

Seguridad vial laboral

*Un entorno laboral seguro y saludable
ha de ser la prioridad*

*La implicación de las empresas
en la **seguridad vial** de sus personas trabajadoras
no es un coste, es una **INVERSIÓN***

Subvencionado por:



Instituto Andaluz de Prevención
de Riesgos Laborales
Consejería de Empleo, Empresa
y Trabajo Autónomo



ACCIONES DE ASISTENCIA TÉCNICA E INFORMACIÓN EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES
Y FOMENTO DE LA CULTURA PREVENTIVA.
ESTÁ SUBVENCIONADA POR EL INSTITUTO ANDALUZ DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.

Índice

1. Introducción	P. 4
2. Objetivos	P. 5
3. Contenido	P. 6
<i>Módulo I. ¿Qué es la seguridad vial laboral?</i>	<i>P. 6</i>
<i>Módulo II. Origen y datos de siniestralidad</i>	<i>P. 8</i>
<i>Módulo III. Factores de riesgo y daños a la salud</i>	<i>P. 13</i>
<i>Módulo IV. Medidas preventivas</i>	<i>P. 17</i>
<i>Módulo V. Movilidad segura y sostenible</i>	<i>P. 19</i>
<i>Módulo VI. Exige tus derechos</i>	<i>P. 22</i>
- Cuestionario de autoevaluación	P.24
- Anexos	P. 29

1. Introducción

Los accidentes de tráfico representan un serio desafío en nuestra sociedad, con una notable incidencia en el ámbito laboral.

Los vehículos y otros equipos de trabajo móviles son de por sí las máquinas más peligrosas por los grandes daños que generan, siendo múltiples **los factores de riesgo** con necesidad de eliminar y controlar. Estos factores de riesgo están relacionados con el **estado del vehículo**, las **infraestructuras viales**, el **entorno**, y, por supuesto, con **aspectos humanos y organizacionales** que se vinculan a las necesidades y circunstancias personales y a la actividad económica.

Según lo que defiende **la Comisión Europea**, la seguridad vial es **una responsabilidad conjunta entre los agentes públicos y privados**, y por ello, es necesaria la estrecha colaboración de las Administraciones competentes y la participación activa de todos los colectivos afectados: organismos técnicos, asociaciones profesionales, empresas y personas trabajadoras.

Los accidentes laborales de tráfico pueden ocurrir durante la jornada laboral y también en el trayecto del domicilio al trabajo.

Por tanto, para intervenir en la mejora de los índices de siniestralidad es imprescindible abordarla desde una perspectiva integral de salud laboral, no sólo en el centro de trabajo, sino fuera de él.



2. Objetivos

La guía persigue fundamentalmente los siguientes objetivos:

- Fomentar el interés por la **Prevención de Riesgos Laborales**.
- Conocer la conceptualización de los **accidentes de tráfico laborales**.
- Seguridad vial laboral desde la **perspectiva de género**.
- Comentar las diferentes **medidas y políticas de protección**.
- Conocer los **correctos hábitos de conducción**.

REFERENCIAS LEGISLATIVAS Y TÉCNICAS

- Ley 31/1995 de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales.
- Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.
- Nota Técnica de Prevención 1.090 Riesgos Laborales viarios: marco conceptual (I).
- Nota Técnica de Prevención 1.091 Riesgos laborales viarios: marco conceptual (II).
- Píldora informativa Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo “Accidentes laborales de tráfico 2022”.
- “Los factores de riesgo relacionados con la seguridad vial durante la jornada laboral y su evaluación” del Departament d’Empresa i Ocupació de la Generalitat de Catalunya.
- Seguridad vial: situación actual, estrategias y actuaciones empresariales. “Políticas y estrategias nacionales relacionadas con la seguridad vial”.
- Estrategia Seguridad Vial 2030 de la Dirección General de Tráfico.
- Plan de Actuaciones de Seguridad Vial 2024-2025 de la Dirección General de Tráfico.



3. Contenido

Módulo I: ¿Qué es la seguridad vial laboral?

La Seguridad Vial se centra en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. **En el ámbito laboral se centra en garantizar la protección de las personas trabajadoras** mientras realizan desplazamientos vinculados a su actividad laboral.

La ley General de la Seguridad Social define accidente de trabajo en su artículo 156:

“1. Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

2. Tendrán la **consideración de accidentes de trabajo:**

- a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.
- b) Los que sufra el trabajador con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical, así como los ocurridos al ir o al volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos.
- c) Los ocurridos con ocasión o por consecuencia de las tareas que, aun siendo distintas a las de su grupo profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa.
- d) Los acaecidos en actos de salvamento y en otros de naturaleza análoga, cuando unos y otros tengan conexión con el trabajo.
- e) Las enfermedades, no incluidas en el artículo siguiente, que contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo, siempre que se pruebe que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la ejecución del mismo.
- f) Las enfermedades o defectos, padecidos con anterioridad por el trabajador, que se agraven como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente.
- g) Las consecuencias del accidente que resulten modificadas en su naturaleza, duración, gravedad o terminación, por enfermedades intercurrentes, que constituyan complicaciones derivadas del proceso patológico determinado por



el accidente mismo o tengan su origen en afecciones adquiridas en el nuevo medio en que se haya situado el paciente para su curación.

3. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo.

4. No obstante lo establecido en los apartados anteriores, no tendrán la consideración de accidente de trabajo:

a) Los que sean debidos a fuerza mayor extraña al trabajo, entendiéndose por esta la que sea de tal naturaleza que no guarde relación alguna con el trabajo que se ejecutaba al ocurrir el accidente.

En ningún caso se considerará fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza.

b) Los que sean debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado.

5. No impedirán la calificación de un accidente como de trabajo:

a) **La imprudencia profesional** que sea **consecuencia del ejercicio habitual** de un trabajo y se derive de la confianza que este inspira.

b) **La concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o de un tercero**, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo”.



Entre los conceptos esenciales, debemos saber diferenciar la clase de accidente de trabajo derivado de la movilidad. La **Nota Técnica de Prevención número 1.090** los define:

- **Accidente laboral de tráfico (ALT):** es toda lesión corporal que sufre una persona trabajadora con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta y en el cual intervenga un vehículo en movimiento en vía pública afectada por la legislación de tráfico, circulando vehículos a motor. Quedarían entonces excluidos los accidentes producidos en vías interiores de centros de trabajo.
- **Accidente de trabajo “in itinere”:** la jurisprudencia ha definido de modo preciso lo que se considera por accidente “in itinere”, puesto que puntualiza lo siguiente:
- El accidente debe producirse en el recorrido habitual entre el lugar de residencia y el de trabajo.
- No deben producirse interrupciones durante dicho recorrido habitual.

Hay que tener en cuenta que no todos los accidentes de trabajo “in itinere” son accidentes de tráfico, también hay caídas, patologías no traumáticas, etc.

- **Accidente de trabajo in misión:** es aquel sufrido por la persona trabajadora 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 de trabajo de conductores profesionales:** es aquel sufrido o provocado por la persona trabajadora que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros, conductores de servicios de trasportes o personas que realizan con vehículo propio o de la empresa tareas comerciales y de atención a clientes. 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.

Por ello, **la responsabilidad de su prevención recae sobre las empresas y los poderes públicos.**

Módulo II: Origen y datos de siniestralidad

La idea de que el trabajo realizado a través de medios y modos de transporte en las carreteras es distinto a otras actividades laborales, debido a **su naturaleza impredecible y móvil, ha llevado a justificar la falta de medidas preventivas** frente a los riesgos relacionados con estas tareas.

Históricamente, **cualquier mención a los ALT ha tendido a culpar al individuo, considerándolo el único responsable de sus acciones al conducir.** Se ha etiquetado como error humano todos aquellos accidentes en los que no se podía probar de manera concluyente un fallo mecánico del vehículo.

La movilidad relacionada con el tráfico se está convirtiendo en **una nueva característica del proceso laboral**, presente en todos los sectores:

- El traslado desde el lugar habitual de trabajo a otros sitios para realizar diversas tareas como **mantenimiento, construcción o asesoramiento.**
- **El centro de trabajo** se vuelve cada vez **más difuso**, siendo prácticamente sólo un lugar de referencia, pues la tarea se realiza donde el cliente lo requiere.
- Otra característica importante es el **notable incremento de los modos de transporte por carretera para mercancías o viajeros** que congestionan las vías públicas.

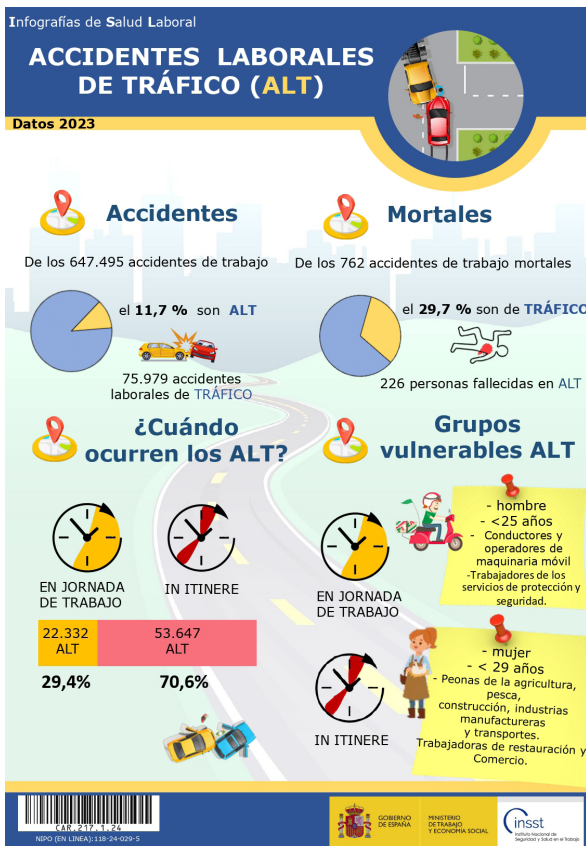
Los ALT representan un problema significativo en términos humanos, económicos y sociales. A menudo se perciben como eventos inevitables y



fortuitos, desvinculados del ámbito laboral, incluso por los propios trabajadores y trabajadoras. **Esta percepción fomenta la individualización del problema**, lo que dificulta un análisis exhaustivo **y, como resultado, lleva a la ausencia de políticas preventivas adecuadas.**

Un accidente no ocurre por casualidad, ni siquiera al conducir. Los accidentes siempre pueden ser estudiados e investigados; el análisis permite identificar errores y planificar cómo corregirlos.

El Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, entre sus píldoras informativas muestra algunas con contenido sobre los accidentes laborales de tráfico fruto de la actual Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo (EESST) 2023-2027. **En el año 2023 se registraron 75.979 accidentes laborales de tráfico**, que representan **un 11,7 % del total de accidentes de trabajo**. En ellos fallecieron 226 personas trabajadoras, un 29,7 % de los accidentes mortales de trabajo.



Los accidentes laborales de tráfico (ALT) pueden ocurrir durante la jornada laboral (ALT en jornada) y también en el trayecto del domicilio al trabajo (ALT in itinere). Los primeros sumaron 22.332 accidentes, en los que contabilizaron 93 fallecidos, mientras que los segundos registraron 53.647 accidentes, con 133 fallecidos.

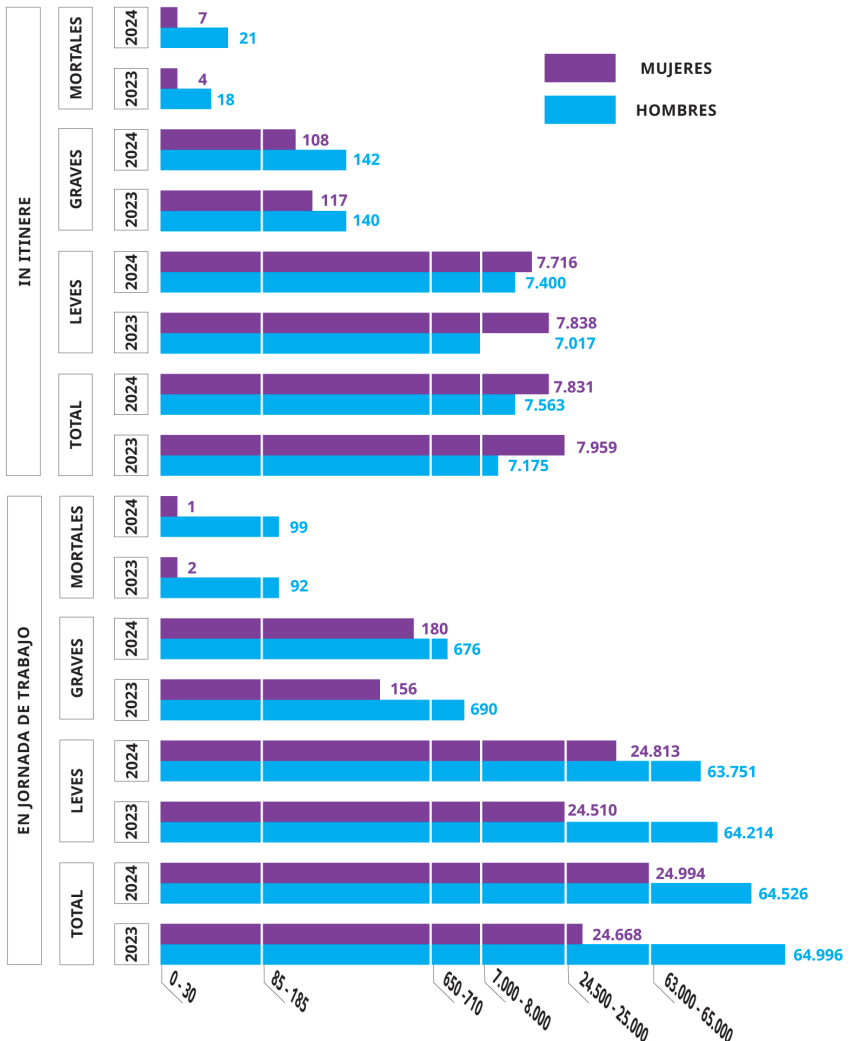
Las profesiones que sufrieron los ALT en jornada con mayor intensidad fueron los **Conductores/as y operadores/as de maquinaria móvil y Personal no cualificado de servicios**. El grupo de edad más afectado fueron los/as jóvenes menores de 25 años. La incidencia fue mayor en los hombres, con un índice de incidencia 3,5 veces mayor que el de las mujeres.

En el caso de los ALT in itinere, la incidencia es algo mayor en las mujeres. El grupo de edad más afectado fueron los/as jóvenes menores de 29 años. Entre las ocupaciones más afectadas destacaron **los/as peones/as de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes**; y el personal de **los servicios de restauración y comercio**.

Por otro lado, **el Instituto Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales**, mediante **la Estrategia Andaluza de Seguridad y Salud en el Trabajo 2024-2028** desarrolla entre sus planes de actuación el mejorar las condiciones de Seguridad y Salud Laboral en Andalucía reduciendo los Accidentes de Trabajo y más concretamente, **realizar proyectos de investigación, que ayuden a la implantación de la perspectiva de género en Seguridad y Salud Laboral**, teniendo en cuenta, entre otras, la alta siniestralidad in itinere.



