accidentalidad laboral

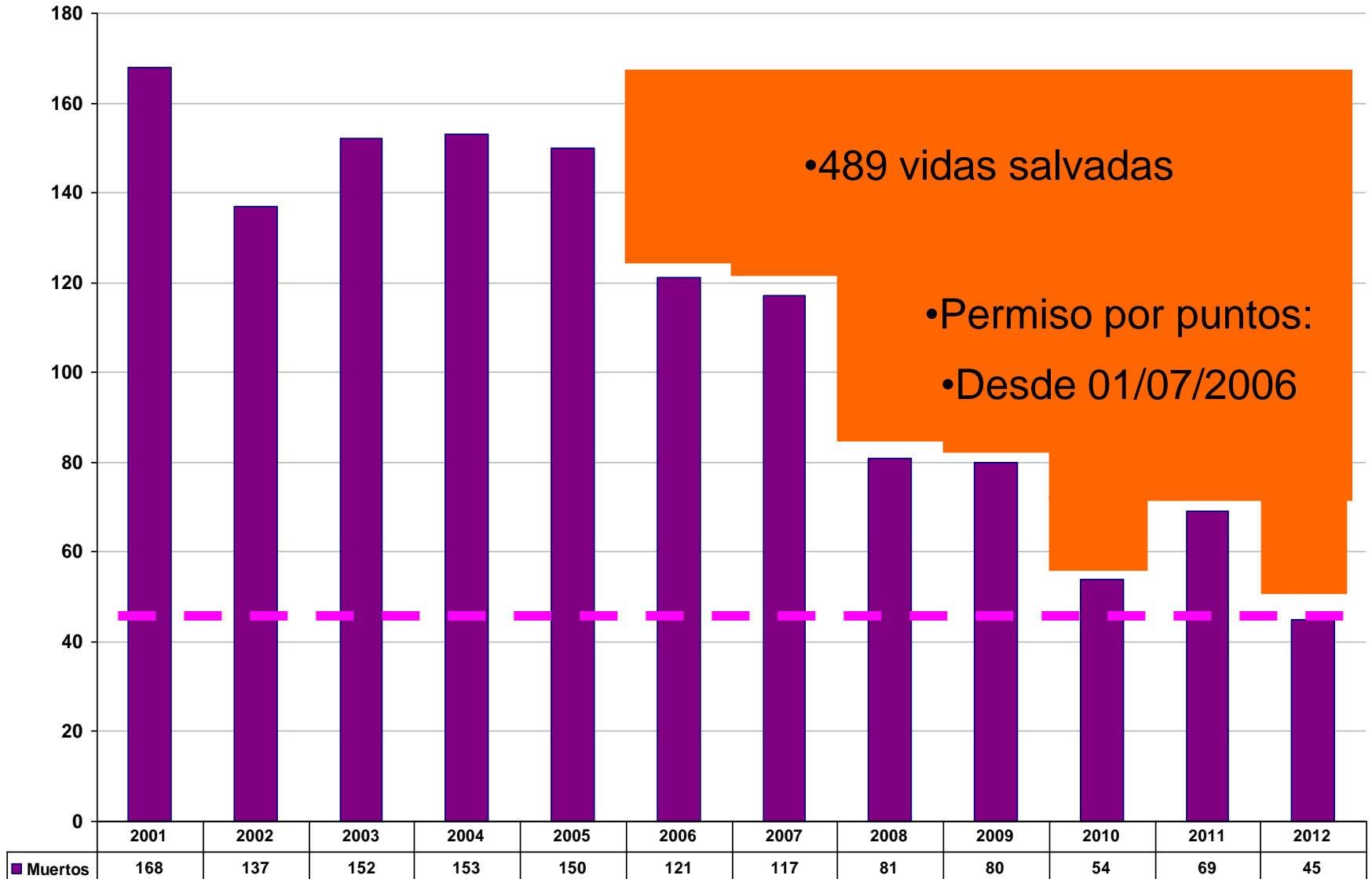
Serie Histórica 1960-2013 Vía interurbana 24 horas



Acumulado de fallecidos

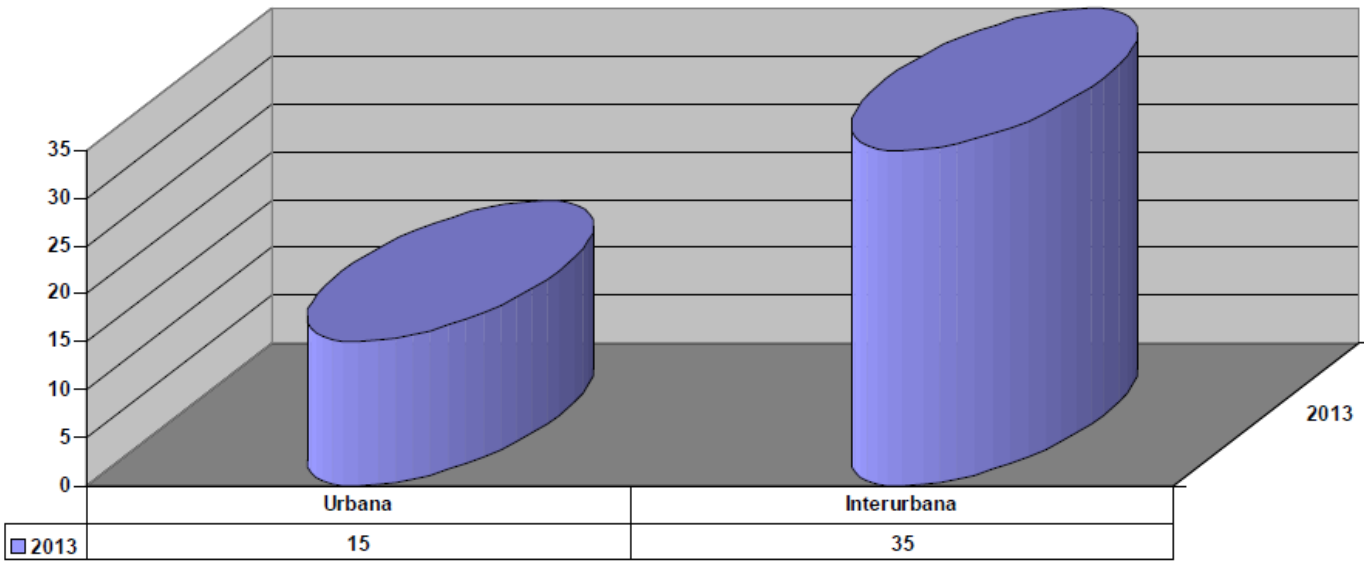
Del 1/1 al 31/12. Años: 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 - 2013 -





