

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

SEGURTASUN SAILA
Segurtasun Sailburuordetza
Trafiko Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD
Viceconsejería de Seguridad
Dirección de Tráfico

**MARCO DE REFERENCIA PARA LA
GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
LABORAL Y MOVILIDAD SEGURA EN
ORGANIZACIONES Y EMPRESAS**

Autores:

Proyecto coordinado por
Tecnalia, con FESVIAL y
EUSKALIT para la Dirección de
Tráfico del Departamento de
Seguridad del Gobierno Vasco

Contenido

MARCO DE REFERENCIA PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL Y MOVILIDAD SEGURA EN ORGANIZACIONES Y EMPRESAS	1
.....	2
1. Introducción	4
b. Justificación del problema	6
c. El Modelo de Gestión Avanzada (MGA)	7
2. Cómo utilizar el marco de seguridad vial	9
3. Marco de seguridad vial	12
<u>1.</u> Estrategia	12
<u>2.</u> Clientes	14
<u>3.</u> Personas	16
<u>4.</u> Sociedad	22
<u>5.</u> Innovación	23
<u>6.</u> Resultados	24
4. Glosario	26

1. Introducción

a. Marco de Referencia

Los accidentes de tráfico son un problema de alto impacto social, de salud, económico y laboral, tanto por el número de muertos como por el número de personas que quedan lesionadas o con traumatismos de por vida. La reducción de los accidentes mortales en carretera en la década 2001-2010 cumplió el ambicioso objetivo de disminuir en un 50% el número total de muertos en accidentes de tráfico, según se estableció en la Estrategia Europea de Seguridad Vial. En esta nueva década, en la que ya nos encontramos, y que se extiende hasta el año 2020, el objetivo no es menor, sino que continúa siendo reducir la cifra de víctimas mortales por accidente de tráfico en un 50% más desde 2010.

Tanto la Organización Mundial de la Salud (OMS) como la Comisión Europea siguen haciendo un llamamiento a los gobiernos para que aúnen esfuerzos y criterios, que ayuden, desde diferentes aproximaciones a los ciudadanos a mejorar su movilidad y su seguridad vial; asociaciones, entidades, centros educativos, y empresas son lugares donde conviven las personas y los colectivos vulnerables al tráfico, y a los cuales hay que acudir para proporcionar una movilidad segura.

En los últimos años, el contexto laboral ha ido tomando protagonismo como espacio de intervención y actuación para la prevención de la siniestralidad vial, ya que las principales cifras de accidentalidad indican que muchos de los muertos y lesionados ocurren en nuestras carreteras derivados de los desplazamientos laborales por lo que las empresas y organizaciones comienzan a tomar conciencia de ello introduciendo medidas y acciones de seguridad vial en sus planes y programas de prevención.

Existe una iniciativa europea proveniente del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (European Transport Safety Council -ETSC) denominada Proyecto PRAISE “Prevención de accidentes y lesiones de tráfico y mejora de la seguridad de los trabajadores” que versa sobre los riesgos viales en el contexto laboral. El objetivo del proyecto es reconocer las buenas prácticas en materia de seguridad vial laboral, con el objetivo de ayudar a las empresas y

todo de tipo de instituciones a elevar sus exigencias de seguridad vial y prevenir lesiones entre sus empleados. Además, este proyecto reconoce anualmente, a través de unos premios, a las empresas que realizan acciones para prevenir la accidentalidad de sus trabajadores.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial del estado 2011-2020, también recoge la importancia del trabajo preventivo dentro del contexto laboral, tanto para los accidentes in-misión (los que se producen durante nuestra jornada laboral ya que el vehículo es la herramienta de trabajo) como los in-itinere (los que se producen en los desplazamientos de casa al trabajo y del trabajo a casa).

En el caso concreto de Euskadi, partiendo de unas bajas cifras de accidentalidad vial, continuar reduciendo la siniestralidad vial va a suponer un gran esfuerzo, siendo necesario focalizarse en los colectivos y ámbitos donde mayor siniestralidad se está detectando o donde menos se ha conseguido que descienda, en nuestro caso concreto en el contexto laboral. Solo en 2016, en Euskadi hubo 6 fallecidos, 40 heridos graves y más de 700 leves yendo o viniendo al puesto de trabajo y durante la jornada laboral.

Una de las metas estratégicas del PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE 2015-2020 de la Dirección de Tráfico es “Reducir un 40% el número de personas fallecidas y heridas graves en accidentes “in itinere” e “in misión” (durante la jornada laboral).

