

La sensibilización hacia la
SEGURIDAD VIAL
como parte de la
Prevención de Riesgos Laborales

Seguridad vial laboral. Aplicación de la ISO 39.001.

Raquel Casado Martínez
Jefe Provincial de Trafico de Asturias
DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO



Los principios rectores de la política vial



Compromiso de todos los agentes y organizaciones públicas y privadas con responsabilidad en seguridad vial para la consecución de este objetivo

Responsabilidad Compartida

Visión Cero

Cero lesiones

Conseguir un sistema que reduzca las posibilidades de accidentes y, en todo caso, se centre en reducir las lesiones.

Cero atascos
Cero contaminación

Aproximación científica

Intervenciones efectivas basadas en la evidencia y aplicadas a nuestra casuística

Gestionar la desigualdad en seguridad vial

Desigualdades

Reclutamiento Selectivo

Trabajar los colectivos específicos de riesgo

La sensibilización hacia la
SEGURIDAD VIAL
como parte de la
Prevención de Riesgos Laborales



Contenido

- El contexto de la seguridad vial en el trabajo
- Líneas de actuación
- La actuación planificada: Plan Tipo de Seguridad Vial en la empresa.
- Conclusiones

3



- El contexto de la seguridad vial en el trabajo
- Líneas de actuación
- La actuación planificada: Plan Tipo de Seguridad Vial en la empresa.
- ISO 39.001
- Conclusiones

4

La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**

El contexto de la seguridad vial en el trabajo



1

En 2012, en España, el **35 % de los accidentes mortales de trabajo fueron accidentes de tráfico** (180), lo que supone que 3 de cada diez accidentes laborales mortales son accidentes de tráfico. Éstos representan el **10% 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

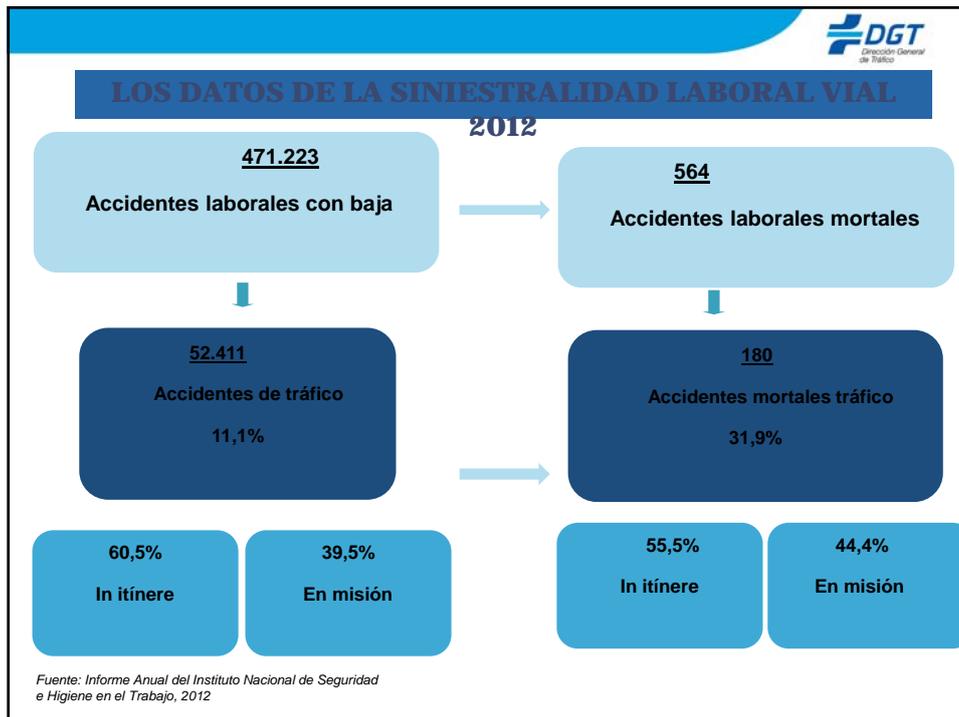
5

Planteamiento



- Los accidentes tráfico representan una parte importante de los accidentes laborales.
- Constituyen un problema importante para las administraciones, para las empresas y para la sociedad.
- Las empresas perciben que las políticas de prevención de riesgos laborales deberían dar relevancia a la seguridad vial por cuanto que los accidentes de tráfico de sus empleados están adquiriendo significación frente al peso de otro tipo de accidentes laborales.
- El sector no sólo es receptivo a la elaboración de planes de movilidad y seguridad vial, sino que demanda ayuda y directrices para su desarrollo y ejecución.
- La DGT no puede permanecer al margen sino, al contrario, utilizar los recursos a su alcance para impulsar las medidas tendentes a afrontar el problema.