Fallecidos por tipo de vía

vía urbana-interurbana
50 fallecidos

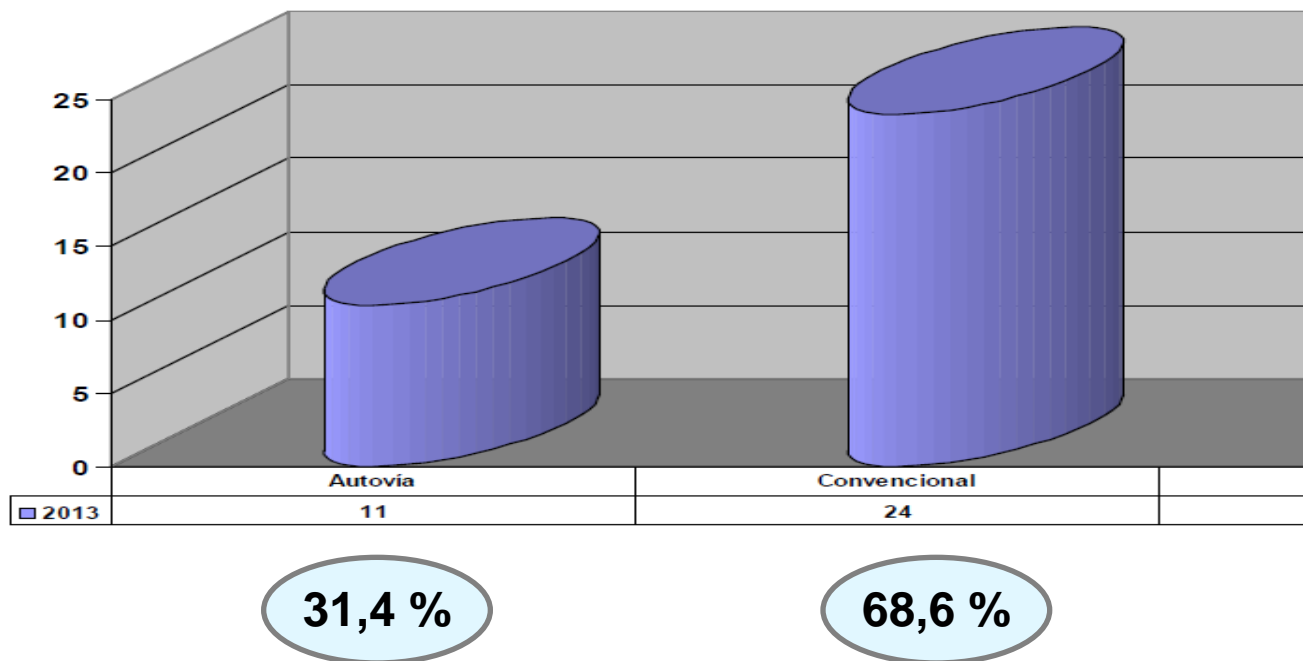


30 %

70 %

Fallecidos por tipo de vía interurbana

vía interurbana
35 fallecidos



	Total de Fallecidos	% del total de fallecidos (50)	Fallecidos en vía Urbana	Fallecidos en vía Interurbana
Peatones	10	20 %	5	5
Ciclistas	5	10 %	1	4
Ciclomotoristas	3	6 %	1	2
Motoristas	9	18 %	3	6
Totales	27	54 %	10	17

35 fallecidos=100%

DESTACANDO:

- Edad 44% 31<60 años
- Sexo 73,5% hombres
- Hora, día, mes **61%** de 8 mañana a 8 tarde; **64%** de lunes a viernes; **79%** de septiembre a junio
- Tipo usuario **65%** conductores; **15%** peatones
- Tipo vehículo **41%** turismos; 18% motocicleta; 6% ciclomotor; 12% bicicleta, **6%** vehículos mercancías, **3%** agrícola
- Tipo vía 67% vías interurbanas; 70% vías convencionales
- Tipo colisión 32% salida vía
- No uso cinturón 12% vía interurbana
- No uso casco 6% en vía interurbana ciclomotor y moto



Accidentalidad

Accidentalidad laboral

-Definiciones

-Desplazamientos

- Cifras accidentalidad → Plan Movilidad

Texto Refundido de Ley General de Seguridad Social RD 1/1994, de 20 de Junio



“Toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión del trabajo que ejecute por cuenta ajena”

Orden de 18 de febrero de 1993

Accidente de circulación es aquel suceso que reúne los siguientes requisitos;