Además, la LÍNEA DE ACTUACIÓN 4 del citado Plan es **“Promover la prevención de riesgos laborales viales”**. La iniciativa E5.1.9 de dicho Plan, establece **“Lograr una implicación de la empresa en el ámbito de la Seguridad Vial”**, con el fin de favorecer la meta estratégica arriba citada.

De cualquier forma, promocionar la seguridad vial (y movilidad segura) en el contexto laboral es una corresponsabilidad conjunta de las administraciones, empresas y trabajadores, para lograr entre todos una movilidad laboral y urbana mucho más eficiente, segura y saludable.

b. Justificación del problema

Los factores que intervienen en un accidente de tráfico son muchos. Hoy día sabemos que la causalidad de los accidentes es una cuestión compleja, porque la persona es la que ocupa un papel central en su gestación. El ser humano debe interactuar con la máquina (conducir el vehículo, manejar el volante o el manillar, cambiar la dirección, frenar, cambiar la marcha, desembragar, acelerar, mirar los espejos...etc.), interactuar con el entorno (condiciones de luz, superficie de la carretera, meteorología, señales, perfil de la carretera...), interactuar con otros usuarios (peatones, vehículos de dos ruedas...). Todo ello hace que las causas sean múltiples, no únicas, que los factores sean independientes, que interactúen, o que lo hagan en diferente grado. (...). En otras palabras, un sistema no predecible (TRACE 2008).

El accidente de tráfico, desde un enfoque sistémico, tiene un componente ontológico (la persona, el vehículo y el entorno), un componente transformacional (una secuencia de eventos), uno funcional (fallo funcional humano) y un teleológico (aspectos sociales, tareas del conductor...). Pero en cualquier caso es un objeto complejo y también lo es el estudio de sus causas (TRACE 2008).

No es conveniente simplificar erróneamente y atribuir siempre la responsabilidad en todos los accidentes mortales a la velocidad. La investigación europea más reciente con cientos de accidentes mortales reconstruidos en profundidad (SafetyNet Accident Causation database, 2008) establece que casi siempre hay múltiples causas en los accidentes estudiados, y que los factores varían en según qué tipo de vehículos o qué clase de usuarios. Pero también establece las causas principales (que no únicas) y en qué porcentaje ocurrieron. Los **primeros** factores o causas en un 32% de los accidentes fatales reconstruidos tenía como factor dominante la **DISTRACCIÓN** o **INATENCIÓN**, en un 23% la **VELOCIDAD EXCESIVA** (siendo las motocicletas las que lo presentaban en mayor cantidad), en un 10% la **INFLUENCIA DE SUSTANCIAS** y la **FATIGA** era el factor dominante en un 8%.

El impulso a seguridad vial y la movilidad segura son esenciales para la prevención de los accidentes de tráfico y para la promoción de la salud dentro de los entornos laborales. Existen diferentes medidas y aproximaciones para abordar este problema en el contexto laboral y ante esta necesidad y través del impulso de la Dirección General de Tráfico del Gobierno Vasco, en colaboración con Euskalit y la Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial)

nace este Marco de referencia para la gestión de la seguridad vial laboral y la movilidad segura en organizaciones y empresas.

c. El Modelo de Gestión Avanzada (MGA)

El presente **Marco de referencia para la gestión de la seguridad vial laboral y movilidad segura en organizaciones y empresas** se ha diseñado siguiendo la estructura del Modelo de gestión Avanzada, ya que es la referencia principal en el ámbito de la gestión organizativa. Este modelo se desarrolló mediante la participación y el consenso de personas expertas en gestión pertenecientes a relevantes organizaciones e instituciones, coordinados por EUSKALIT.



El propósito de este modelo es orientar a todo tipo de empresas y organizaciones en la búsqueda de mejoras de competitividad y se divide en 6 grandes elementos (Estrategia, Clientes, Personas, Sociedad, Innovación y Resultados), que aportan todas las perspectivas necesarias para el desarrollo del sistema de gestión sobre el que estructurar la competitividad de las organizaciones, y lograr lo siguiente:

- Generar una visión de largo plazo que se materialice mediante una estrategia claramente definida.

- Orientar la organización hacia los clientes realizando una aportación diferencial de valor.
- Generar en las personas un sentimiento de pertenencia a un proyecto compartido.
- Aplicar la innovación en todos los ámbitos de la organización.
- Potenciar el compromiso con la sociedad, importante suministrador de capacidades competitivas relevantes.
- Alcanzar resultados satisfactorios para los diferentes grupos de interés de manera sostenida y equilibrada.

2. Cómo utilizar el marco de seguridad vial

El presente documento pretende ser un marco de referencia para la gestión de la seguridad vial laboral para organizaciones y empresas. Un marco que no pretende ser prescriptivo ni obligatorio, sino recopilar ideas y ejemplos que puedan servir de inspiración a las empresas para mejorar su compromiso con la seguridad vial.