La sensibilización hacia la
SEGURIDAD VIAL
 como parte de la
Prevención de Riesgos Laborales



Los datos de la siniestralidad laboral vial 2012

Distribución de los ALT según tipo de accidente

Accidente de tráfico		Número	Porcentaje
En jornada	En centro habitual	2008	3,8
	En desplazamiento (en misión)	12161	23,2
	En otro centro	232	0,4
	Total en jornada	14401	27,5
In itinere	Al ir o volver del trabajo	38010	72,5
Total		52411	100,0

Fuente: Informe Anual del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2012

La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**



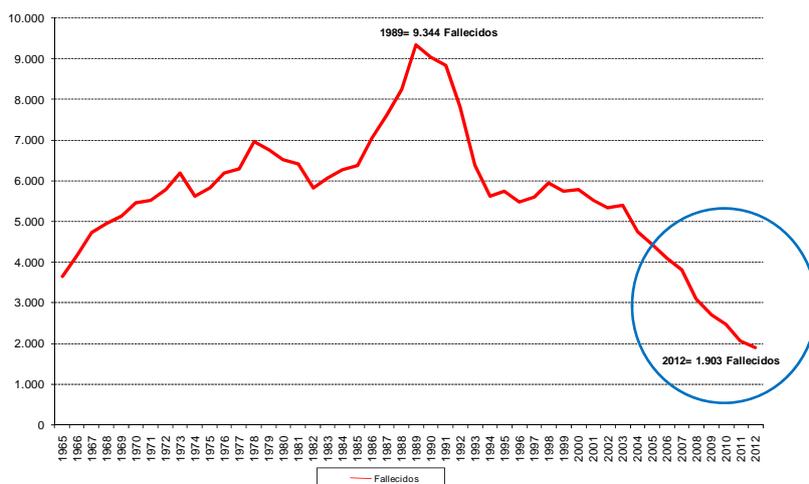
Evolución 2005-2012 siniestralidad laboral vial

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Accidentes de trabajo	981.795	1.003.440	1.022.067	895.679	699.577	645.964	581.150	471.223
Accidentes laborales viales	71.854	71.311	87.038	81.840	68.833	65.446	58.938	52.411
Accidentes laborales viales mortales	500	509	470	371	283	564	220	180
Variación con respecto al año anterior	-1,77%	-7,66%	-21,06%	-23,72%	-7,00%	-22,16%	18,18%

fuente: Elaboración propia. Datos partes de accidentes de trabajo del INSHT

- En el periodo 2005-2012 los datos muestran:
- Una reducción del 52% de los accidentes de trabajo
 - Una reducción del 17% de los accidentes laborales viales.
 - Un descenso de los accidentes mortales laborales de tráfico del 64%

Serie temporal fallecidos por accidente de tráfico, España 1965-2012

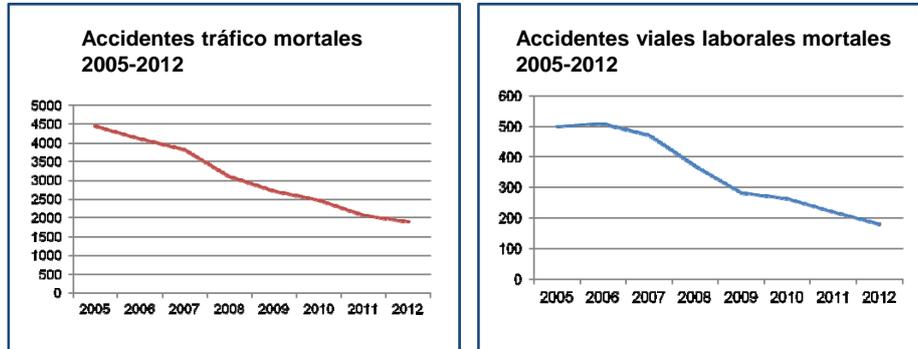


Informe siniestralidad vial 2012; datos 2012 para España salvo que se indique otro criterio

La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**



Comparación datos accidentes tráfico versus accidentes viales laborales



↓ -54%

↓ -64%

Tanto los accidentes de tráfico en general como los accidentes de tráfico laborales siguen una tendencia descendente en los últimos años



Características accidente tráfico mortal

Tipo de accidente	Mortal
Sexo	76% hombres
Edad	3% <14 años; 51% ≥ 45 años
Lugar	76% vías interurbanas; 60% vías convencionales
Día de la semana en que se produce el accidente	66% de lunes a viernes
Mes	82% de septiembre a junio
Hora	63% de 8 mañana a 8 tarde
Tipo usuario	61% conductores; 20% peatones
Vehículo implicado	46% turismos; 16% motocicleta; 3% ciclomotor; 4% bicicleta, 8% vehículos mercancías
Tipo de colisión	35% salida de vía
Factores de riesgo implicados	No uso cinturón: 24% en vía interurbana y 33% en vía urbana No uso casco: 5% en vía interurbana y 14 (de 94) en vía urbana motocicleta, 13 (de 42) en vía interurbana y 3 (de 24) en vía urbana ciclomotor Velocidad: 24% velocidad inadecuada (opinión agente actuante)

La sensibilización hacia la
SEGURIDAD VIAL
como parte de la
Prevención de Riesgos Laborales



¿Qué sucede en el contexto Europeo?

- Se estima que, **seis de cada diez** accidentes laborales con resultado de muerte son accidentes de tráfico (ETSC).
- **El 40%** de todos los accidentes de tráfico involucran a personas que se desplazan por trabajo y los que conducen para ir al trabajo o volver del mismo (ETSC).
- Existe una escasez de datos con respecto a los accidentes **in itinere**, pero se estima (Eurogip, 2009) que constituyen **una proporción significativa** de la totalidad de accidentes laborales mortales.

El contexto de la seguridad vial en el trabajo: los costes



El efecto iceberg

Empresas



- 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 y reparaciones por las flotas de vehículos accidentados.

Sociedad

- Pérdida de años potenciales de vida respecto a la esperanza de vida media nacional.
- La cifra de AVAD (años de vida adaptados a discapacidad) en el mundo aumentará de 34,3 millones a 71,2 millones (lo que representa el 5,1% de la carga mundial de morbilidad). Fte: OMS

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 de congestión.
- Costes ambientales debido al derrame en ocasiones de sustancias peligrosas.