EN MISIÓN

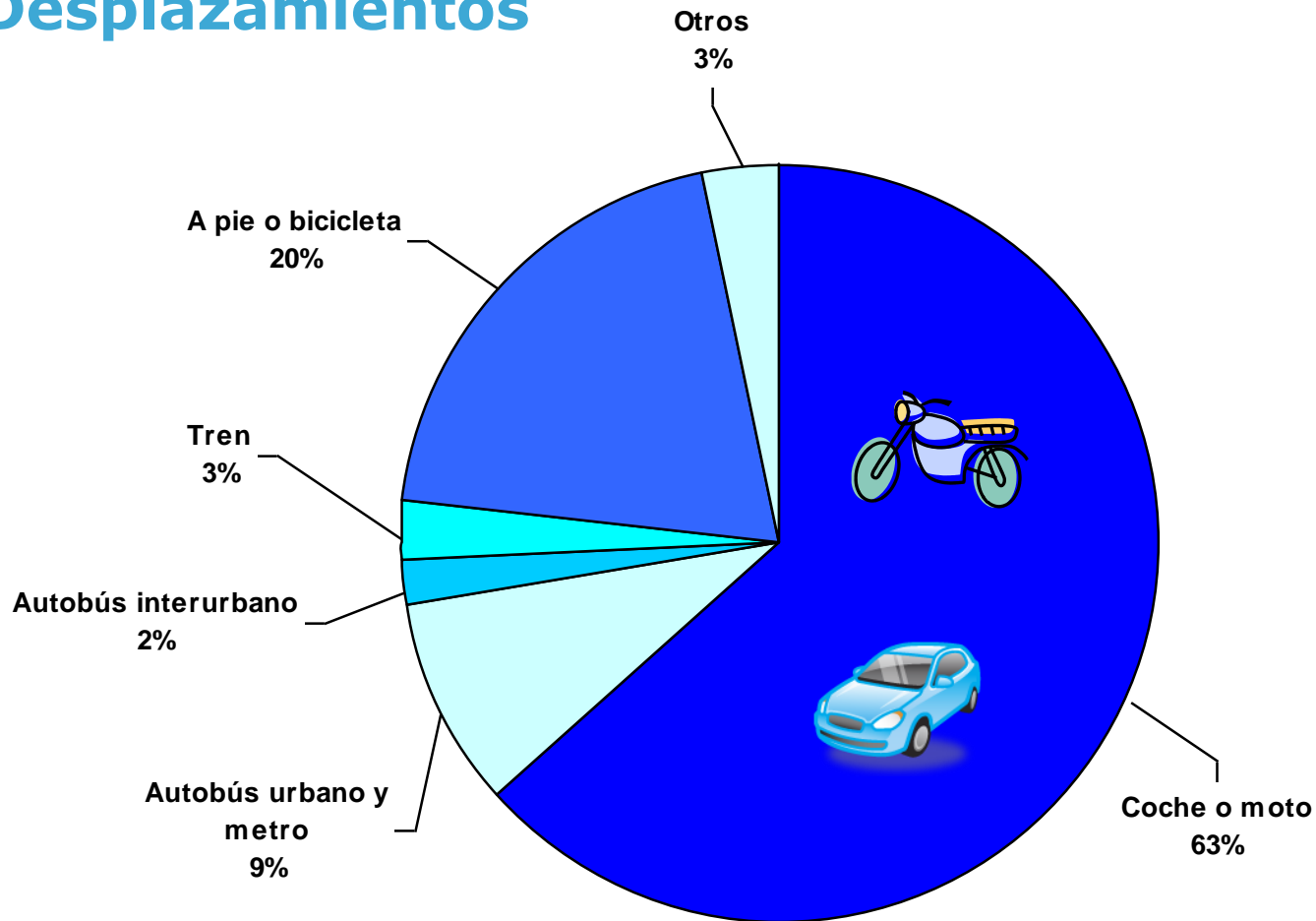


Es el sufrido por el trabajador en el trayecto que tenga que realizar para el **cumplimiento de su trabajo**.

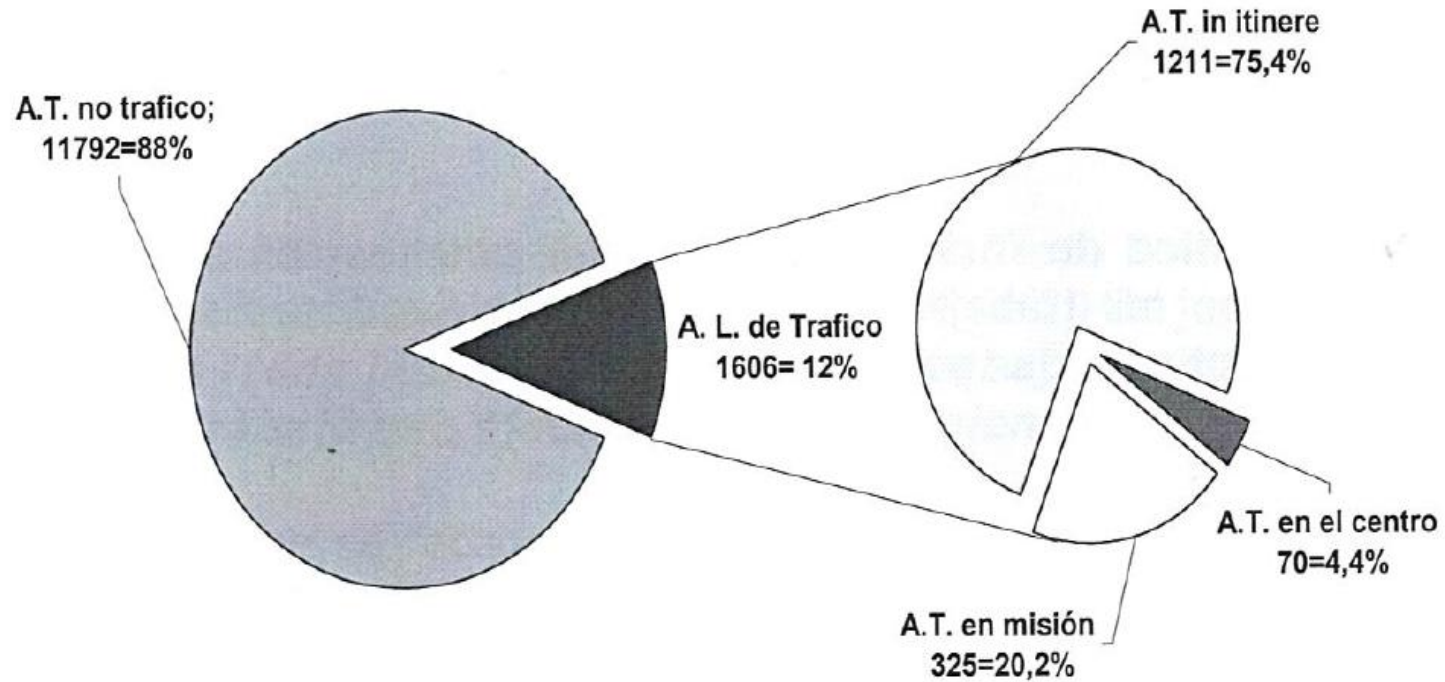
IN ITINERE



Desplazamientos



Los medios de transporte más utilizados por las personas ocupadas en sus desplazamientos son el coche y la moto, con un 63%



• Datos aportado por ISSL Murcia en la Comisión de Seguridad Vial 2014.