Se muestra a continuación el desglose de accidentes de trabajo e in itinere en Andalucía durante los años 2023 y 2024:



Los datos ponen de manifiesto que **las mujeres sufren más ALT in itinere que los hombres**; lo que puede estar relacionado, por una parte, con **el conflicto trabajo-familia que sufren especialmente las mujeres (compaginar trabajo con las tareas del hogar y el cuidado de familiares)** y por otra, con **la precariedad laboral acuciada en el caso de las mujeres**, por desarrollar trabajos con parcialidad, bajos salarios, temporalidad, etc. Y, a su vez, en muchos casos, simultanear varios empleos, lo que agrava el problema.

Módulo III: Factores de riesgo y daños a la salud

Las posibles causas y factores que provocan los accidentes de tráfico durante la jornada laboral van desde factores relacionados con la conducción hasta factores vinculados a las condiciones de trabajo.

Por ello, la evaluación de riesgos laborales es, junto a la consecuente planificación preventiva, es el instrumento esencial del plan de prevención, cuya finalidad principal es la integración de la prevención en el sistema general de gestión de toda organización. En el caso de los riesgos laborales viarios, la evaluación debe ser realizada por el Servicio de Prevención y a cargo del personal competente en esta materia.

Los factores de riesgo a considerar en dicha **evaluación**, deben contemplar:

- **El factor material** de la seguridad de los vehículos y de la carga a transportar si la hubiere
- **El factor humano**, asociado al comportamiento de las personas en el proceso de conducción y el control de las variables que lo condicionan
- **El factor organizativo** derivado de aspectos organizacionales, como horarios, carga de trabajo, urgencias, previsión de descansos, etc.
- Y, aunque resulte complicado, a nivel general se debe tener en cuenta **el factor ambiental** de las vías de circulación y del entorno físico, junto a posibles condicionantes meteorológicos adversos en que pueda realizarse la movilidad y la organización pueda intervenir mediante campañas y/ o jornadas de formación, que se tratan más adelante.

Dentro de **los factores de riesgo relacionados con la conducción** encontramos el factor humano – la persona trabajadora, el vehículo, la vía y el entorno.

- En cuanto a la persona trabajadora, influye mucho la falta de conocimientos e información, falta de habilidades, actitudes, estado psicológico y conductas

inseguras como la velocidad, distracciones, fatiga, sueño, drogas, medicamentos,...

- **De todos los elementos implicados en la seguridad vial, el vehículo es el que ha más ha evolucionado en los últimos años.** En la mayoría de los accidentes que tienen como causa principal el vehículo, ésta es atribuible a un mal mantenimiento del equipo de trabajo. Los principales defectos detectados con más implicación en la accidentalidad son el mal estado de los neumáticos, problemas de frenos y dirección y defectos de iluminación.
- Y la vía – entorno afectan desde los elementos estables como **componente estructural de la vía** (pavimento, equipamientos, iluminación,...) hasta los **elementos cambiantes** según la situación funcional de cada momento (congestión, composición del tráfico, obras, condiciones meteorológicas,...).

Los factores vinculados a las condiciones de trabajo pueden clasificarse en numerosas áreas o factores, entre ellas:

- **La gestión preventiva que se esté llevando a cabo**, es necesaria para asegurar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo. La empresa tiene que asegurar un sistema de gestión que le permita gestionar la complejidad de los factores humanos, técnicos y organizativos.
 - » Los factores de riesgo relacionados con la gestión preventiva pueden ser una **deficiente organización preventiva, falta de plan de prevención** (evaluación de riesgos y planificación de la actividad preventiva) e **insuficiente información/ formación** a la persona trabajadora.
- **Factores temporales.** La organización del tiempo de trabajo es uno de los aspectos de las condiciones de trabajo que tienen una repercusión más directa sobre la vida diaria de la persona trabajadora. Dadas las características



humanas, la actividad laboral tendría que desarrollarse durante el día, con la finalidad de conseguir una coincidencia entre la actividad laboral y la actividad fisiológica.