La sensibilización hacia la
SEGURIDAD VIAL
como parte de la
Prevención de Riesgos Laborales



Contenido

- El contexto de la seguridad vial en el trabajo
- Líneas de actuación
- La actuación planificada: Plan Tipo de Seguridad Vial en la empresa.
- ISO 39.001
- Conclusiones

15

Líneas de actuación



Principales líneas de actuación llevadas a cabo en el ámbito de la seguridad vial laboral

- 1.- Puesta en marcha del portal de Seguridad Vial Laboral
- 2.- Convenio de colaboración entre Trabajo e Interior de 1/3/2011
- 3.- Realización anual desde 2010 de una jornada para intercambio de buenas prácticas de empresas
- 4.- Realización de campañas informativas
- 5.- Elaboración de una Guía del Consejo Sanitario en seguridad vial laboral
- 6.- Medidas específicas para el transporte profesional
- 7.- La seguridad vial laboral en la nueva Estrategia 2011-2020

La sensibilización hacia la
SEGURIDAD VIAL
como parte de la
Prevención de Riesgos Laborales

Líneas de actuación



1. Puesta en marcha del portal de Seguridad Vial Laboral (enero 2011)

-Se creó en el año 2011. Accesible desde la página Web de la DGT, o bien directamente en la siguiente URL:

<http://www.seguridadviallaboral.es/>

- Recoge y actualiza la normativa sobre la materia, los principales estudios, las jornadas y eventos, así como las buenas prácticas que van incorporando las empresas (actualmente hay 57).

Líneas de actuación



2. Convenio de colaboración entre Trabajo e Interior (1/3/2011)

Desarrolla lo establecido en el Real Decreto 404/2010. Toda empresa que desee contribuir a reducir los accidentes de tráfico en el ámbito laboral y así beneficiarse de la reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social, debe desarrollar un Plan de movilidad y seguridad vial en el que se incluyan, como mínimo, los siguientes puntos:

" El compromiso de la empresa en reducir la siniestralidad laboral vial y el deber de suscribir la Carta Europea de Seguridad Vial.

" La necesidad de que un departamento de la empresa sea el responsable del desarrollo del plan, así como los procedimientos de participación de los trabajadores.

" La recopilación de información sobre la movilidad de los trabajadores, así como una compilación de estadísticas e investigación de los accidentes sufridos.

" Una evaluación de riesgos, tanto de la organización y gestión de los desplazamientos, como del factor humano (alcohol, uso del móvil, navegador, fatiga, uso del casco...), el vehículo, la infraestructura e incluso los riesgos ambientales.

" Puesta en marcha de medidas concretas de prevención, entre las que destaca la formación de los trabajadores.

" Evaluación y seguimiento del Plan.

La sensibilización hacia la
SEGURIDAD VIAL
como parte de la
Prevención de Riesgos Laborales

Líneas de actuación



3. Realización anual desde 2010 de una jornada para intercambio de buenas prácticas de empresas

- Hasta la fecha se han realizado cuatro jornadas (Madrid, Palma de Mallorca, Toledo y Zaragoza)
 - Amplia participación institucional y de empresas (sobre todo de grandes empresas más que de PYMES).
- Promovidas por la DGT y el INSHT las ha organizado FESVIAL.

Líneas de actuación

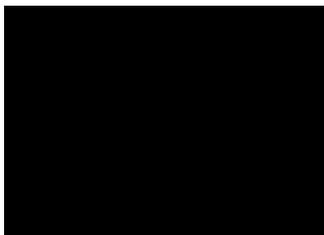


4. Realización de campañas informativas

“La seguridad en el trabajo comienza al salir de casa”. Octubre 2011

Campaña de accidentes de tráfico in itinere: “De casa al trabajo y del trabajo a casa” Enero 2012

Campaña septiembre 2013 accidentes de tráfico in itinere: “Haz tu parte”



Medios: Prensa (y revistas especializadas), radio e Internet.
Tv

La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**

Líneas de actuación



5. Elaboración de la Guía del Consejo Sanitario



- PRESENTACIÓN
- INSTRUCCIONES DE GUÍA
- ÍNDICE PATOLOGÍAS
- GUÍA SOLO REFERENCIAS NORMATIVAS Y CONSEJOS PARA EL PACIENTE

Guía
de consejo sanitario en
SEGURIDAD VIAL LABORAL

2011
Ministerio de Sanidad y Consumo
2011
Ministerio de Sanidad y Consumo
2011
Ministerio de Sanidad y Consumo
2011
Ministerio de Sanidad y Consumo



Líneas de actuación



6. Actuaciones específicas para el transporte profesional

Campaña anual intensiva de vigilancia y control
de camiones y furgonetas

Control de camiones y furgonetas



Ver campaña



- Los camiones matriculados a partir del 10 de julio de 2011 deberán llevar obligatoriamente un marco reflectante del contorno.
- Se estima que la aplicación de la medida podrá reducir en un 30% los accidentes en los que se ven implicados

La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**



7. La Seguridad Vial Laboral en la nueva Estrategia 2011-2020

- La seguridad vial en la empresa está recogida dentro de los colectivos y temas clave de la Estrategia, así como una de las áreas de actuación
- La reducción del 30% de fallecidos por accidentes "in itinere" es uno de los trece Indicadores establecidos
- En las 4 diapositivas siguientes se recogen los cuatro ámbitos de actuación, así como las acciones e intervenciones asociadas a los mismos