FALLECIDOS: 8

HERIDOS HOSPITALIZADOS: 19

Grado	Nº Accidentes de Tráfico Laborales			Total
	In Itinere	En misión	Centro Trabajo	
Leve	1193	316	68	1577
Grave	14	5	2	21
Mortal	4	4		8
TOTAL	1211	325	70	1606

- Datos aportado por ISSL Murcia en la Comisión de Seguridad Vial 2014.
- Una de las víctimas se produjo en un accidente en el extranjero, no contabilizada por DGT

Fallecieron **50** personas
7 personas



ACCIDENTE DE TRÁFICO

ACCIDENTE LABORAL DE TRÁFICO



El 14% de fallecidos en la Región de Murcia en accidente de tráfico, lo fueron en **accidente de tráfico LABORAL**

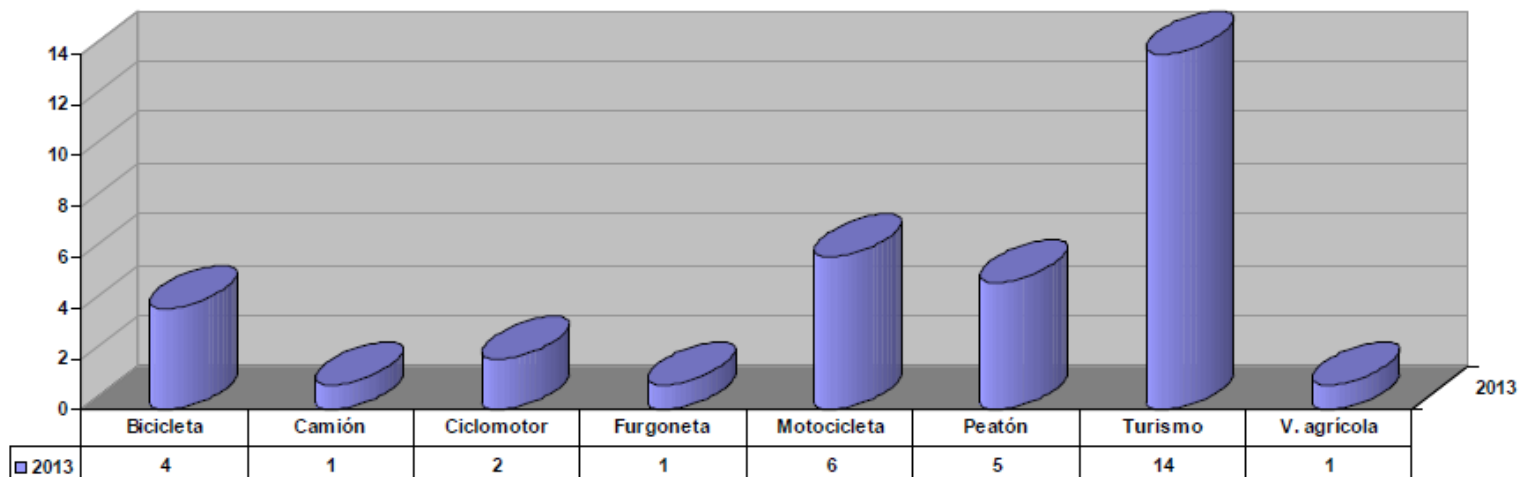
vía interurbana

22 fallecidos → 65%
(turismo+moto+ciclomotor)

41%

18%

6%

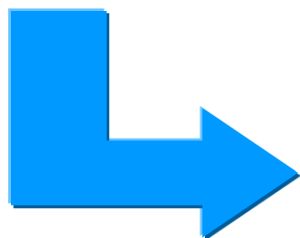


vía interurbana

Año de referencia	Heridos Hospitalzd. +24h	Variación respecto año anterior	% Variación respecto año anterior
2003	700	76	12,18%
2004	509	-191	-27,29%
2005	581	72	14,15%
2006	651	70	12,05%
2007	556	-95	-14,59%
2008	441	-115	-20,68%
2009	310	-131	-29,71%
2010	218	-92	-29,68%
2011	226	8	3,67%
2012	140	-86	-38,05%
2013	124	-16	-11,43%



46 VÍA URBANA



11,17% de los Heridos Hospitalizados +24 h son accidente laboral **(19)**

1

En 2013, en Murcia, **el 12 % de los accidentes mortales de trabajo fueron accidentes de tráfico (7)**. Éstos representan el **14% de los accidentes mortales de tráfico**

2

La mejora de la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo constituye una **línea de acción estratégica** tanto de la **política de seguridad vial** como de la **política de prevención de riesgos laborales**.

3

Incorporar la **cultura de la seguridad vial** a las empresas como una práctica en la política de prevención de riesgos laborales, es vital para atajar el problema porque



50 % de empresas españolas no dispone de plan de formación en seguridad vial para sus empleados.

40 % empresas no consideran que los accidentes “in itinere” son accidentes de trabajo.

Horas del día + accidentes: 8 de la mañana (ida)
14 hrs. (regreso)



Estrategias



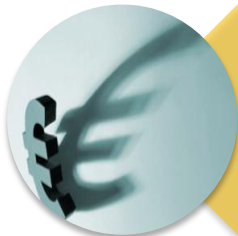
0 Contaminación



0 Congestión



0 Lesionados



0 Deuda y +
competitividad



usuario



vehículo



vía



Distracción o somnolencia.....	22
Irrupción de peatón en calzada.....	8
Velocidad inadecuada	5
Infracción a la norma.....	5
Invasión carril de sentido contrario.....	4
Exceso de velocidad.....	2
No respetar prioridad de paso.....	2
No respetar semáforo en rojo.....	1
Avería mecánica.....	1
Total Accidentes.....	50