- » Los factores de riesgo relacionados con los factores temporales pueden ser las **horas de conducción excesivas, pausas insuficientes, trabajo a turno nocturno y ritmos de trabajo y tiempos ajustados** para efectuar los recorridos y las entregas, etc.
- **Factores psicosociales.** Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) “los factores psicosociales en el trabajo consisten en las **interacciones entre el trabajo, el medio ambiente, la satisfacción en el trabajo y las condiciones de su organización**, por un lado, y por el otro, las capacidades de las personas trabajadoras, sus **necesidades, su cultura y su situación personal fuera del centro**, todo ello a través de las percepciones y experiencias puede influir en la salud y en el rendimiento y la satisfacción en el trabajo”.
 - » Los factores de riesgo relacionados con los factores psicosociales pueden ser **la inestabilidad laboral, la remuneración en función de la productividad, la falta de reconocimiento del trabajo, la falta de soporte** ante posibles incidencias en ruta, **ausencias largas y horarios extremos** que dificulten los vínculos familiares, **la doble presencia, la incomunicación y aislamiento social**, etc.
- **Relacionados con la salud.** La empresa tiene que garantizar a las personas trabajadoras la vigilancia de su estado de salud según los riesgos inherentes al trabajo. Esta vigilancia consiste básicamente en la práctica de una serie de **exámenes y pruebas médicas específicas** a las personas trabajadoras, que permiten la recogida sistemática y continuada de un conjunto de datos referidos a su salud y a su lugar de trabajo.
 - » Los factores de riesgo a considerar en la vigilancia de la salud pueden ser la **aptitud o idoneidad** de la persona trabajadora relacionada con aspectos de salud, los **trastornos del sueño** y la **alimentación** y el deficiente **control de los psicofármacos**, etc.
- **Carga mental.** El desarrollo del trabajo exige un estado de **atención** (capacidad de estar alerta) y de **concentración** (capacidad de estar pendiente de una actividad o conjunto de estas durante un período de tiempo). **La carga que supone la realización de una determinada tarea viene determinada por la relación entre las exigencias de esta tarea y la capacidad de respuesta del individuo que la realiza.**

- » Los factores de riesgo relacionados con la carga mental pueden ir desde el nivel de atención continuada en la conducción, la **tensión generada por urgencias del servicio**, por los tipos de vía y su complejidad hasta el sobreesfuerzo y **conducción nocturna**, etc.
- **Carga física**, es un conjunto de requerimientos físicos a los que está sometido la persona trabajadora durante la jornada de trabajo.
 - » **Trabajo muscular estático**: esfuerzo sostenido en el que los músculos se mantienen contraídos durante un período de tiempo determinado.
 - » **Trabajo muscular dinámico**: cuando hay una sucesión periódica de contracciones y relajaciones de los músculos.
 - » Los factores de riesgo relacionados con la carga física pueden ser el **mal diseño del lugar de conducción** y prestaciones del vehículo, las **posturas sedentarias**, la **manipulación de cargas**, etc.
- **Entorno físico** es el medio en el que se desarrolla el trabajo. Este entorno físico influirá sobre el **comfort/ discomfort** de la persona trabajadora, provocando trastornos físicos y/o psicológicos, alternando su bienestar y afectando de esta forma a su salud. En cuanto al conductor/a, el entorno físico es tanto el habitáculo del vehículo como la vía y el entorno en el que se desplaza.
 - » Los factores de riesgo relacionados con el entorno físico pueden ser el **ruido**, la incorrecta **iluminación**, cambios de **temperatura** y **corrientes de aire, ventilación** insuficiente, etc.
- **Condiciones de seguridad**. Incluye todas aquellas condiciones materiales que pueden dar lugar a un accidente de trabajo.
 - » Los factores de riesgo relacionados con las condiciones de seguridad pueden ser el **mal estado del vehículo, equipos y herramientas, falta de orden y limpieza**, riesgos en **operaciones de mantenimiento** y **hábitos de trabajo inadecuados**, etc.

Los daños a la salud derivados de cualquier accidente laboral de tráfico pueden ir desde trastornos musculoesqueléticos (como el síndrome del latigazo cervical), fatiga visual, ansiedad, depresión, trastorno de estrés postraumático, problemas respiratorios, lesiones traumáticas, problemas cardiovasculares como hipertensión o ataques cardíacos, dolores crónicos, lesiones cerebrales, limitaciones físicas, entre otras, hasta la muerte.

Módulo IV: Medidas preventivas

Las medidas se pueden adoptar incorporando la seguridad vial en la gestión de la empresa a través de un sistema normalizado. Es fundamental la participación de los delegados y delegadas de prevención en la concepción, implementación y seguimiento del sistema.

Además, CCOO considera de vital importancia que estos factores de riesgo se evalúen y que se haga una adecuada planificación porque “riesgo que no se evalúa, riesgo que no existe”. A excepción de los conductores profesionales el riesgo no se evalúa o está infravalorado en la mayoría de políticas de prevención de riesgos de las empresas.

De las medidas preventivas que surjan de la Evaluación de Riesgos, habrían de especificarse las dirigidas a profesionales de la conducción y las dirigidas a los que no lo son, pero utilizan vehículos en sus desplazamientos de trabajo. Estas medidas podrán ser de los siguientes tipos:



• Medidas materiales

- » Gestión de la flota de vehículos de la empresa estableciendo criterios de seguridad y sostenibilidad ambiental en la compra y renovación de vehículos.
- » Inclusión de todos los elementos necesarios para garantizar la seguridad y salud laboral de las personas trabajadoras.
- » Criterios de seguridad y de respeto al medio ambiente en la adquisición y renovación de vehículos.
- » Implementación de un programa de mantenimiento y revisión de los vehículos para asegurar su buen estado, cumpliendo con las exigencias normativas y los requisitos internos de la organización.
- » Control del peso y la estabilidad de las cargas transportadas.