Las áreas de actuación



*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

La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**

Áreas de actuación						
<i>8. Empresa y transporte profesional</i>						
		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.	M ^º T	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.	SGF		✓	✓	✓
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	DGT	✓		
8.1.6	Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.	INSHT	✓ DGT	✓		



Áreas de actuación						
<i>8. Empresa y transporte profesional</i>						
		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	DGT ATGC, Empresas	✓	✓	
8.2.2	Elaborar un estudio en profundidad sobre los accidentes in itinere.	INSHT	DGT, 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.	DGT	Fiscalía, INSHT	✓		



La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**

Áreas de actuación 

8. Empresa y transporte profesional

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.3. Ámbito de intervención "Las furgonetas"						
8.3.1	Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogenización y regulación de las furgonetas.	M ^o ITYC	M ^o F(DGTT)		✓	✓
8.3.2	Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.	DGT	M ^o F(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.	DGT	ATGC, M ^o F(DGTT)	✓		
8.4.2	Promover la señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.	DGT	DGT, M ^o F(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).	M ^o F(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).	M ^o F(DGTT)	M ^o E	✓		





- El contexto de la seguridad vial en el trabajo
- Líneas de actuación
- La actuación planificada: Plan Tipo de Seguridad Vial en la empresa.
- ISO 39.001
- Conclusiones

Contenido

28

La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**

LOS AGENTES 

La elaboración de un Plan de este tipo requiere la implicación de todos los agentes de la empresa



- Empresario**
 - Liderar la iniciativa para la elaboración del Plan.
 - Impulsar las medidas para reducir los riesgos.
- Trabajadores**
 - Elaborar propuestas y promover iniciativas.
 - Servir como coordinador de movilidad o intervenir al menos en la puesta en marcha y seguimiento de las medidas.
- Sindicatos y asociaciones empresariales**
 - 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.

29

Guía para la elaboración del Plan 



	Fase Preliminar	<ul style="list-style-type: none"> Paso 1: Implicar a la dirección y agentes participantes Paso 2: Asignar a los responsables del plan Paso 3: Movilizar a la organización
	Etapa 1. Diagnóstico	<ul style="list-style-type: none"> Paso 1: Identificar las principales características Paso 2: Analizar la movilidad Paso 3: Analizar los accidentes Paso 4: Analizar las condiciones reales de la conducción Paso 5: Analizar la gestión de los desplazamientos
	Etapa 2. Evaluación de riesgos	<ul style="list-style-type: none"> Paso 1: Asignar el nivel de exposición al riesgo Paso 2: Seleccionar colectivos prioritarios
	Etapa 3. Elaboración del plan	<ul style="list-style-type: none"> Paso 1: Definir los objetivos a alcanzar Paso 2: Seleccionar acciones Paso 3: Buscar sinergias y apoyos
	Etapa 4. Implantación del plan	<ul style="list-style-type: none"> Paso 1: Planificar las actividades a desarrollar Paso 2: Comunicación inicial a la organización Paso 3: Adecuación, en su caso, de instalaciones y equipos Paso 4: Establecimiento de procesos para la gestión Paso 5: Adaptación de la organización a los cambios
	Etapa 5. Seguimiento y evaluación	<ul style="list-style-type: none"> Paso 1: Definir los indicadores del plan de seguridad vial Paso 2: Obtener el valor de los indicadores Paso 3: Analizar y evaluar el resultado de los indicadores Paso 4: En su caso, establecer medidas correctivas o revisar las ya adoptadas

30

La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**

Guía para la elaboración del Plan 

El alcance del plan tipo de seguridad vial en la empresa



Accidentes de trabajo: toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.



Accidente de tráfico “in itinere”: aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo.

in itinere

→

en misión



Accidente de tráfico en jornada laboral: aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo.

31

Guía para la elaboración del Plan 

FASE PRELIMINAR



La **fase preliminar** es fundamental para movilizar a la organización y hacer partícipes a todos los trabajadores

Implicar a la dirección y a los agentes participantes

➔

Atendiendo a varios factores: las políticas de la empresa, la situación económica, etc... y elementos subjetivos como el estilo de dirección, la actitud ante la seguridad vial, etc.

Designar los responsables del plan

➔

La asignación de **roles y responsabilidades** dentro de la organización supone el inicio del proceso de desarrollo de una política de seguridad vial en la empresa.

↓

Movilizar la organización y hacer partícipes a todos los trabajadores

➔

Concienciar, sensibilizar, y **hacer ver** a toda la organización la existencia del riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico, especialmente si existe un historial de este tipo de accidentes en la empresa, cuáles son los riesgos más evidentes y qué va a hacer el plan para eliminarlos o mitigarlos.

32

La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**

Guía para la elaboración del Plan 

FASE PRELIMINAR

Definir a la dirección y agentes participantes → Asignar a los responsables del plan → Identificar a los responsables y tareas participativas e indicar los peligros.

El Plan deberá contemplar los desplazamientos dentro de la jornada de trabajo (tanto en misión como en el centro de trabajo), así como los desplazamientos in itinere,

El diagrama muestra un círculo central etiquetado como 'Factores De Riesgo'. Desde este círculo, se extienden cinco flechas hacia los siguientes factores:

- El trabajador, sus capacidades y su actitud
- El vehículo
- La vía
- Las políticas y la gestión de la empresa
- Las condiciones del entorno

La movilidad con origen en el ámbito laboral es uno de los principales motivos de desplazamiento (Movilia).