La carretera te pide SIN



EL ALCOHOL Y LA CONDUCCIÓN SON INCOMPATIBLES
SI VAS A CONDUCIR BEBE CERVEZA SIN ALCOHOL

Consumo alcohol y drogas



Velocidad



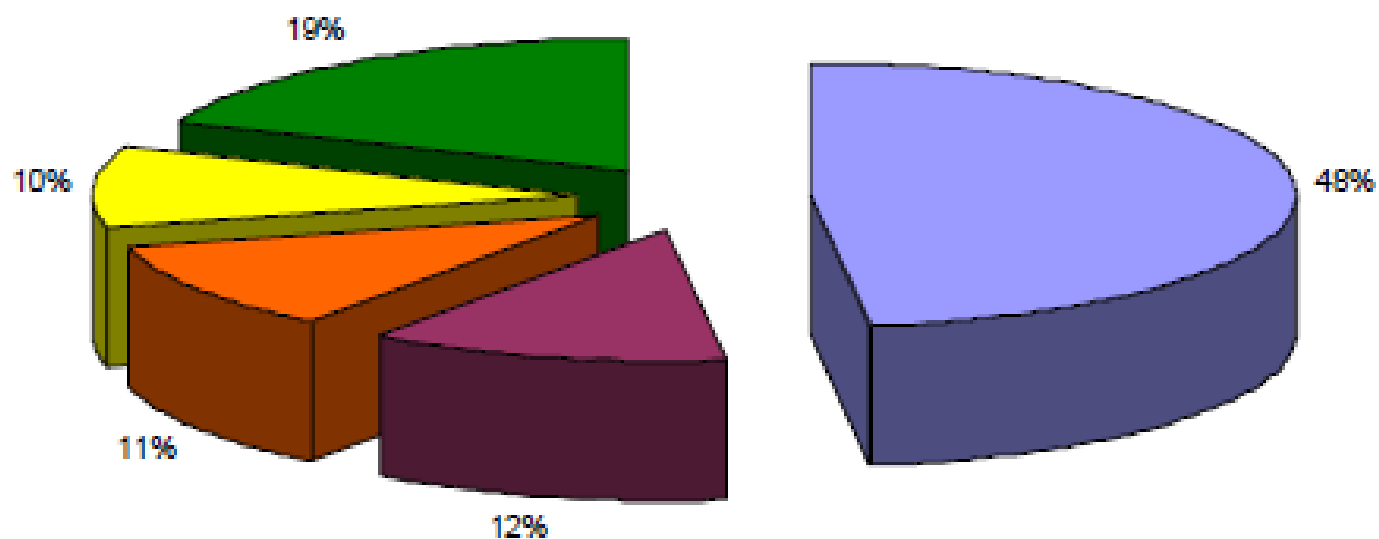
Distrac *ción.*

Distracciones



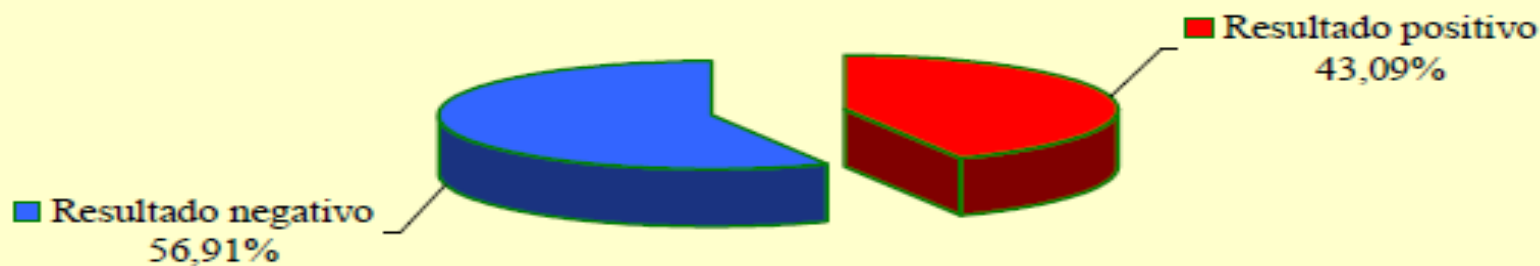
Sistemas de seguridad

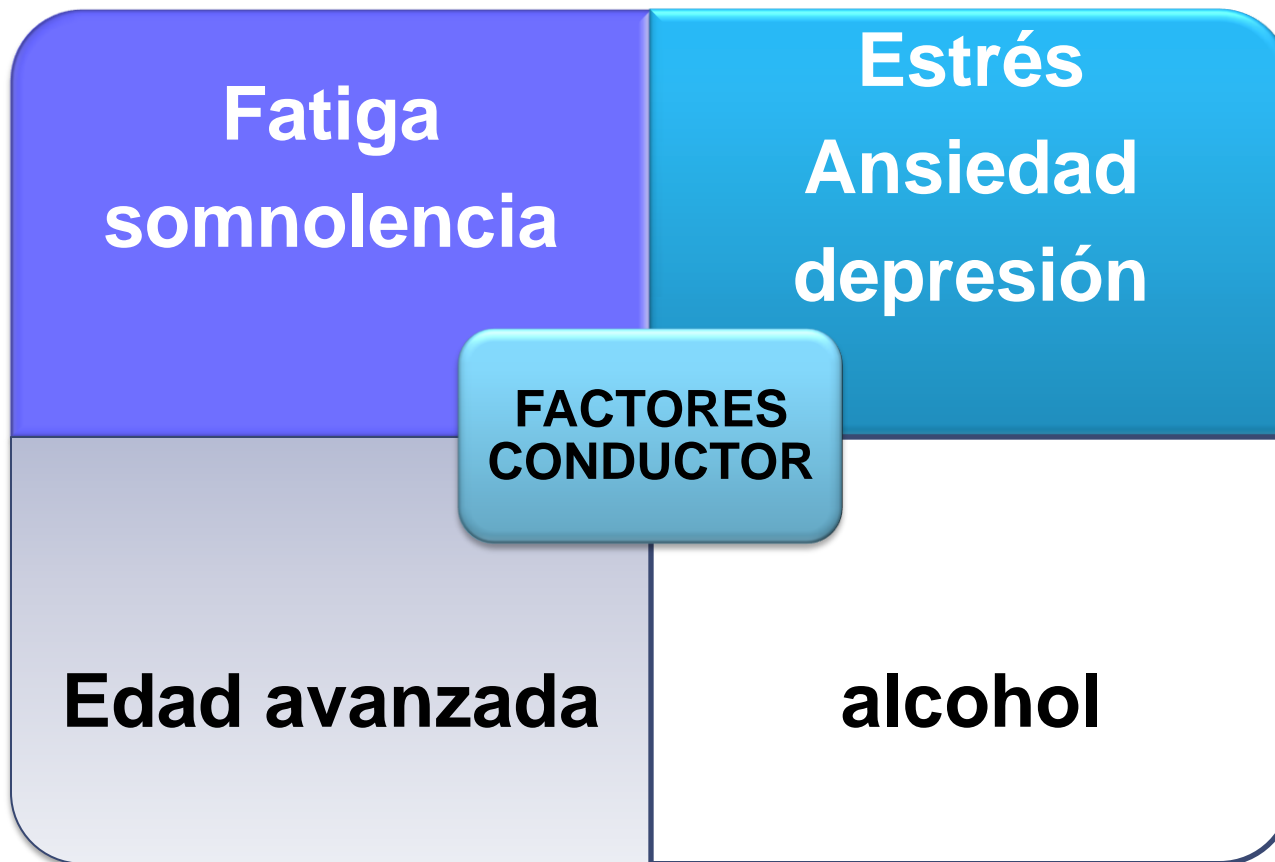
Puntos perdidos por tipo de infracción



■ Velocidad ■ Cinturón ■ Alcohol ■ Móvil ■ Otros

Se realizaron análisis toxicológicos a 557 **conductores** fallecidos en accidente de circulación, presentando 240, el **43,09%** de ellos, resultados positivos en sangre a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol





MES	CAMPAÑA
ENERO	
FEBRERO	CAMIONES Y FURGONETAS
MARZO	CINTURÓN Y SRI
ABRIL	VELOCIDAD
MAYO	MOTOCICLETAS
JUNIO	ALCOHOLEMIA Y DROGAS
JULIO	ALCOHOLEMIA Y DROGAS
AGOSTO	VELOCIDAD
SEPTIEMBRE	CINTURÓN Y SRI
OCTUBRE	CARRETERAS CONVENCIONALES
NOVIEMBRE	TRANPORTE ESCOLAR
DICIEMBRE	ALCOHOLEMIA Y DROGAS

MULTIPLICA POR 4 RIESGO SUFRIR
UN ACCIDENTE

RIESGO EQUIPARABLE A CONDUCIR
CON EXCESO DE ALCOHOL

SE DEJAN DE PERCIBIR EL 40% DE
LAS SEÑALES



FALLECIDOS POR NO USAR CINTURÓN DE SEGURIDAD

21% conductores y pasajeros
fallecidos turismo y furgoneta

2012: 25% 2004:38%

FALLECIDOS NO USO CASCO

MOTOCICLETA 8 CICLOMOTORES 6 BICICLETA: 10

FALLECIDOS NO USO SRI

6 NIÑOS

MURCIA

MOTOCICLETA	CICLOMOTOR	BICICLETA
1	1	2
12,5%	16,66%	20%

Abrocharse el cinturón o ponerse el casco es un acto tan sencillo que al menos la mitad de los 161 fallecidos este año y que no hacían uso de estos dispositivos de seguridad se hubieran salvado.

El descenso de accidentalidad en el cómputo anual se ampliaría en **80 muertos menos**.

Un niño sin sujeción **multiplica por 5** las posibilidades de sufrir las posibilidades de sufrir **lesiones mortales o graves**.

- Uno de los objetivos de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 es “**lograr que ningún niño pierda la vida por no ir correctamente sentado en una silla adecuada para su peso y talla**”

Estrategia de Seguridad Vial **2011-2020**





Evolución de Indicadores de Seguridad Vial

Indicadores originalmente propuestos	I. reformulados	Cifra basal 2009	Cifra objetivo 2020