- » Establecimiento de medidas de seguridad en las vías internas de la organización y en los accesos a la empresa.
- » Promoción del uso del transporte público y la utilización compartida de vehículos.
- **Formación para la conducción segura.**
 - » Programa de capacitación continua para garantizar una conducción segura y saludable.
 - » Iniciativas de concienciación y educación enfocadas en promover una movilidad segura y sostenible.
 - » Evaluación constante de la efectividad de la formación impartida.
 - » Directrices de comportamiento en la conducción de vehículos, incluyendo las medidas a seguir y las prohibiciones establecidas.
- **Medidas organizativas**
 - » Procedimientos de trabajo para asegurar una conducción segura y saludable junto a protocolos de actuación en caso de accidentes viales laborales.
 - » Plan para la reducción de la movilidad.
 - » Señalización de seguridad vial en el lugar de trabajo.
 - » Rutas y trayectos seguros.



- » Información actualizada sobre el estado del tráfico.
- » Flexibilidad horaria, especialmente durante las horas punta de entrada y salida del trabajo; y otros permisos para una efectiva conciliación de la vida personal y laboral.
- » Pausas durante la conducción.
- » Organización de la carga de trabajo.
- » Previsión de emergencias en la movilidad.
- » Alimentación saludable, con limitación y control del consumo de alcohol y psicofármacos.
- » Directrices para la elección del medio de transporte.
- » Gestión de los aparcamientos.
- » Campañas periódicas sobre seguridad vial laboral.
- » Protocolos de actuación ante accidentes laborales viales.

Módulo V: Movilidad segura y sostenible

Numerosos factores han llevado a que las personas se establezcan en áreas alejadas de los principales centros residenciales y económicos. Por esta razón, es esencial que las diferentes **administraciones, instituciones públicas y privadas, y empresas** trabajen en desarrollar una **movilidad lo más sostenible posible**. Es crucial promover una **educación sobre movilidad** que mejore la capacidad de las personas para adoptar **hábitos saludables en sus desplazamientos**, beneficiando así la **salud personal y colectiva**. Esto implica un **cambio en la mentalidad** para incorporar los valores de una movilidad y desarrollo sostenibles, como el **civismo**, el **respeto al medio ambiente**, y la **tolerancia** y consideración **hacia todos los medios de transporte** y sistemas de desplazamiento en la ciudad. Es importante fomentar el uso de transporte público y reducir el uso del automóvil en la medida de lo posible, porque **mejora el medio ambiente y disminuye la siniestralidad laboral**.

Para distancias **menores a 2 km, caminar es el medio de transporte más saludable y eficiente**. Considerando que la velocidad media al caminar es de un metro por segundo, **se tarda 15 minutos en recorrer un kilómetro**, lo cual puede ser la mejor opción en ciertas horas del día y ante congestiones de tráfico.

Dado que **este ejercicio físico es saludable**, vale la pena practicarlo diariamente y promoverlo en las acciones de salud en las empresas. **Sin embargo, en el caso de los polígonos industriales, caminar desde los núcleos urbanos no es viable debido a la lejanía o inseguridad**, pero sería beneficioso acercar el transporte público mediante **estrategias de cooperación con los ayuntamientos y empresas**, así como una adecuada intermodalidad del transporte. En general, la elección del medio de transporte depende de las necesidades de movilidad, circunstancias personales y la oferta de transporte público, así como de un espacio público adaptado a los desplazamientos seguros, ya sea a pie o en bicicleta.

Si realmente se desea reducir el uso del vehículo privado en el reparto modal actual, es necesario actuar en varios frentes: **tomar conciencia de que los desplazamientos en automóvil**, a pesar de la comodidad aparente, **conlleven múltiples desventajas** (mayor tensión y fatiga, coste económico, pérdida de tiempo que podría dedicarse a actividades más relajadas en el transporte público, etc.). **Las alternativas de potenciar y mejorar el transporte público**, complementado con medios de transporte puntuales **tipo lanzadera**, y la promoción del transporte a pie y en bicicleta, con espacios públicos e infraestructuras adecuadas, deben ser estudiadas para beneficiar a las personas trabajadoras y promover una movilidad más sostenible.

En base a esto último, se establecen **los principales objetivos de un Plan de Movilidad Sostenible**:

- Reducir la movilidad motorizada individual y potenciar otros tipos de movilidad.
- Disminuir los impactos ambientales producidos por el desplazamiento al trabajo, reduciendo el consumo energético del desplazamiento al centro de trabajo.
- Bajar el nivel de congestión circulatoria.
- Contribuir a reducir el número de accidentes de trabajo “in itinere” al disminuir la exposición.
- Procurar la equidad en el acceso al puesto de trabajo. Para alcanzar estos objetivos será necesario incidir en medidas dirigidas a:
 - » Fomentar el uso de medios no motorizados.
 - » Promover la transferencia de los modos de transporte privados individuales a los públicos colectivos.