Este marco integra dos perspectivas. La primera se despliega en la estructura y los seis elementos fundamentales de la gestión organizativa y empresarial, en base al Modelo de Gestión Avanzada, que sirven de base para agrupar las recomendaciones generales o específicas, en función de su grado de concreción. Además, se han resaltado (en negrita) aquellas recomendaciones que se consideran que en general suelen ser prioritarias. La segunda perspectiva se basa en un catálogo de ejemplos de buenas prácticas, que detallan y explican casos prácticos con los que se pueden materializar las recomendaciones priorizadas desde la perspectiva anterior.

La utilización práctica del presente documento como herramienta de apoyo durante el proceso de reflexión e identificación de áreas de mejora relacionadas con la seguridad vial podría ser la siguiente:

1. Definición del equipo o conjunto de personas que realizarán la reflexión: Lo ideal es que sea de naturaleza multidisciplinar, con representantes de los principales niveles y unidades organizativas, con especial hincapié en la alta dirección (cuyo compromiso es necesario), personas con actividades directamente afectadas por la seguridad vial y responsables de prevención.

2. Reflexión individual: Cada participante, utilizando el presente documento como guía, identifica puntos fuertes y áreas de mejora. Para ello, analiza cualitativamente las recomendaciones, tanto las generales como las específicas, su aplicabilidad en la organización y el nivel y rigor de despliegue. Para formalizar este análisis, escribe (preferiblemente utilizando la plantilla de informe) como puntos fuertes aquellas recomendaciones que se han implementado con más solidez (e identifica las buenas prácticas que las soportan) y como áreas de mejora las que estén en la situación contraria (no se han implementado y son de especial relevancia).

3. Consenso y contraste externo: El equipo multidisciplinar se reúne y tras compartir las reflexiones individuales, consensua los puntos fuertes y áreas de mejora, seleccionando las más relevantes. El resultado será un informe final con puntos fuertes y áreas de mejora en cada elemento. Posteriormente, se realizará una priorización final de las áreas de mejora, utilizando criterios como la potencialidad de reducción de riesgos y víctimas, optimización de recursos, viabilidad, etc. Durante todo este proceso es recomendable la presencia y apoyo de personas externas a la organización, preferiblemente con conocimientos avanzados en organización empresarial y/o seguridad vial.

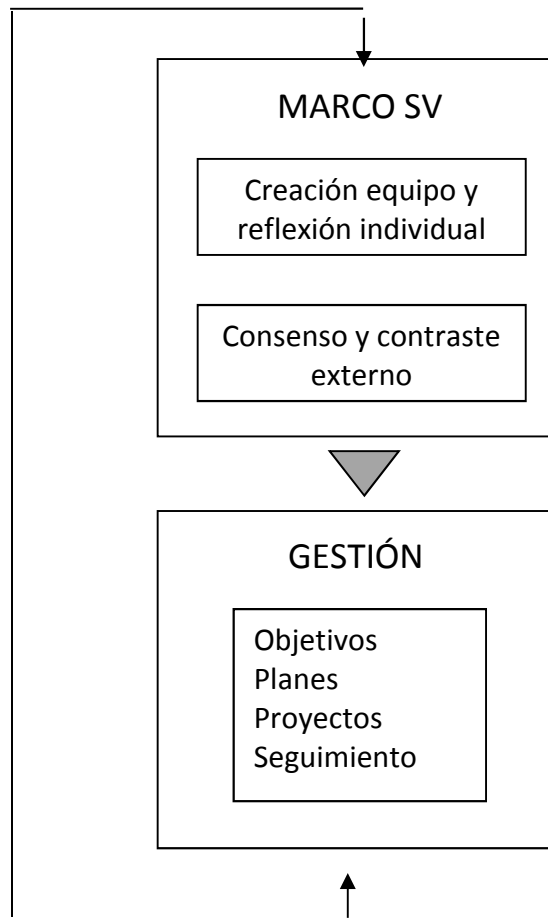
La utilización del presente marco es solo uno de los recursos que pueden utilizarse para avanzar en la mejora de la gestión de la seguridad vial. Previamente las organizaciones deberían sensibilizar y capacitar a las personas para que puedan conocer los principios básicos de la seguridad vial, para asegurarse de que podrán utilizar este marco adecuadamente como herramienta para la reflexión y priorización. Y que dispondrán de la base necesaria para posteriormente planificar las acciones y proyectos de mejora que sean pertinentes.