Bajar de la tasa de fallecidos por millón de habitantes	Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes	59	Inferior a 37
Reducción del número de heridos graves en un 35%	=	13.923	9.050
Cero niños fallecidos sin sistema retención infantil	=	12	0
25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana	=	730	548
10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años	=	203	183
30% reducción de fallecidos por atropello	=	459	321
1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad	=	1,2	1,2
Cero fallecidos en turismos en zona urbana	=	101	0
20% fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta	=	3.473	2.778
30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	=	520	364
30% menos de fallecidos en <i>itinere</i>	=	170	119
Bajar del 1% los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios	Bajar del 1% los positivos en aire espirado en los controles preventivos aleatorios. DRUID, punto de corte 0,05 mg/l ²	6,7%	Inferior al 1%
Reducir en 50% el % de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/hora	=	12,3% (autop.) 6,9% (autov.) 15,8% (conv.90) 0 16,4% (conv.100)	6,2% (autop.) 3,5% (autov.) 7,9% (conv.90) 8,2% (conv.100)



Educación

Comunicación

La norma y su cumplimiento

Salud y Seguridad Vial

Seguridad en el vehículo

Infraestructura e ITS

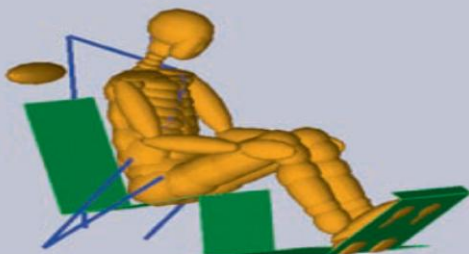
Zona urbana

Empresa y transporte profesional

Víctimas

Investigación y gestión del conocimiento

Coordinación y participación



- Vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad

Información técnica del vehículo

- Ciudadano historial vehículo
- Mejorar Registro Inspecciones: ITICI

Campañas

- Renovación → antigüedad accidentalidad, sistemas seguridad
- Importancia mantenimiento preventivo

Tanto la tasa de fallecidos como la de heridos hospitalizados más de 24 h muestran una correlación positiva con la antigüedad del turismo en todos los tipos de vías.

En el caso en que el accidente haya ocurrido en carretera convencional la antigüedad del vehículo resulta ser un factor más determinante para la lesividad de las víctimas que en el resto de vías.