- » Aplicar el sistema de coche compartido, cuando sea conveniente ante limitaciones en el transporte público

En nuestro país, se han logrado avances significativos, apoyados mayormente por la reglamentación, para permitir la movilidad de todas las personas en las vías urbanas y la accesibilidad a medios de transporte colectivo y edificios públicos. Sin embargo, la accesibilidad a centros de trabajo que requieren el uso exclusivo del vehículo privado puede ser limitada para algunas personas, lo que representa un factor de exclusión laboral y desigualdad que debe evitarse por razones constitucionales y morales. Además, **depender del vehículo privado para ir al trabajo también es un factor de desigualdad.**

La accesibilidad universal se garantiza cuando cualquier persona, independientemente de su estado físico, puede desplazarse a su lugar de trabajo a pie, en transporte colectivo, en bicicleta o en vehículo adaptado, sin poner en riesgo su integridad ni la de otros ciudadanos. Esto requiere que:

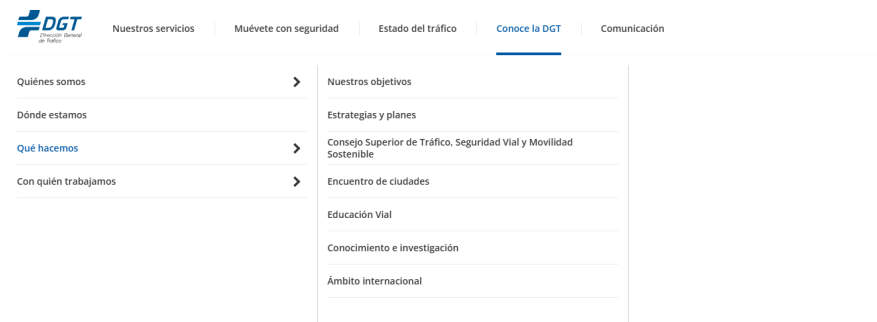
- Las aceras y vías peatonales han de estar adaptadas a personas con movilidad reducida y no presentar obstáculos.
- Los desplazamientos en bicicleta sean seguros mediante carriles bici o elementos protectores para los/as ciclistas, vulnerables a accidentes con otros medios de transporte.
- Haya disponibilidad de transporte colectivo cuando las personas no puedan desplazarse a pie o en vehículo propio y la distancia entre el punto de origen y destino sea considerable. **Los medios de transporte colectivo deben estar adaptados a personas con movilidad reducida.**



En los polígonos industriales y centros de actividad económica, es necesario crear itinerarios seguros que favorezcan la movilidad a pie de las personas trabajadoras, tanto para acceder a ellos desde los núcleos urbanos cercanos como para desplazarse desde las paradas de transporte público. Es común encontrar entornos laborales con movilidad

a pie peligrosa debido a la falta de aceras, su deterioro o su ocupación por aparcamientos.

En la página web de la Dirección General de Tráfico (DGT) tienen publicada estrategias y planes donde se definen líneas de actuación y compromisos.



El **Plan Estratégico DGT 2030** consta de planes anuales y un número de acciones en cada una de ellas. En los anexos se detalla el plan de actuaciones 2024-2025.



SEGURIDAD VIAL 2030

Módulo VI: Exige tus derechos

Más allá del significativo problema de salud pública que representan los accidentes laborales de tráfico para nuestra sociedad, esta situación debe ser encaminada y abordada de manera integral dentro del ámbito de la salud laboral. Por lo tanto, es crucial integrar la seguridad vial laboral en la Prevención de Riesgos Laborales, involucrando a todos/as.

Esto constituye una responsabilidad empresarial recogida en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales **y debe ser tratado en los Comités de Seguridad y Salud** con la participación activa de los delegados y delegadas de prevención. Además, todas las cuestiones empresariales relacionadas con la reducción de la siniestralidad laboral **deben incorporarse en la negociación colectiva**, enfocándose en la mejora de las condiciones de trabajo.

Por lo tanto, **los delegados y delegadas de prevención HAN DE REALIZAR UNA acción sindical sostenida**, solicitando mayor formación sobre seguridad vial, el mantenimiento adecuado de los vehículos de la empresa, la implantación de planes de movilidad adecuados para las necesidades de las personas trabajadoras, y de otros planes o iniciativas como por ejemplo el fomento del vehículo compartido, autobuses lanzadera de empresa, financiación del transporte público para las personas trabajadoras, formación en buenas prácticas de conducción, proponer el nombramiento de una persona coordinadora o gestor/a de movilidad en las empresas, y aquellas cuestiones que se adapten a las necesidades de prevención de las empresas en las que realizan su labor.

Además, es necesario negociar cláusulas en los convenios relacionadas con la prevención y la seguridad vial.

Cuestionario
Autoevaluación

EMPRESA:

NOMBRE DE LA PERSONA TRABAJADORA:

1. ¿Cuál de las siguientes opciones se considera un accidente de trabajo según la Ley General de la Seguridad Social?

A Los que sufra la persona trabajadora al ir o al volver del lugar de trabajo.

B Los que sufra la persona trabajadora con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical, así como los ocurridos al ir o al volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos.

C Todas las anteriores son correctas.

2. ¿Cuál de las siguientes opciones es una característica del accidente de trabajo "in itinere"?

A El accidente debe producirse en el recorrido habitual entre el lugar de residencia y el de trabajo sin interrupciones.

B El accidente debe producirse en cualquier lugar, independientemente del recorrido habitual de la persona trabajadora.

C El accidente puede ocurrir durante cualquier actividad personal del trabajador o la trabajadora.

3. ¿Cuál de las siguientes opciones define correctamente un accidente de trabajo in misión?