En este sentido, tras la reflexión y priorización de las áreas de mejora, éstas pueden utilizarse como inputs en los procesos de gestión habituales (plan de prevención o seguridad, plan de gestión, equipos de mejora, proyectos, etc.), incorporando a los mismos los siguientes aspectos relacionados con la seguridad vial:

- Objetivos, cuantitativos, cualitativos y plazo para su consecución.
- Planes o proyectos para la consecución de los objetivos, mediante los que se gestionen las acciones y recursos necesarios e involucrando a las personas pertinentes.

De todo ello se debería hacer seguimiento periódico.

Finalmente, es conveniente formalizar y cerrar un ciclo de mejora global, estableciendo la frecuencia con la que volverá a realizarse la reflexión con el apoyo del marco (y el contraste externo), que dará lugar a un nuevo análisis e identificación de puntos fuertes y áreas de mejora, que a su vez servirán de guía para establecer nuevos objetivos, acciones y planes.



3. Marco de seguridad vial

1. Estrategia

Para implementar y desplegar de forma efectiva la cultura de la seguridad vial, la reducción de la siniestralidad y la mejora y eficacia de la movilidad, ésta debe tener una presencia importante en la estrategia empresarial. Debe recopilarse y analizarse la información relacionada que sea necesaria y el concepto de seguridad vial debe integrarse en el proceso de desarrollo y gestión de la estrategia, teniendo en cuenta a todos los colectivos relacionados con la empresa, tanto internos (empleados) como externos (clientes, proveedores, sociedad...), pues pueden estar implicados en la movilidad y el desplazamiento. Deben definirse y desplegarse objetivos, planes y proyectos sobre seguridad vial laboral.

Recomendaciones que pueden ser aplicables:

- Gestionar toda la información importante sobre la seguridad vial (la relacionada con los grupos de interés, el contexto del entorno, la normativa aplicable, los resultados internos, etc.) y establecer los mecanismos para gestionar y transmitir esta información para su uso en la definición de la estrategia.

Identificar y analizar fuentes de información que aportan información relevante sobre seguridad vial: tecnología, mejores prácticas, tendencias, datos internos (datos de accidentes, desplazamientos realizados, vehículos), etc.

Identificar los grupos de interés en seguridad vial (personas, accionistas, clientes, proveedores, sociedad, etc.) y recoger información sobre sus necesidades e implicación.

Si se ofrecen productos o servicios relacionados con la seguridad vial, identificar las necesidades y compromisos que puedan tener los clientes en este sentido, tanto actuales como futuros.

Conocer la información legislativa relevante y las principales políticas y medidas en materia de seguridad vial y movilidad de las administraciones tanto europeas, nacionales, como autonómicas, territoriales y locales en materia de seguridad vial y movilidad.

- Integrar la seguridad vial laboral en la estrategia, los valores y principios éticos, políticas, etc., así como en los objetivos de la empresa.

Poner en valor la seguridad vial dentro de la definición del modelo de negocio.

Planificar y desplegar acciones, proyectos, recursos, etc. en el ámbito de seguridad vial, a todos los niveles que sea necesario.

- Definir y revisar objetivos, planes y proyectos sobre seguridad vial, gestionando en base a hechos datos, y resultados obtenidos.

Identificar qué objetivos de la estrategia están relacionados con la seguridad vial, tanto de manera directa como aquellos que puedan estarlo de manera indirecta.

- Comunicar la estrategia de seguridad vial a los grupos de interés: personas (trabajadores), clientes, aliados, etc.

Establecer una comunicación sencilla, clara y directa que refleje los objetivos sobre seguridad vial que se quieren alcanzar.

2. Clientes

Es importante que nuestros clientes y proveedores conozcan el compromiso adquirido con la seguridad vial, los compromisos de mejora con la movilidad, así como todos los beneficios derivados de su aplicación; reducción de muertos y lesionados por accidente de tráfico, reducción de costes empresariales derivados del accidente, política de eficiencia energética en el transporte, etc. En el caso de que se desarrollen, fabriquen y/o comercialicen productos y/o servicios para los clientes que tengan relación con la seguridad vial (transporte, vehículos, componentes, etc.), debe incorporarse esta perspectiva en toda la cadena de valor. Los clientes deben recibir productos y servicios que les faciliten el cumplimiento de sus compromisos y cubran sus necesidades en este sentido. Es necesario alinear a los proveedores con la estrategia de seguridad vial, para que puedan colaborar en la consecución de estos objetivos.

Recomendaciones que pueden ser aplicables:

- Disponer de mecanismos sistemáticos para conocer las necesidades y expectativas, explícitas e implícitas, de las diferentes tipologías de clientes, actuales y potenciales, en el ámbito de la seguridad vial.
- Involucrar a clientes en nuestras políticas y planes de seguridad vial laboral, incluyendo previsiones a futuro.