33

Guía para la elaboración del Plan 

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.

La **fase de diagnóstico** se compone del análisis de diferentes aspectos de la seguridad vial y puede realizarse con la ayuda de herramientas de autodiagnóstico

Identificar las principales características de la empresa

- Características de la organización y actividades.
- Tamaño y sector.
- Cualificación y número de trabajadores. Colectivos.
- Centros de trabajo y ubicación.

Analizar la movilidad

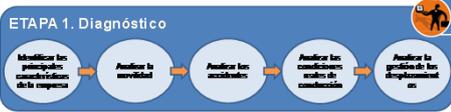
- Conocer la exposición al riesgo:
- Medios de transporte utilizados y los kilómetros recorridos.
- Conductas que pueden afectar a la capacidad de conducción.
- Teniendo en cuenta si son desplazamientos en misión o in itinere.

34

La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**

Guía para la elaboración del Plan 

ETAPA 1. Diagnóstico



Analizar los accidentes → El origen de la información de los accidentes puede ser: los partes de baja, los partes de accidente, la información transmitida por las compañías de seguros y la información procedente de los propios trabajadores.

Analizar las condiciones reales de conducción → Qué factores, relacionados con la propia gestión de la empresa están influyendo en el riesgo de sus trabajadores de sufrir un accidente de tráfico. (ej. Servicio a clientes)

Analizar la gestión de los desplazamientos en la empresa → Entre los ámbitos a analizar se encuentran:

- La organización de los itinerarios y de los tiempos.
- La gestión de los medios de transporte..
- La gestión de las comunicaciones..
- Las políticas de empresa.

35

Guía para la elaboración del Plan 

ETAPA 2. Evaluación de riesgos



La fase de evaluación de riesgos parte de la asignación de un nivel de riesgo a cada una de los problemas detectados durante la etapa de análisis.

Asignar el nivel de exposición al riesgo de cada colectivo → Se trata de medir el riesgo de accidente de tráfico con origen en:

- las conductas, hábitos y condiciones reales de conducción de los trabajadores.
- la gestión de la empresa sobre los desplazamientos.
- riesgos que se derivan del entorno de la propia empresa.

Seleccionar colectivos prioritarios → En el proceso se podrán identificar colectivos prioritarios (alto riesgo): focalizar acciones.
Impacto general sobre colectivos no prioritarios (bajo riesgo).

36

La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**

Guía para la elaboración del Plan 

ETAPA 3. Elaboración del plan 

Definir los objetivos a alcanzar → Seleccionar acciones → Buscar sinergias y apoyos

La **fase de elaboración del plan** y las medidas a implementar, exige la aplicación de dos enfoques claramente diferenciados según se trate de accidentes en itinere o accidentes en misión

Definir los objetivos a alcanzar → Deben ser **realizables** y lo suficientemente **ambiciosos** para que promuevan el esfuerzo para su consecución. Indicadores (% reducción accidentes, % renovación flota con criterios seguridad vial)

Seleccionar acciones → Catálogo de acciones.
Aplicar criterios de priorización (coste, beneficios esperados, dificultades, plazos, etc).

Buscar sinergias y apoyos. Favorecer la concertación → La **asociación con otras empresas**, o las sinergias con otras actuaciones que se estén llevando a cabo en la empresa en ese momento, adhesión a posibles **planes de seguridad vial promocionados por agentes públicos** o privados.

37

Guía para la elaboración del Plan 

ETAPA 4. Implantación del plan 

Planificar las actividades a desarrollar → Comunicar el plan a la organización → Adecuación, en su caso, de instalaciones y equipos → Evaluación o de progreso para evaluar el plan → Adaptación de la organización a los cambios

La **fase de implantación del plan** 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

Planificar las actividades a desarrollar →

- Identificación de los agentes clave: responsables y participantes
- Planificación temporal de las actividades a desarrollar.
- Elaborar un cronograma de acciones

Comunicación inicial a la organización → Se puede hacer uso de los medios de comunicación interna que tenga a su disposición: correo electrónico corporativo, paneles informativos, web corporativa, reuniones de empleados, etc.

Adecuación, en su caso, de las instalaciones y equipos → ¿Son adecuados los recursos disponibles para la implantación de las medidas? ¿Es necesario modificar o adquirir nuevo equipamiento para poder ejecutar las medidas planificadas?

38

La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**

Guía para la elaboración del Plan 

ETAPA 4. Implantación del plan



Establecimiento de procesos para la gestión del plan → Establecer un sistema de seguimiento del plan de empresa durante su desarrollo, y a la definición de un sistema de comunicación y “**feedback**” entre los responsables del plan y los trabajadores.

Adaptación de la organización a los cambios → La empresa, y los trabajadores, deben tener en cuenta que el plan va a provocar **cambios en su organización**.
El éxito de la implantación del mismo recae en gran parte, en como la organización es capaz de **asimilar** estos cambios y/o **adaptarse** a ellos.