A Un accidente sufrido por la persona trabajadora durante sus vacaciones.

B Un accidente sufrido por la persona trabajadora mientras realiza desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión.

C Un accidente sufrido por la persona trabajadora dentro de las instalaciones de la empresa mientras realiza su trabajo diario.

4. Históricamente, ¿cómo se han tratado los accidentes laborales viales cuando no se puede probar un fallo mecánico del vehículo?

- A Se ha considerado la responsabilidad del empresario.
- B Se ha etiquetado como error humano, culpando a la persona trabajadora.
- C Se ha dejado sin responsabilidad alguna.

5. Señala la respuesta correcta

- A Los accidentes son inevitables y no pueden ser estudiados.
- B Los accidentes ocurren por casualidad y no tienen explicación.
- C Los accidentes siempre pueden ser estudiados e investigados para identificar errores y planificar cómo corregirlos.

6. ¿Cuáles son algunas de las posibles causas y factores que provocan los accidentes de tráfico durante la jornada laboral?

- A Factores únicamente relacionados con la conducción.
- B Factores relacionados con la conducción y las condiciones de trabajo.
- C Factores exclusivamente vinculados a las condiciones del vehículo.

7. ¿Cuál de los siguientes factores debe considerarse en la evaluación de riesgos laborales viarios?

- A El factor material de la seguridad de los vehículos y de la carga a transportar.
- B El factor humano, asociado al comportamiento de las personas en el proceso de conducción y el control de las variables que lo condicionan; y el factor organizativo derivado de aspectos organizacionales como horarios, carga de trabajo, previsión de descansos, etc.
- C Todas las anteriores son correctas.

8. ¿Cuál de las siguientes medidas preventivas es fundamental para la seguridad vial en la gestión de la empresa?

- A Implementar un programa de mantenimiento y revisión de los vehículos para asegurar su buen estado.
- B Limitar el uso de tecnología avanzada en los vehículos de empresa.
- C Ninguna de las anteriores.

9. ¿Cuál de las siguientes acciones es parte de las medidas preventivas para una conducción segura?

- A Limitar el acceso a programas de capacitación continua.
- B Evaluar constantemente la efectividad de la formación impartida.
- C Promover la competencia entre personas conductoras para mejorar el rendimiento.

10. ¿Por qué es importante fomentar el uso de transporte público y reducir el uso del automóvil en los desplazamientos?

- A Porque mejora el medio ambiente y disminuye la siniestralidad laboral.
- B Porque mejora la competencia entre personas conductoras.
- C Porque incrementa la demanda de estacionamientos en las ciudades.

Respuestas

1	C
2	A
3	B
4	B
5	C
6	B
7	C
8	A
9	B
10	A

Anexos

Anexo I. Plan de actuaciones 2024-2025 de la dirección general de tráfico

Por último y en base a todo lo anterior, se refleja el Plan de Actuaciones 2024-2025 promovido por la Dirección General de Tráfico, organismo competente en materia de seguridad vial, donde se recogen el conjunto de actuaciones a desplegar durante este periodo por los distintos agentes implicados, para tratar de dar respuesta a las problemáticas actuales de seguridad vial.

Las distintas áreas donde se intensificará dicho plan de actuación son:

- Área 1: personas formadas.
- Área 2: Tolerancia cero con comportamientos de riesgo.
- Área 3: Ciudades seguras.
- Área 4: Vías seguras.
- Área 5: Vehículos seguros y conectados.
- Área 6: Respuesta al siniestro efectiva y justa.
- Área 7: Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos.
- Área 8: Administraciones y organizaciones seguras.
- Área 9: Políticas integradas y cooperación internacional.

Las líneas generales recogidas en dicho Plan de Actuación 2024-2025 son:

- Investigar en profundidad muestras de siniestros de tráfico.
- Profundizar en el análisis pormenorizado de la siniestralidad laboral de tráfico.
- Promover los planes de movilidad segura y sostenible de las AAPP y empresas.
- Difusión del Plan Tipo de Movilidad Segura y Sostenible en la Empresa.
- Difusión y extensión del Sello de Movilidad Segura y Sostenible en la Empresa entre CCAA.
- Planes de movilidad en los centros de trabajo de la DGT.
- Potenciar la formación, educación y sensibilización en riesgos viales.
- Impulsar campañas de información y sensibilización relacionadas con la seguridad vial laboral.
- Promover buenas prácticas en la conducción de vehículos.
- Potenciar la formación en seguridad vial laboral en los convenios colectivos.
- Formación on line sobre gestión de la SVL en las empresas.
- Potenciar la formación, educación y sensibilización en riesgos viales.
- Elaborar directrices básicas que sirvan de ayuda y referencia a los técnicos de prevención en SVL.
- Impulsar la coordinación efectiva de actividades empresariales en relación con la SVL.
- Potenciar la vigilancia de la salud de las personas trabajadoras y conductores profesionales.

- Potenciar la vigilancia de la salud relacionada con la seguridad vial en el ámbito laboral.
- Fomentar la prevención de las drogodependencias y adicciones en el ámbito laboral.
- Establecer programas de prevención e intervención para prevenir adicciones que afecten a la SVL.