ANTIGÜEDAD DEL PARQUE DE VEHÍCULOS REGIÓN DE MURCIA				
Julio de 2013				
Total Vehículos	982.018			
Antigüedad	Nº	%	Nº total	%
Menos de 1 año	12.851	1,3%	171.674	17,48%
1 año	22.689	2,31%		
2 años	26.432	2,69%		
3 años	33.027	3,36%		
4 años	32.399	3,29%		
5 años	44.276	4,50%	810.344	82,52%
6 y 7 años	145.894	14,85%		
8 a 10 años	195.476	19,90%		
11 a 15 años	231.485	23,57%		
16 a 20 años	87.322	8,89%		
Más de 20 años	150.167	15,29%		



- Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo

Seguridad Vial en las empresas

- Seguridad Vial en programas de formación PRRL
- Campañas concienciación e información accidentes in itinere

Transporte profesional mercancías y viajeros

- Campañas
- Señalización reflectante vehículos pesados*
- Formación e inspección

Visión y objetivos

VISION: los ciudadanos tienen derecho a un Sistema Seguro de Movilidad en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tienen su responsabilidad



Objetivos por colectivos y temas

Contribuir al objetivo establecido de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020

Revisar en 2015

8. Empresa y transporte profesional (17 acciones)

“Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo”

8.1. Incorporar la cultura de la seguridad vial de la empresa

8.2. Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo

8.3. Las furgonetas

8.4. El transporte profesional de mercancías y viajeros

2011



Promover la colocación de bandas reflectantes en el contorno de la caja de los vehículos pesados dedicados al transporte de mercancías



Incorporar la prevención de los accidentes de tráfico en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios



Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas



Organizar el Encuentro para el intercambio de las mejores prácticas sobre seguridad vial en las empresas

8. Empresa y transporte profesional

Agentes implicados	Plazos
--------------------	--------

8.1. Ámbito de intervención “Incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas”

		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.1.1	Incorporar la prevención de los accidentes de tráfico en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios.	MºT	SGF	✓		
8.1.2	Elaborar el contenido de la guía de formación sobre prevención de los accidentes de tráfico para los trabajadores.	INSHT		✓		
8.1.3	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos in itinere.	INSHT		✓	✓	✓
8.1.4	Promover la realización de cursos prácticos de conducción segura para los trabajadores.	INSHT		✓		
8.1.5	Realizar encuentros periódicos para el intercambio de buenas prácticas para la seguridad vial en las empresas.	INSHT	GSF	✓		
8.1.6	Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.	INSHT		✓		

8. Empresa y transporte profesional

Agentes implicados	Plazos
--------------------	--------

8.2. Ámbito de intervención “Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo”

		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.2.1	Revisar y ampliar los campos de los partes de accidente de trabajo y de accidente de tráfico para mejorar su interrelación y complementariedad.	INSHT	SGGT, ATGC, Empresas	✓	✓	
8.2.2	Elaborar un estudio en profundidad sobre los accidentes in itinere.	INSHT	SGGT, ATGC,		✓	
8.2.3	Promover la investigación de los accidentes de tráfico de los trabajadores por los responsables de prevención de riesgos laborales en las empresas dentro del marco legal establecido.	INSHT	Empresas	✓		
8.2.4	Potenciar la coordinación entre la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la Fiscalía y la policía en relación con los procesos y la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.	ONSV	Fiscalía, INSHT	✓		

8. Empresa y transporte profesional

Agentes implicados		Plazos		
--------------------	--	--------	--	--

8.3. Ámbito de intervención “Las furgonetas”

		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.3.1	Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogenización y regulación de las furgonetas.	MºITYC	MºF(DGTT)		✓	✓
8.3.2	Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.	ONSV	MºF(DGTT)	✓		

8.4. Ámbito de intervención “El transporte profesional de mercancías y viajeros”

		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.4.1	Realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional.	SGGT	ATGC, MºF(DGTT)	✓		
8.4.2	Promover la señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.	SGGT	ONSV, MºF(DGTT)	✓		
8.4.3	Desarrollar, seguir y actualizar la oferta formativa en todos los niveles profesionales y especialidades del sector, así como la implantación de los planes de formación obligatoria (inicial y continua).	MºF(DGTT)		✓	✓	✓
8.4.4	Incluir en el futuro título de “Técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera” los contenidos del Certificado de Aptitud Profesional (CAP).	MºF(DGTT)	MºE	✓		

Por qué los accidentes de tráfico deben abordarse desde el entorno laboral?

Fuente; Informe INSHT sobre accidentes tráfico – trabajo 2009

En el año 2009 se produjeron en España 696.577 accidentes de trabajo con baja. De ellos, 68.833 (9,88%) fueron accidentes de tráfico.

**Los accidentes laborales de tráfico son *más graves*.
Representan casi el 10% de los accidentes con baja laboral, pero el 34% de los accidentes mortales.**

De los accidentes de trabajo, el 0'9 % de los accidentes No tráfico son graves o mortales, mientras que los de tráfico lo son el 2'5%.

Si queremos reducir las víctimas mortales de los accidentes de trabajo, la clave es la seguridad vial y actuar en los accidentes en la carretera.

Por qué los accidentes de tráfico deben abordarse desde el entorno laboral?

Fuente; Informe INSHT sobre accidentes tráfico – trabajo 2009

En el año 2009 se produjeron en España 2.723.080 jornadas no trabajadas por accidentes laborales de tráfico, casi 2 millones de jornadas son de accidentes in itinere.

De los 68.833 accidentes de trabajo tráfico, 49.335 fueron “in itinere” (71,7%) y 19.498 en misión.

De los 831 accidentes de trabajo mortales, alrededor del 34% (283) fueron accidentes de tráfico. De estos más del 60% fueron “in itinere”

Si queremos reducir los accidentes laborales de tráfico, la clave son los desplazamientos al ir o volver del trabajo.

Por qué los accidentes laborales de tráfico deben abordarse desde las empresas?

- **La seguridad vial en la empresa no es un coste, es una inversión.**
 1. Por la responsabilidad social de las corporaciones
 2. Por los elevados **COSTES ECONÓMICOS Y HUMANOS** que conllevan los accidentes de tráfico.

- **Días de baja pagados por la empresa.**
 - **Días de trabajo perdidos por lesiones.**
 - **Perdida de tiempo debida a la reorganización del trabajo.**
 - **Reparaciones de vehículos.**
 - **Coste de vehículos inmovilizados.**
 - **Estrés y deterioro del clima laboral.**
 - **Sanciones económicas, pérdida de puntos, suspensiones del permiso de conducir etc.**

Por qué los accidentes laborales de tráfico deben abordarse desde las empresas?