39

Guía para la elaboración del Plan 

ETAPA 5. Seguimiento y evaluación



La **fase de seguimiento y evaluación** va a permitir a la empresa obtener información sobre la materialización real de las acciones y sobre sus resultados

Definir los indicadores → Permite a las empresas detectar las desviaciones que se produzcan durante el desarrollo del mismo, y por tanto, introducir medidas correctoras en caso de que fuesen necesarias.
Ejemplos de indicadores:

- Total accidentes
- Número de accidentes por vehículo o por conductor
- Tasa de utilización de transporte colectivo (t colectivo/ total trab)

Obtener el valor de los indicadores →

- **Fuentes externas:** datos de la seguridad social, información proporcionada por las compañías aseguradoras de la empresa...
- **Fuentes internas:** bases de datos de la empresa, partes de accidentes, cuestionarios dirigidos a los trabajadores, etc.

40

La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**

Guía para la elaboración del Plan 

ETAPA 5. Seguimiento y evaluación 



Analizar y evaluar el resultado de los indicadores →

- **Evaluaciones periódicas:** útil para conocer si las acciones del plan están siendo desarrolladas conforme a lo planificado.
- **Evaluación final:** al objeto de conocer si se han cumplido o no los objetivos marcados, y las causas que los han motivado.

Establecer medidas correctivas, o revisar las ya adoptadas →

En ocasiones, podría ser necesario el establecimiento de **nuevas medidas** o la **revisión** de medidas ya adoptadas cuyos indicadores reflejan que no se están desarrollando según lo previsto.

41

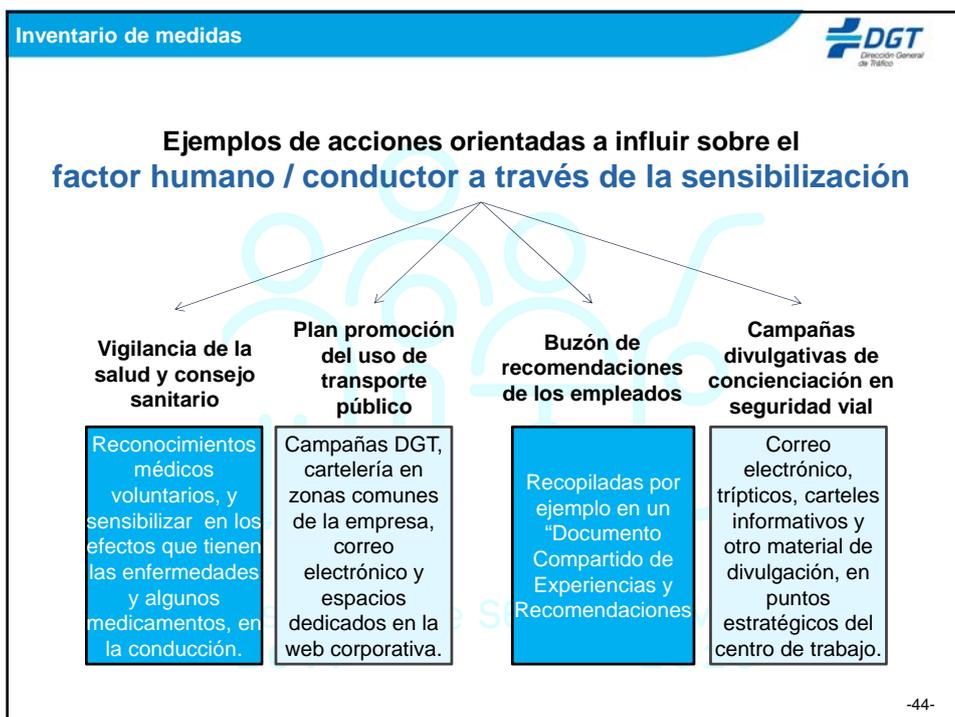
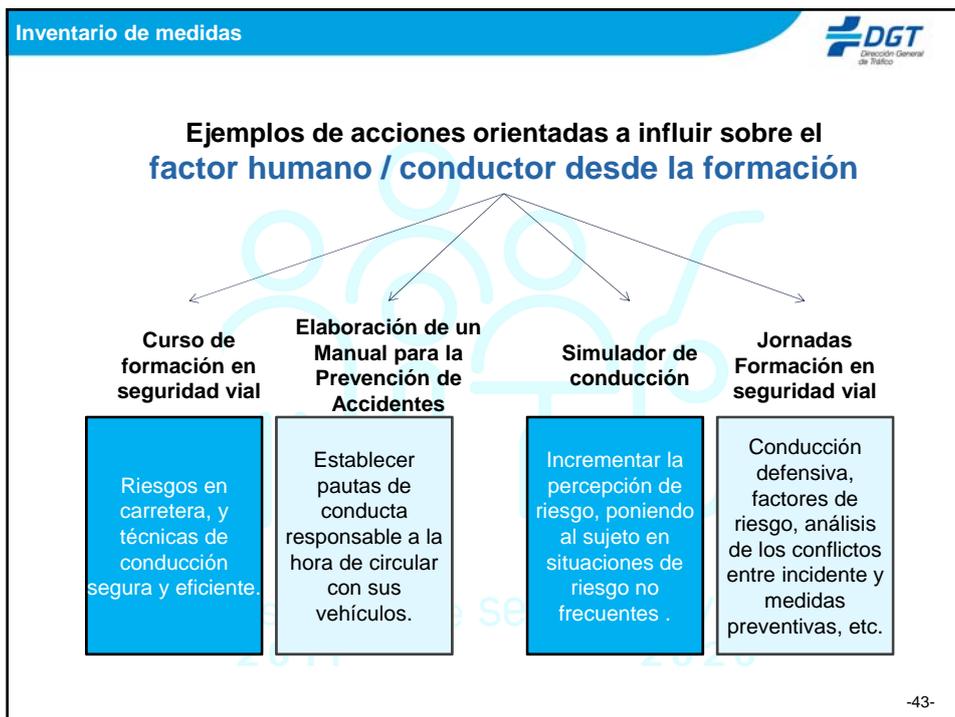
Inventario de medidas 