En los contactos establecidos con nuestros clientes promover y divulgar los compromisos adquiridos con la seguridad vial: Reducción de la siniestralidad, Mejora en movilidad, Transporte saludable y eficiente, Reducción de costes derivados de los no accidentes y de la disminución de la movilidad innecesaria.

Promover entre ellos la adopción de medidas a favor de la seguridad vial.

Evaluar el grado de satisfacción u opinión que nuestros clientes tienen frente al compromiso con la seguridad vial de la empresa.

Atender solicitudes y quejas de clientes y evaluar su satisfacción respecto a seguridad vial.

- Incorporar en los procesos de desarrollo, fabricación y/o comercialización de productos y servicios mecanismos para definir y asegurar el cumplimiento de los requisitos y especificaciones relacionados con la seguridad vial.

Tener en cuenta los conceptos de seguridad vial en los planes de marketing destinados al cliente y comunicarlos para hacerles partícipes.

Implementar una gestión económica que permita introducir y analizar las variables derivadas de la seguridad vial (o de su falta), para así mejorar en eficacia y eficiencia.

Planificar la actividad y producción teniendo en cuenta los conceptos de movilidad y seguridad vial y su posible efecto en la eficiencia.

Aplicar estrategias y medidas de seguridad vial en almacenes e inventarios de materiales.

- Trasladar a proveedores y aliados los requisitos y especificaciones de productos y servicios relacionados con la seguridad vial y asegurar su cumplimiento.

Involucrar, estimular, incentivar y dar apoyo a los proveedores para que incorporen los conceptos y metodologías de Seguridad Vial en su gestión.

Invitar a nuestros proveedores a que se sumen a nuestras acciones campañas y medidas de seguridad vial.

3. Personas

Una organización avanzada atiende, desarrolla y cuida de sus personas, estableciendo mecanismos y medidas que favorezcan e incrementen su seguridad en el trabajo y eviten los accidentes laborales, incluidos los relacionados con los desplazamientos in itinere y en misión. Por ello las personas son los principales destinatarios de los planes de seguridad vial, que deben cubrir todos los ámbitos y actividades, aportando los recursos y medios que sean necesarios para prevenir los accidentes de tráfico.

Recomendaciones que pueden ser aplicables:

- Establecer variables/elementos de seguridad vial en los procesos internos relacionados con la política de RRHH y la gestión de personas.

Introducir la seguridad vial en los procesos de contratación de nuevo personal en la empresa e incluir estos criterios de seguridad vial en el manual de bienvenida.

Implementar dentro de la prevención de riesgos laborales todos los riesgos derivados de la movilidad y el transporte tanto in-itinere como en misión.

Desarrollar sistemas retributivos que valoren las actitudes y comportamientos con la seguridad vial.

Promover y dar facilidades para la reducción de la movilidad innecesaria potenciando el teletrabajo, reuniones vía net, coche compartido, promover el uso del transporte público, TIC, flexibilidad horaria para reducir su movilidad, etc.

Establecer planes, recursos, programas de formación en seguridad vial orientadas a la capacitación de las personas en función de sus necesidades detectadas en los desplazamientos laborales que realizan para que puedan desarrollar sus competencias laborales con los menores riesgos viales.

Proporcionar todas las informaciones necesarias en materia de seguridad vial para la mejora de la seguridad.

Evaluar periódicamente los planes de formación y evaluación de riesgos en material de seguridad vial.

Hacer partícipes a las personas de la organización que formen parte de la creación de los planes y medidas de seguridad vial, así como de la realización de campañas y medidas. Implicarlas en el proyecto y atender sus sugerencias y participación.

Atender a la diversidad, en caso de tener personas víctimas o familiares de víctimas de accidentes de tráfico.

- Transmitir a las personas los objetivos globales relacionados con la seguridad vial y los específicos o individuales a través de los manuales de bienvenida, los valores de la empresa y de su cultura, y realizar seguimiento de todos ellos.
- Identificar el nivel de riesgo de cada persona en el ámbito de la seguridad vial.
- Realizar el análisis de las necesidades y opciones de movilidad, teniendo en cuenta las variables relevantes: planificación de rutas, optimizando la flexibilidad de conductores, evitando puntos negros, fomentando el transporte colectivo, asegurando el descanso necesario, eligiendo las vías más adecuadas, optimizando los horarios, adaptándose a la climatología, etc.

Tener en cuenta las velocidades recomendadas de cada tramo a la hora de establecer las rutas en misión y los objetivos temporales.