Año 2009

2.723.080 jornadas no trabajadas



1.996.156 jornadas no trabajadas por accidentes in itinere

726.924 jornadas no trabajadas por accidentes en jornada de trabajo (centro + en misión)



Plan Movilidad Tipo

Para

- Prevenir el **dolor humano**
- Reducir costos y aumentar la **efectividad**
- Mejorar el **desenvolvimiento de empresas**
- Reducir el **estrés** de los empleados
- Aumentar la **motivación** de los empleados
- Influir en la **cultura** de la empresa



Es fundamental para movilizar a la organización y hacer partícipes a todos los trabajadores

FASE PRELIMINAR



Implicar a la
dirección y
agentes
participantes



Asignar a los
responsables
del plan



Movilizar a la
organización y
hacer
partícipes a
todos los
trabajadores



- **Liderar** la iniciativa para la elaboración del Plan.
- **Impulsar** las medidas para reducir los riesgos.

- Elaborar **propuestas y promover iniciativas**.
- **Intervenir** al menos en la puesta en marcha y seguimiento de las medidas.

- Dar un **continuo impulso y comunicación** al Plan, con objeto de implicar al mayor número posible de trabajadores.
- Servir como **negociadores** con la dirección o incluso, con las autoridades de transporte, operadores, etc.

Se compone del análisis de diferentes aspectos de la seguridad vial

ETAPA 1. Diagnóstico

Identificar las principales características de la empresa

Analizar la movilidad

Analizar los accidentes

Analizar las condiciones reales de conducción

Analizar la gestión de los desplazamientos



EL PLAN DE SEGURIDAD VIAL LABORAL

Ámbitos a analizar:

- Organización de **itinerarios**
- Organización de los **tiempos**
- **Gestión** de los medios de **transporte**
- Gestión de las **comunicaciones**
- **Políticas** de **seguridad vial**

Parte de la asignación de un nivel de riesgo a cada una de los problemas detectados durante la etapa de análisis

ETAPA 2. Evaluación de riesgos



Asignar el
nivel de
exposición al
riesgo



Seleccionar
colectivos
prioritarios

Exige la aplicación de dos enfoques claramente diferenciados según se trate de accidentes in itinere o accidentes en misión

ETAPA 3. Elaboración del plan



**Definir los
objetivos a
alcanzar**



**Seleccionar
acciones**



**Buscar
sinergias y
apoyos**

Requiere definir las acciones que formaran parte de él y de las actividades a llevar a cabo para el desarrollo de cada una de las acciones

ETAPA 4. Implantación del plan



Planificar las actividades a desarrollar



Comunicación inicial a la organización



Adecuación, en su caso, de instalaciones y equipos



Establecimiento de procesos para la gestión del plan



Adaptación de la organización a los cambios

Va a permitir a la empresa obtener información sobre la materialización real de las acciones y sobre sus resultados

ETAPA 5. Seguimiento y evaluación



Definir los indicadores del plan de seguridad vial



Obtener el valor de los indicadores



Analizar y evaluar el resultado de los indicadores



En su caso, establecer medidas correctivas o revisar las ya adoptadas

- ≡ Curso de formación en seguridad vial
- ≡ Vigilancia de la salud y consejo sanitario en seg.vial laboral
- ≡ Plan de revisión y mantenimiento de la flota de vehículos
- ≡ Plan para promocionar el uso del transporte público.
- ≡ Programa de coche compartido/aparcamiento privilegiado
- ≡ Fomentar los desplazamientos en bicicleta

Estrategia de Seguridad vial
2011 - 2020

CONCLUSIONES

La carencia de Seguridad Vial supone:

Para la empresa:

- ✓ **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:

- ✓ **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 y el mobiliario urbano.**
- ✓ **Costes ambientales debido al derrame en ocasiones de sustancias peligrosas.**

Para la sociedad:

- ✓ **Los años potenciales de vida que ha perdido cada trabajador muerto en accidente de trabajo respecto a la esperanza de vida media nacional en este año.**
- ✓ **Años de Vida Ajustados a la Discapacidad (AVAD o DALY por sus siglas en inglés); medida utilizada para estimar la pérdida de calidad de vida introducida por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial en 1993.**

- www.dgt.es (publicaciones): Guía elaboración Plan Tipo



- www.seguridadviallaboral.es



- Guía del Consejo Sanitario en Seguridad Vial Laboral





- [Real Decreto 404/2010, de 1 de abril](#). 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.
- Certificado **ISO 39001/2013**.
- Inspección de trabajo y seguridad vial



CONCLUSIÓN:

- Todos los accidentes de tráfico son evitables.
- En los últimos 6 años se ha demostrado que los accidentes de tráfico se pueden reducir: reducción del 53%.
- Muchos de los accidentes de tráfico lo son en misión o in itinere.
- España ha pasado de ser de los países con más número de accidentes de Europa, a ser de los que menos accidentes de tráfico tiene.
- Por qué , qué ha pasado en España?: La seguridad vial es una responsabilidad compartida: prioridad política, medios de comunicación, concienciación, campañas, comprensión y apoyo de los ciudadanos.
- Planificación plurianual: Plan de Seguridad Vial 2.004-2.008 y Estrategia de Seguridad Vial 2.011-2.020.

CONCLUSIÓN:

- Objetivo de reducir los fallecidos en accidente in itinere en un 30%.
- Hay que lograr una participación más activa de las empresas en los accidentes in itinere y mejorando el conocimiento de los accidentes.
- Debemos incorporar la seguridad vial a las empresas y a los planes de formación preventivos e implicar a empresarios y trabajadores en las políticas de seguridad vial.
- Los empresarios deben responsabilizarse de lo que hacen los trabajadores al desplazarse. Hay que integrar y sumar la PRL y la SV.
- Campaña nacional de la Inspección de Trabajo para evaluar los riesgos de seguridad vial: esto empieza de forma experimental en 20 empresas en 2.011 pero es un objetivo de la Inspección para los próximos años.
- Merece la pena hacer un esfuerzo por parte de las empresas por contribuir a frenar la lacra de los accidentes laborales de tráfico.

MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN

www.dgt.es



MINISTERIO
DEL INTERIOR