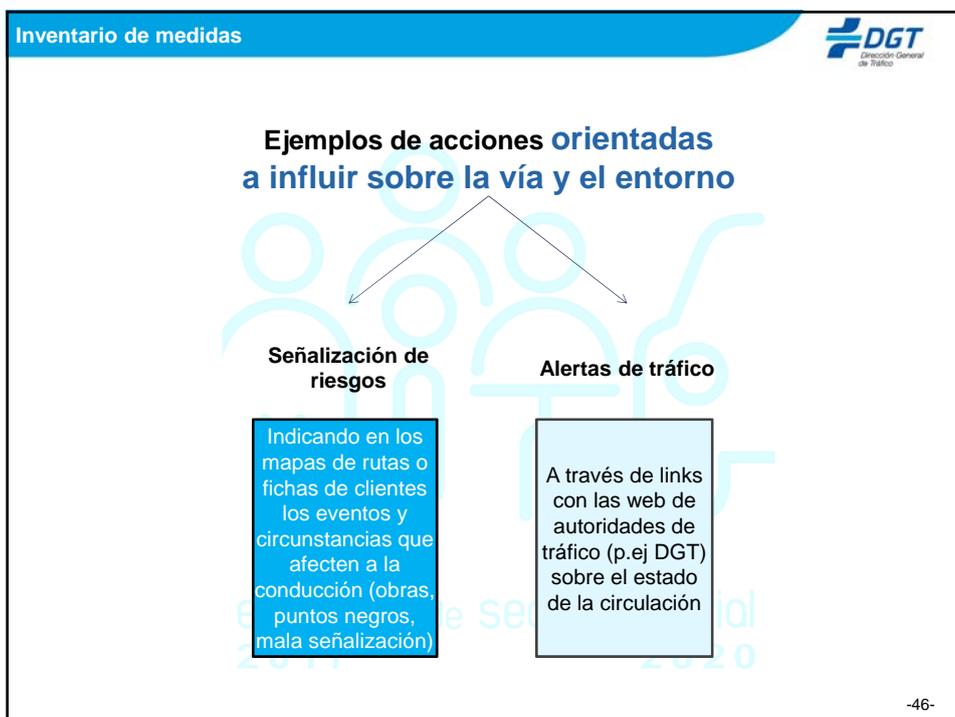
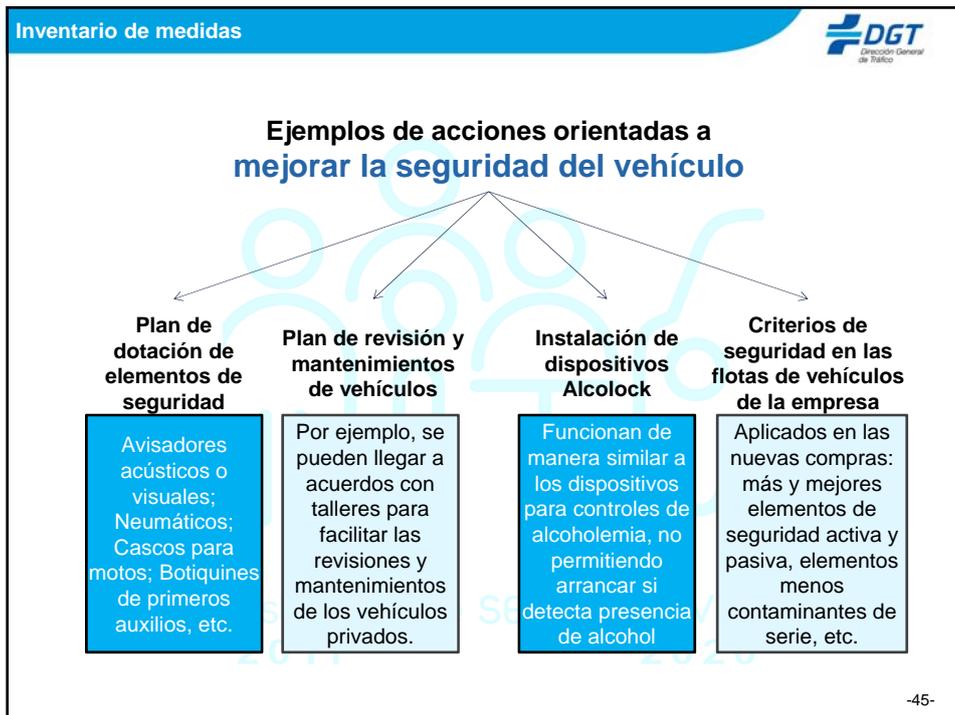
Acciones orientadas a influir sobre el factor humano / conductor desde la formación	Acciones orientadas a influir sobre el factor humano / conductor a través de la sensibilización	Acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo
Acciones dirigidas a la seguridad de la gestión de los desplazamientos	Acciones orientadas a influir sobre la vía y el entorno	Acciones sobre la gestión de las comunicaciones