Tener en cuenta el nivel de seguridad de los distintos tipos de vías a la hora de trazar las rutas para la actividad de los conductores en sus desplazamientos en misión. Tener en cuenta los días de la semana y las horas de mayor siniestralidad en las vías elegidas.

Tener en cuenta el volumen de trabajo y los posibles imprevistos y sobrecargas de trabajo a la hora de programar los objetivos temporales de los conductores, estableciendo un protocolo de actuación en caso de avería, atascos, accidentes, etc. que permita aumentar la seguridad de aquellas personas que deben conducir para el desarrollo de su actividad.

Programar los horarios y turnos de los conductores respetando las adecuadas horas de sueño, para evitar la exposición al riesgo de la somnolencia en la conducción. Establecer paradas mínimas de descanso en la organización de la actividad, con la recomendación de salir del vehículo, caminar y descansar cada 200 Km recorridos o dos horas de trayecto. Establecer periodos adecuados de descanso entre las comidas y la conducción, evitando las prisas y el estrés de las personas que tienen que conducir.

Tener en cuenta la densidad del tráfico a la hora de trazar las rutas en misión. Tener en cuenta los factores climatológicos a la hora de fijar los objetivos temporales o las condiciones de los desplazamientos en misión.

Disponer de un sistema de sanciones a los conductores que rebasen los límites de velocidad, haciéndoles responsables de la infracción cometida.

Tener en cuenta el aumento de los desplazamientos en determinados meses del año a la hora de planificar los desplazamientos en misión.

Promover la Flexibilidad en las horas de entrada y salida para ayudar a reducir los accidentes in itinere. Aconsejar la precaución a la entrada y salida del trabajo, y en aquellas horas donde hay mayor riesgo de sufrir un accidente de tráfico.

Tener en cuenta la posible concentración de peatones, por ejemplo zonas escolares, a la hora de trazar las rutas habituales de los conductores de la empresa.

Tener en cuenta los desplazamientos de los empleados en la organización de cenas o comidas de empresa.

Establecer algún criterio a la hora de abonar dietas y gastos de representación a los empleados para promover en la medida de lo posible el uso del transporte público.

Comprobar las prescripciones de medicamentos consumidos por los empleados cuyo puesto de trabajo implica la conducción de vehículos tanto para sus desplazamientos in itinere como en misión.

Disponer de un protocolo de actuación para identificar o actuar ante casos de adicciones en trabajadores que puedan suponer un peligro en sus desplazamientos.

- Planificar y ejecutar las acciones de mantenimiento y mejora de la seguridad de las flotas de vehículos y equipos para el desplazamiento y la movilidad.

Adquirir los vehículos no solo por el precio, sino en función de su seguridad (estrellas EURONCAP) y su eficiencia.

Renovar los vehículos que acumulen averías, golpes o hayan quedado obsoletos en medidas de seguridad (airbags, ABS, ESP....).

Revisar el alumbrado de los vehículos, e correcto funcionamiento de todas las lámparas, el reglaje de faros, la limpieza del cristal...

Regular la altura de las luces delanteras teniendo en cuenta la carga del vehículo.

Controlar la presión de los neumáticos de los vehículos de la empresa.

Comprobar la profundidad del dibujo de los neumáticos.

Verificar la presión de las ruedas de repuesto.

Revisar la suspensión de los vehículos de la empresa.

Revisar el nivel de líquido de frenos de los vehículos de la empresa y el estado de los latiguillos por donde circula.

Revisar de forma periódica el estado de discos y pastillas de freno.

Disponer de recomendaciones internas de buen uso del cinturón de seguridad (no conducir con abrigos o ropa muy gruesa, no utilizar pinzas, o no colocar nada debajo del cinturón, como por ejemplo una almohada).

Sustituir los cinturones de los vehículos que hayan sufrido un golpe.

Transmitir a los empleados los riesgos de un asiento demasiado inclinado Informar a los/las conductores/as de la distancia adecuada de colocación con respecto al airbag.

Llevar a cabo un control preventivo del uso del casco.

Revisar el ajuste y los anclajes de los vehículos.

Revisar el chasis de los vehículos que se han visto implicados en un accidente.

Se dispone de un procedimiento de ajuste de los elementos del vehículo para cada trabajador/a que los utilice.

Asegurar que las condiciones de los vehículos de los/las trabajadores/as se adaptan a las condiciones meteorológicas de la zona en cada momento.

Realizar revisiones del estado mecánico de los vehículos ante períodos de condiciones climatológicas adversas.

- Capacitar a las personas para asegurar que disponen de todas las competencias necesarias para minimizar los riesgos relacionados con la seguridad vial: seguridad pasiva, velocidad, sustancias, sueño, distracciones, estrés, etc. a través del desarrollo de programas de formación específicos en función del perfil de cada persona y campañas de concienciación e información.