42

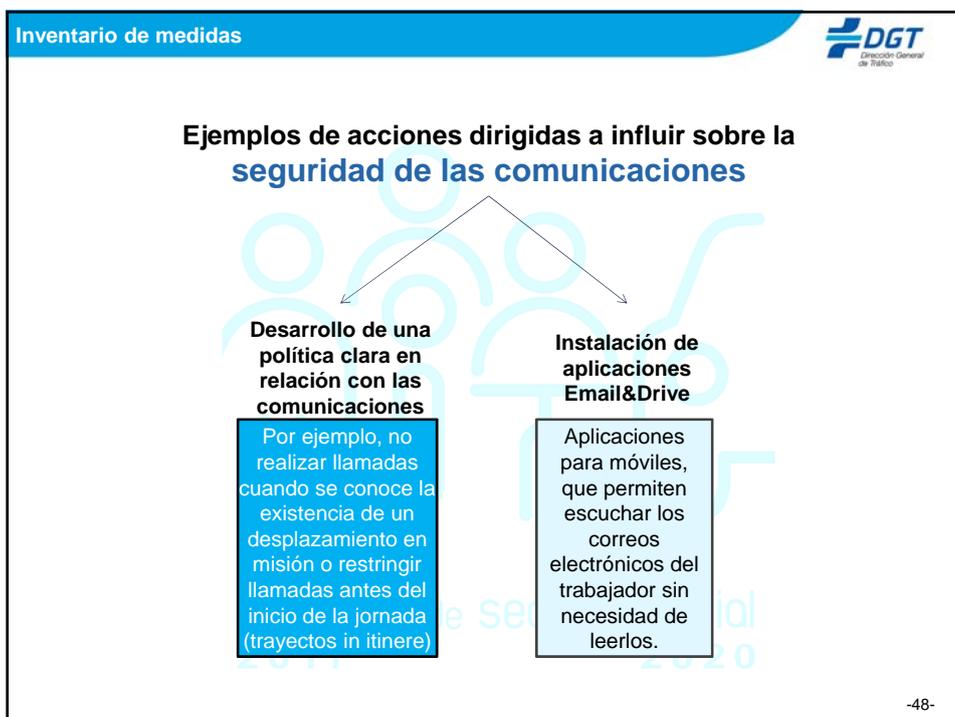
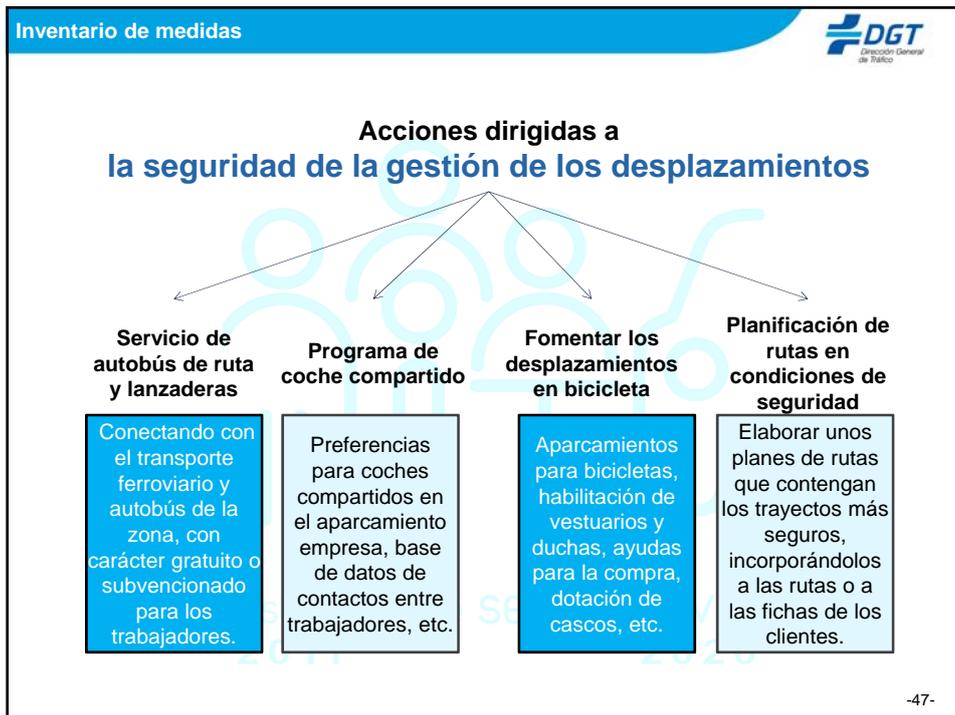
La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**



La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**



La sensibilización hacia la **SEGURIDAD VIAL** como parte de la **Prevención de Riesgos Laborales**



La sensibilización hacia la
SEGURIDAD VIAL
como parte de la
Prevención de Riesgos Laborales

Conclusiones



- La movilidad de nuestros trabajadores les expone a **RIESGO**.
- La implicación de las empresas con la seguridad vial no es un coste: es una **INVERSIÓN**.
- El **CONOCIMIENTO** de su incidencia real y los perjuicios sociales y económicos que conlleva constituye una premisa necesaria para lograr minimizar sus consecuencias.
- Se puede gestionar de una forma **más eficaz** si está **PLANIFICADA**, con unos objetivos claros y medibles; e **INTEGRADA** en la organización en sus estrategias de prevención de la seguridad y salud en el trabajo.
- Iniciar a la empresa en la gestión de la seguridad vial no requiere de elevadas inversiones, es posible diseñar y acometer **INICIATIVAS QUE SUMEN** e integren a los distintos colectivos que componen la organización.

-49-

MUCHAS GRACIAS
rcasado@dgt.es