Realizar actividades de sensibilización y formación a la plantilla sobre los principales riesgos en la conducción de vehículos, adaptados a sus necesidades específicas.

Formar a los/las trabajadores/as para conducir en condiciones meteorológicas específicas.

Ofrecer formación sobre precauciones en las horas de entrada y salida de los centros de trabajo, que coinciden también con atascos y mayor presencia de vehículos en las vías, ya que son las horas en las que se producen estadísticamente más accidentes.

Ofrecer formación sobre las precauciones en los desplazamientos laborales en los meses de mayor siniestralidad en las carreteras, debido al incremento de los desplazamientos.

Organizar acciones de sensibilización relacionadas con las consecuencias de la conducción bajo los efectos de alcohol, drogas y/o fármacos.

- Instalar y mantener equipos y sistemas para el control que faciliten el cumplimiento de las directrices y recomendaciones sobre seguridad vial y las competencias asociadas: uso de cinturón, airbag, casco, reposacabezas, tacógrafos, limitadores de velocidad, etc.

Instalar dispositivos que avisan del exceso de velocidad a los conductores en los vehículos de la flota.

Realizar pruebas para detectar la apnea del sueño.

Disponer de protocolos para la programación de navegadores y otros dispositivos antes de comenzar la conducción.

Instalar dispositivos de manos libres en los vehículos.

Disponer de un protocolo de comunicación con sus trabajadores para no molestar o dar aviso de que mientras conducen no se realicen ni reciban llamadas aunque dispongan de sistemas de manos libres.

- Evaluar el desempeño y competencia de las personas en el cumplimiento de las directrices y recomendaciones sobre seguridad vial a través de indicadores específicos.
- Las personas que deben ejercer el liderazgo actúan como referentes respecto a su capacitación y cumplimiento con las directrices sobre seguridad vial e impulsan que las personas con las que colaboran también lo sean.

4. Sociedad

La movilidad y la seguridad vial son relevantes en todos los ámbitos de la sociedad. Por ello las empresas deben identificar su impacto en su entorno social y gestionar los recursos, proyectos y acciones relacionados, con el objeto de contribuir a la mejora de la seguridad vial, movilidad y cuidado del medio ambiente.

Recomendaciones que pueden ser aplicables:

- Identificar los grupos de interés relacionados con la sociedad y afectados por nuestra actividad en relación a la seguridad vial (peatones, otros vehículos, asociaciones de vecinos próximos a la empresa, etc.). Disponer de mecanismos para conocer sus necesidades y expectativas, tales como encuestas de opinión, movilidad, etc.
- Establecer objetivos y planificar y gestionar proyectos o acciones dirigidos a mejorar nuestro impacto en la seguridad vial de la sociedad, a través de campañas genéricas de concienciación e información.
- Al analizar los riesgos, al formalizar directrices y planes y al gestionar recursos para la seguridad vial, tener también en cuenta la sostenibilidad y la minimización del impacto medioambiental.
- Difundir en la sociedad las buenas prácticas realizadas en la organización como una forma de sensibilización o concienciación de la importancia de la seguridad vial.
- Si se desarrollan, fabrican o comercializan productos o servicios relacionados con la seguridad vial (transporte, vehículos, componentes, etc.), incorporar la perspectiva medioambiental con objeto de minimizar o reducir su impacto en este sentido.

5. Innovación

Un contexto interno de gestión que favorezca la innovación permite incorporar nuevos enfoques y mejorar los existentes en el ámbito de la seguridad vial. La innovación también permite aportar valor añadido en caso de que se desarrollen, fabriquen o comercialicen productos o servicios relacionados con la seguridad vial y el transporte.

Recomendaciones que podrían ser aplicables:

- Dar facilidades a las personas para que puedan aportar ideas y mejorar planteamientos sobre seguridad vial: tiempo específico, recursos, foros de intercambio, conocimiento de mejores prácticas, etc.
- Identificar mecanismos y elementos externos que ayuden a innovar en seguridad vial: relaciones con expertos, vigilancia tecnológica, normativa, uso de las TIC's y redes sociales, etc.
- Sistematizar la gestión de proyectos relacionados con la seguridad vial y la identificación y gestión de ideas para innovar en esta área.

6. Resultados

Una organización avanzada debería establecer objetivos en todos los ámbitos relevantes en seguridad vial, teniendo en cuenta el corto y largo plazo y la información objetiva importante y pertinente, así como estableciendo las relaciones causa-efecto. Además, debería alcanzar resultados satisfactorios en los objetivos establecidos. Para que la gestión y desarrollo de los programas específicos de seguridad vial sean eficaces en las empresas, es fundamental realizar una valoración de los resultados y, en función de dicha valoración, revisar la estrategia y los programas.

Indicadores que podrían ser aplicables:

1. Número de accidentes laborales con baja
2. Número de accidentes laborales in itinere
3. Número de accidentes laborales in itinere con baja
4. Número de accidentes laborales in itinere mortales
5. Número de accidentes laborales en misión
6. Número de accidentes laborales en misión con baja
7. Número de accidentes laborales en misión mortales
8. Gastos derivados de accidentes de tráfico:
 - 8.1 Seguros
 - 8.2 Indemnizaciones
 - 8.3 Bajas
 - 8.4 Productividad

9. Jornadas de baja derivadas de los accidentes de tráfico laborales:

9.1.- Accidentes en misión

9.2 Accidentes in itinere

10. Horas de formación en seguridad vial impartidas a las personas de la empresa en función de su perfil.

11. Número de campañas de concienciación e información realizadas: a las personas, clientes y sociedad.

12. Número de Km. Ahorrados por sistemas de colaboración online, videoconferencias, etc.

13. Nº de desplazamientos innecesarios evitados por una gestión más eficiente de reuniones.

14. Número de utilizaciones de las medidas de flexibilidad horaria que han evitado las prisas o los atascos.

15. Número de mejoras o innovaciones implementadas en los procesos o protocolos relacionados con la seguridad vial y movilidad segura

16. Resultados de encuestas respecto a la percepción y opinión de las personas en este ámbito (sensibilización, relevancia, rigor, participación, satisfacción con planes, innovación, etc.)

17. Percepción de otros grupos de interés (clientes, proveedores, sociedad...) respecto a las acciones y enfoques en este ámbito.

4. Glosario

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

Accidente de tráfico: colisión u otro tipo de impacto en la vía pública que causa muerte, lesión o daño material.

Accidente laboral: toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión del trabajo que ejecute por cuenta ajena, este puede ser con baja o sin baja, sin lesión, con lesión de menos de 30 días, con más de 30 días, con lesión irrecuperable o mortal

Accidente laboral de tráfico: aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio- trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. Se pueden, a su vez, dividir en dos, los accidentes 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 trasportes. Se incluyen también en este grupo aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento, etc.) y el accidente “**en-misión**”, que es aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión.

Accidente tráfico in itinere: aquel que sucede al ir o volver del domicilio habitual al centro de trabajo o viceversa. Según el artículo 115.2 a) de la Ley General de la Seguridad Social, se considera accidente in itinere el que sufre el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo. La calificación de accidente in itinere como de trabajo, se basa en el supuesto de que, de no haber tenido que ir el accidentado a su trabajo desde su casa, o a la inversa, no se hubiera producido la lesión. Existen 3 criterios o elementos determinantes del accidente in itinere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones entre el Trabajo y el accidente y, que se emplee el itinerario habitual.

Costes directos de la empresa en los accidentes de tráfico laborales: aquellos que la empresa puede contabilizar y cuantificar fácilmente tras haberse producido un accidente de tráfico laboral. Ejemplo: Horas perdidas de trabajo, pérdida de producción, atención médica, etc.

Costes indirectos de la empresa en los accidentes de tráfico laborales: aquellos que no se pueden medir de manera real ni exacta, pero que están indudablemente relacionados con el accidente. Ejemplo: pérdida de imagen de la empresa, desmotivación de los empleados, etc.

Desempeño en seguridad vial: Resultados medibles de la gestión de una organización a su contribución a la seguridad vial

Incidente tráfico: Suceso proveniente de un elemento del sistema vial o de factores externos al mismo sin víctimas

Indicador de desempeño en seguridad vial: Factor medible, elemento o criterio que contribuye a la SV en el que una organización puede ejercer influencia y que le permite determinar los impactos en la seguridad vial.

Indicador de seguridad vial: factor medible, elemento o criterio que contribuye a la seguridad vial en el que una organización puede ejercer influencia, y que le permite determinar los impactos en la seguridad vial.

Seguridad vial: Factores y condiciones de los accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico que tienen un impacto o potencial de tenerlo en la muerte o heridas graves de los usuarios de la vía.

Sistema vial: Vía pública, vehículos, sistema de emergencias médicas y usuarios de la vía, así como sus interacciones.

Tráfico vial: Uso motorizado o no de la vía pública.

Usuario de la vía: Cualquier persona que se encuentre en la vía pública.

Vía pública: Superficie que usan los vehículos y las personas para viajar, incluida la zona colindante (Nota 1: los ferrocarriles se incluyen si hay cruces a nivel o tranvías que circulan por la vía pública).